

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20201020109003



Fecha: 03-09-2020

MEMORANDO

Bogotá D.C

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente**Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**
Vicepresidente Ejecutivo**Dra. DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO**
Vicepresidente de Estructuración**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera de Iniciativa Privada Malla Vial del Meta

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, en los meses de julio y agosto de 2020, realizó la auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera de Iniciativa Privada Malla Vial del Meta.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20201020109003



Fecha: 03-09-2020

MEMORANDO

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

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoría en archivo pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -3) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -4) ANGELA YOHANNA CUADROS VELOZA Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -5) LUIS ALEJANDRO HERRERA ANGEL Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C.

Proyectó: Adriana Barrios Rodríguez – Auditor técnico Oficina de Control Interno

Revisó:

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

Nro Rad Padre:

Nro Borrador:

GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de
Iniciativa Privada Malla Vial del Meta

2020

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	5
1.1	Objetivo general.....	5
1.2	Objetivos específicos.....	5
2.	ALCANCE.....	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1	Información de contratos	7
4.2	Descripción del proyecto	9
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	12
5.1	Estado de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción	13
5.1.1	Cierre financiero	14
5.1.2	Subcuentas del Patrimonio Autónomo.....	19
5.1.3	Entrega de infraestructura	23
5.1.4	Conclusiones sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción.....	27
5.2	Modificaciones contractuales	29
5.2.1	Conclusiones sobre las modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 31	
5.3	Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.....	32
5.3.1	Protocolo de trabajo en condiciones seguras para asegurar una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial.....	33
5.3.2	Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	34
5.3.3	Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI	35
5.3.4	Afectaciones potenciales derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19.	37
5.3.5	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	44

6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	45
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	50
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	50
8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)	51
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	53
9.1	Conclusiones	54
9.2	No Conformidades	58
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	58
9.2.2	Para la Interventoría	58
9.3	Recomendaciones.....	59
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	59
9.3.2	Para la Interventoría	60
9.3.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	61
10.	ANEXOS	62

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.	7
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	9
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	10
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.....	10
Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto	11
Tabla 6. Estado a marzo de 2020 de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción.....	13
Tabla 7. Aportes e incumplimientos giros Equity	19
Tabla 8. Estado fondeo Subcuentas Patrimonio Autónomo.....	20
Tabla 9. Tramos de infraestructura pendientes por entregar al Concesionario.....	24
Tabla 10. Avance de las fases del Convenio Interadministrativo 010 de 2015.....	25
Tabla 11. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	46
Tabla 12. Seguimiento a indicadores para la retribución de la UFO	47
Tabla 13. Actas de retribución de la UFO.....	48
Tabla 14. Hallazgos sin efectividad en el PMI.	52

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de Iniciativa Privada (IP) Malla Vial del Meta, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, registrando el avance en el Plan de Mejoramiento Institucional - PMI, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de éste, analizando el comportamiento que tiene la Concesión en la etapa preoperativa.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno – OCI de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Unión Temporal Meta, en el proyecto de Concesión de modo carretero IP Malla Vial del Meta.

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

1.2.4 Verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del Contrato de Concesión bajo el esquema de Iniciativa Privada No. 04 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., a partir de julio de 2019, analizando el comportamiento de la Concesión en la etapa preoperativa.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹

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

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 04 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Concesión Vial de los Llanos S.A.S. y demás documentos contractuales.
- Contrato de Interventoría No. No. 251 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Unión Temporal Meta.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los Contratos de Concesión No. 04 de 2015 y de Interventoría No. No. 251 de 2015, tal como objeto, plazo, y otrosíes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Concesión Vial de los Llanos S.A.S No. contrato: 04 del 5 de mayo de 2015. Objeto: “El presente Contrato de Concesión bajo un esquema de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.” Acta de Inicio: 09 de junio de 2015. Plazo: El plazo del Contrato es variable, y transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión (Condicionado a la obtención del valor presente, a 31 de diciembre de 2013, del recaudo de peaje - VPIP) URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-3423753</p>	8 otrosíes
Interventoría	<p>Unión Temporal Meta No. contrato: 251 del 5 de junio de 2015. Objeto: Es la ejecución de la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del Contrato de Concesión bajo un esquema de asociación público privada de iniciativa privada cuyo objeto es “realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial, social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Malla Vial del Meta.” Acta de Inicio: 09 de junio de 2015. Plazo: 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3565201</p>	NA

Fuente: URLs SECOP I contratos de Concesión y de Interventoría.

En la tabla precedente se observa que el Contrato de Concesión No. 04 de 2015 ha tenido ocho otrosíes. Lo principalmente acordado tras la suscripción de estas modificaciones contractuales fue:

- **Otrosí No 1 del 5 de junio de 2015:** se acordó aclarar algunos temas derivados del memorando de estructuración y el amigable componedor.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

- **Otrosí No 2 del 5 de noviembre de 2015:** se acordó realizar algunas aclaraciones respecto a la Unidad Funcional Cero y otros parámetros definidos en la estructuración.
- **Otrosí No 3 del 2 de junio de 2016:** se acordó ampliar por un periodo de 6 meses la Fase de Preconstrucción y realizar el proceso de socialización del esquema tarifario Resolución 1130 de 2015 en los 90 días siguientes a la suscripción del otrosí.
- **Otrosí No 4 del 6 de octubre de 2016:** se acordó realizar el ajuste de las franjas de adquisición predial en función de los estudios y diseños no objetados por la Interventoría.
- **Otrosí No 5 del 4 de noviembre de 2016:** se acordó realizar la suspensión de obligaciones de cierre financiero por 30 días.
- **Otrosí No 6 del 21 de diciembre de 2016:** se acordó realizar la suspensión de obligaciones de las obligaciones de cierre financiero y ampliar la Fase de Preconstrucción hasta la obtención del fallo de la demanda arbitral realizada por el Concesionario en contra de la ANI, adicionalmente se establecieron algunas intervenciones consideradas como necesarias para garantizar la transitabilidad del corredor vial en las unidades funcionales UF 1, 7 y 8.
- **Otrosí No 7 de 12 de noviembre de 2019:** se acordó realizar la suspensión de los aportes y fondeos de Equity y subcuentas con obligaciones vencidas por un plazo de 4 meses, tiempo en el cual se realizaron mesas de trabajo conjuntas con el objetivo de encontrar la solución y alternativas que permitan la ejecución del contrato, en aplicación a lo estipulado en el Laudo Arbitral y adicionalmente se acordó el alcance de la gestión predial para dar cumplimiento a la Acción Popular 2010 – 00043200.
- **Otrosí No 8 de 12 de marzo de 2020:** se acordó realizar la ampliación del plazo establecido en el Otrosí No. 7 con el fin realizar la contratación del validador del estudio de tráfico presentado por el Concesionario.

Respecto al Contrato de Concesión No. 04 de 2015 según se evidenció previamente, éste ha tenido ocho (8) modificaciones contractuales, cuyas necesidades, en varias ocasiones han estado asociadas a la ampliación del plazo para cumplir los requisitos de inicio de la Fase de Construcción, principalmente para la obtención del cierre financiero, motivo principal del retraso en la finalización de la Fase de Preconstrucción para este Contrato. Las últimas modificaciones contractuales se analizan en la sección 5.2.

Para el Contrato de Interventoría No. No. 251 de 2015, como se muestra en la tabla precedente, no se han suscrito otrosíes a la fecha.

El control y seguimiento del proyecto de Iniciativa Privada Malla Vial del Meta cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VEJ)
Juan Carlos Rengifo Ramírez	Gerente de Proyecto	Equipos Proyectos Técnicos (VEJ)
Ángela Yohanna Cuadros Veloza	Líder de coordinación y seguimiento al proyecto	
Cindy Andrea Vargas Torres	Apoyo Técnico	
Omar Armando Jiménez Ramírez	Apoyo financiero	GIT Financiero 2 (VEJ)
Jaime Martínez Martín	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual 2 (VJ)
Aleida Pabón Alvarado	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Liseth Alejandra Villarreal Jativa	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Sergio Felipe Wilches Rodríguez	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Blanca Lilia Ortega Sánchez	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
José Ignacio Alemán Buitrago	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo de mayo de 2020 remitido por el Equipo de Coordinación y Seguimiento.

4.2 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Malla Vial del Meta hace parte de las iniciativas privadas del programa de cuarta generación de concesiones (4G) y representa una inversión de aproximadamente 3,2 billones de pesos. Las vías de la Concesión Malla Vial del Meta, tienen una longitud total estimada de 354 km y su recorrido discurre integralmente en el Departamento del Meta. La iniciativa fue creada en aras de mejorar la conectividad con la Concesión de Iniciativa Privada Chirajara – Fundadores, mejorar el tráfico de la ciudad de Villavicencio, además el anillo vial conectará con la Concesión Villavicencio – Yopal.

El proyecto busca disminuir los niveles de congestión y accidentalidad en estas vías debido al alto tráfico de tracto - camiones en este sector y en la ciudad de Villavicencio, construyendo la infraestructura necesaria para facilitar y canalizar el tránsito de larga trayectoria que logre disminuir el impacto de dicho tráfico en la calidad de vida de la población.


El proyecto cuenta con dos corredores principales:

1. Corredor Granada – Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán – Puente Arimena.
2. Anillo vial de Villavicencio y accesos a la Ciudad.

Los datos técnicos mencionados, al igual que el alcance actual del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP 2018	\$1.594.408
OPEX – millones de COP 2018	\$2.428.582
Inversión total – millones de COP 2018	\$4.022.988
Fase actual	Preconstrucción
VPIP Contractual – millones de COP diciembre 2013	\$2.499.000
VPIP Acumulado – millones de COP (mayo 2020)	\$249.225
Aportes ANI – millones de COP 2013	No aplica
% Cumplimiento aportes ANI	No aplica



Fuente imagen: <http://cclanos.co/site/mapas/>

Fuente: ANISCOPIO e informe mensual de Interventoría correspondiente a mayo de 2020.

El proyecto cuenta con 11 unidades funcionales, cuyas generalidades se muestran a continuación:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

Unidad Funcional	Sector	Origen (PR)	Destino	Subsector	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
0	Todo el proyecto			-	354	Operación y mantenimiento
1	Villavicencio - Granada	K77+900	K38+039	Granada – Guamal	39,86	Rehabilitación de 37,53 km y mejoramiento de 2,33 km
2		K38+039	K14+100	Guamal – Acacias – La Cuncia	23,79	Rehabilitación de la calzada existente y construcción de segunda calzada
3		K14+100	K5+097	La Cuncia- Ciudad Porfía	9	
Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía		K5+097	K0+000	Ciudad Porfía - Fundadores	5,10	Obra a cargo de la Gobernación del Meta – Construcción doble calzada
4	Anillo Vial de Villavicencio	K0+000	K6+300	Fundadores- Catama	6,3	Construcción de dos carriles adicionales al anillo vial y rehabilitación de los carriles existentes
5		K6+480	K12+448	Catama - Puente Amarillo	5,97	Construcción de doble calzada nueva

Unidad Funcional	Sector	Origen (PR)	Destino	Subsector	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
Doble Calzada Séptima Brigada – Río Ocoa	Villavicencio - Puerto López	K0+240	K2+034	Séptima Brigada – Río Ocoa	1,79	Obra a Cargo de la Gobernación del Meta
6	Villavicencio - Puerto López	K2+034	K79+900	Río Ocoa K2+000 - Puerto López	77,87	Construcción de segunda calzada de 6,17 km, rehabilitación de 77,25 km y mejoramiento de 0,62 km
7	Puerto López - Puerto Gaitán	K0+000	K60+000	Puerto López - El Toro K60+000	60	Rehabilitación
8		K60+000	K109+619	El Toro K60+000 - Puerto Gaitán	49,62	Mejoramiento
9	Puerto Gaitán - Puente Arimena	K0+000	K23+000	-	23	Mejoramiento y construcción viaducto
	Anillo vial de Villavicencio	K0+000	K1+721	Conectante vía Nueva con Vía Antigua	1,72	Construcción de dos carriles adicionales al anillo vial y rehabilitación de los carriles existentes
10	Puerto Gaitán - Puente Arimena	K23+000	K46+000	-	23	Mejoramiento
11		K46+000	K67+594	-	21,59	

Fuente: Tabla 3 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No 4 de 2015.

Con base en la Sección 3.6 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, en el proyecto se prevé la operación de 6 estaciones de peaje, 5 que hacían parte de la infraestructura existente recibida por el Concesionario y 1 nueva estación de peaje definida en la Sección 3.6 del Apéndice Técnico 1 – “Estaciones de peaje nuevas”, la cual se deberá instalar durante la Fase de Construcción y entrará en operación una vez sea firmada el acta de finalización de la Unidad Funcional 5, donde se prevé la construcción de la doble calzada denominada Conectante Catama – Puente Amarillo (Ver Tabla 4). Según lo anterior se presenta en la siguiente tabla las estaciones de peaje con las que cuenta el Concesionario:

Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto

Nombre	Tipo	Unidad Funcional	Tramo	PR	Fecha de inicio
Iraca	Existente	UF1	Villavicencio – Granada	06 + 800	A cargo del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 desde el 9 junio de 2015.
Ocoa		UF2		54 + 670	
La Libertad		UF6	Villavicencio – Puerto López	17 + 570	
Casetabla		UF7	Puerto López – Puerto Gaitán	16 + 230	Anteriormente se encontraba a cargo del INVIAS mediante el Contrato No. 250 de 2011, posteriormente pasó a cargo del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 el 18 de abril de 2016
Yucao		UF8		99 + 180	

Nombre	Tipo	Unidad Funcional	Tramo	PR	Fecha de inicio
El Cairo	Nuevo	UF5	Doble Calzada Catama – Puente Amarillo	12+400	Entrará en funcionamiento una vez finalice la etapa de construcción de la UF 5

Fuente: Numeral f de la Sección 3.5 de la Parte Especial del Contrato de Concesión No 4 de 2015

El plazo estimado de la Fase de Preconstrucción se estableció inicialmente en 12 meses, contados desde la fecha de inicio del proyecto (9 de junio de 2015). Este plazo se amplió a 6 meses, postergándose para el 9 de diciembre de 2016, a través del otrosí No. 3. Posteriormente, con el Otrosí N. 5 del Contrato de Concesión, se amplió dicho plazo 30 días más, cambiando dicha fecha al 9 de enero de 2017. En este periodo, el 1 de diciembre de 2016, el Concesionario presentó una demanda arbitral en contra de la ANI, a fin de que se analizaran los efectos del cambio en las variables macroeconómicas del proyecto, en especial la caída del precio del petróleo y sus consecuencias en el tráfico esperado, que según el concesionario correspondía a un evento imprevisible.

Lo anterior, dio lugar a que con el Otrosí N. 6 del Contrato de Concesión, se ampliara dicho plazo hasta el fallo del Laudo Arbitral, lo que sucedió el 28 de febrero de 2019. Con la decisión del Tribunal de Arbitramento se estableció que las condiciones iniciales del Contrato de Concesión eran inviables debido a las situaciones presentadas por el Concesionario en la demanda. Posteriormente, con el Otrosí N. 7 se estableció el plazo para realizar mesas de trabajo con el fin de verificar la viabilidad del proyecto hasta el 12 de marzo de 2020, plazo que fue prorrogado hasta el 12 de septiembre de 2020 a través del Otrosí N. 8, motivo por el cual a la fecha el proyecto no ha superado la Fase de Preconstrucción, ya que no se han cumplido las condiciones requeridas contractualmente.

En ese orden de ideas, no se han cumplido a cabalidad las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción definidas en la sección 4.4 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, lo cual ha traído consigo controversias relacionadas con i) la obtención del cierre financiero, ii) las obligaciones asociadas a los aportes de equity y el fondeo de las subcuentas del patrimonio autónomo del proyecto. Actualmente se realizan mesas de trabajo con el fin de evaluar alternativas financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos, ambientales y sociales bajo las cuales se puedan renegociar las bases del Contrato de Concesión, en virtud de lo acordado con los otrosíes N. 7 y 8.

Entre otros aspectos, en la siguiente sección se presenta un análisis del estado de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción, análisis realizado en función del seguimiento y control que se ejerce desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Malla Vial del Meta.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, enseguida se analiza el comportamiento que tiene la Concesión en la Etapa Preoperativa en función de **a)** las acciones de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente al cumplimiento de las condiciones precedentes

para iniciar la Fase de Construcción, **b)** las acciones implementadas en el proyecto a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5.1 Estado de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción

La sección 4.4 de la Parte General Contrato de Concesión No. 04 de 2015 establece diez requisitos sobre los cuales se deberá verificar su cumplimiento para el inicio de la Fase de Construcción. Según la sección 3.8 (a) de la Parte Especial del Contrato de Concesión, el plazo contractual inicialmente previsto para esta fase es de doce (12) meses a partir del Acta de Inicio del Contrato, emitida el pasado 9 de junio de 2015, plazo que ha sido modificado a través de la suscripción de los Otrosíes 3, 5, 6, 7 y 8 al Contrato de Concesión No. 4 de 2015.

Al mes de agosto de 2020, transcurridos 62 meses contados desde el Acta de Inicio del proyecto, no se ha acreditado el cumplimiento de todas las condiciones definidas para superar la Fase de Preconstrucción y dar inicio a la Fase de Construcción.

Mediante oficio con radicado ANI No. 20204090495192 del 5 de junio de 2020, la Interventoría remitió a la Entidad el informe diagnóstico correspondiente al periodo octubre de 2019 – marzo de 2020, que presenta un resumen del estado de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción, así:

Tabla 6. Estado a marzo de 2020 de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción.

Área	Sección	Descripción de la obligación	Estado a marzo 2020
TÉCNICA	4.4 (a)	Haber obtenido el Concesionario la <u>no objeción de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales</u> , de conformidad con lo previsto en la Sección 6.2 de esta Parte General.	Cumplido
	4.4 (b)	Haber obtenido el Concesionario la <u>no objeción de los Estudios de Detalle de las Intervenciones de las Unidades Funcionales cuya ejecución deba comenzar al inicio de la Fase de Construcción</u> de acuerdo con el Plan de Obras, de conformidad con lo previsto en la Sección 6.2 de esta Parte General.	Cumplido
	4.4 (c)	Haber <u>suscrito el Concesionario el Contrato de Construcción</u> con sujeción a lo previsto en el CAPÍTULO V de esta Parte General.	Cumplido
FINANCIERA	4.4 (d)	<u>El Concesionario deberá haber efectuado el(los) Cierre(s) Financiero(s)</u> , según corresponda en los términos de la Sección 3.9 de esta Parte General, y efectuado los Giros de Equity previstos para ser desembolsados en la Fase de Preconstrucción.	Pendiente
PREDIAL	4.4 (e)	Respecto de los <u>Predios</u> , el Concesionario deberá <u>(i) haberlos adquirido, o (ii) demostrar que cuenta con la disponibilidad</u> -entendida como la tenencia que le permita al Concesionario <u>acceder físicamente</u> al predio y realizar las actividades que impliquen su destinación al Proyecto- sobre, <u>al menos, el cuarenta por ciento (40%)</u> (Ya sea por (i), por (ii) o por la suma de ambos) de la longitud efectiva de los Predios necesarios para la <u>ejecución de las Intervenciones de la primera Unidad Funcional que deban acometerse al</u>	Cumplido

Área	Sección	Descripción de la obligación	Estado a marzo 2020
		<u>inicio de la Fase de Construcción</u> de acuerdo con el Plan de Obras. El porcentaje anterior podrá ser superior, si así se define entre el Concesionario y los Prestamistas.	
AMBIENTAL	4.4 (f)	Haber obtenido las Licencias y Permisos -incluida la Licencia Ambiental , de ser procedente- requeridos por la Autoridad Estatal y por la Autoridad Ambiental para el inicio de las Intervenciones de la primera Unidad Funcional a que se refiere la Sección 4.4(e), que requieran conforme a la Ley Aplicable de Licencias y/o Permisos.	Cumplido
SOCIAL	4.4. (g)	Respecto del cumplimiento del proceso de consulta previa a comunidades étnicas, en los casos en los que aplique para el inicio de las Intervenciones de las Unidades Funcionales que deben acometerse al inicio de la Fase de Construcción, haber logrado los acuerdos definitivos y protocolizados por parte del Ministerio del Interior.	No Aplica
TODAS	4.4 (h)	Haber cumplido con las obligaciones previstas en los Apéndices y Anexos del Contrato que deben ser cumplidas durante la Fase de Preconstrucción.	Cumplido
LEGAL	4.4. (i)	Obtener y mantener en vigor las garantías de que trata el CAPÍTULO XII de esta Parte General.	Cumplido
FINANCIERA	4.4 (j)	Fondear las subcuentas del Patrimonio Autónomo que así lo requieran , de conformidad con lo previsto en este Contrato.	Pendiente

Fuente: Elaboración propia a partir de radicado ANI No. 20204090495192 del 5 de junio de 2020.

Aunque en la anterior tabla no se alerten pendientes en materia predial, se evidenció que a la fecha no se ha dado inicio a la gestión relacionada con la elaboración de las actas de vecindad, según lo dispuesto en la sección 8.5 del Apéndice Técnico 7 (Gestión Predial) del Contrato de Concesión No. 04 de 2015. Dichas actas se deben levantar previo al inicio de obras en cada unidad funcional.

Así mismo, con base en la información registrada en la tabla anterior, a marzo de 2020 la Interventoría reporta que se tiene pendiente el cumplimiento de dos (2) condiciones precedentes para iniciar la Fase de Construcción. A continuación, se presenta un balance de estas condiciones pendientes y se presentan consideraciones al respecto.

5.1.1 Cierre financiero

En el capítulo II de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 se indica que *“El plazo para que el Concesionario presente la totalidad de la documentación para acreditar el Cierre Financiero es de trescientos sesenta y cinco (365) Días contados desde la Fecha de Inicio”*, periodo que se amplió con la modificación de la finalización de la Etapa de Preconstrucción, con la suscripción del Otrosí N. 3, posteriormente con el Otrosí N. 5, seguido del Otrosí 6, y en virtud de la imposibilidad de acreditar el cierre financiero se originó el Laudo Arbitral en 2019, según ha sido mencionado previamente en las modificaciones contractuales del Contrato, sección 4.1.

Actualmente está condicionado a los resultados que surjan de las mesas de trabajo que se realizan según ha sido definido en los Otrosíes 7 y 8. Se espera que los resultados de estas mesas de trabajo se obtengan, a más tardar, el 12 de septiembre de 2020, en éstas se evalúan las alternativas

financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos, ambientales y sociales bajo las cuales se podrían renegociar las bases de Contrato de Concesión No. 04 de 2015 y por ende el esquema de financiación del proyecto.

Según lo dispuesto en el Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019, entre las causas principales de la imposibilidad de obtener el cierre financiero a la fecha, se evidenció lo siguiente:

“Decimonoveno: Declarar que las variaciones del tráfico y la no aplicación del esquema tarifario contractual, en tanto premisa esencial del Caso Base del Contrato de Concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015, más allá del 45% de fluctuación respecto de lo previsto en el Modelo Financiero de la Estructuración del Proyecto, afectan sustancialmente el esquema financiero del Proyecto en concesión y hacen inviable su ejecución, en las condiciones inicialmente propuestas por el Originador, toda vez que como pre-requisito de inicio de la fase de construcción se debe acreditar el cierre financiero del proyecto. En este sentido prospera la pretensión vigésima quinta de la Demanda Principal Reformada.”

Adicionalmente, sin perjuicio de esto, se mantiene como obligación para el inicio de la fase de construcción la obligación estipulada a través de lo siguiente:

“Cuadragésimo cuarto: Declarar que hasta tanto el Concesionario no haya obtenido el Cierre Financiero del Proyecto, en los términos y a los efectos previstos en la Sección 4.4 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015, no se podrá dar inicio a la Fase de Construcción del Proyecto. Por lo anterior prospera la pretensión quincuagésima novena de la Demanda Principal Reformada.”

Visto lo anterior, se evidencia que la no obtención del cierre financiero del proyecto en los términos contractuales ha contribuido a que no se supere la Fase de Preconstrucción, lo cual genera alertas sobre la posible materialización del riesgo de *R3-Retrasos en la ejecución de los proyectos*, establecido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*,² lo anterior, teniendo en cuenta que en el proyecto se contempló dar inicio a la Fase de Construcción en el año 2016, lo cual al mes de agosto de 2020 no ha sucedido, y que la Entidad ha identificado que una de las consecuencias del riesgo mencionado es la *no entrega de las obras a las comunidades en los tiempos establecidos*. Se evidenció que en el proyecto también se han presentado causas identificadas para este riesgo: *sentencias judiciales* (Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019).

² Disponible para consulta en el enlace

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

Por lo que se recomienda que al interior de la ANI se evalúen los controles diseñados³ con el fin de que se minimice el impacto del riesgo ante una posible materialización.

A pesar de que la financiación del proyecto sea un riesgo asignado al Concesionario, como está establecido en la sección 13.2 del Contrato de Concesión 4 de 2015⁴ y según se reiteró en el Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019:

“Quincuagésimo noveno: Como consecuencia de lo anterior, declarar que cualquier circunstancia que haya tenido incidencia alguna en la ejecución del Contrato de Concesión bajo el Esquema de APP No. 04 de 2015, particularmente frente a la obligación de obtención de cierre financiero, corresponde a la concreción un riesgo razonablemente previsible y resistible para el originador, hoy CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S. En este sentido prospera la pretensión décima cuarta subsidiaria particular consecencial de la Demanda de Reconvención Reformada.”

Se evidenció que la no obtención del cierre financiero ha sido la condición precedente a la Fase de Construcción, con mayor dificultad de cumplir, lo cual ha repercutido en la ejecución esperada del proyecto Malla Vial del Meta según los plazos establecidos en el Contrato de Concesión No. 04 de 2015, así el riesgo asociado a la financiación del proyecto no esté a cargo de la ANI.

³ La ANI ha definido los siguientes cuatro controles: 1. Los integrantes del equipo de seguimiento del proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto con el propósito de socializar las diferentes situaciones del mismo e identificar alternativas de solución a las problemáticas que se presentan, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia se dispone de las actas de las reuniones y listas de asistencia. 2. El grupo interno de trabajo social y la oficina de comunicaciones cada vez que se realizan reuniones con la comunidad y/o se socializan los proyectos aplican la estrategia de comunicaciones, informando a la comunidad el alcance de los proyectos y/o las problemáticas a tratar, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia de la actividad se dispone de las actas de las reuniones. 3. El equipo de apoyo a la gestión debe presentar un Informe mensual de seguimiento, el cual debe ser revisado por los Gerentes, so pena de no autorizar el pago, como evidencia se tienen los informes firmados por el equipo y revisados por los Gerentes. 4. Los integrantes del equipo de seguimiento del proyecto mensualmente revisan y aprueban los informes de la interventoría, con el propósito de verificar el avance del proyecto en sus diferentes componentes, so pena de no autorización de los pagos como evidencia se dispone del registro de aprobación de los informes de interventoría.

⁴ Son riesgos del Concesionario “(xii) Los efectos favorables o desfavorables de la obtención y/o alteración de las condiciones de financiación y/o costos de la liquidez que resulten de la variación en las variables del mercado, toda vez que es una obligación contractual de resultado del Concesionario obtener la completa financiación para la ejecución del Proyecto, para lo cual el Concesionario tiene plena libertad de establecer con los Prestamistas las estipulaciones atinentes al contrato de mutuo -o cualquier otro mecanismo de financiación- necesario para el desarrollo del Proyecto. No existirán cubrimientos o compensaciones de parte de la ANI como consecuencia de la variación supuesta o real entre cualquier estimación inicial de las condiciones de financiación frente a las realmente obtenidas.”

En el desarrollo de la auditoría se evidenció que mediante memorando No. 2019-500-008814-3 del 14 de junio de 2019 la Supervisión hizo la solicitud de inicio del proceso administrativo sancionatorio contra el Concesionario debido a la no acreditación del cierre financiero; no obstante, este proceso no se inició, pues la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica, de acuerdo a la comunicación con Radicado ANI 2019-707-012227-3 del 20 de agosto de 2019, se pronunció en los siguientes términos: *“De manera que, al señalarse en el Laudo Arbitral que la obligación de obtener el cierre financiero resulta para el contratista de imposible cumplimiento, lleva consigo que no se configure uno de los requisitos que establece el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, esto es el establecido en el literal a), relacionado con la evidencia del posible incumplimiento de las obligaciones que tiene a su cargo quien debe ejecuta el contrato. Así las cosas, este Grupo Interno de Trabajo no puede dar inicio a la solicitud requerida por medio del indicado memorando N. 201950000088143 del 14 de junio de 2019”*.

La Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica se pronunció en los términos citados, debido a que el Tribunal de Arbitramento concluyó que, acreditar el cierre financiero *“es de imposible cumplimiento en las circunstancias actuales del proyecto”*⁵, como consecuencia de la reducción del tráfico de carga pesada por la crisis en el sector petrolero. Lo anterior, se puede asociar a la causa denominada *Inviabilidad de los proyectos* identificada por la ANI para el riesgo *R4-Caducidad o terminación anticipada del contrato*, establecido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*, visto que actualmente se reevalúan las condiciones iniciales del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 en aras de obtener una alternativa viable para la Malla Vial del Meta. Por lo que se recomienda que al interior de la ANI se evalúen los controles diseñados⁶ con el fin de que se minimice el impacto del riesgo ante una posible materialización.

Se debe tener en cuenta que la ANI ha identificado las siguientes consecuencias para el riesgo *R4-Caducidad o terminación anticipada del contrato*: *i) sobrecostos de los proyectos, ii) multas y*

⁵ Sección 10.3.2 del Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019

⁶ La ANI ha definido los siguientes cuatro controles: 1. *Los integrantes del equipo de seguimiento del proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto con el propósito de socializar las diferentes situaciones del mismo e identificar alternativas de solución a las problemáticas que se presentan, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia se dispone de las actas de las reuniones y listas de asistencia.* 2. *Los colaboradores de la vicepresidencia de estructuración, cuando se requiere aplican lo establecido en el procedimiento Realización de estudios técnicos, legales y financieros orientados a la materialización de una asociación público privada y concesiones, con el propósito de lograr la viabilidad de los proyectos presentados a la ANI, como evidencia de la aplicación del procedimiento quedan los soportes establecidos en el mismo.* 3. *Los integrantes del equipo del proyecto realizan seguimiento y aprobación a los cambios de diseño cada vez que se presente, con el fin de cuantificar tiempos y costos de los cambios, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia se dispone de los cuadros en Excel y los documentos con los cambios propuestos.*

sanciones y iii) no entrega de obras a la comunidad en los tiempos establecidos, las cuales podrían presentarse debido a la situación actual del proyecto. Con relación a la última consecuencia, como se indicó anteriormente, en el proyecto se contempló dar inicio a la Fase de Construcción en el año 2016, lo que a la fecha de elaboración de este informe no ha sucedido.

Desde otro punto de vista, se considera que la no obtención del cierre financiero dentro de los plazos contractuales se podría llegar a asociar con la causa *incumplimientos contractuales* del riesgo R7- *Controversias contractuales*⁷, establecido en el *mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*. Lo cual contribuyó a que se presentaran las consecuencias definidas para dicho riesgo, asociadas a i) *tribunales de arbitramento* y ii) *no entrega de obras en los tiempos establecidos*. Por lo que se recomienda que al interior de la ANI se evalúen los controles diseñados⁸ con el fin de que se minimice el impacto del riesgo ante una posible materialización.

En el desarrollo de esta auditoría, no se identificaron alertas sobre la aplicación de los controles establecidos para los riesgos anteriormente mencionados, sin embargo, la situación actual del proyecto da lugar a que se revise la efectividad y suficiencia de estos controles.

Se debe tener en cuenta que la ANI también ha identificado que las controversias contractuales pueden dar lugar a hallazgos de los entes de control.

⁷ La ANI ha definido las siguientes causas: 1. *Vacíos contractuales*. 2. *Interpretación de los contratos y/o las normas*. 3. *Incumplimientos contractuales*. 4. *Eventos eximentes de responsabilidad*. 5. *Inadecuada valoración de los riesgos del proyecto*.

⁸ La ANI ha definido los siguientes cuatro controles: 1. *Cada vez que se realiza una modificación a los contratos de infraestructura los abogados del grupo contractual revisan los documentos para presentarlos en el comité de contratación con el propósito de evitar controversias en la interpretación de las normas con los concesionarios e interventores; como evidencia de la modificación se dispone del documento contractual debidamente firmado*. 2. *El equipo de gestión de los proyectos debe leer y revisar permanentemente el contrato de concesión de los proyectos para identificar vacíos contractuales y proponer modificaciones al mismo con el propósito de evitar sobrecostos en los proyectos, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia de la modificación se dispone del otrosí debidamente firmado*. 3. *Los integrantes del equipo de seguimiento del proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto con el propósito de socializar las diferentes situaciones del mismo e identificar alternativas de solución a las problemáticas que se presentan, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia se dispone de las actas de las reuniones y listas de asistencia*. 4. *Todos los colaboradores del GIT-Riesgos aplican permanentemente lo establecido en el documento Conpes 3107 “Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura” para identificar y calificar los riesgos de los proyectos de infraestructura mediante el diligenciamiento y actualización de la matriz de riesgos, tomando en consideración tanto este documento como las normas y leyes que le sean pertinentes, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa*.

Finalmente, de acuerdo con lo expuesto en esta sección, y a pesar de que las partes estén analizando alternativas para asegurar la viabilidad del proyecto según lo definido en los Otrosíes 7 y 8 (ver sección 5.2), el cierre financiero del proyecto deberá ser procurado a la brevedad, con el fin de lograr los fines esperados por la Entidad, de ejecutar a cabalidad el alcance definido en el Apéndice Técnico No. 1 del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.

5.1.2 Subcuentas del Patrimonio Autónomo

Con la suscripción del Otrosí N. 8 del Contrato de Concesión 4 de 2015 del 12 de marzo de 2020, se estableció, en su cláusula primera, ampliar el plazo de lo estipulado en el Otrosí N. 7 hasta el 12 de septiembre de 2020 y adicionalmente se estipuló lo siguiente, respecto a los Aportes Equity y los Fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo:

“(…) CLAUSULA SEGUNDA: “Prorrogar la suspensión de los Aportes Equity y Fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo conforme al término señalado en la cláusula primera del presente otrosí, modificando así la cláusula segunda del Otrosí No.7 del 12 de noviembre de 2019”.(…)

“(…) PARÁGRAFO SEGUNDO: Si vencido el plazo señalado en la cláusula primera del otrosí, las partes no llegan a un acuerdo para la ejecución del contrato, se harán exigibles las obligaciones pactadas en el Contrato de Concesión, incluyendo el giro de Equity ordenado por el Laudo Arbitral ejecutoriado el 19 de marzo de 2019.”

Según lo anterior, se muestra a continuación el estado de los Giros Equity realizados a la fecha, los cuales constituyen el 28,82% del total Equity contractual:

Tabla 7. Aportes e incumplimientos giros Equity

Giros Equity	Fecha contractual	Valor contractual	Cumplimiento
1	30/06/2015	115.834.427.286	Cumplido
2	28/11/2016	62.175.561.332	Cumplido
3	29/05/2017	235.806.935.027	Pendiente
4	24/05/2018	114.069.115.754	Pendiente
5	19/05/2019	111.348.284.985	Pendiente

Fuente: Informe de diagnóstico con Radicado ANI No. 20204090495192 del 5 de junio de 2020.

En consecuencia, las Subcuentas del Patrimonio Autónomo no cuentan con los aportes estipulados a la fecha, ya que, aún se encuentran pendientes los giros N° 3, 4 y 5 cuyos plazos de pago se encuentran vencidos, con base en las condiciones iniciales del Contrato de Concesión No. 04 de 2015. A continuación, se presenta un balance de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo del Concesionario:

Tabla 8. Estado fondeo Subcuentas Patrimonio Autónomo

Subcuenta	Aportes contractuales	Aportes realizados	Fondeo Contractual (Pesos de referencia diciembre de 2013)	Fondeo Realizado (Pesos de referencia diciembre de 2013)	%
Predios	4	1	174.289.371.678	7.581.645.415	4%
Compensaciones Ambientales	5	3	7.815.079.917	5.349.316.377	68%
Redes	2	2	12.765.875.278	12.765.875.278	100%
Interventoría y Supervisión	4	4	18.273.390.000	18.273.390.000	100%
Soporte Contractual	6	4	2.100.000.000	1.400.000.000	66%
Amigable composición	6	4	2.160.000.000	1.440.000.000	66%

Fuente: Elaboración propia con base en la información enviada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento

Según se presenta en las tablas precedentes, se tienen pendientes en materia de giros de equity y de fondeo de varias subcuentas del patrimonio autónomo; sin embargo, esta situación no ha dado lugar a que se tengan en curso procedimientos administrativos sancionatorios contractuales, en virtud de lo acordado con los Otrosíes 7 y 8, dado que se prorrogó la suspensión de los Aportes Equity y fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo.

Según se presentó previamente, en la Cláusula Segunda del Otrosí N. 8, sólo se estipuló lo relacionado con el fondeo de la Subcuenta de Interventoría y Supervisión según se presenta a continuación:

“ CLAUSULA TERCERA: Modificar y adicionar a la Cláusula Quinta del Otrosí No. 7 al CONTRATO, la cual quedará así:

“Modificar el monto y la fecha de fondeo No. 4 de la subcuenta de interventoría y supervisión, así:

MONTO/DICIEMBRE 2013	FECHA MÁXIMA DEL APORTE
1.920.000.000	<i>12 de marzo de 2020</i>
1.000.000.000	<i>12 de septiembre de 2020</i>

PARÁGRAFO PRIMERO: Los presentes fondeos se registrarán en el patrimonio autónomo del proyecto como aporte Equity y harán parte del valor de giro contemplado en el numeral 4.4 de la parte especial del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para dar cumplimiento a la presente obligación el CONCESIONARIO fondeará a la Subcuenta de Interventoría y Supervisión, a más tardar en las fechas máximas del aporte descritas en la presente cláusula, debidamente actualizado con IPC.

PARÁGRAFO TERCERO: El saldo del fondeo No. 4 de la Subcuenta de Interventoría y Supervisión, inicialmente pactado, será incluido en la fecha que se disponga en el otrosí que permita la ejecución del contrato.”

Al mes de agosto de 2020, según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto⁹, el fondeo estipulado en el Otrosí No. 8 para la subcuenta de interventoría y supervisión ha sido realizado el 12 de marzo de 2020 por un valor de \$ 2.533.000.000 (COP corrientes) según lo estipulado contractualmente y estaría pendiente el fondeo estipulado para el mes de septiembre de 2020, por lo cual, en la auditoría no se identificaron alertas asociadas a los fondeos de la subcuenta de interventoría y supervisión.

Respecto a la Subcuenta de Redes, de acuerdo con el informe mensual del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto correspondiente al mes de mayo de 2020¹⁰:

“La Interventoría en el informe del mes de julio de 2018, informó que, en el plan de manejo y traslado de redes no objetado, se estimó un presupuesto para la solución de las interferencias que asciende a la suma de \$36.877.705.231,91 como línea base inicial, este valor está siendo ajustado conforme a la gestión adelantada a la fecha con las diferentes E.S.P, se espera poder reducirlo para minimizar la diferencia de \$24.111.829.953 con respecto al valor de la subcuenta de redes que es de \$ 12.765.875.278.”

De acuerdo con los valores reportados para interferencia de redes, durante la ejecución del proyecto se podría alertar una posible materialización del riesgo R6 - *Sobrecostos en la ejecución de los proyectos* estipulado en el mapa de riesgos del proceso *gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*¹¹, a causa principalmente de cambios de los diseños en fase 3, donde se incrementa el nivel de detalle de la identificación de las redes del proyecto realizada en su estructuración. La ANI ha identificado que las consecuencias de este riesgo son: *sanciones, hallazgos de los entes de control, no entrega de obras en los tiempos establecidos y deterioro de la imagen reputacional.*

Los presupuestos estimados actualmente asociados al traslado y/o manejo de redes pueden generar alertas respecto al cumplimiento del propósito del primer control definido por la ANI para este riesgo: *“Los colaboradores de las vicepresidencias de estructuración y planeación, riesgo y entorno, cuando se requiere aplican lo establecido en los procedimientos Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión y Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada, con el propósito de lograr una adecuada identificación de los predios, de las redes y las compensaciones ambientales, como evidencia de la aplicación de los procedimientos quedan los soportes establecidos en los mismos, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa.”*

⁹ Según Informe de Supervisión correspondiente a mayo de 2020 recibido en el desarrollo de la auditoría

¹⁰ Recibido a través de correo electrónico el día 30 de junio de 2020

¹¹ Disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

(Subrayado fuera de texto) ya que con base en las estimaciones actuales existe la alerta de una posible materialización por sobrecostos en el traslado de redes que deberían ser asumidos por la Entidad. No obstante, según lo manifestado por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento se ha solicitado a la Interventoría la revisión correspondiente, por lo cual, deberá esperarse el presupuesto definitivo para estimar el impacto que tendrá en la Subcuenta Redes.

Lo anterior, debido a que la ANI asume parcialmente los efectos desfavorables en caso de que se materialice una insuficiencia del valor estimado de redes, según lo dispuesto en el inciso (p) de la sección 13.3 de la parte general del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, que establece lo siguiente:

“13.3 Riesgos de la ANI

Salvo que la Parte Especial prevea otra cosa, los siguientes son los riesgos asignados a la ANI, además de los que le sean asignados en otras partes del Contrato (incluyendo sus Apéndices y Anexos):

(...)

(p) Parcialmente, los efectos desfavorables del riesgo de insuficiencia del Valor Estimado de Redes, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer las compensaciones de lo que corresponda al porcentaje en que la ANI asume dicho riesgo, en las condiciones y plazos previstos expresamente en este Contrato, estrictamente de conformidad con lo previsto en las Secciones 8.2 (e) y 8.2(f) de esta Parte General.”

Los mecanismos con los que cuenta la ANI para compensar al Concesionario por la materialización de riesgos compartidos se estipulan en la sección 3.2 (b) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, así:

“(...) Mecanismos para la Compensación por Riesgo. Los mecanismos para el reconocimiento de la Compensación por Riesgo a favor del Concesionario, cuando sean aplicables, serán los siguientes:

- (i) Subcuenta Excedentes ANI del Patrimonio Autónomo*
- (ii) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje -VPIPrp – mediante ampliación del plazo*
- (iii) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje – VPIPr – mediante el incremento de estaciones de peajes y/o tarifas establecidas en el Contrato Parte Especial*
- (iv) Modificación del Alcance del Proyecto. (...)*

Esta observación se deja como alerta temprana para el proyecto; sin embargo, esta situación, podría dar lugar a que en la estructuración de nuevos proyectos se analice la posibilidad de evaluar la

fluctuación de los costos estimados para los desvíos de redes en: i) fase de estructuración comparados con ii) los estimados en fase de preconstrucción y iii) los realmente ejecutados durante la construcción, con el fin de establecer un factor de seguridad orientado a disminuir la probabilidad de sobrecostos en el desvío de redes, los cuales deben ser asumidos tanto por el público como por el privado.

No obstante lo anterior, se evidenció que en la estructuración de los Contratos de Concesión del programa de quinta generación (5G) se han tenido en cuenta las lecciones aprendidas que ha dejado el programa de cuarta generación (4G), en lo referente a sobrecostos que deben ser asumidos por la ANI.

Por ejemplo, con base en el proyecto de minuta del Contrato de Concesión correspondiente a la Nueva Malla Vial del Valle de Cauca, se evidenció que se busca establecer que el Concesionario sea el responsable de asumir los efectos favorables y/o desfavorables cuando se efectúe una modificación al diseño geométrico de la carretera que se extienda más allá del área de la franja de terreno del corredor vial del proyecto, “(...) en cuanto al valor base de la modificación y a la totalidad de los riesgos, entiéndase la totalidad, como la sumatoria de los riesgos y/o la porción del riesgos a cargo del Concesionario más los riesgos y/o porción de riesgos a cargo de la ANI (...).”¹²

Sin embargo, en caso de que no se cumpla esta condición, los sobrecostos asociados a los riesgos compartidos, como es el caso del traslado y/o manejo de redes, seguirán siendo asumidos entre la ANI y el Concesionario, según lo previsto en el proyecto de minuta citado, así como en la matriz de riesgos del proyecto Nueva Malla Vial del Valle de Cauca, de la forma como se ha venido haciendo en los proyectos de cuarta generación (4G).

5.1.3 Entrega de infraestructura

De acuerdo con lo reportado por la Interventoría en el informe de diagnóstico N. 10 de la Etapa Preoperativa con fecha de corte 31 de marzo de 2020 con Radicado ANI N. 20204090495192 del 5 de junio de 2020, se evidenció que a la fecha no ha sido realizada la entrega total de la infraestructura al Concesionario, según se cita a continuación, los tramos pendientes por entregar y el plazo correspondiente en el cual debía ser entregada:

¹² Sección 6.3 del proyecto de minuta del Contrato de Concesión correspondiente al proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca. Disponible para descarga en el enlace <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=20-19-10660579>

Tabla 9. Tramos de infraestructura pendientes por entregar al Concesionario

Tramo	Plazo inicial
UF 3 Villavicencio – Granada Sector Parque Fundadores – Ciudad Porfía	48 meses contados a partir del acta de inicio del Contrato de Concesión
UF4 Anillo Vial de Villavicencio Sector Anillo Vial K0+000 al K6+300	Obras ya terminadas pendiente entrega
UF6 Villavicencio – Puerto López Sector Séptima Brigada – Río Ocoa	42 meses contados a partir del acta de inicio del Contrato de Concesión
UF 9A Anillo vial de Villavicencio Puente Caño Parrado (Abscisa diseño K0+000 a Abscisa diseño K1+641)	Obras ya terminadas pendiente entrega

Fuente: Informe de diagnóstico a 31 de marzo de 2020 Rad ANI 20204090495192

Según la Sección 3.5 (b) de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, los tramos listados están condicionados a la culminación de obras a cargo de otras entidades:

“(b) Dentro de la infraestructura que será recibida por el Concesionario al inicio del Contrato se encuentran las siguientes vías:

CÓDIGO DE LA VÍA (NOMENCLATURA)	NOMBRE DE LA VÍA	ENTIDAD A QUE PERTENECEN	ORIGEN	DESTINO
65-08	Vía Granada – La Y de Granada	ANI	PR 103+0928 RUTA 6508	PR 0+000 RUTA 6509
65-09*	Vía La Y de Granada – Villavicencio	ANI	PR 0+000 RUTA 6509	PR 72+3045 RUTA 6509
40-07””	Villavicencio – Puerto López	ANI	(PR 0+000 RUTA 4007)	(PR 78+435 RUTA 4007) y/o PR 0+000 RUTA 4008
40-08***	Puerto López – Puerto Gaitán	INVIAS	(PR 0+000 RUTA 4008)	(PR 111+0970) y/o PR 0+000 RUTA 4009
40-09	Puerto Gaitán – Puente Arimena	INVIAS	PR 0+000 RUTA 4009	PR 0+000 RUTA 4010
Anillo Vial de Villavicencio Fundadores – Catama	Vía Existente/Nueva	ALCALDÍA DE VILLAVICENCIO	Abcs. Diseño K0+000	Abcs. Diseño K06+300
Conectante Vía Nieva – Vía Antigua Bogotá****	Vía Existente/Nueva	GOBERNACIÓN DEL META	Abcs. Diseño K0+000	Abcs. Diseño K1+641

*Con la Entrega de Infraestructura no se incluirá el sector Parque Fundadores – Ciudad Porfía, puesto que su incorporación está condicionada a que la Gobernación del Meta termine la ejecución de la Doble

Calzada prevista para este corredor, lo que se prevé que suceda en la fecha establecida en el numeral (d) siguiente, momento en el que se incluirá dentro del alcance del Contrato.

*** Con la Entrega de Infraestructura no se incluirá el sector Séptima Brigada – K2+100, puesto que su incorporación está condicionada a que la Gobernación del Meta termine la ejecución de la Doble Calzada prevista para este corredor, lo que se prevé que suceda en la fecha establecida en el numeral (d) siguiente, momento en el que se incluirá dentro del alcance del Contrato.*

**** Con la Entrega de Infraestructura no se incluirá el sector comprendido entre PRO+200 y el PR6+500 (Alto de Neblinas Cruce vía a Rubiales), puesto que su incorporación está condicionada a que el INVIAS termine la ejecución del mejoramiento previsto para este tramo, lo que se prevé que suceda en la fecha establecida en el numeral (d) siguiente, momento en el que se incluirá dentro del alcance del Contrato.
(...)*

Al respecto en el desarrollo del Contrato, teniendo en cuenta la infraestructura que debería ser construida por la Gobernación del Meta y por la Alcaldía de Villavicencio se suscribió el Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 010 del 4 de mayo de 2015 entre la ANI y el Departamento del Meta, cuyo objeto es: *“Establecer las condiciones bajo las cuales LA AGENCIA realizará la entrega en administración y con carácter temporal a EL DEPARTAMENTO DEL META de los siguientes tramos: Parque Fundadores – Ciudad Porfía de la ruta nacional No. 6509 y Séptima Brigada – K2+034 de la ruta nacional No. 4007. Estos tramos deberán ser retornados a LA AGENCIA una vez se cumplan las condiciones necesarias para adelantar su mantenimiento y operación en los términos del contrato de concesión del proyecto Malla Vial del Meta, el cual se celebrará por parte de LA AGENCIA dentro del trámite de la iniciativa privada sin recursos públicos presentada por la Estructura Plural Autopistas del Meta”.*

En el marco de este convenio el Departamento del Meta se obliga a efectuar por su cuenta y riesgo las intervenciones descritas en el alcance del convenio, en función de éste se establecieron 2 fases y de acuerdo con los contratos estipulados dentro del convenio se han modificado los plazos de entrega indicados en la Tabla 9 a partir de la gestión realizada por el Departamento del Meta. El alcance de las obligaciones del convenio interadministrativo se presenta a continuación:

Tabla 10. Avance de las fases del Convenio Interadministrativo 010 de 2015

Fase	Alcance	Fecha de inicio	Fecha de finalización	Avance físico
I	Mejoramiento de la Vía desde el Puente de la Intersección de la Séptima Brigada (K0+240) hasta el (K2+0.344), de los cuales se intervendrán en esta etapa 1.085 Km localizados entre el (K0+240 al K1+325) en la vía que conduce de Villavicencio a Puerto López, en el Municipio de Villavicencio – Meta, Primera Etapa y Mejoramiento de la Vía Principal de conduce desde la intersección Fundadores hasta el acceso a Ciudad Porfía Etapa 01 en el Municipio de Villavicencio –Meta.	25/10/2016	24/03/2020	La Gobernación del Meta, reporta un avance físico de obra ejecutado del 84% respecto a un 97% programado, con corte al 20 de marzo de 2020.

Fase	Alcance	Fecha de inicio	Fecha de finalización	Avance físico
II	Mejoramiento de la vía principal que conduce desde intersección fundadores hasta acceso ciudad Porfía en el Municipio de Villavicencio, Meta etapa 2 y Mejoramiento de la vía desde el puente de la intersección de la séptima brigada hasta el río Ocoa en la vía que conduce Villavicencio a Puerto López, en el Municipio de Villavicencio, Meta segunda etapa.	30/11/2018	29/07/2020	La Gobernación del Meta, reporta un avance físico de obra ejecutado al 16,48%, con corte al 31 de octubre de 2019.

Fuente: Informe mensual de interventoría de Junio de 2020 Radicado ANI N. 20204090629592

Con relación a la entrega de la infraestructura pendiente asociada a la UF4 y a la UF9A (ver Tabla 9) que según lo reportado por la Interventoría se encuentra terminada, se evidenció en el informe mensual de supervisión correspondiente al mes de mayo 2020 lo siguiente:

“A la fecha no es posible recibir por lo siguiente:

- *El municipio no ha remitido a la ANI el acta de liquidación de las obras objeto del convenio No. 11 de 2015, que fueron ejecutadas por ellos mediante contratos con la AIM, requisito para recibir. (literal c sección 3.5, parte especial)*
- *No están dadas las condiciones para la incorporación del tramo mencionado para la vigencia 2019, teniendo en cuenta la revisión del contrato de concesión, en el marco del Laudo Arbitral”*

Respecto al seguimiento de la entrega de infraestructura, se evidencia que ha sido realizado tanto por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y por la Interventoría, sin embargo, las fechas de avance de obra por parte de la Gobernación del Meta (ver Tabla 10), en particular, la correspondiente a la Fase II que es del año 2019, no presenta una actualización a junio de 2020.

En ese orden de ideas, con base en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2 (c) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)*, de “Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo”, se recomienda continuar con el liderazgo en las acciones tendientes a realizar la entrega de la infraestructura al Concesionario actualmente a cargo de otros entes gubernamentales.

Lo anterior, en aras de que el Concesionario esté a cargo de toda la infraestructura prevista en el alcance del proyecto definido en el Apéndice Técnico No. 1 del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 y así lograr a cabalidad los resultados esperados con el proyecto.

5.1.4 Conclusiones sobre el estado de las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Luego de cinco años contados desde el Acta de Inicio del proyecto, no se ha acreditado el cumplimiento de todas las condiciones definidas en la sección 4.4 de la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 para iniciar la Fase de Construcción del proyecto Malla Vial del Meta.
2. A julio de 2020, la Interventoría reportó que para superar la Fase de Preconstrucción se deben atender los aspectos pendientes relacionados con el cierre financiero, giros de equity y fondeos de las subcuentas del patrimonio autónomo.
3. Se considera que la actual incertidumbre frente a la obtención del cierre financiero del proyecto definitivo, genera un posible riesgo frente a la viabilidad del proyecto Malla Vial del Meta.
4. El presupuesto actual para el manejo y/o traslado de redes supera en más de 300% el valor de la subcuenta de redes. La ANI es responsable de asumir parcialmente este sobrecosto en el eventual caso que se materialice. Sin embargo, se evidenció que este presupuesto es susceptible a cambios de acuerdo con la gestión que actualmente se realiza con las Empresas de Servicios Públicos, por lo tanto, una vez se tenga el valor definitivo, se conocerá el impacto de una posible materialización de sobrecostos en la Subcuenta Redes.
5. No obstante se reporta cumplimiento de las obligaciones en material predial para el inicio de la Fase de Construcción, se evidenció que a la fecha no se ha dado inicio a la gestión relacionada con la elaboración de actas de vecindad, según lo dispuesto en la sección 8.5 del Apéndice Técnico 7 (Gestión Predial) del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.
6. Una vez analizado el estado de las condiciones precedentes a la Fase de Construcción se generan alertas respecto a los siguientes riesgos identificados por la ANI para el *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*:
 - a. **Retrasos en la ejecución de los proyectos:** se identificó que durante la ejecución del proyecto se han presentado causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su materialización, tales como sentencias judiciales. La ocurrencia de estas causas da lugar a que se generen alertas sobre las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo, principalmente en lo relacionado con la *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, pues el proyecto Malla Vial del Meta se estructuró contemplando el inicio de su Etapa de Operación y Mantenimiento en junio de 2021, y a la fecha no se ha iniciado la Fase de Construcción.

Asimismo, se evidenció que la no acreditación del cierre financiero por parte del Concesionario ha contribuido a los retrasos en la ejecución del proyecto. A pesar de

que la financiación de este tipo de proyectos sea responsabilidad del Concesionario, su no consecución puede generar impactos negativos en los resultados esperados por parte de la Entidad.

- b. **Caducidad o terminación anticipada del contrato:** En las condiciones actuales, el proyecto es de imposible cumplimiento, según establecido en el Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019, lo cual constituye una de las causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su posible materialización, tales como *inviabilidad de los proyectos*. Esta causa da lugar a que se generen alertas sobre las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo, como *sobrecostos de los proyectos y no entrega de obras a la comunidad en los tiempos establecidos*, respecto a esta última se evidencia que el proyecto Malla Vial del Meta se estructuró contemplando el inicio de su Etapa de Construcción en el año 2016 y al mes de agosto 2020 no ha comenzado.
 - c. **Sobrecostos en la ejecución de los proyectos:** Los presupuestos actuales asociados al traslado y/o manejo de redes puede generar alertas respecto al cumplimiento del propósito del primer control definido por la ANI para este riesgo: *“Los colaboradores de las vicepresidencias de estructuración y planeación, riesgos y entorno, cuando se requiere aplican lo establecido en los procedimientos Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión y Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada, con el propósito de lograr una adecuada identificación de los predios, de las redes y las compensaciones ambientales, como evidencia de la aplicación de los procedimientos quedan los soportes establecidos en los mismos, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa.”* (Subrayado fuera de texto) ya que con base en las estimaciones actuales existe la posibilidad que se alerte una materialización de sobrecostos que deberían ser asumidos por la Entidad; no obstante, esto puede variar en virtud de los ajustes que se presenten en el presupuesto para el traslado de redes.
 - d. **Controversias contractuales:** Visto que la obtención del cierre financiero no se ha verificado en los plazos contractuales, este hecho se puede asociarse a la causa identificada por la ANI denominada *incumplimientos contractuales*, a pesar de que no se haya surtido el procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente, lo cual ha dado lugar a que se materialicen dos consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: *tribunales de arbitramento y no entrega de obras en los tiempos establecidos*.
7. El estado actual de las condiciones precedentes al inicio de la Fase de Construcción del proyecto Malla Vial del Meta, analizado en función de los riesgos del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, puede ser tenido en

cuenta al interior de la Entidad para que se analice la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar la materialización de estos riesgos.

8. A la fecha se encuentra pendiente la entrega de infraestructura por parte de la Gobernación del Meta y de la Alcaldía de Villavicencio a la ANI para su entrega al Concesionario, lo cual puede afectar los resultados esperados con el proyecto.

5.2 Modificaciones contractuales

Según se ha mencionado previamente en la sección 4.1, el Contrato de Concesión No. 04 de 2015 ha tenido a la fecha ocho (8) modificaciones contractuales, cuyas necesidades, en varias ocasiones han estado asociadas a la ampliación del plazo para cumplir los requisitos de inicio de la Fase de Construcción, principalmente para la obtención del cierre financiero. Se evidenció que actualmente se trabaja en lo pactado con los otrosíes N. 7 y 8, a través de mesas de trabajo orientadas a soluciones que permitan la viabilidad del proyecto, a partir del laudo arbitral del pasado 28 de febrero de 2019.

En ese orden de ideas, a continuación se describen los acuerdos pactados en los otrosíes N. 7 y 8 del Contrato de Concesión N. 4 de 2015, y se realizan consideraciones al respecto que pudieran originar situaciones y/o alertas para la Entidad.

- **Otrosí No 7 del 12 de noviembre de 2019:** Se acordó realizar mesas de trabajo por 4 meses con el fin de dar cumplimiento al Laudo Arbitral de 28 de febrero de 2019, en las que se evaluarán las alternativas financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos ambientales y sociales, bajo las que se podría renegociar las bases del Contrato de Concesión. Adicionalmente se estableció:
 - Suspender los aportes Equity y fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo, exceptuando la de Interventoría y supervisión
 - Modificar la fórmula de terminación anticipada en la Etapa Preoperativa - Fase de Preconstrucción. Adicionalmente el concesionario se comprometió a pagar la suma de \$9.839.000.000, y la posibilidad de usar los recursos de la Subcuenta Redes para el pago de la Interventoría y Supervisión en el evento en que los recursos depositados en dicha cuenta sean insuficientes.
 - Respecto al componente predial y socio-predial del Contrato de Concesión, se acordó realizar la gestión correspondiente a los predios ubicados entre las abscisas K14+100 a K17+500 de la UF2 Ruta Nacional 6509 del Contrato de Concesión 4 de 2015 con el fin de dar cumplimiento al fallo del Consejo de Estado de 30 de mayo de 2019 relativo a la acción popular 2010-00043200. No se tienen definidos términos contractuales para culminar esta gestión.
- **Otrosí No 8 del 12 de marzo de 2020:** Se acordó ampliar el término para la realización de las mesas de trabajo estipuladas en el Otrosí No. 7 hasta el 12 de septiembre de 2020 y realizar la contratación del validador del estudio de tráfico presentado por el Concesionario. Adicionalmente se modificó la cláusula quinta del Otrosí No. 7 en la que se fijaron fecha y valores

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

para realizar aporte a la Subcuenta Interventoría y Supervisión, estableciendo como fechas máximas 12 de marzo de 2020 y 12 de septiembre de 2020.

En lo que se refiere al Otrosí N. 7, con base en su cláusula primera, se estipuló la realización de las mesas de trabajo con el fin de evaluar las alternativas para obtener el cierre financiero del proyecto y se suspendieron obligaciones relacionadas con los giros de equity y fondeos de las subcuentas del patrimonio autónomo, así:

***“CLÁUSULA PRIMERA:** Las partes acuerdan realizar mesas de trabajo durante los próximos 4 meses contados a partir de la firma del presente documento, para dar cumplimiento al fallo del Tribunal de Arbitramento, en las cuales se evaluarán de forma integral las alternativas financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos, ambientales y sociales bajo las cuales se podrían renegociar las bases del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.*


En cumplimiento del Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019, las Partes acuerdan mantener el Contrato de Concesión No. 04 de 2015 en Fase de Preconstrucción por el término de cuatro (4) meses contados a partir de la firma del presente otrosí, en concordancia con las disposiciones contractuales y el estado actual del proyecto. Una vez se acuerde una alternativa que permita la ejecución del contrato, las partes acordaran un nuevo plan de obras para la ejecución de la Fase de Construcción.

***CLÁUSULA SEGUNDA:** Suspender los aportes Equity y fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo, a excepción del cuarto fondeo de la Subcuenta de Interventoría y Supervisión, fijados en el CAPITULO IV ASPECTOS ECONOMICOS DEL CONTRATO numeral 4.4 “Giros Equity, 4.5 “Fondeo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo” de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 04 de 2015. (...)”*

Según la información enviada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto las mesas de trabajo se han venido realizando desde la suscripción del Otrosí N. 7, 12 de noviembre de 2019. A partir de marzo de 2020, a causa de las medidas adoptadas por el COVID-19, dichas mesas de trabajo se han realizado semanalmente por medio de Microsoft Teams, según se evidencia en las grabaciones almacenadas por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento que han sido compartidas con la Oficina de Control Interno.

Respecto a lo estipulado en la Cláusula Segunda del Otrosí N. 7 y de acuerdo con lo mencionado en la sección 5.1.2, con esta modificación contractual se ampliaron los plazos de realización de los giros Equity y el correspondiente fondeo de las Subcuentas de Patrimonio Autónomo. Como se mencionó en la sección 5.1.2 el fondeo programado para marzo de 2020 en la Subcuenta de Interventoría y Supervisión se realizó conforme a los términos contractuales.

Asimismo, con relación a lo estipulado en el Otrosí N. 7 asociado a la gestión predial a realizar con motivo del fallo del Consejo de Estado respecto a la Acción Popular 2010-00043200, se evidencia en el informe mensual del mes de mayo de 2020 del Equipo de Coordinación y Seguimiento que, de acuerdo con los predios establecidos según los estudios técnicos para solucionar de manera definitiva la situación de amenaza, se determinó que se requiere la adquisición de 39 predios, a los cuáles actualmente se está realizando la gestión predial correspondiente y revisión por parte de Interventoría, reportando en el informe 38 fichas prediales y 27 avalúos comerciales validados y

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

aprobados a la fecha; adicionalmente se están consolidando las fichas técnicas necesarias para proceder con las ofertas de compra para 13 predios.

Finalmente, como se ha mencionado, a través del Otrosí N. 8, se prorrogó el plazo definido en la cláusula primera del Otrosí N. 7, hasta el 12 de septiembre de 2020, así:

*“CLÁUSULA PRIMERA: Prorrogar hasta el 12 de septiembre de 2020, el plazo previsto en la Cláusula Primera del Otrosí No. 7 al **CONTRATO**.”.*

No obstante, lo anterior, a menos de un mes de vencerse el plazo definido con el Otrosí N. 8, no se evidenciaron decisiones financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos, ambientales y sociales bajo las cuales se podrían renegociar las bases del Contrato de Concesión No. 04 de 2015; por lo tanto, surge la alerta de que no se cumpla con los objetivos previstos con estas modificaciones contractuales dentro de los plazos acordados, lo cual, como se ha mencionado previamente, repercutirá en mayores tiempos para el desarrollo del proyecto.

Adicionalmente, con corte al mes de agosto de 2020, se evidenció que se viene proyectando la elaboración de un Otrosí N. 9, en donde se establecerían los resultados que surjan a partir de las mesas de trabajo mencionadas; sin embargo, como se mencionó, a la fecha no se evidencian decisiones financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos, ambientales y sociales bajo las cuales se podrían renegociar las bases del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, no obstante, han transcurrido 18 meses desde el Laudo Arbitral que dió lugar a la suscripción del Otrosí N. 7 y del Otrosí N. 8.

En ese orden de ideas, la evidencia demuestra incertidumbre sobre el desarrollo del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, pues no se han definido los acuerdos que permitan su ejecución a partir del Laudo Arbitral de febrero de 2019 y da lugar a que el proyecto permanezca, en Fase de Preconstrucción.

5.2.1 Conclusiones sobre las modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. 04 de 2015

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El 12 de noviembre de 2019 se suscribió el Otrosí N. 7 del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 en donde se estipuló la realización de mesas de trabajo con el objetivo principal de evaluar las alternativas de obtención del cierre financiero del proyecto, donde inicialmente se estableció un plazo al 12 de marzo de 2020. Posteriormente con la suscripción del Otrosí N. 8 se amplió dicho plazo hasta el 12 de septiembre de 2020, sin embargo, en agosto de 2020, aún no se tiene un resultado de las mesas técnicas y financieras del Contrato.
2. Una vez analizadas las modificaciones contractuales realizadas a la fecha para el Contrato de Concesión No. 04 de 2015 se generan las siguientes conclusiones asociadas a riesgos identificados por la ANI para el *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*:

- a. **Controversias contractuales:** Como se señaló en la sección 5.1.3, en la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar su materialización; sin embargo, en la ejecución del proyecto se han presentado dos consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: 1) *tribunales de arbitramento y amigables componedores* y 2) *no entrega de obras en los tiempos establecidos*.
- b. **Retrasos en la ejecución de los proyectos:** En la auditoría no se identificaron alertas respecto a la aplicación de los controles definidos por la Entidad para evitar la materialización del riesgo¹³; sin embargo, en la ejecución del proyecto se han presentado causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su materialización, tales como *sentencias judiciales*.

Asimismo, se generen alertas sobre las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo, principalmente en lo relacionado a la *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, pues el proyecto Malla Vial del Meta se estructuró contemplando el inicio de su Etapa de Operación y Mantenimiento en junio de 2021 y al mes de agosto de 2020 el proyecto no ha superado la Etapa Preoperativa. De igual forma, no se ha evidenciado que se logren los objetivos propuestos con los otrosíes N. 7 y 8, lo cual puede dar lugar a que se extienda un más la Etapa Preoperativa del proyecto.

3. El estado actual de las condiciones precedentes al inicio de la Fase de Construcción del proyecto Malla Vial del Meta, analizado en función de los riesgos del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*, puede ser tenido en cuenta al interior de la Entidad para que se analice la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar la materialización de estos riesgos.

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

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

¹³ Por ejemplo: reuniones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, presentación de los informes mensuales del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y revisión y aprobación de los informes mensuales de interventoría

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19, así:

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


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

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

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó a la Interventoría el Plan de Contingencia por COVID 19 el 17 de abril de 2020, en donde se detallaron los protocolos de bioseguridad para llevar a cabo el trabajo en condiciones seguras, la cual fue no objetada por la Interventoría el 22 de abril de 2020 Rad ANI 20204090366172. Según el oficio de no objeción la Interventoría el Plan de Contingencia incluía los siguientes protocolos de bioseguridad para el trabajo en condiciones seguras:

- PT-1501 Protocolo de limpieza y desinfección de vehículos.
- PT-1502 Protocolo de lavado de manos.
- PT-1503 Protocolo de uso de mascarillas.
- PT-1504 Protocolo de desinfección de instalaciones.
- PT-1505 Protocolo de toma de temperatura.
- PT-1506 Protocolo de uso de guantes.
- PT-1507 Protocolo de hábitos de bioseguridad.
- Atención y manejo de casos de exposición a coronavirus – Flujograma.
- Estándar de seguridad prevención de contagio Covid-19 para recaudo y para conductores.

En el oficio de no objeción por parte de la Interventoría se aclaraba que a pesar de la no objeción al documento, el Concesionario es el responsable dentro del proyecto, respecto a sus colaboradores y usuarios de controlar y mitigar la posibilidad de contagio. Se evidenció que dicho protocolo considera la prestación de los servicios de operación acorde a lo definido en el Contrato de Concesión No. 04 de 2015.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Respecto al control por parte de la Interventoría a la aplicación del protocolo presentado por el Concesionario, se evidenció seguimiento y retroalimentación semanal a las acciones implementadas por este último con base en los reportes obtenidos para la semana del 27 de abril al 3 de mayo de 2020.

5.3.2 Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria

El 13 de abril de 2020 la ANI expidió la Resolución No. 498 “Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública”. En el artículo primero de este acto administrativo se estableció que los concesionarios de todos los modos de transporte debían presentar un Plan de Reactivación de Obras que debía ser revisado por las interventorías, así:

“ARTÍCULO PRIMERO. REACTIVACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA. A efectos de dar cumplimiento a lo establecido en los numerales 18 y 20 del artículo 3° del Decreto 531 del 08 de abril de 2020, los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea deberán remitir a la Interventoría y a la Agencia Nacional de Infraestructura, dentro de los tres (03) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Resolución, el Plan de Reactivación de Obras en el marco de la Emergencia Económica, Social y Económica decretada por el Gobierno Nacional.

El Plan de Reactivación de Obras deberá contener como mínimo: (i) La identificación de las actividades e intervenciones que reactivarán y ejecutarán durante la vigencia de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, (ii) el cronograma y plazos máximos de ejecución de las actividades e intervenciones a reactivar, (iii) el personal asociado a las actividades que se reactivarán y (iv) el protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 suscrita por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

Las Interventorías deberán emitir concepto de no objeción al Plan de Reactivación de Obras, dentro de los dos (02) días siguientes a su radicación por parte de los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea, el cual, una vez emitido, será puesto en conocimiento por parte de la Agencia al Concesionario o Contratista de Obra, mediante comunicación que será requisito indispensable para la reactivación de las intervenciones y que hará obligatorio el Plan de Reactivación de Obras.”

Pese a que en el proyecto no se ejecute un Plan de Obras, debido a que no se ha superado la Fase de Preconstrucción, se evidenció que mediante radicado ANI No. 20204090351742 del 17 de abril de 2020 el Concesionario remitió a la Interventoría el protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad ajustado a las normas vigentes, con asunto: “Cumplimiento artículo primero de la resolución N. 2020100004985 del 13 de abril de 2020 expedida por la Agencia Nacional de Infraestructura” aclarando que a pesar de no haber iniciado la Fase de Construcción del proyecto, dado que la Resolución aplica para actividades de operación y mantenimiento de la Unidad Funcional 0, se procede a remitir el plan de reactivación de obras. Según se mencionó anteriormente, el Concesionario obtuvo la no objeción por parte de la Interventoría el 22 de abril de 2020 mediante Rad ANI 20204090366172.

Por otro lado, mediante Resolución No. 618 del 31 de mayo de 2020 se derogaron las Resoluciones 471 del 22 de marzo de 2020 y 498 del 13 de abril de 2020, citadas líneas arriba, reactivando todas las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario que fueron suspendidas inicialmente con ocasión de la emergencia sanitaria.

Se evidenció que la Interventoría de acuerdo con las actividades descritas en el informe mensual del mes de Junio, con Rad ANI 20204090629592 del 14 de julio de 2020, reportó que el Concesionario ha adoptado las medidas correspondientes para reactivar la ejecución de todas las obligaciones contractuales correspondientes a la fase de preconstrucción y de operación y mantenimiento.

5.3.3 Reportes derivados de los dispuesto en circulares de la ANI

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

En la ejecución de la auditoría, la Interventoría envió a la Oficina de Control Interno a través de correo electrónico, ejemplos de formatos de *Registro de chequeo prevención COVID 19 de Superintendencia de Transporte* diarios correspondientes a los días 23 y 24 de julio de 2020¹⁴, asociados al control realizado en las áreas correspondientes a las 5 estaciones de peaje operativas del proyecto, las 2 básculas en operación en Libertad y Ocoa, el personal de mantenimiento, el área de central de radio y de servicios al usuario. Lo anterior, permitió evidenciar el cumplimiento del lineamiento dado a través de la Circular citada.

Asimismo, a través de esta Circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”* Al respecto, se evidenció que en las páginas web del Concesionario y de la Interventoría¹⁵ se presenta información sobre las medidas preventivas implementadas para evitar el contagio del COVID-19.

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020, la ANI estableció *“(…) medidas de bioseguridad aplicables en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”*. A través de esta Circular se solicitó a las interventorías realizar estricto control y

¹⁴ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁵ La página web del Concesionario se puede consultar a través del link <http://cllanos.co/site/> y la página web de la Interventoría a través del link <http://www.uniontemporalviasmeta.com>

seguimiento a dichas medidas, para lo cual deben remitir a la Entidad un informe semanal de seguimiento usando el formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

En la auditoría la Interventoría del proyecto remitió los formatos semanales diligenciados por el Concesionario y la Interventoría a partir de la semana del 4 al 10 de mayo de 2020, hasta la semana del 22 al 28 de junio de 2020¹⁶; adicionalmente según se evidencia en el Informe Mensual del mes de junio de 2020, la Interventoría carga esta información en la plataforma ANISCOPIO y es enviada a la Supervisión por parte de la ANI periódicamente y consolidada en la entrega del informe mensual.

En tercer lugar, a través de la Circular No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020 la ANI informó que:

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

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

En la ejecución de la auditoría, según se mencionó previamente, la Interventoría demostró que ha dado cumplimiento a lo señalado en esta Circular; sin embargo, se evidenció que el acceso a estos reportes en ANISCOPIO es restringido y por ende dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, lo cual puede generar vulnerabilidad en el cumplimiento de su función de “Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del Contrato de Concesión” según estipulado en el *Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual* Sección 2.2 (e).

Debido a que esta situación puede generar impactos negativos en los controles para asegurar la calidad de la información que reporta la Interventoría en ANISCOPIO, se debe tener en cuenta que la calidad de la información hace parte de los principios definidos en el artículo 3 de la Ley 1712 de 2014 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*¹⁷ y que la *transmisión de información incompleta o errada es*

¹⁶ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁷ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “*Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.*”¹⁸

Respecto a las eventuales problemáticas asociadas a la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, de “*Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del Contrato de Concesión*”, con ocasión al acceso restringido al módulo “Reportar Covid-19”, se debe tener en cuenta que esto puede contribuir a que se genere la causa “*Incumplimiento del manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual*”, identificada por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “*Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales.*”¹⁸

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

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto expuso las consideraciones que se están evaluando al interior del Grupo Interno de Trabajo de Riesgos respecto a las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional en el marco de la emergencia sanitaria que han implicado la suspensión de actividades de operación y financieras que impactan la ejecución de los Contratos de Concesión.

En particular, para el proyecto Malla Vial del Meta se han identificado los siguientes impactos:

- **Reducción del tráfico:** como consecuencia de la medida de confinamiento obligatorio, en los meses en que se ha presentado la emergencia sanitaria se ha tenido disminuciones en el tránsito promedio diario (TPD) con respecto al mismo periodo del año 2019, por cuenta de los usuarios de las vías que no están efectuando los viajes diarios que se realizaban antes de la emergencia sanitaria, en particular, para el proyecto Malla Vial del Meta se tiene una disminución promedio para el mes de abril de 2020 del 54%, el mes de mayo de 2020 del 37% y para el mes de junio de 2020 del 33%.¹⁹
- **Disminución del recaudo:** la medida del Gobierno Nacional realizada a través de la declaración de emergencia económica, social y ecológica dada mediante los Decretos N° 457 y 482 de marzo de 2020, N° 531, 569, 593 de abril de 2020 y N° 637 del 6 de mayo de 2020, los cuales mantienen las medidas restrictivas adoptadas por el Gobierno Nacional en atención a la medida de

¹⁸ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

¹⁹ Valores calculados con base en la información histórica del TPD en los peajes del proyecto, reportada en el Anexo 6 – Estaciones de peaje y pesaje del informe mensual del mes de junio de 2020.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	---	---

aislamiento preventivo obligatorio promulgado en todo el territorio Nacional, prorrogado hasta el 01 de junio de 2020, y la exención del cobro de peajes promulgado desde el 20 de marzo de 2020 hasta el 31 de mayo de 2020, según reportado por la Interventoría en el informe mensual del mes de mayo de 2020 y por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, han generado la disminución del recaudo del proyecto, en 9.061.735.200 de pesos, correspondiente a los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2020.

Situación que se puede asociar a la alerta ya existente desde 2017 respecto al diferencial de recaudo que se presentó a causa de la Resolución 331 del 15 de febrero de 2017 emitida por el Ministerio de Transporte en donde se modificó el esquema tarifario del Contrato de Concesión para los peajes Casetabla y Yucao; dicha Resolución fue emitida con base en solicitudes de la comunidad en las que manifestaron su inconformismo por el incremento de las tarifas sin haber iniciado las obras.²⁰ Se debe tener en cuenta que la materialización del diferencial de recaudo es un riesgo atribuido a la ANI según la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, Sección 13.3 (e).²¹ En la auditoría se evidenció que se viene adelantando la gestión procedente en cabeza del GIT de Riesgos de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

- **Solicitud de reconocimiento como EER la emergencia sanitaria COVID-19:** a través del oficio con Radicado ANI 20204090328842 del 07 de abril de 2020, la Concesión Vial de los Llanos S.A.S solicitó a la ANI, el reconocimiento de la emergencia sanitaria COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad, según se reporta a continuación:

“(…) en virtud del reconocimiento por parte de la ANI del hecho de que “la emergencia sanitaria por causa de la presencia del virus COVID-19 en el territorio nacional, constituye un hecho de fuerza mayor, exterior, irresistible e imprevisible”, dejó sentadas las bases para dar

²⁰ Resolución 331 del 15 de febrero de 2017: (...) La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, manifiesta: (...) (...)12. La comunidad, líderes cívicos y mandatarios del Departamento del Meta han manifestado su inconformismo por el no inicio de las obras por parte del concesionario que se esperaba para enero del 2017 y el descontento en continuar pagando tarifas elevadas de peajes cuando no se están ejecutando obras o intervenciones relevantes dentro del proyecto. Por lo tanto, durante los últimos días se han llevado reuniones con autoridades departamentales y locales del Meta con el objeto de socializar las medidas transitorias a ser adoptadas en beneficio de las comunidades, ante la no realización de las obras. En este sentido, las medidas a implementar son un mecanismo para mitigar la materialización de un riesgo social que conlleve a mayores impactos desfavorables para el proyecto, como la no instalación de las estaciones de peajes nuevas y el no incremento de tarifas de manera permanente, comprometiendo eventualmente la viabilidad del proyecto. (...)

²¹ Parte General: Sección 13.3 Riesgos de la ANI (e) Los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje, la implementación de tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura tarifaria prevista en el Contrato Parte Especial Para efector de compensar el Valor de la Materialización de este Riesgo, se hará uso de los Mecanismos para la Compensación por Riesgos, contemplados en la Sección 3.2 de esta Parte General.

aplicación a lo dispuesto en el Contrato de Concesión No. 04 de 2015 tal y como se dispone en los Capítulos XIII y XIV de la Parte General del Contrato. Vemos que, en la resolución citada, la ANI adoptó la decisión de suspender los términos para tramitar los Eventos Eximentes de Responsabilidad. A través de este documento cumplimos con la carga de notificar su ocurrencia, bajo el entendido no sólo de la suspensión de los procedimientos adoptados por la Entidad sino también por estar en presencia de un hecho notorio cuya existencia ya fue expresamente reconocida por ustedes.”

Al respecto de esta comunicación, la ANI solicitó a la Interventoría el concepto técnico al respecto a través del oficio 20205000115081 del 14 de abril de 2020 al cual la interventoría dio respuesta a través de la comunicación 20204090365992 del 22 de abril de 2020, en donde esta última presentó su análisis, concluyendo que la emergencia sanitaria cumple para ser reconocido como Evento Eximente de Responsabilidad en los siguientes 2 criterios:

- Es un evento, circunstancia o combinación de eventos que está fuera del control razonable de la Parte que lo invoca.
- La Parte que invoca el Evento Eximente de Responsabilidad ha efectuado todos los actos razonablemente posibles para evitarlo.

Mientras que no cumple el siguiente criterio para ser reconocido como Evento Eximente de Responsabilidad:

- El evento, circunstancia o combinación de eventos o circunstancias deben afectar en forma sustancial y adversa el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato respecto de las cuales se invoca.

Se evidenció que la ANI se pronunció a través de la comunicación 20205000135801 del 11 de mayo de 2020, presentando las gestiones realizadas al interior de la Entidad y comunicando lo siguiente:

“(…) la Entidad considera, preliminarmente, que si bien la emergencia sanitaria que conllevó la declaratoria por parte del Gobierno Nacional del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, con ocasión de la pandemia del COVID-19, puede constituir una situación imprevisible e irresistible para las partes, lo cierto es que, dada la complejidad de la situación de salud pública y de las medidas adoptadas para conjurarla, es pertinente valorar con especial detenimiento el grado de impacto de la situación acaecida, para, con base en ello, analizar la acreditación de los elementos que contractualmente están definidos para la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad, así como de cualquier otra circunstancia de orden contractual.

Conforme a lo anterior, la Entidad se encuentra adelantando mesas de trabajo al interior de sus órganos de decisión, así como con otras entidades gubernamentales y con los distintos concesionarios para dar trámite a la solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad elevada a la Agencia, una vez se hayan decantado los efectos de la Emergencia Económica, Social y Ecológica en los contratos.(…)”

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Según lo expuesto anteriormente, en relación al reconocimiento de la emergencia sanitaria por COVID-19 como EER, teniendo en cuenta que la solicitud del Concesionario fue realizada el 7 de abril de 2020 y que a la fecha la ANI no se ha pronunciado en si acepta, o no, la solicitud del Concesionario, a pesar de que el 11 de mayo de 2020, notificó que se está realizando la gestión correspondiente al interior de la Entidad, se evidencia un incumplimiento del plazo con el que cuenta la Entidad para pronunciarse ante este tipo de solicitudes, según lo establecido en la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, Sección 14.2 (d)(iii)²².

Al respecto el Equipo de Coordinación y Seguimiento, expuso su posición en el memorando 20205000107323 del 31 de agosto de 2020, de la siguiente manera:

“La Vicepresidencia ejecutiva se permite informar que, el Concesionario, mediante oficio con radicado ANI No. 20204090328842 de 07 de abril de 2020 con asunto “SUSPENSIÓN TÉRMINOS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS Y SUSPENSIÓN DE OBLIGACIONES CONTRACTUALES EN VIRTUD DE LA RESOLUCIÓN No. 471 DEL 22 DE MARZO DE 2020. PRECISIONES Y ACLARACIONES”, expresó, entre otras cosas, lo siguiente:

“(…)Vemos que, en la resolución citada, la ANI adoptó la decisión de suspender los términos para tramitar los Eventos Eximentes de Responsabilidad. A través de este documento cumplimos con la carga de notificar su ocurrencia, bajo el entendido no sólo de la suspensión de los procedimientos adoptados por la Entidad sino también por estar en presencia de un hecho notorio cuya existencia ya fue expresamente reconocida por ustedes. Insistimos a la entidad que, en la medida de las posibilidades, y en aplicación de lo dispuesto en el párrafo cuarto del artículo Primero de la Resolución 471 de 2020, se permita y coordine dar continuidad a todos aquellos trámites y actuaciones que puedan surtirse por medios virtuales, con el fin de evitar la afectación de derechos e intereses de terceros.

Por encontrarnos en presencia de un hecho imprevisto e imprevisible, no imputable al Concesionario, y que tiene las características de gravedad, anormalidad y magnitud, consideramos que resulta procedente la futura aplicación de los mecanismos del Contrato”.

Al respecto, se informa que se emitió respuesta una vez se estableció un formato modelo por parte de las distintas dependencias de la Entidad (Vicepresidencia Ejecutiva y Vicepresidencia de Gestión Contractual) con el fin de atender la solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad de los distintos Concesionarios.

Ahora bien, a través de comunicación con radicado ANI No. 20205000135801 de 11 de mayo de 2020, la Entidad respondió en los siguientes términos:

²² 14.2 (d) (iii) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 14.2(d)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad

“(…) Con base en lo anterior, la Entidad considera, preliminarmente, que si bien la emergencia sanitaria que conllevó la declaratoria por parte del Gobierno Nacional del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, con ocasión de la pandemia del COVID-19, puede constituir una situación imprevisible e irresistible para las partes, lo cierto es que, dada la complejidad de la situación de salud pública y de las medidas adoptadas para conjurarla, es pertinente valorar con especial detenimiento el grado de impacto de la situación acaecida, para, con base en ello, analizar la acreditación de los elementos que contractualmente están definidos para la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad, así como de cualquier otra circunstancia de orden contractual.

Conforme a lo anterior, la Entidad se encuentra adelantando mesas de trabajo al interior de sus órganos de decisión, así como con otras entidades gubernamentales y con los distintos concesionarios para dar trámite a la solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad elevada a la Agencia, una vez se hayan decantado los efectos de la Emergencia Económica, Social y Ecológica en los contratos. (Subrayado y negrita fuera del texto).

En este orden de ideas, es importante señalar que la decisión del trámite de la solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad elevada a la Agencia por la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., será resuelta una vez se obtengan los resultados de las mesas de trabajo que se están adelantando con las entidades gubernamentales y los distintos concesionarios, del impacto, la evolución y la proyección de la situación actual, que permita dimensionar los efectos generados en el desarrollo Contrato de Concesión con ocasión a la pandemia del COVID-19.”


Respecto a la regulación relativa a la suspensión de obligaciones contractuales a causa de la emergencia sanitaria se expone lo siguiente:

El 22 de marzo de 2020 se expidió la Resolución 471, “Por la cual se establece como medida transitoria la suspensión de términos en las actuaciones administrativas y contractuales que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas, por motivos de salud pública”, en particular en el artículo primero se estipula lo siguiente:

“(…) ARTICULO PRIMERO. Ordenar la suspensión de términos para las siguientes actuaciones que adelanta la Agencia Nacional de Infraestructura, desde el 24 de marzo a las 23:59 hasta el 13 de abril de 2020 a las 0:00 (…)

(…)11. Trámites de eventos eximentes de responsabilidad y de fuerzas mayores predial, ambiental y por redes.(…)”

Posteriormente el 13 de abril de 2020 con la Resolución No. 20201000004985 “Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública” se modificó lo dispuesto en la Resolución 471, en particular en el artículo tercero se eliminó la suspensión

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

de obligación contractual relacionada con los trámites de eventos eximentes de responsabilidad, según se cita a continuación:

“(…) ARTICULO TERCERO. Modificar el artículo primero de la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, el cual para todos los efectos quedará de la siguiente manera:

ARTÍCULO PRIMERO. SUSPENSIÓN DE ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS. Ordenar la suspensión de términos para las siguientes actuaciones que adelanta la Agencia Nacional de Infraestructura, durante la vigencia de la medida de aislamiento preventivo obligatorio o cualquier otra que restrinja la libre circulación, según lo dispuesto por el Presidente de la República en los Decretos 457 del 22 de marzo y 531 del 08 de abril de 2020 y las demás normas que las modifiquen o sustituyan:

- 1.Trámite de Períodos de Cura en curso y nuevas solicitudes de Períodos de Cura que se refieran a obligaciones cuya ejecución resulte imposible en el marco de la actual emergencia sanitaria, de conformidad con lo que sobre el particular informe la Interventoría.*
- 2.Procesos de cobro coactivo.*
- 3.Revisión y evaluación de proyectos de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada en etapa de prefactibilidad y factibilidad, con inclusión del plazo máximo para la entrega del proyecto en etapa de factibilidad.*
- 4.Actividades de estudios y diseños en el marco de la estructuración de los proyectos de Asociación Público Privada de Iniciativa Pública.*
- 5.Trámites referidos a las solicitudes de concesión portuaria, concesiones para embarcaderos y modificaciones contractuales y de permisos en asuntos portuarios que comprenden, entre otras, citaciones a audiencias públicas, expedición de resoluciones de fijación de condiciones y otorgamiento de concesiones.*
- 6.Solicitudes de certificación de contratos u otro tipo de requerimientos cuyo trámite requiera de la inspección o copia de expedientes físicos que se encuentren en el archivo de la entidad.*
- 7.Trámites de permisos para el uso, ocupación e intervención de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentra a cargo de la Entidad.*
- 8.Trámites para la emisión de conceptos para la ubicación de estaciones de servicio.*
- 9.Trámites de permisos de cargas extrapesada y/o extradimensionadas.*
- 10.Trámites para el cierre de vías por obras o para eventos deportivos y/o culturales.*
- 11.Trámites de solicitudes de adjudicación de predios baldíos o ejidos.*
- 12.Trámites relacionados con la expedición de actos administrativos por los cuales se ordena iniciar los trámites de expropiación judicial y administrativa, de imposición de servidumbres, de saneamiento automático, de declaratorias de utilidad pública, lo cual incluye la resolución de los recursos que en el marco de estos trámites se interpongan.*

13.Trámites de Consulta Previa en todas sus etapas, salvo que el Ministerio del Interior disponga su continuidad, caso en el cual se reactivarán estas actuaciones en los términos y condiciones que dicho ministerio establezca.

14.Trámites relacionados con compensaciones por fondos de contingencia y demás cuentas de la Agencia Nacional de Infraestructura.(...)”

Respecto a la regulación vigente para el reconocimiento de reconocimiento de EER por parte de la Entidad expuesta previamente, se concluye que la suspensión de obligaciones contractuales relativas a trámites de Eventos Eximentes de Responsabilidad fue derogada el 13 de abril de 2020, y teniendo en cuenta que al mes de agosto de 2020 la solicitud realizada el 07 de abril de 2020, por parte de la Concesión Vial de los Llanos S.A.S del reconocimiento de la emergencia sanitaria COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad, no tiene una aceptación, o no, se evidencia que el plazo estipulado en la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, Sección 14.2 (d)(iii) de quince (15) días siguientes a su notificación no se cumplió, por lo cual se formula una No Conformidad en la sección 9.2.1 de este informe.

En relación, con esta gestión, la Oficina de Control Interno – OCI entre febrero y mayo de 2020 desarrolló una auditoría asociada a la gestión de la ANI en el reconocimiento de EER durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada,²³ en el desarrollo de esta auditoría se formuló la siguiente No conformidad:

“1. Se evidenció que para el 98% de los EER solicitados por los concesionarios entre enero de 2019 y enero de 2020, se superó el plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse sobre si acepta o no la ocurrencia de un EER. Lo anterior constituye un incumplimiento de las cláusulas de dichos contratos relacionadas con el procedimiento de información, según se cita a continuación:

“(iii) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 14.2(c)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”

Al respecto, la Entidad ha iniciado la implementación de acciones preventivas y correctivas tendientes al cumplimiento de los plazos contractuales en esta materia²⁴, según se especifica a continuación:

“(...) • Se adelantará la gestión con los Concesionarios para lograr una eventual modificación contractual que permita ampliar el término para resolver las solicitudes de EER, conforme a los tiempos que efectivamente requiere la entidad para su trámite. Lo anterior, con miras a otorgar respuesta al Concesionario, tan solo una vez

²³ Disponible para consulta con el radicado ANI No. 20201020072493 del 5 de junio de 2020.

²⁴ Ver comunicación con radicado ANI No. 20203000084983 del 8 de julio de 2020.

se encuentre conciliado el texto del acta de ocurrencia, confiriendo eso sí, un término perentorio, pero mayor al actualmente establecido.

- *Continuar con las mesas de trabajo llevadas a cabo con la Vicepresidencia de Estructuración en aras de lograr la ampliación del término con el que cuenta la entidad para dar respuesta a las solicitudes de declaratoria de EER, de tal manera que en la minuta del Contrato de Concesión 5G que se está estructurando actualmente, quede incluido un plazo que honre la realidad contractual dada la complejidad que supone esta clase de eventos, en el que, para lograr la suscripción del Acta que declara el EER, deben concurrir las actuaciones efectuadas por parte del contratista, el interventor, las gerencias al interior de la ANI y el Comité de Contratación. (...)*

Dichas acciones de mejora han sido propuestas transversalmente por las Vicepresidencias de Gestión Contractual, Ejecutiva, Jurídica y de Planeación Riesgos y Entorno para todos los proyectos de cuarta generación (4G), en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad, con fecha de terminación Julio de 2021.

Sin embargo, al mes de agosto de 2020, no se tiene certeza respecto a la viabilidad y efectividad de estas acciones de mejora, por lo cual, éstas se mencionan en este documento a modo informativo, sin embargo, se deberán evaluar oportunamente las acciones de mejora específicas respecto al tiempo de respuesta del reconocimiento de la emergencia sanitaria por COVID-19 como EER, en función de las condiciones específicas del proyecto Malla Vial del Meta según se solicita en la Sección 9.2.1.

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

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció que el concesionario Concesión Vial de los Llanos S.A.S. ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras tendiente a asegurar una operación y mantenimiento que permita una prestación del servicio de transporte en el corredor vial Malla Vial del Meta, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal Meta.
2. Se evidenció que el concesionario Concesión Vial de los Llanos S.A.S. ha implementado un plan de reactivación de obras orientado a actividades de operación y mantenimiento sobre el corredor vial Malla Vial del Meta, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría Unión Temporal Meta.
3. Se evidenció que el Concesionario Concesión Vial de los Llanos S.A.S. y la interventoría Unión Temporal Meta han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las Circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020.

4. Se evidenció que el acceso a la información que registra la Interventoría en el módulo “Reportar Covid-19” de ANISCOPIO es restringido, lo que dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto. Esta situación puede llevar a que se generen alertas respecto a dos riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de transporte* denominados *Pérdida de credibilidad de los grupos de interés e Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales*.
5. Debido a que el Concesionario Concesión Vial de los Llanos S.A.S. actualmente opera 5 estaciones de peaje, el proyecto tiene a la fecha un impacto económico valorado en \$ 9.061.735.200 con ocasión de la suspensión del cobro de peajes a vehículos entre marzo y junio de 2020, acorde a lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020²⁵, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”
6. Se prevé la disminución en el TPD del proyecto en lo que resta del año 2020, según las medidas tomadas por el Gobierno Nacional a la fecha y de acuerdo con la reactivación de los sectores de la economía, según se ha visto el aumento en los meses que han transcurrido del año, que han aumentado con respecto al mes anterior; sin embargo, se mantienen un 33% por debajo del TPD registrado en el mismo periodo en el año 2019.
7. De acuerdo con la evolución de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional está pendiente la decisión respecto al reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad para el Contrato de Concesión No. 04 de 2015, solicitado por el Concesionario por la emergencia sanitaria que conllevó la declaratoria por parte del Gobierno Nacional del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, con ocasión de la pandemia del COVID-19, lo cual está siendo analizado al interior de la Entidad, a la fecha de elaboración de este informe. Debido a que la ANI ha superado el plazo contractual para pronunciarse en si acepta, o no, la solicitud de reconocimiento de EER, se formula una No Conformidad en la sección 9.2.1.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Unión Temporal Meta, en julio de 2020:

²⁵ **Artículo 13.** *Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de que trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.”*

Tabla 11. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	11	11
02	Gestión Técnica	27	27
03	Gestión Financiera	23	23
04	Gestión Jurídica	14	14
05	Gestión de aforos y recaudo	16	15
06	Gestión Ambiental	8	8
07	Gestión Social	12	12
08	Gestión Predial	9	9

Fuente: Elaboración propia

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; sin embargo, se identificaron situaciones que dan lugar a las No Conformidades que se presentan en la sección 9.2.2 en lo referente a la disponibilidad de video en tiempo real de cada una en las estaciones de peaje y respecto a la disponibilidad de cámaras en las estaciones de pesaje.

Asimismo, se identificaron oportunidades de mejora respecto de las funciones realizadas por parte de la Interventoría que se formulan a manera de recomendaciones en la sección 9.3.2, en particular lo relacionado con la medición de los indicadores para la retribución de la UFO, según se especifica a continuación:

- Medición de indicadores para la retribución de la UFO: en lo referente a la obligación de la Interventoría establecida en el Plan de Cargas del Contrato de Interventoría No. 251 de 2015 en donde se establece en la sección 5.3.3. de Funciones Generales, inciso (b) Área técnica lo siguiente:

“(...) Realizar las mediciones de Indicadores de Estado y de Operación sobre toda la vía, establecidos en el Apéndice C de Indicadores en el Contrato de Concesión durante las etapas de Construcción, Operación y Mantenimiento (...)”

A propósito, con la relación a la medición de los indicadores para la retribución de la UFO, por parte la Interventoría se evidenció que éstos han tenido el seguimiento correspondiente, según los valores presentados en los informes correspondientes a los meses de abril, mayo, junio y julio de 2020, según se reporta a continuación:

Tabla 12. Seguimiento a indicadores para la retribución de la UFO

IDT	Indicador	% Retribución UFO	Cumplimiento			
			Abril 2020	Mayo 2020	Junio 2020	Julio 2020
E14	Iluminación	22,75%	100%	100%	94,11%	100%
O1	Índice de mortalidad	0,65%	-	-	-	-
O2	Ocupación de carriles	16,34%	100%	100%	100%	100%
O3	Tiempo de atención en casetas de peaje	9,33%	100%	100%	100%	100%
O4	Tiempo de atención de incidentes	25,79%	100%	100%	100%	100%
O5	Tiempo de atención de accidentes y emergencias	25,79%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Informes mensuales de niveles de servicio e indicadores de la Interventoría correspondientes a los meses de abril, mayo, junio y junio de 2020.

En lo referente al seguimiento del indicador E14-Iluminación, se evidenció en el desarrollo del informe mensual de niveles de servicio e indicadores correspondiente al mes de mayo de 2020, que el Concesionario estaba incumpliendo con 5 luminarias de 85, lo cual daría como resultado un porcentaje de 94,11% según se reportó posteriormente en el mes de junio de 2020 (ver Tabla 12). Adicionalmente se cita a continuación la conclusión sobre el cumplimiento del indicador E14 de iluminación en el informe de dicho periodo:

*“En el mes de mayo de 2020, Una vez realizada la inspección del indicador E14 en las estaciones de peaje los días 06, 14 y 18 de mayo de 2020, se inspeccionó visualmente el funcionamiento de los puntos de luz y de los elementos asociados (soportes, centros de mando, tableros y luminarias) operados e instalados por el Concesionario, verificándose que para el presente mes, el concesionario **NO CUMPLE** con el indicador E14 de acuerdo a lo establecido en el Apéndice No. 4 – 3 Indicadores – Tabla No. 2 – Indicadores exclusivos para pavimentos flexibles y Modificado en el Otrosí No. 2. (ver anexo)”* Subrayado fuera del texto.

Según lo reportado por la Interventoría, las deficiencias en el cumplimiento del 100% del indicador E-14 fueron subsanadas previo a la suscripción de las Actas de Retribución correspondientes; por lo tanto, el Concesionario tuvo derecho al 100% de la retribución.

Visto que estos informes mensuales pueden ser utilizados para verificar la gestión de la Interventoría con relación a las Actas de Retribución de la UFO, se recomienda, que la información reportada en éstos corresponda con el porcentaje de retribución realmente pagado al Concesionario, que, como se mencionó, para estos meses fue del 100% del

23%²⁶ del recaudo total de los peajes, según establecido en la sección 4.1(a) referente al porcentaje de participación de las unidades funcionales de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, según se presenta a continuación:

Tabla 13. Actas de retribución de la UFO

Acta No.	Mes/año	Ingreso base de liquidación	Participación UFO (23%)	Rendimientos Financieros UFO	Valor total	% pagado de la UFO
55	Marzo 2020	5.361.678.200	1.233.185.986	11.870.825	1.245.056.811	100%
56	Abril 2020	12.153.600	2.795.328	9.635.785	12.431.113	100%
57	Mayo 2020	0.00	0	4.960.272	4.960.272	100%
59	Junio 2020	4.742.664.200	1.090.812.766	1.300.573	1.092.113.339	100%

Fuente: Elaboración propia con base en *Capítulo 5 – Gestión Financiera* del Informe mensual del mes de mayo de 2020 Radicado ANI N. 20205000180771

Adicionalmente, respecto a la disminución de la retribución de la UFO, a causa de exención del cobro de peajes suspensión del cobro de peajes a vehículos entre el 20 de marzo y el 31 de mayo de 2020, acorde a lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020²⁷, “*Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.*”, el Concesionario a través del oficio con Radicado ANI N. 20204090391072 del 4 de mayo de 2020 en donde solicitó lo siguiente:

“(…) Para tales efectos, el Concesionario ha identificado como alternativa posible y válida a la luz del contrato de concesión y la normatividad vigente, tendiente a brindar liquidez inmediata al proyecto, consistente en que se le reconozca el pago del 23% correspondiente a la retribución por la operación y mantenimiento de la UFO sobre el diferencial tarifario aplicado al recaudo real del proyecto, utilizando los recursos que se encuentran en la subcuenta recaudo para evitar la paralización del proyecto a partir del primero (1°) de junio de 2020. (…)”

Al respecto la ANI solicitó a través de la comunicación 20205000147181 de 22 de mayo de 2020, el concepto de la Interventoría, la cual respondió con el oficio con Radicado ANI N. 20204090484242 del 3 de junio de 2020, el concepto que se menciona a continuación:

²⁶ Según se reporta en el *Capítulo 5 – Gestión Financiera* de los informes mensuales de interventoría correspondientes a los meses de mayo y junio de 2020

²⁷ “**Artículo 13.** Exención del cobro de peajes. Durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, y el aislamiento preventivo obligatorio, suspéndase el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades de que trata el Decreto 457 de 22 de marzo de 2020 y el presente Decreto Legislativo.”

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

“(…) 1- La solicitud presentada por el Concesionario no se presenta nuevos elementos para el análisis de esta Interventoría en consecuencia la Unión Temporal Meta se ratifica en lo expresado en su concepto anterior (comunicación UTM-V-3962 de 13 de mayo de 2020, radicado ANI 20204090421752) teniendo en cuenta que la alternativa planteada por el Concesionario no se encuentra contemplada dentro de lo pactado en el contrato.

2- En todo caso, recuerda la Interventoría que las alternativas que proponga la concesión deben estar enmarcadas dentro de los mecanismos establecidos en el contrato de concesión. (…)”

Por lo cual, al mes de agosto de 2020 no se tiene una respuesta acordada con el Concesionario respecto al diferencial de recaudo por la exención de cobro de peaje, de acuerdo con la respuesta de la Interventoría se buscarán nuevas alternativas para llegar a un acuerdo en esta materia, al respecto, se recomienda la búsqueda de soluciones entre las partes oportunamente.

Por otro lado, dentro de los aspectos positivos identificados en la auditoría se resalta que, a pesar de no contar con un profesional de riesgos en el personal estipulado en el Plan de Cargas de la Interventoría, se dispone del profesional y realiza seguimiento en este aspecto al proyecto.

Respecto al plan de auditorías de seguridad vial, se evidenció que la Interventoría a través de la comunicación con radicado ANI N. 20204090583762 del 3 de julio de 2020, presentó un nuevo cronograma teniendo en cuenta lo siguiente:

“(…) Lo anterior aunado al hecho de que el gobierno Nacional, tal como se enunció en el capítulo anterior se ha visto en la necesidad de decretar medidas de restricción de la movilidad con ocasión de la pandemia COVID -19, considera esta interventoría, en aras de dar un mejor uso de los recursos públicos al presentar el segundo informe de auditoría de la seguridad vial una vez las partes lleguen a un acuerdo respecto de la continuación de la ejecución del Contrato de Concesión, motivo por el cual nos permitimos respetuosamente proponer las siguientes fechas para la ejecución de las dos auditorías en seguridad vial faltantes. (…)”

Adicionalmente, se evidenció que la Interventoría adelanta acciones tendientes a asegurar que, los costos para la adquisición predial, se encuentren por debajo de lo asignado para esta subcuenta, lo que puede contribuir a evitar sobrecostos de la subcuenta predios, los cuales, a partir de cierto porcentaje, deben ser asumidos por la Entidad.

El detalle de los criterios evaluados con la MED se puede consultar en el anexo 4 y las conclusiones luego de adelantar la evaluación se muestran en la sección 9.1.

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo relacionado con la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *“Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)”*, en el Decreto 1745 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción”*, se evidenció que, en términos generales, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto cumple con sus funciones.

Se evidenciaron deficiencias en el pronunciamiento frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad, lo cual a partir de los resultados de la auditoría a la gestión de la ANI en el reconocimiento de este tipo de eventos,²⁸ ha dado lugar a que la Entidad esté trabajando en acciones preventivas y correctivas en aras de que este tipo de situaciones no se repitan en el desarrollo de los proyectos de cuarta generación; sin embargo, esta situación da lugar a que se formule una No Conformidad en la sección 9.2.1.

Asimismo, en la sección 9.3.1 se presentan recomendaciones orientadas a la mejora continua en la gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.3, de verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno - OCI y la Contraloría General de la República - CGR, la OCI adelantó una auditoría en agosto de 2018 a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Malla Vial del Meta, cuyo informe se radicó con el memorando ANI No. 20181020131803. Al mes de agosto de 2020 no se tienen No Conformidades abiertas que hayan resultado de esa auditoría en el Plan de Mejoramiento por Procesos - PMP de la Entidad.²⁹

Por otro lado, se consultó ORFEO con el fin de conocer la existencia de solicitudes por parte de los Órganos de Control, así como de la Superintendencia de Transporte. Con el fin de tener una muestra representativa de solicitudes, se consultó la existencia de comunicaciones entre junio de 2019 y junio de 2020 y no se evidenciaron solicitudes puntuales a la ANI sobre asuntos del proyecto Malla Vial del

²⁸ Informe con radicado ANI N. 20201020072493 del 5 de junio de 2020

²⁹ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

Meta. Al respecto se evidenció que la Superintendencia de Transporte realizó una inspección objetiva el pasado 12 de marzo de 2020, la cual contó con la participación del Concesionario, la Interventoría y la ANI, en donde se verificó la operación de la Concesión, el funcionamiento de las estaciones de peaje y pesaje, el Centro de Control de Operaciones, los servicios de ambulancia, carro taller, grúa, equipo de rescate y atención de incidentes. En donde la Supertransporte evidenció los siguientes aspectos:

- *No se evidencia señalización informativa de identificación para el peaje La Libertad.*
- *Se solicita por parte de la ANI e Interventoría, mejorar la forma de informar al usuario frente a los servicios prestados por la Concesión y línea de atención al usuario.*
- *Mejorar los protocolos de respuesta del personal de la central de comunicaciones con respecto a las solicitudes de servicios por parte de los usuarios.*

Aspectos que han sido mejorados por el Concesionario según se evidencia en los informes de interventoría de los meses de mayo y junio de 2020.³⁰

Adicionalmente, mediante radicado ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos cuyos planes de mejoramiento deben ser presentado a través del Sistema de Rendición Electrónica de la Cuenta e Informes (SIRECI) de la CGR, conforme a la Resolución 07350 de 2013, dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes al recibo del documento. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto Malla Vial del Meta se mencionan en los hallazgos No. 2 (Administrativo. Gestión Gubernamental con trámites pendientes de los concesionarios del programa 4G), No. 9 (Administrativo. Pago de Comisión de Éxito), No. 14 (Administrativo. Identificación, atención y solución definitiva de los puntos críticos en los proyectos de concesiones viales del programa 4G), No. 15 (Administrativo. Financiación de proyectos viales 4G) y No. 16 (Gestión Predial).

Finalmente, se evidenció que se registran hallazgos formulados por la Contraloría General de la República (CGR) asociados al proyecto Malla Vial del Meta en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)³¹, los cuales se presentan en la siguiente sección.

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

Con base en el Plan de Mejoramiento Institucional de la Entidad, con corte a 31 de julio de 2020, se evidenció que tras una auditoría financiera realizada en 2018 por parte de la Contraloría General de

³⁰ Informe mensual del mes de mayo de 2020 Radicado ANI N. 20205000180771 – Informe mensual del mes de junio de 2020 Radicado ANI N. 20204090629592

³¹ Disponible para consulta en el enlace: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

la República se formularon dos hallazgos relacionados con el Contrato de Concesión No. 04 de 2015, , cuyos planes de mejoramiento se encuentran en término. En los dos casos, el responsable final es la Vicepresidencia Ejecutiva. Las características de estos hallazgos se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 14. Hallazgos sin efectividad en el PMI.

NO.	Descripción hallazgo / Descripción de las metas	Estado
1324-2	<p>Descripción del Hallazgo: Hallazgo No. 22. Administrativo. Contrato de Transacción celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Gobernación del Meta. <i>Se observa que presuntamente no se está dando cumplimiento oportuno por parte de la Gobernación del Meta al contrato de transacción celebrado con la ANI suscrito el 4 de mayo de 2015, ya que existe un retraso en el cumplimiento del plazo consagrado en la cláusula tercera numerales 3.4 y 3.5 de dicho contrato, por cuanto este vence el primero (01) de agosto de 2019, es decir, a 2 meses de terminarse dicho contrato las obras correspondientes a las etapas uno y dos se encuentran tan solo en una ejecución física del 32,3% en promedio, el cual corresponden a: El 62,5% para la primera etapa y el 2,16% para la segunda etapa.</i></p> <p>Descripción de las metas: UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Respuesta comunicación 2019-409-054451-2, en relación con la solicitud de prórroga al Contrato de Transacción remitido por la Gobernación. 2. Solicitud de concepto a la Vicepresidencia Jurídica, sobre el mecanismo para NO prorrogar el Contrato de Transacción. 3. Revisión conjunta entre las Vicepresidencias Jurídica y Ejecutiva sobre el mecanismo para aprobar solicitud de NO prórroga del Contrato de Transacción (Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 10 del 4 de mayo de 2015). 4. Definir un nuevo Contrato de Transacción. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Informe trimestral de seguimiento nuevo Contrato de Transacción. 6. Contrato estándar 4G. INFORME DE CIERRE 7. Informe de cierre.</p>	<p style="text-align: center;">Avance unidades de medida: 0%</p>
1325-23	<p>Descripción del Hallazgo: Hallazgo No. 23. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Cláusulas contractuales del Contrato de Concesión No. 04 de 2015. <i>Se observa incumplimiento de algunas cláusulas contractuales por parte del concesionario "Concesión Vial de los Llanos S.A.S", lo cual ha traído como consecuencia retraso en la iniciación de las obras correspondientes a la etapa de construcción, así como el cierre financiero programado para el año 2017, dado que el Concesionario interpuso reclamación ante el Tribunal de Arbitramento por desequilibrio económico al verse en situación de inviabilidad financiera. Dicho incumplimiento fue confirmado mediante fallo del Tribunal de Arbitramento de fecha 9 de abril de 2019.</i></p> <p>Descripción de las metas: UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe financiero sobre el aporte del tercer giro de equity bajo el escenario de continuidad del contrato y bajo el escenario de liquidación anticipada por no lograr un acuerdo. Informe Financiero.</p>	<p style="text-align: center;">Avance unidades de medida: 80%</p>

NO.	Descripción hallazgo / Descripción de las metas	Estado
	<p>2. En caso de llegar a un acuerdo sobre las condiciones del tercer giro de equity, se realizará documento modificatorio que plasme las condiciones pactadas para esta obligación y que además regularice las demás obligaciones exigibles del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, en la etapa de duración de las mesas de trabajo. Documento modificatorio al Contrato de Concesión No. 04 de 2015.</p> <p>2.1 Mesas de trabajo en las cuales se evaluarán alternativas financieras, técnicas, jurídicas, prediales, ambientales y sociales que permitan viabilizar el proyecto objeto del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.</p> <p>2.2. Documento modificatorio que surja de la posible renegociación.</p> <p>3. En caso de no llegar a un acuerdo sobre las condiciones del tercer giro de equity, iniciar continuidad a los procesos administrativos sancionatorios pertinentes, mientras no se logren los avances en los esfuerzos para viabilizar el contrato. Procesos Administrativos sancionatorios.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>4. Contrato estándar 4G.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de cierre.</p>	

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional con corte de Julio de 2020.

Respecto a los hallazgos presentados en la Tabla 14, se tienen las siguientes consideraciones:

- **Hallazgo 1324-2**

Se evidenció que el 31 de agosto de 2020 es la fecha de terminación de las metas del plan de mejoramiento y que a julio de 2020 se registra un porcentaje de avance del 0%. En la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto informó que solicitará modificación y prórroga del plan de mejoramiento formulado para superar la causa del hallazgo 1324-2.

- **Hallazgo 1325-23**

Se evidenció que el 31 de octubre de 2020 es la fecha de terminación de las metas del plan de mejoramiento y que a julio de 2020 se registra un porcentaje de avance del 80%.

Lo anterior genera alertas sobre el cumplimiento del plan de mejoramiento para subsanar el hallazgo 1324-2.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 3 de septiembre de 2020 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 21 de agosto de 2020, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría, al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Malla Vial del Meta y a la Vicepresidencia de Estructuración.


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

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

Las conclusiones, al igual que las No Conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la Concesión en la etapa preoperativa”* se concluye:
 - a. Luego de cinco años contados desde la fecha de inicio del proyecto, no se ha acreditado el cumplimiento de todas las condiciones definidas en la sección 4.4 de la parte general del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 para iniciar la fase de construcción del proyecto Malla Vial del Meta.
 - b. La evidencia demuestra incertidumbre sobre el futuro del proyecto Malla Vial del Meta, pues en septiembre de 2020 vence la prórroga del plazo inicial que surgió a partir del laudo arbitral del pasado 28 de febrero de 2019 para culminar las mesas de trabajo en las cuales se deben replantear las bases del Contrato de Concesión No. 04 de 2015 y al mes de agosto de 2020 no se cuenta con decisiones al respecto.
 - c. Teniendo en cuenta que los equity corresponden a los giros que debe hacer el Concesionario al patrimonio autónomo del proyecto y que la ejecución del proyecto debe ser financiada con recursos de dicho patrimonio y con recursos de deuda, se considera que las condiciones actuales del proyecto pueden generar alertas sobre la capacidad que tiene el Concesionario para financiar las actividades que permitan el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.
 - d. El presupuesto actual para el manejo y/o traslado de redes supera en más de 300% el valor de la subcuenta de redes. La ANI es responsable de asumir parcialmente este sobrecosto en el eventual caso de que se materialice. Sin embargo, se evidenció que este presupuesto es susceptible a cambios de acuerdo a la gestión que actualmente se realiza con las Empresas de Servicios Públicos, por lo tanto, una vez se tenga el valor definitivo, se conocerá el impacto de una posible materialización de sobrecostos en la Subcuenta Redes.
 - e. Con base en el análisis al comportamiento que tiene la Concesión en la etapa preoperativa, se generan alertas respecto a los siguientes riesgos identificados por la ANI para el proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte*:
 - **Retrasos en la ejecución de los proyectos:** Se identificó que durante la ejecución del proyecto se han presentado causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su materialización, tales como *sentencias judiciales*. La verificación de esta causa genera alertas respecto a la posible materialización de

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo, principalmente en lo relacionado con la *no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos*, en particular, se evidencia que el proyecto Malla Vial del Meta se estructuró contemplando el inicio de su etapa de operación en 2021 y al mes de agosto de 2020 no se ha superado la fase de preconstrucción.

Por otro lado, se evidenció que la imposibilidad de acreditación del cierre financiero por parte del Concesionario ha contribuido a los retrasos en la ejecución del proyecto, lo cual no se considera dentro de las causas identificadas por la ANI para este riesgo. A pesar de que la financiación de este tipo de proyectos sea responsabilidad del Concesionario, su no consecución puede generar impactos negativos en los resultados esperados por parte de la Entidad.

- **Caducidad o terminación anticipada del contrato:** En las condiciones actuales, el proyecto es de imposible cumplimiento, lo cual constituye una de las causas identificadas por la ANI que pueden generar alertas sobre su materialización, tales como *inviabilidad de los proyectos*. Esta causa da lugar a que se generen alertas sobre la posible materialización de las consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: *sobrecostos de los proyectos y no entrega de obras a la comunidad en los tiempos establecidos*.
 - **Sobrecostos en la ejecución de los proyectos:** El presupuesto actual asociado al traslado y/o manejo de redes puede generar alertas respecto al cumplimiento del propósito del primer control definido por la ANI para este riesgo, relacionado con lograr una adecuada identificación de las redes en la estructuración de los proyectos.
 - **Controversias contractuales:** se identificó que durante la ejecución del proyecto se han presentado controversias que se pueden asociar a la causa identificada por la ANI denominada *interpretación de los contratos y/o las normas*, que han dado lugar a que se materialicen dos consecuencias identificadas por la ANI para este riesgo: *tribunales de arbitramento y no entrega de obras en los tiempos establecidos*.
- f. El estado actual del proyecto Malla Vial del Meta, analizado en función de los riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, puede ser tenido en cuenta al interior de la Entidad para que se analice la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar la materialización de estos riesgos.
- g. Se evidenció que en el proyecto se tiene un diferencial de recaudo a causa de la modificación de las tarifas por parte del Ministerio de Transporte mediante la Resolución 331 de 2017, lo cual implicó el no incremento de tarifas según lo previsto inicialmente en la estructuración del proyecto, lo cual podría repercutir en


compensaciones por parte de la ANI al Concesionario en el futuro. Se tiene pendiente la entrega de infraestructura vial por parte de la Gobernación del Meta y de la Alcaldía de Villavicencio a la ANI para su entrega al Concesionario, lo cual puede afectar los resultados esperados con el proyecto.

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Unión Temporal Meta, en el proyecto de Concesión de modo carretero Malla Vial del Meta”* se concluye:
 - a. En términos generales, se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; sin embargo, se identificaron situaciones que dan lugar a las No Conformidades que se presentan en la sección 9.2.2 de este informe, relacionadas con:
 - Disponibilidad de video en tiempo real de cada una de las estaciones de peaje del proyecto según lo dispuesto en la sección 5.3.3 (e) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. No. 251 de 2015.
 - La visualización a través de video en tiempo real de la estación de pesaje en forma panorámica y el detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) según lo dispuesto en la sección 5.3.3 (a) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. 251 de 2015.

3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno (OCI) y Contraloría General de la República (CGR).”*, se concluye:
 - a. No se tienen No Conformidades pendientes de cierre en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad con relación al proyecto Malla Vial del Meta.
 - b. Se tienen dos hallazgos formulados por la Contraloría General de la República con relación al proyecto Malla Vial del Meta (1324-2 y 1325-23), cuyos planes de mejoramiento vencen en agosto y octubre de 2020, respectivamente. A julio de 2020, en el Plan de Mejoramiento Institucional se registra que el avance del plan de mejoramiento del hallazgo 1324-2 es del 0% y del hallazgo 1325-23 es del 80%.
 - c. Se evidenció que en el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR y radicado bajo el número 20204090605982 del 9 de julio de 2020 se formularon cinco hallazgos que tienen en cuenta aspectos relacionados con la ejecución del proyecto Malla Vial del Meta, identificados con los números 2, 9, 14, 15 y 16.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19”*, se concluye:
- a. Se evidenció que la Concesión Vial de los Llanos S.A.S. ha implementado un protocolo de trabajo en condiciones seguras al igual que un plan de reactivación de obras orientado a actividades de operación y mantenimiento sobre el corredor vial Malla Vial del Meta, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la interventoría Unión Temporal Meta.
 - b. Se evidenció que la Concesión Vial de los Llanos S.A.S. y la interventoría Unión Temporal Meta han dado cumplimiento a la generación de reportes acorde a las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020.
 - c. Se evidenció que el acceso a la información que registra la Interventoría en el módulo “Reportar Covid-19” de ANISCOPIO es restringido, lo que dificulta la verificación por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto. Esta situación puede llevar a que se generen alertas respecto a dos riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de transporte denominados *Pérdida de credibilidad de los grupos de interés e Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales*.
 - d. Debido a que el concesionario Concesión Vial de los Llanos S.A.S. actualmente opera 5 estaciones de peaje, el proyecto tiene a la fecha un impacto económico valorado en 9.061.735.200 con ocasión de la suspensión del cobro de peajes a vehículos entre marzo y junio de 2020, acorde lo ordenado en el artículo 13 del capítulo 5 del Decreto No. 482 del 26 de marzo de 2020, *“Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.”*
 - e. Se prevé la disminución en los TPD del proyecto en lo que resta del año 2020, según las medidas tomadas por el Gobierno Nacional a la fecha y de acuerdo con la reactivación de los sectores de la economía, según se ha visto el aumento en los meses que han transcurrido del año, que han aumentado con respecto al mes anterior, sin embargo, se mantienen un 33% por debajo del TPD registrado en el mismo periodo en el año 2019.
 - f. De acuerdo con la evolución de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional podría presentarse el Covid-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad para el Contrato de Concesión 4 de 2015, lo cual actualmente es analizado al interior de la Entidad. Debido a que la ANI ha superado el plazo contractual para pronunciarse en

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

si acepta, o no, la solicitud de reconocimiento de EER, Esta situación da lugar a que se formula una No Conformidad en la sección 9.2.1.

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto


1. En cuanto al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), no se evidenció que la ANI manifestara si acepta o no la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad por la emergencia sanitaria COVID-19 notificado por el Concesionario el 7 de abril de 2020, dentro de los 15 días siguientes a la notificación; sin embargo, este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(d)(iii), según se cita a continuación:

“(...) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.3(c)(ii) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad (...)”

9.2.2 Para la Interventoría

1. No se evidenció que los equipos de grabación de la Interventoría instalados en todos los peajes de la Concesión estén disponibles para ser accedidos en tiempo real de manera remota; sin embargo, esta es una de sus obligaciones contractuales, consignada en la sección 5.3.3 (e) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. 251 de 2015 Según se cita a continuación:

“Instalar equipos de video nuevos e independientes de los del concesionario de última generación que permitan visualizar claramente la categoría de cada vehículo, fecha y hora las cuales deberán estar sincronizadas con las de los equipos del concesionario, para la grabación de las 24 horas del día en cada uno de los carriles de cada una de las estaciones o casetas de peaje, con el fin de verificar los datos de tráfico obtenidos por el Concesionario, la composición del tráfico y que los mismos coincidan con la realidad, este sistema deberá estar disponible para accederlo en tiempo real y sin retardos en la señal en las oficinas de la Interventoría y de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA . En caso de ser necesario el traslado de equipos servidores al datacenter de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, estos deberán ser en formato BLADE.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Este sistema deberá estar en funcionamiento a más tardar a los 60 días después de la fecha de la firma del acta de inicio del Contrato de Interventoría. El interventor deberá tener en sus archivos estos registros filmicos desde el inicio de su contrato, los cuales deberán estar disponibles cuando la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA o las autoridades los solicite.” Subrayado fuera del texto.

- No se evidenció que los equipos de grabación de la Interventoría instalados en las básculas se tenga la visualización de la estación de pesaje en forma panorámica y el detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) según lo dispuesto en la sección 5.3.3 (a) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. 251 de 2015 Según se cita a continuación:

“La página Web elaborada por la Interventoría, deberá contener dentro de las funciones técnicas, un link o enlace específico y único para el uso de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en el cual la entidad pueda en cualquier momento consultar toda la información digitalizada del proyecto, es decir desde los pliegos de condiciones, sus anexos y apéndices, pasando por la propuesta del concesionario, documentos contractuales, documentos de diseño (carteras topográficas, planos, actas, estudios, formatos de campo, etc.), informes de toda índole, y la correspondencia generada entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, la interventoría, el concesionario y terceros actores. No deberá quedar ningún tipo de información exento de esta actividad. Adicionalmente debe contener la página Web, Video, en tiempo real, de los principales frentes de obra, y de la operación de cada una de las básculas. En la visualización de cada estación de báscula debe incluirse tanto una panorámica de la instalación como el detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) simultáneo con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula. La AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA podrá durante el desarrollo del Contrato de Interventoría, y según el desarrollo de las obras y/o operación vial pedir la ubicación de cámaras en sitios de especial interés.” Subrayado fuera del texto.

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.

9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

- Con base en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2 (b) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)*, de “Realizar el monitoreo y control necesario al proyecto de acuerdo con su competencia, de manera que se optimice la coordinación, articulación y que contribuyan a la detección de situaciones o factores que puedan dificultar el desarrollo del proyecto, para su adecuada gestión y superación” una vez formuladas las acciones a realizar

para comenzar la fase de Construcción del Contrato de Concesión No. 04 de 2015, liderar acciones para que se lleve a cabo la actualización pertinente de los estudios y diseños que puedan estar desactualizados.

2. Con el propósito de evitar la materialización de causas asociadas al riesgo del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado “*Pérdida de credibilidad de los grupos de interés*”, se recomienda liderar acciones al interior de la Entidad para poder verificar los reportes disponibles en el módulo “Reportar Covid-19” creado en ANISCOPIO con ocasión de la emergencia sanitaria.
3. Se recomienda realizar con oportunidad la gestión para dar cumplimiento al plan de mejoramiento formulado en el hallazgo No. 1324-2 y seguimientos periódicos que permitan realizar con anticipación las solicitudes de prórroga y/o ajustes, ya que la fecha de terminación de dicho plan es el 31 de agosto de 2020 y en la auditoría no se evidenció porcentaje de avance alguno en el Plan de Mejoramiento Institucional ni solicitudes de ajustes.
4. Con base en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2 (c) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)*, de “*Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo*” se recomienda continuar con el liderazgo de las acciones realizadas para la entrega de la infraestructura a cargo de otros entes gubernamentales que se encuentra pendiente a la fecha.
5. Analizar el estado actual del proyecto Malla Vial del Meta, en función de los riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, como insumo respecto a la aplicación, suficiencia y efectividad de los controles definidos para evitar la materialización de los riesgos del proceso.

9.3.2 Para la Interventoría

1. En lo referente a la medición de los indicadores de estado para la retribución de la UF0, en el desarrollo de la auditoría se evidenciaron diferencias en los porcentajes de medición en comparación con los valores de retribución. Por ejemplo, se evidenció que la Interventoría reportó para el mes de mayo de 2020 un incumplimiento al indicador de iluminación (E14), que fue subsanado por el Concesionario en junio de 2020 y permitió que se le reconociera la retribución completa para ese momento del tiempo; por lo tanto, se recomienda que en los informes mensuales se precise el estado del cumplimiento por parte del Concesionario.
2. Una vez se tenga certeza del inicio de la Fase de Construcción, se recomienda solicitar al Concesionario con la debida anticipación la elaboración de las actas de vecindad de los

predios que puedan verse afectados por el proceso de construcción, teniendo en cuenta que dichas actas deben ser levantadas previo al inicio de obras en cada Unidad Funcional, según lo dispuesto en la sección 8.5 del Apéndice Técnico 7 (Gestión Predial) del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.

9.3.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Se recomienda analizar y de ser procedente modificar los controles existentes al momento de validar la estructuración de un proyecto de asociación público-privada de iniciativa privada como Malla Vial del Meta ya que no lograr una adecuada identificación de las redes en la factibilidad de este tipo de proyectos puede dar lugar a que se materialicen riesgos que deben ser asumidos por la ANI. Esta gestión puede contribuir a las mejoras ya implementadas en los proyectos de minuta de los contratos de quinta generación (5G) en materia de sobrecostos que, de materializarse, deben ser asumidos por la ANI.

Auditó:

Revisó:

Adriana Barrios Rodríguez
 Auditora Oficina de Control Interno

Mary Alexandra Cuenca Noreña
 Auditora Oficina de Control Interno


Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
 Jefe de Oficina de Control Interno
 (versión original firmada)

10. ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e Interventoría.
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
---	--	---

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión No. 04 de 2015. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un Contrato de Concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, aforo y recaudo, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Unión Temporal Meta, en virtud del contrato No. No. 251 de 2015, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

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

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

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

También se tuvo en cuenta el Decreto 648 de 2017, *Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública*, disponible en el enlace <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>

Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e interventoría.

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 04 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción Contrato de Concesión	5 de mayo de 2015
	Inicio Fase de Preconstrucción	9 de junio de 2015
	Terminación Contrato de Concesión	En función del VPIP

Fuente: Contrato de Concesión No. 04 de 2015 y Acta de Inicio de Contrato de Concesión No. 04 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Grupo Odinsa S.A.	51%
Murcia y Murcia S.A	30%
Constructora El Cóndor S.A.	11%
Sarugo S en C	8%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en ANISCOPIO. Actualizada a 15 de julio de 2020.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 251 DE 2015	Nombre interventoría	Unión Temporal Meta
	Representante legal	Mayron Vergel Armenta
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2013)	\$34.695.475.764
	Suscripción contrato	5 de junio de 2015
	Suscripción acta de inicio	9 de junio de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	84 meses

Fuente: Contrato de Interventoría No. 450 de 2015.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA UNIÓN TEMPORAL META	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
AFA Consultores y Constructores	60%
INCGROUP S.A.S	40%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en ANISCOPIO. Actualizada a 15 de julio de 2020.

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

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


Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	08/07/2020	9:00 – 10:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	21/07/2020	8:00 – 17:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	27/07/2020	8:00 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	21/08/2020	17:00
Reunión de cierre	03/09/2020	8:00 – 10:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del Contrato de Concesión No. 04 de 2015.

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

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de iniciativa privada Malla Vial del Meta</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

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

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Unión Temporal Meta**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, ambiental, social y predial. A continuación, se presenta una descripción de los componentes analizados:

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

7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la Concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

8. **Predial:** este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Concesionario sobre los lotes que hacen parte de la zona de uso público.

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

Componente Administrativo			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Organización de la interventoría	SI	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI	C
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI	C
5	Capacitación equipo de interventoría	SI	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI	C
9	Exigir información al concesionario	SI	C
10	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y ANISCOPIO)	SI	C
11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	SI	BP
12	Entrega de informes de interventoría	NO	C
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C
17	Entrega de documentación	NA	C
18	Copias de seguridad	NA	BP
19	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C
20	Proceso de liquidación	NA	C

Componente Técnico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Interventoría integral a estudios y diseños	SI	C
2	Entrega de diseño geométrico (4G)	SI	C
3	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI	C

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

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

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

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

05 Componente Aforos y Recaudo			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	SI	C
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI	C
3	Certificación de tráficos vehiculares en cada caseta de peaje	SI	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI	C
5	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	SI	C
6	Auditorias de sistemas de tráfico y recaudo	SI	C
7	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	SI	C
8	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI	C
9	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	SI	C
10	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje y pesaje (básculas)	SI	C
11	Operativos de control a las casetas de peaje	SI	C
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI	C
13	Equipos de video interventoría	NO	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	SI	C

15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
16	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	SI	C

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

Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	SI	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	SI	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI	C
6	Análisis de indicadores sociales de la Concesión	SI	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	SI	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	SI	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI	C

Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI	C
12	Página WEB de la Concesión y otros canales de comunicación	SI	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP

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