



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020156163



Fecha: 15-12-2022

## MEMORANDO

Bogotá D.C.

**PARA:** **WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA**  
Presidente

**LYDA MILENA ESQUIVEL ROA**  
Vicepresidente Ejecutiva

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

**ASUNTO:** Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio – Yopal.

Respetados Ingenieros,

La Oficina de Control Interno, en los meses de noviembre y diciembre de 2022, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio – Yopal.

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 la no conformidad y las 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 la dependencia involucrada, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a la no conformidad contenida en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas 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 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) para enviar como anexo a la respuesta de los planes propuestos.

Cordialmente,



Documento firmado digitalmente



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.  
PBX: 4848860 - [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co)  
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.  
Página 2 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020156163



Fecha: 15-12-2022

## MEMORANDO

**GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**

Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) JORGE HERNAN GIRALDO ESCOBAR Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Adriana Barrios Rodríguez – Contratista Oficina de Control Interno  
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)  
Nro Rad Padre:  
Nro Borrador: 20221020076747  
GADF-F-010

---

## INFORME DE AUDITORÍA

---



Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de  
Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera  
Villavicencio - Yopal

2022



**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
**Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal**



**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

## CONTENIDO

1.	OBJETIVOS .....	4
1.1	Objetivo general .....	4
1.2	Objetivos específicos .....	4
2.	ALCANCE .....	4
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	4
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO .....	6
4.1	Información de contratos .....	6
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto .....	8
4.3	Descripción del proyecto .....	9
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA .....	13
5.1	Ejecución del plan de obras .....	13
5.2	Verificación del cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios de modo transporte carretero con ocasión de la emergencia sanitaria a causa de la COVID-19 .....	52
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA .....	60
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.....	64
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	72
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	74
9.1	Conclusiones.....	74
9.2	No Conformidades.....	78
9.3	Recomendaciones.....	78
10.	ANEXOS.....	82

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto.....	9
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	10
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.....	10
Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto.....	12
Tabla 6. Modificación en plazos de construcción y plazo de cura .....	14
Tabla 7. Avance programación de obras por unidad funcional.....	15
Tabla 8. Longitud del corredor con acta de terminación parcial.....	16
Tabla 9. Compensación a cargo de la ANI por exención en el cobro de tarifas .....	56
Tabla 10. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED).....	60
Tabla 11. Procedimientos sancionatorios ambientales CORPORINOQUIA .....	63
Tabla 12. Pólizas aprobadas interventoría a noviembre de 2022 .....	65
Tabla 13. Pólizas de interventoría pendientes de aprobación a noviembre de 2022 .....	65
Tabla 14. Riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte que consideran controles relacionados con la revisión de las pólizas de los contratos de concesión e interventoría.....	66
Tabla 15. Solicitud EER Predial.....	70

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 010 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S., respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos específicos

**1.2.1** Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción.

**1.2.2** Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio Interventores 4G-2, 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 en el proyecto Villavicencio - Yopal.

**1.2.3** Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

**1.2.4** Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19 del 5 de octubre de 2020 y del 3 de febrero de 2021 suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero realizados con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura a los cuales se ha adherido la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S.

## 2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 010 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S, a partir de enero de 2021 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, con base en una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

## 3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- 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 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 No. 010 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S., así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de Interventoría No. 432 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Consorcio Interventores 4G-2, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Acuerdos suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios del modo de transporte carretero de Cuarta Generación con ocasión de la pandemia por la COVID-19, con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación, y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura del 5 de octubre de 2020 y del 3 de febrero de 2021.
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

---

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

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los Contratos de Concesión y de Interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, concesionario o interventor y otrosíes suscritos a diciembre de 2022:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p><b>Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S.</b>  <b>No. contrato:</b> 010 de 2015 del 23 de julio de 2015  <b>Objeto:</b> “El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.”  <b>Acta de Inicio:</b> 8 de septiembre de 2015.  <b>Plazo:</b> “El plazo del Contrato 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.” Aproximadamente entre 25 y 29 años  <b>URL SECOP:</b>  <a href="https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1914079">https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1914079</a></p>	8 otrosíes
Interventoría	<p><b>Consorcio Interventores 4G-2</b>  <b>No. contrato:</b> 432 del 3 de septiembre de 2015.  <b>Objeto:</b> “El objeto del presente Contrato es “CONTRATAR 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 PUBLICA QUE SE DERIVE DEL PROCESO LICITATORIO VJ-VE-IP-LP-015-2013 CORRESPONDIENTE AL CORREDOR DENOMINADO “VILLAVICENCIO – YOPAL.”  <b>Acta de Inicio:</b> 8 de septiembre de 2015.  <b>Plazo:</b> 91 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio.  <b>URL SECOP:</b>  <a href="https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489">https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489</a></p>	1 Otrosí

**Fuente:** URLs SECOP contratos de Concesión y de Interventoría

En la tabla precedente se observa que el Contrato de Concesión No. 010 de 2015 ha tenido 8 otrosíes, lo cual se detalla en el Anexo 2. A continuación, se presenta lo principalmente acordado tras la suscripción de las últimas 4 modificaciones contractuales.

- **Otrosí No 5 del 30 de junio de 2020:** de acuerdo con la solicitud del municipio de Yopal de la necesidad de comunicar las vías municipales proyectadas en su Plan de Ordenamiento Territorial Calle 50 y Calle 30 con la vía nacional 6512, se acordó modificar las Intervenciones de acceso a la ciudad de Yopal, en el Sector 2 de la UF7, mediante la construcción de dos (2) intersecciones a nivel tipo glorieta para conectar la vía nacional con las Calles 50 y 30 de la ciudad de Yopal, la construcción de una sección vial urbana de dos (2) calzadas de 7.30 metros, separador central de dos (2) metros, construcción de andenes en ambos costados de la vía y ciclorruta en el costado derecho de la vía.
- **Otrosí No 6 del 12 de abril de 2021:** teniendo en cuenta que la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquía (Corporinoquía) negó los permisos de ocupación de cauce y de aprovechamiento forestal solicitados por el concesionario para el sector del Unete, se acordó modificar la ejecución de las intersecciones previstas en el Apéndice Técnico 1: (i) a nivel hacia Sogamoso; (ii) a desnivel Aguazul; (iii) a nivel Aguazul Monumento a la Virgen y; (iv) a desnivel Monumento al Coleo en línea con la negación de los permisos citados.
- **Otrosí No 7 del 5 de mayo de 2021:** se acordó modificar las condiciones establecidas en la Parte General del Contrato de Concesión, en relación con el procedimiento de verificación de entrega de las Unidades Funcionales, y las condiciones asociadas a la Gestión Predial establecidas en la Sección 7.1 *Generalidades de la gestión predial*. Así mismo, se modificó el literal (c) de la Sección 6.1 de la Parte Especial del Contrato de Concesión en relación con el plazo de cura por terminación de Unidad Funcional.
- **Otrosí No 8 del 11 de enero de 2022:** se acordó modificar la ejecución de la Intersección a nivel tipo glorieta en el paso urbano de Restrepo y sus andenes, incluyendo en el alcance del otrosí los correspondientes estudios y diseños, así como la gestión predial, ambiental y de redes asociada a la intervención. Por otra parte, se identificó que la construcción de la Intervención de ampliación a doble calzada en el sector de La Poyata y la ubicación de la Estación de Peaje Puente Amarillo prevista en el alcance del Contrato de Concesión y en el Apéndice Técnico 1 de la unidad funcional 1, generaba una problemática social para los habitantes de la vereda La Poyata, puesto que para dirigirse a Villavicencio, estos últimos se verían obligados a cruzar el Peaje Puente Amarillo y regresar en el retorno ubicado en el PR9+800, para volver a atravesar la misma Estación de Peaje haciendo un recorrido de cinco punto seis kilómetros (5.6 Km) y pagando en dos (2) oportunidades la tarifa de peaje, por lo que se incluyó en el documento de otrosí las obras requeridas en el tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR 8+200 que contiene la Estación de Peaje Puente Amarillo (PR7+465), de acuerdo con las modificaciones a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y los Estudios de Detalle. Adicionalmente se incluyó, el diseño y construcción de un acceso al complejo ganadero de propiedad del municipio de Cumaral, localizado en el PR 27+150 ruta nacional 6510.

En ese sentido, respecto al Contrato de Concesión No. 010 de 2015, según se comentó previamente, éste ha tenido ocho (8) modificaciones contractuales, cuyos motivos, desde el año 2020 han estado relacionados principalmente con la atención de solicitudes de la comunidad respecto a la incorporación del corredor en la planificación territorial de cada municipio, la adaptación del proyecto a las disposiciones en materia ambiental por parte de Corporinoquía, la regulación pertinente en relación con los trámites prediales en el

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

marco de la entrega de las unidades funcionales y la atención a solicitudes de la comunidad relacionadas con el pago de peajes.

A noviembre de 2022 se está estudiando la posibilidad de emitir el otrosí N. 9 con el objetivo de incorporar a la parte especial del contrato de concesión N. 010 de 2015 aspectos relacionados con la terminación de las 7 unidades funcionales del proyecto y lo relacionado con la suscripción de las actas de terminación parcial respectivas por unidad funcional; teniendo en cuenta que, como se detallará más adelante, en el desarrollo del proyecto se presentan, a noviembre de 2022, restricciones de tipo ambiental, social, predial y de redes, que no han permitido finalizar algunos tramos de las distintas unidades funcionales, en particular, lo relacionado con los pasos por los centros poblados de los municipios Cumaral, Paratebueno, Villanueva, Tauramena, Aguazul y otros sectores veredales en los cuales se han presentado solicitudes por parte de las comunidades.

De acuerdo con lo anterior se están estudiando las alternativas correspondientes, con el fin de i) dinamizar la entrada en operación de las distintas unidades funcionales, modificando el alcance contractual en función de las obras pendientes, solicitadas por la comunidad, así como otras situaciones relacionadas con fuerza mayor de tipo predial y de redes, ii) definir una metodología transitoria de retribución al Concesionario teniendo en cuenta que la entrada a la etapa de operación será gradual, iii) establecer lo pertinente al reconocimiento de las obras solicitadas por la comunidad que no estaban establecidas en el alcance contractual y que podrían estar sujetas a reconocimientos por parte de la ANI y iv) acordar lo relacionado con la modificación de las garantías que puedan surgir de las medidas que eventualmente se acuerden.

En relación con el Contrato de Interventoría No. 432 de 2015, según se presentó en la Tabla 1, se ha suscrito un otrosí, a noviembre de 2022; según se detalla a continuación:

- **Otrosí No 1 del 21 de marzo de 2017:** teniendo en cuenta que el Concesionario en marzo de 2022 realizó la entrega de 57,69 km de tramos nuevos para operación y a septiembre de 2022 se tenían 147 km en operación de 266 km, y que el contrato de concesión N. 010 de 2015 tiene un periodo de cura vigente hasta el 28 de marzo de 2023, y en este periodo se prevé nueva entrega de tramos para operación, se acordó prorrogar el plazo contractual del contrato de interventoría por 7 meses, estableciendo su terminación el 7 de abril de 2023, modificando adicionalmente el valor del contrato para ese periodo y la correspondiente forma de pago.

Información complementaria sobre los contratos de concesión y de interventorías se muestran en el anexo N. 2.

#### **4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto**

El control y seguimiento del proyecto Villavicencio – Yopal se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta

a la Vicepresidente Ejecutiva, al Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto<sup>2</sup>:

Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lyda Milena Esquivel Roa	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Juan Carlos Rengifo Ramírez	Gerente de proyecto	Equipos Técnicos (VE)
Jorge Hernán Giraldo Escobar	Líder de Equipo	
Andrés Mauricio Naranjo Usma	Ingeniero de apoyo	
Ingrid Esther Cera Jiménez	Apoyo financiero	Equipo financiero (VE)
Luis Esteban Martínez Rodríguez	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Aleida Pabón Alvarado	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Oscar Eduardo Orozco Sánchez	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Laura Milena Ayala Cuervo	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Carlos Cristian Soto Martin	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Sandra Milena Insuasty Osorio	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

**Fuente:** Elaboración propia a partir de entrevista de auditoría en noviembre de 2022

#### 4.3 Descripción del proyecto

El proyecto de concesión vial, Autopista Villavicencio - Yopal, corresponde a una iniciativa pública en el marco de la segunda ola del programa de concesiones 4G. Está conformado por 7 unidades funcionales, cuenta actualmente con 3 estaciones de peaje en operación y contará con 2 estaciones de peaje más que se encuentran en construcción a noviembre de 2022, como parte del alcance del proyecto. El corredor abarca una longitud concesionada origen-destino de aproximadamente 262 km comprendidos entre Villavicencio y Yopal, atravesando los departamentos de Meta, Cundinamarca y Casanare.

El propósito del proyecto es desarrollar, potenciar y mejorar la movilidad de un eje vial que conecte las capitales de los departamentos del Meta (Villavicencio) y Casanare (Yopal), así potenciar el desarrollo de la región. Los datos técnicos mencionados, al igual que el alcance actual del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

<sup>2</sup> Se aclara que también hacen parte del equipo los gerentes de las áreas de apoyo, según lo establecido en la sección 2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX indexado dic 2021 – millones de COP	\$ 2.757.657	
OPEX indexado dic 2021 – millones de COP	\$ 2.099.073	
Valor del contrato – millones de COP diciembre 2013	\$2.939.321	
Fase actual	Construcción	
VPIP Contractual – millones de COP diciembre 2013	\$1.864.226	
VPIP8 Contractual – millones de COP diciembre 2013	\$ 483.133	
VPIP Acumulado – millones de COP (septiembre 2022)	\$ 160.652	
% Avance VPIP (septiembre de 2022)	33% del VPIP8 8,5 % del VPIP total	
Peajes	3 en operación 2 en construcción	

Fuente: Contrato de concesión No. 010 de 2015 y ANISCOPIO

Según se ha presentado previamente, el proyecto actualmente cuenta con 7 unidades funcionales, el alcance físico del proyecto y las características generales de sus siete unidades funcionales se presentan a continuación:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Origen	Destino	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
1	Villavicencio - Cumaral	Villavicencio PR 0+000	- PR 6+700	4,96	Rehabilitación
		- PR 6+700	Acceso a Restrepo PR 14+775	8,28	Construcción doble calzada Mejoramiento de trazado y sección transversal
		Restrepo PR 14+775	Restrepo PR 17+100	1,44	Rehabilitación paso urbano por Restrepo
		Variante de Restrepo PR 0+000	Variante de Restrepo PR 1+780	1,78	Construcción doble calzada Mejoramiento de trazado y sección transversal
		Salida de Restrepo PR 17+100	Cumaral PR 24+552	7,42	Construcción doble calzada Mejoramiento de trazado y sección transversal
		Cumaral PR 24+552	Cumaral PR 25+600	1,08	Rehabilitación paso urbano por Cumaral
	Variante de Cumaral	Inicio variante PR 22+530	Final variante PR 27+156	5,42	Construcción variante

UF	Sector	Origen	Destino	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
				<b>Total UF1 = 30,38</b>	
2	Cumalar - Paratebueno	Cumalar PR 25+600	Paratebueno PR 66+000	<b>Total UF2 = 40,40</b>	Mejoramiento de trazado y sección transversal
3	Paratebueno - Villanueva	Paratebueno PR 66+000	Barranca de Upía PR 107+600	41,60	Mejoramiento de trazado y sección transversal
		Barranca de Upía PR 0+000	Villanueva PR 8+000	8,00	
				<b>Total UF3 = 49,60</b>	
4	Villanueva - Monterrey	Villanueva PR 8+000	Monterrey PR 49+551	<b>Total UF4 = 41,55</b>	Mejoramiento de trazado y sección transversal
5	Monterrey - Tauramena	Monterrey PR 0+000	Tauramena PR 49+000	<b>Total UF5 = 49,00</b>	Mejoramiento de trazado y sección transversal
6	Tauramena - Aguazul	Tauramena PR 49+000	Aguazul PR 76+500	26,72	Mejoramiento de trazado y sección transversal
		Aguazul PR 76+500	Aguazul PR 77+548	1,05	Rehabilitación (sólo para vehículos livianos)
		Aguazul PR 77+548	Aguazul PR 78+150	0,60	Rehabilitación
				<b>Total UF6 = 28,37</b>	
7	Aguazul - Yopal	PR 0+000	PR 0+900	0,90	Construcción calzada bidireccional
		Aguazul PR 0+900	Aguazul PR 79+600	1,56	Construcción de intersecciones a nivel de acceso a Aguazul
		Aguazul PR 79+600	Yopal PR 100+320	20,72	Construcción doble calzada Mejoramiento de trazado y sección transversal
		Yopal PR 100+320	Yopal PR 102+810	2,50	Construcción sección vial urbana en Yopal
		Yopal PR 102+810	Yopal PR 103+287	0,48	Rehabilitación
				<b>Total UF7 = 26,16</b>	
<b>Total proyecto</b>				<b>265,46</b>	<b>KM</b>

**Fuente:** Cláusula tercera del Otrosí N. 8 que modifica la tabla 3 de la sección 2.4 del apéndice técnico 1 del Contrato de Concesión No. 010 de 2015.

Con base en las secciones 2.3 y 3.6 del apéndice técnico del Contrato de Concesión No. 017 de 2015, en el proyecto se prevé la operación de 5 estaciones de peaje, de las cuales 3, fueron entregadas por la ANI al Concesionario como parte de la infraestructura en condiciones de operación y se encuentran, a noviembre de 2022, en operación; las 2 restantes, según lo mencionado anteriormente, se encuentran en construcción. En este orden de ideas, se presenta en la siguiente tabla las estaciones de peaje correspondientes al Contrato de Concesión.

Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto

Nombre	Tipo	Unidad Funcional	Tramo	PK	Fecha de inicio operación
Puente Amarillo	Existente	UF1	Villavicencio - Cumaral	PR 7+135	9 de septiembre de 2015
Veracruz		UF2	Cumaral - Paratebueno	PR 29+555	
San Pedro		UF4	Villanueva - Monterrey	PR 15+000	18 de abril de 2016
Tacuya	Nueva	UF5	Monterrey – Tauramena	PR 25+400	A la firma del acta de terminación de la UF5
Yopal		UF7	Aguazul - Yopal	PR 92+150	A la firma del acta de terminación de la UF7

**Fuente:** Numerales 2.3 y 3.6 del apéndice técnico del Contrato de Concesión No 010 de 2015

El 13 de noviembre de 2018 se suscribió el Acta de Inicio de la fase de construcción, el cual estaba previsto contractualmente para el 3 de septiembre de 2016, sin embargo, en función de algunas situaciones que llevaron a la instauración de un tribunal de arbitramento por diferencias en la interpretación del contrato de concesión, en relación con el plazo para la fase de preconstrucción, se retrasó el inicio de la construcción.

La fase de construcción tiene una duración contractual estimada de 1.440 días a partir de su inicio, estableciendo un plazo de 1.440 días para las UF 1 y 7, y un plazo de 1.080 días para las UF 2 a 6 por lo cual, inicialmente la fecha de terminación para las UF 2 a 6 era el 27 de octubre de 2021; sin embargo, en el desarrollo del contrato se han concedido periodos especiales a causa de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), los cuales corresponden a 98 días con ocasión del EER por COVID-19 y 60 días por el EER a causa de las alteraciones de orden público correspondientes al Paro Nacional del 28 de abril de 2021, por lo que se modificó la fecha de finalización de estas unidades funcionales al 4 de abril de 2022, fecha en la cual la Interventoría realizó la revisión del cumplimiento del cronograma de obras, concluyendo que no se había finalizado.

Según lo anteriormente descrito, la Interventoría solicitó a la ANI la no objeción de un periodo de cura correspondiente al 20% de la duración inicial de las obras, según lo establecido en el contrato de concesión, lo que corresponde a 216 días a partir de la notificación del incumplimiento por parte de la ANI, lo cual sucedió el 9 de mayo de 2022, por lo que la fecha contractual de terminación de estas unidades funcionales es el 11 de diciembre de 2022; al respecto, el Concesionario se encuentra finalizando estas intervenciones de acuerdo con lo que se presentará en la sección 5.

En línea con lo mencionado anteriormente, respecto al COVID-19, el Concesionario se adhirió al *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* del 5 de octubre de 2020, sobre el que a la fecha se han establecido los impactos en el plan de obras y se tienen aspectos pendientes por definir, tales como la acreditación de los recursos ociosos dispuestos para la ejecución de las obras y gestiones asociadas, por el Concesionario y sus contratistas.

Posteriormente, también con relación al COVID-19, el Concesionario se adhirió al *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero* del 3 de febrero de 2021, mediante el cual se reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaban por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que el

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública.

En ese orden de ideas, en las siguientes secciones se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría, relacionados con i) un análisis general sobre el comportamiento de la concesión, con base en una muestra selectiva de aspectos que a noviembre de 2022 ocurren en el proyecto, ii) la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento, iii) las acciones derivadas de solicitudes de los Entes de Control y de la Superintendencia de Transporte y iv) efectos del COVID-19 en el proyecto.

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento; así como por parte de la Interventoría del proyecto, las entrevistas realizadas a través de Microsoft Teams y el recorrido realizado al proyecto en noviembre de 2022.

## 5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, en esta sección se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función del estado y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto; así como los efectos de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

### 5.1 Ejecución del plan de obras

El avance general del proyecto con corte a 30 de octubre de 2022, según lo evidenciado en la plataforma Aniscopio<sup>3</sup> presenta un atraso respecto al Plan de Obras inicial del proyecto, teniendo un 77,67 % ejecutado frente al 100 % programado, lo cual evidencia un atraso del 22,33%. Este porcentaje contempla las 7 unidades funcionales especificadas en la sección 4.3, de las cuales las unidades funcionales 2, 3, 4, 5 y 6 cuentan con acta de terminación parcial, y las unidades funcionales 1 y 7 se encuentran en construcción, según se detallará en los porcentajes de avance por unidad funcional de la Tabla 7.

Sin embargo, según se ha mencionado previamente estos plazos se restablecieron con la aprobación del plan de obras en versión 2 mediante la comunicación con radicado ANI 20214090521212 del 11 de mayo de 2021, en donde, se incluyeron las actividades relacionadas con el otrosí N. 5 del 30 de junio de 2022 relacionado con las intervenciones de acceso a la ciudad de Yopal y se otorgó al Concesionario un periodo especial de 98 días como reconocimiento del EER por COVID-19, según el acuerdo firmado entre la ANI y los Concesionarios en el marco de la emergencia por COVID-19: *“Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República Con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura”*:

*“(…) TERCERO. DESPLAZAMIENTO EN EL CRONOGRAMA PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES AFECTADAS SUSTANCIALMENTE. Las PARTES acuerdan que el plazo de cumplimiento de cada una de las*

<sup>3</sup> Enlace Aniscopio: <https://aniscopio.ani.gov.co/>

*obligaciones referidas en el numeral anterior se desplazará por un término de noventa y ocho (98) Días Calendario. (...)*

Posteriormente, como consecuencia de las alteraciones de orden público desde el 28 de abril hasta el 28 de junio de 2021 en el territorio nacional, que afectó al Corredor Vial Villavicencio-Yopal y según lo informado por el Concesionario a la ANI mediante comunicado con radicado ANI N. 20214090542222 del 14 de mayo de 2021, se reconoció como EER relacionado con todas las unidades funcionales del proyecto, otorgando un periodo especial de 60 días en el plan de obras y consecuente en los plazos previstos para la entrega de unidades funcionales para inicio de operación, con lo que se determinó que la fecha máxima de inicio de operación era el 4 de abril de 2022.

Sin embargo, al 1 de abril de 2022 la Interventoría remitió la comunicación con radicado ANI N. 20224090375022 con la revisión de los avances de obra en donde se evidenció que las obras no estaban terminadas, por lo que recomendó a la ANI otorgar un plazo de cura correspondiente al 20% del plazo inicial del contrato, según lo establecido en el literal (c) de la sección 6.1 de la Parte Especial del Contrato de concesión, modificado por la cláusula sexta del Otrosí N. 7:

*"(...)6.1 Eventos Generadores de Imposición de Multas (...)*

*(...) **Parágrafo:** Para efectos de esta multa, entiéndase modificada la sección 10.2(a) de la Parte General en el sentido que el Plazo de Cura para sanear el incumplimiento en la terminación de las intervenciones de una Unidad Funcional podrá ser hasta del veinte por ciento (20%) del plazo previsto en este Contrato para la terminación de la Unidad Funcional respectiva. (...) Subrayado fuera del texto*

De acuerdo con el plazo de cura otorgado, los plazos para finalizar la fase de construcción de las unidades funcionales 2, 3, 4, 5 y 6 se aumentaron en un valor de 216 días (7,2 meses), lo cual corresponde al 20% del plazo contractual de 1.080 días.

La activación de los plazos de cura para estas unidades funcionales fue no objetada por la ANI en la comunicación N. 20225000122601 del 4 de mayo de 2022 y notificada por la Interventoría mediante la comunicación 4GIVIYO215-8990-22 del 9 de mayo de 2022, fecha en la cual inició el plazo de cura. Según lo descrito anteriormente se presenta a continuación el detalle de la modificación de los plazos de entrega de las unidades funcionales del proyecto.

Tabla 6. Modificación en plazos de construcción y plazo de cura

Inicio fase de construcción	Unidad funcional	Plazo construcción (días)	Fecha final de construcción contractual	Fecha final según acuerdo ANI-Concesionarios periodo COVID (98 días)	Fecha final según EER de orden público (60 días)	Fecha notificación plazo de cura	Fecha final de construcción plazo de cura 20%
13/11/2018	1	1.440	23/10/2022	29/01/2023	28/03/2023	N/A	N/A
	2	1.080	28/10/2021	3/02/2022	4/04/2022	9/05/2022	11/12/2022
	3						
	4						
	5						
	6						

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b>	 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>
---	--	---

Inicio fase de construcción	Unidad funcional	Plazo construcción (días)	Fecha final de construcción contractual	Fecha final según acuerdo ANI-Concesionarios periodo COVID (98 días)	Fecha final según EER de orden público (60 días)	Fecha notificación plazo de cura	Fecha final de construcción plazo de cura 20%
	7	1.440	23/10/2022	29/01/2023	28/03/2023	N/A	N/A

Fuente: Elaboración propia

En este sentido, se presentan a continuación los porcentajes de avance reportados por la Supervisión en Aniscopio con corte al 30 de octubre de 2022 y reportados por la Interventoría en el informe mensual del mes de octubre de 2022 con respecto a los porcentajes de obra programados en el último plan de obras no objetado mediante la comunicación 4G21VIY0215-8665-22 del 5 de mayo de 2021:

Tabla 7. Avance programación de obras por unidad funcional.

UNIDAD FUNCIONAL	LONGITUD	PROGRAMADO	EJECUTADO	DESVIACIÓN
1: Villavicencio – Cumaral	30,38	86%	65,42%	-20,58%
2: Cumaral – Paratebueno	40,40	100%	80,72%	-19,28%
3: Paratebueno – Villanueva	49,60	100%	79,85%	-20,15%
4: Villanueva – Monterrey	41,55	100%	88,74%	-11,26%
5: Monterrey – Tauramena	49,00	100%	90,72%	-9,28%
6: Tauramena – Aguazul	28,37	100%	87,30%	-12,70%
7: Aguazul – Yopal	26,16	86%	68,50%	-17,50%
<b>Total</b>	<b>265,46</b>	<b>96%*</b>	<b>77,67%</b>	<b>-18,33%</b>

\* El porcentaje reportado en Aniscopio es de 58%

Fuente: Respuesta área técnica enviada por la Supervisión en el desarrollo de la Auditoría

Se aclara que el porcentaje mostrado programado total no corresponde a lo reportado en Aniscopio, teniendo en cuenta que no es congruente con los porcentajes reportados por unidad funcional; por lo cual, se recomienda a la Supervisión realizar los ajustes procedentes a la brevedad en dicha plataforma, teniendo en cuenta que es la herramienta principal de información a la comunidad y a los actores interesados en el proyecto.

Según los porcentajes de avance reportados en la Tabla 7 el porcentaje ejecutado del proyecto es de aproximadamente el 78% contra un 96% programado, lo que implica un atraso general del 18% en el proyecto, evidenciando que las unidades funcionales UF1 y UF3 presentan los atrasos más representativos, desde la perspectiva general del proyecto.

En relación con la entrada en operación de los tramos del corredor, se evidencia que las unidades funcionales 2, 3, 4, 5 y 6 cuentan con actas de terminación parcial<sup>4</sup> del 21 de febrero de 2022, y otros tramos fueron entregados a la Interventoría y se encuentran en revisión por parte de ésta a noviembre de 2022, según se reporta a continuación:

<sup>4</sup> Documentos disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Tabla 8. Longitud del corredor con acta de terminación parcial

UNIDAD FUNCIONAL	LONGITUD TOTAL (KM)	LONGITUD PUESTA A DISPOSICIÓN				LONGITUD EN CONSTRUCCIÓN (KM)
		Incluida en acta de terminación parcial	En revisión por parte de interventoría	Total	(%)	
2: Cumaral - Paratebueno	40,40	16,32	6,91	23,23	57%	17,18
3: Paratebueno - Villanueva	49,60	17,92	4,24	22,16	45%	27,44
4: Villanueva - Monterrey	41,55	27,76	7,21	34,97	84%	6,58
5: Monterrey - Tauramena	49,00	15,21	26,88	42,09	86%	6,91
6: Tauramena - Aguazul	28,37	12,67	10,76	23,43	83%	4,94
<b>Total</b>	<b>208,92</b>	<b>89,88</b>	<b>56,00</b>	<b>145,88</b>	<b>70%</b>	<b>63,04</b>

**Fuente:** Respuesta área técnica enviada por la Supervisión en el desarrollo de la Auditoría

De acuerdo con lo reportado anteriormente se evidencia que, a noviembre de 2022, el Concesionario ha finalizado la construcción de 146 km aproximadamente, lo que corresponde a un 70% de las unidades funcionales 2 a 6 y al 55% de la totalidad de las unidades funcionales del proyecto, teniendo en cuenta que los tramos de doble calzada correspondientes a las unidades funcionales 1 y 7 no han sido entregados aún.

A continuación, se presentan las obras y actividades que se encuentran en ejecución en el proyecto y su estado de avance según ha reportado la Interventoría y la verificación realizada por la Oficina de Control Interno los días 16, 17 y 18 de noviembre de 2022.

### 5.1.1 Unidad Funcional 1: Villavicencio – Cumaral

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 11 de mayo de 2021, la unidad funcional 1 tiene un avance del 65,42% vs. un 86% programado y tienen fecha de terminación el próximo 28 de marzo de 2023, en donde se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a movimiento de tierras, explanaciones, conformación de bases y subbases, instalación de estructuras de pavimento y construcción de obras de drenaje correspondientes a la nueva calzada. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. A continuación se muestra registro fotográfico de esta unidad funcional.

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció la operación del peaje Puente Amarillo con la infraestructura entregada en el año 2015, teniendo en cuenta las modificaciones contractuales y las solicitudes de la comunidad que han modificado la ubicación definitiva de la nueva estación de peaje, la cual ya ha sido definida de acuerdo con los diseños desarrollados en el marco del otrosí N. 8 del 11 de febrero de 2022, y será en el K7+765, sin embargo, la construcción del nuevo peaje no ha iniciado dado que a noviembre de 2022 se encuentra en trámite la modificación de la licencia ambiental de la unidad funcional 1 ante la ANLA, según estipulado adicionalmente en el mencionado otrosí.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real, según lo establecido en el contrato de interventoría

432 de 2015; se señala adicionalmente que a noviembre de 2022 se estaba en fase de instalación de los equipos respectivos para la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje.

Foto 1. UF1: Peaje puente amarillo PR 7+135	Foto 2. UF1: Peaje puente amarillo PR 7+135
	
<p>Se evidencia el peaje Puente Amarillo en operación de acuerdo con lo entregado al concesionario para operación, teniendo en cuenta que hasta el otrosí N. 8 no había sido definida la ubicación de este peaje.</p>	<p>Se evidenció que se realizan las actividades de instalación de nuevos equipos en el marco del cumplimiento de la Resolución, inicialmente, 546 de 2018<sup>5</sup> del 9 de marzo de 2018 de interoperabilidad.</p>

En relación con el proyecto de implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV en el proyecto, que el Concesionario tenía como plazo para habilitarse como operador IP/REV para efecto de recaudo electrónico vehicular a más tardar el día 30 de octubre de 2022, según la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre 2021 del Ministerio de Transporte y de la Circular Externa 2022500017701 del 16 de febrero de 2022 de esta Entidad, de acuerdo con la auditoría al sistema de peajes realizada por la Interventoría con radicado ANI N. 20224091261542 del 9 de noviembre de 2022, se verificó que el Concesionario se habilitó en el marco de lo estipulado anteriormente el día 28 de octubre de 2022, según consulta realizada en la página del Ministerio de Transporte.<sup>6</sup>

Posterior a la habilitación se evidenció adicionalmente que el Concesionario a noviembre de 2022 tiene habilitados 2 carriles en el peaje de San Pedro y 4 carriles en el peaje de Tacuya, de acuerdo con la consulta realizada en el sitio web dispuesto para tal fin por parte del Ministerio de Transporte<sup>7</sup>. Respecto al peaje Puente Amarillo de acuerdo con la visita realizada en noviembre de 2022 en el marco de la auditoría se evidenció la instalación de los nuevos equipos con el fin de habilitar 1 carril en cada sentido para la operación mediante IP/REV, lo cual se estima finalizar en ese mes.

En relación con la operación del peaje se evidenció que el mantenimiento de la capa de rodadura, la señalización horizontal, los elementos de reducción de velocidad se encuentran en un estado de

<sup>5</sup> "Por la cual se adecua la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), se establecen normas de protección a los Usuarios y se dictan otras disposiciones."

<sup>6</sup> Disponible para consulta en el enlace: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

<sup>7</sup> Disponible para consulta en el enlace <https://sigt.mintransporte.gov.co/Peajes>

mantenimiento defectuoso, teniendo en cuenta que se presentan roturas locales y ahuellamiento en los carriles de recaudo, según se presenta en las siguientes fotografías.

Foto 3. UF1: Peaje puente amarillo PR 7+135	Foto 4. UF1: Peaje puente amarillo PR 7+135
	
<p>Se evidenció reductor de velocidad con signos de fractura, ahuellamiento y deficiencias en señalización horizontal</p>	<p>Se evidenció que el pavimento de la estación de peaje tiene signos de ahuellamiento y fractura</p>

Al respecto se evidencia que la Entidad ha sido objeto de hallazgos por parte de la Contraloría General de la República a causa de deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento, deficiencias en la señalización horizontal en otros proyectos de concesión carretera administrados por la Entidad; por lo que, si bien la obligación del Concesionario en fase de construcción es la operación del corredor de acuerdo con las condiciones entregadas en el año 2015, ejecutando el mantenimiento rutinario y asegurando principios de operación del corredor, se recomienda evaluar lo pertinente a liderar acciones por parte de la Interventoría y la Supervisión en materia de realización del mantenimiento correspondiente del corredor, en particular las estaciones de peaje, teniendo en cuenta que este aspecto repercute directamente en los aspectos reputacionales de la Entidad.

En relación con este aspecto, según se comentará en la sección 6, la Interventoría para el mes de octubre de 2022, había emitido las alertas correspondientes relacionadas con el deterioro y/o ausencia de reductores de velocidad en los carriles de peaje y el mal estado de las señales informativas, sin embargo, de acuerdo con lo evidenciado en el recorrido de auditoría se presentan falencias adicionales en el estado de pavimentos y la señalización horizontal, por lo que se recomienda emitir las alertas en relación con este hecho, teniendo en cuenta que se observó que el Concesionario ejecuta estas actividades de mantenimientos, sin embargo, por ejemplo, en el caso del pavimento presenta nuevamente signos de ahuellamiento y deterioro en general.

Por otra parte, según se ha mencionado previamente la Unidad Funcional 1, entre la ciudad de Villavicencio y el municipio de Cumaral, prevé la construcción de 17,48 km de doble calzada; durante el recorrido se observó la construcción de la doble calzada, según se presenta a continuación.

<p>Foto 5. UF1: K8+060 mejoramiento calzada existente y construcción doble calzada</p>	<p>Foto 6. UF1: K18+300 mejoramiento calzada existente y construcción doble calzada</p>
<p>Se evidenció que se están adelantando las actividades de conformación de base estabilizada en construcción de segunda calzada.</p>	<p>Se evidenció que se realizan las actividades de excavación de cunetas en área de segunda calzada.</p>

Respecto a las actividades de construcción de doble calzada y, en general el avance de obra de la UF1, se evidenció la comunicación con radicado ANI N. 20224091209382 del 26 de octubre de 2022, emitida por la Interventoría en donde se reportan el balance de avance de obras de la unidad funcional y se evidencian algunos tramos sin iniciar actividades por restricciones asociadas a gestión predial, ambiental o social, mientras que otros tramos se encuentran en construcción por parte del Concesionario.

En relación con las estructuras de la unidad funcional, se evidenció que se encuentran en construcción algunos pontones, según se presenta a continuación, sin embargo, la Interventoría alertó lo siguiente respecto a la ejecución de las estructuras en la unidad funcional 5:

*“(...) Es importante resaltar que a la fecha el Concesionario, no ha iniciado con la construcción de los siguientes puentes vehiculares: Ampliación puente existente Upín (K15+320) y la Ampliación del puente existente (K 15+320). El plazo contractual para la terminación de estas obras vence el 28 de marzo de 2023, con la dinámica que presenta el Concesionario, la Interventoría prevé que el Concesionario no terminará, las citadas obras. (...)”*

Al respecto se recomienda evaluar estas alertas juntamente con el Concesionario y tramitar lo pertinente en relación con la ejecución de los plazos contractuales establecidos en el contrato de concesión N. 010 de 2015. Se evidencia a continuación el avance de obras en algunos pontones de la unidad funcional 1.

Foto 7. UF1: K8+882 Pontón Santa Teresa



Se evidenció que se están adelantando las actividades de conformación de base en construcción de pontón para segunda calzada.

Foto 8. UF1: K16+880 Pontón Caño Pilatos Nuevo



Se evidenció la construcción del pontón, se finalizó el tablero y se encuentra pendiente la finalización con barandas y señalización.

En relación con las estaciones de pesaje del proyecto, de acuerdo con la sección 3.2 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión N. 010 de 2015, el *Concesionario deberá construir, operar y mantener como mínimo, tres (3) Estaciones de Pesaje fijas en el Corredor del Proyecto*, lo cual está previsto en las unidades funcionales 1, 5 y 7. La estación de pesaje de la unidad funcional N. 1 no ha iniciado su construcción debido a la emisión de la Resolución PS-GJ .1.2.6.20.1552 del 18 de diciembre de 2020, notificada el 13 de enero de 2021 “*Por medio de la cual CORMACARENA abre investigación, impone medida preventiva y dicta otras disposiciones*”, por lo que las obras correspondientes a la estación de pesaje, se encuentran inactivas en ambos costados de la vía, según se evidencia a continuación.

Foto 9. UF1: K10+580 Talud 10



Se evidenció que las actividades se encuentran, suspendidas, según lo reportado por la Interventoría.

Foto 10. UF1: K10+600 Terraplén segunda calzada



Se evidenció conformación del terraplén para ubicación de la estación de pesaje sentido Villavicencio – Yopal.

En virtud de la inactividad en este frente, la Interventoría ha señalado que la inactividad de las obras ha ocasionado fallas en los cortes y el no adecuado manejo de las aguas de escorrentía ha generado efectos erosivos sobre los materiales dispuestos superficialmente, por lo que se recomienda liderar acciones desde el área ambiental en aras de resolver la investigación en curso; al respecto la Interventoría señaló que

debido al estado de las obras a noviembre de 2022, este frente de obra podría no verse finalizado para la fecha de finalización contractual el próximo 28 de marzo de 2023.

En la intersección vial con el municipio de Restrepo N. 1 se evidenció un frente de obra inactivo en donde se construyó el puente sobre el corredor, pero no fue posible construir los estribos y los correspondientes enlaces aproximación por restricciones de tipo predial, según se presenta a continuación.

Foto 11. UF1: K14+830 Puente sobre intersección vial Restrepo 1



Se evidenció que se están adelantando las actividades de conformación de base en construcción de pontón para segunda calzada.

Foto 12. UF1: K14+830 Puente sobre intersección vial Restrepo 1



Se evidenció la construcción del pontón, se finalizó el tablero y se encuentra pendiente la finalización con barandas y señalización.

Los puentes peatonales establecidos para la unidad funcional 1, según lo estipulado en la cláusula séptima del otrosí N. 8 del 11 de enero de 2022, que modificó la sección 3.5 del apéndice técnico N. 1, son 9, de los cuales se verificó que 7 de estos están en construcción a noviembre de 2022; la mayor parte de estos se encuentran finalizados en la parte estructural y están pendientes temas relacionados con la instalación de barandas y la finalización de urbanismo e instalación de paraderos, según se presenta a continuación.

Foto 13. UF1: K14+560 Puente Peatonal Restrepo



Se evidenció estructura finalizada e instalación de barandas, está pendiente la realización de la rampa de empalme y la construcción urbanismo.

Foto 14. UF1: K20+299 Puente peatonal 8



Se evidenció estructura finalizada, barandas en fase de instalación.

En relación con las obras que el Concesionario está por finalizar, se hizo el recorrido de los 5,42 km de la variante de Cumaral, los cuales se encuentran totalmente terminados y los puentes y pontones cuentan con prueba de carga, la Interventoría indicó que el Concesionario lo entregará a la brevedad.

Foto 15. UF1: K21+650 Inicio glorieta variante Cumaral	Foto 16. UF1: K01+181 Variante Cumaral
	
Se evidenció finalización de glorieta con correspondiente iluminación y señalización para tomar la variante de Cumaral.	Se evidenció la finalización de construcción de la variante de Cumaral.

Respecto al paso urbano de Cumaral, se evidencia que no se ha intervenido a causa de restricciones de tipo social, relacionadas con solicitudes por parte del municipio sobre las cuales a noviembre de 2022 no se ha llegado a un acuerdo con la comunidad, por lo que se encuentra pendiente la intervención en las obras de urbanismo establecidas en el otrosí N. 3 del 13 de noviembre de 2018, la estructura de pavimento según perfil V-20 definido en el mencionado otrosí, el diseño del paso urbano por recuperación de espacio público, así como la construcción de redes hidrosanitarias. Se presenta a continuación el registro fotográfico del estado del espacio público en el municipio de Cumaral a noviembre de 2022:

Foto 17. UF1: K23+336 al K25+012 Paso urbano Cumaral	Foto 18. UF1: K23+336 al K25+012 Paso urbano Cumaral
	
Paso urbano de Cumaral sin intervención por parte del Concesionario.	Se evidenció paso urbano de Cumaral sin intervención.

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

Finalmente, de acuerdo con la comunicación de la Interventoría con radicado ANI N. 20224091209382 del 26 de octubre de 2022 con asunto *Informe del estado de avance de las obras en la unidad funcional 1, Sector Villavicencio – Cumaral, Ruta Nacional 6510*, se reportan a continuación las conclusiones de dicho reporte:

*“(..) Con la información registrada anteriormente, la Interventoría presenta las siguientes conclusiones:*

- *En la actualidad solo presenta actividades de ejecución en el puente vehicular nuevo Caño porongo y los Puentes Peatonales 7,8 y 9 de la Unidad Funcional 1.*
- *De acuerdo con la dinámica presentada por el Concesionario en la ejecución de las actividades para los puentes vehiculares y peatonales, de acuerdo con el seguimiento en los avances del Aniscopio, se presentan frentes inactivos durante los 7 meses anteriores y que posiblemente generaran atrasos en el Plan de Obras, para su terminación dentro del plazo contractual.*
- *Es importante resaltar que a la fecha el Concesionario, no ha iniciado con la construcción de los siguientes puentes vehiculares: Ampliación puente existente Upín (K15+320) y la Ampliación del puente existente (K 15+320). El plazo contractual para la terminación de estas obras vence el 28 de marzo de 2023, con la dinámica que presenta el Concesionario, la Interventoría prevé que el Concesionario no terminará, las citadas obras.*

*Por lo expuesto anteriormente por la Interventoría, se solicita al Concesionario implementar de forma inmediata, las acciones y el plan de contingencia que le permita el cumplimiento de las condiciones contractuales. (...)*”

Con lo que evidencian las alertas emitidas por la interventoría en las que *prevé que el Concesionario no terminará, las citadas obras*, y teniendo en cuenta que la unidad funcional tiene un avance del 65%, y ha transcurrido un 90% del tiempo inicial en el que estaba prevista la finalización de la unidad funcional, se recomienda liderar acciones para finalizar las gestiones prediales, ambientales y sociales que se presentan a noviembre de 2022 en el proyecto y que deberían haber sido gestionadas anteriormente, teniendo en cuenta que está por finalizar el plazo contractual de la unidad funcional.

Se resalta que a noviembre de 2022 la Entidad está tramitando el otrosí N. 9 en donde se prevé, entre otros aspectos, establecer las intervenciones a realizar en los centros poblados de Retrepo, Cumaral y algunas zonas veredales de la unidad funcional 1 que han presentado solicitudes en la ejecución del proyecto. En relación con el área ambiental, se está tramitando la modificación de la licencia ambiental ante la ANLA con el fin de ejecutar las obras correspondientes establecidas en el otrosí N. 8 y la gestión predial se ha tramitado oportunamente según reportado en los informes mensuales de supervisión y las evidencias entregadas como soporte de la entrevista de la auditoría<sup>8</sup>.

### **5.1.2 Unidad Funcional 2: Cumaral – Paratebueno**

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 11 de mayo de 2021, la unidad funcional 2 tiene un avance del 80,72% vs. un 100% programado y tienen fecha de terminación el próximo 11 de diciembre de 2022, en donde, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a movimiento de tierras, finalización de capas de rodadura, de estabilización de taludes y construcción de obras de drenaje

<sup>8</sup> Disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría

correspondientes al mejoramiento del trazado y sección transversal. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. En el desarrollo de esta sección se muestra registro fotográfico de esta unidad funcional.

Según se presentó en la sección 5.1, esta unidad funcional cuenta con acta de terminación parcial del 21 de febrero de 2022, en donde se entregaron 16,32 km y 6,91 km adicionales fueron puestos a disposición de la Interventoría, los cuales se encuentran en revisión por parte de ésta a noviembre de 2022, con lo que se evidencia que el 57% de la unidad funcional se encuentra finalizada para operación; esto fue evidenciado en algunos tramos durante el recorrido de auditoría según se presenta a continuación:

Foto 19. UF2: K42+250 – K45+861	Foto 20. UF2: K31+00 – K36+350
	
<p>Se evidencia tramo con carril de desaceleración en operación.</p>	<p>Se evidenció tramo con postes SOS instalados y en operación según entregado a la Interventoría.</p>

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció la operación del peaje Veracruz con la infraestructura administrativa entregada en el año 2015, dado que la nueva infraestructura se encuentra en fase de construcción, los carriles de recaudo se encuentran operando en modo provisional en la infraestructura construida que está por terminarse, evidenciando que se encuentra pendiente la finalización de algunos cerramientos en concreto, los acabados de la cubierta y de las casetas de recaudo.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real correspondiente, según lo establecido en el contrato de interventoría 432 de 2015; se señala adicionalmente que a noviembre de 2022 se estaba en fase de instalación de los equipos respectivos para la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje.

Foto 21. UF2: Peaje Veracruz PR 29+555



Se evidencia el peaje Veracruz en operación, durante construcción de cubierta de la estación de peaje y finalización de obras en concreto.

Foto 22. UF2: Peaje Veracruz PR 29+555



Se evidencia infraestructura de tipo administrativo asociada al peaje en fase de ejecución.

Foto 23. UF2: Peaje Veracruz PR 29+555



Se evidencia en la parte izquierda infraestructura entregada en el año 2015 de operación provisional, y ejecución de la cubierta de la estación de peaje, así como las losas de ingreso respectivas.

Foto 24. UF2: Peaje Veracruz PR 29+555



Se evidencia instalación de nuevas talanqueras relacionadas con la tecnología de implementación del sistema IP/REV.

Según se ha mencionado previamente el Concesionario se encuentra autorizado como operador del sistema IP/REV, sin embargo, en lo que concierne al peaje Veracruz se evidenció que aún no se cuenta con la habilitación a este sistema y en la visita realizada en noviembre de 2022 en el marco de la auditoría se evidenció la instalación de los nuevos equipos con el fin de habilitar 1 carril en cada sentido para la operación mediante IP/REV, lo cual se estima finalizar en ese mes.

En relación con los puentes de la unidad funcional 2, se evidenció que en la unidad funcional se encuentran algunos frentes de obra abiertos relacionados con la finalización de puentes y pontones; se presenta a continuación el puente sobre el río Guacavía el cual tiene pendiente la instalación de la junta de dilatación, la señalización, y se ha avanzado en los terraplenes de acceso, las losas de aproximación, la capa de rodadura de los accesos y el tablero.

Foto 25. UF2: K36+660 Puente Guacavía



Se observa finalización de estructura metálica lateralmente a pontón existente.

Foto 26. UF2: K36+660 Puente Guacavía



Se observa finalización de estructura metálica, tablero, apoyos, estribos y barreras en la aproximación a la estructura.

En relación con las obras de estabilización de taludes, se evidenciaron las obras en etapa de finalización del alto de la Guala; sin embargo, la Interventoría señaló en el informe del estado de avance de las unidades funcionales 2 a 6 con radicado ANI N. 20224091209472 del 26 de octubre de 2022: *En estos frentes de obra se ha observado, varios periodos de inactividad, situación que no ha permitido el desarrollo normal de las intervenciones programadas, razón por la cual a la fecha estos frentes de obra no superan el 80% de avance.*

Foto 27. UF2: K48+700 – K49+308 Curva Alto de la Guala



Se evidenció la finalización de las cunetas en la parte inferior de las cunetas de las obras de estabilización del alto de la Guala.

Foto 28. UF2: K48+700 – K49+308 Curva Alto de la Guala



Se evidenció la colocación de la capa de rodadura en la parte final del Alto de la Guala.

Según establecido en la cláusula séptima del otrosí N. 8 del 11 de enero de 2022, que modificó la sección 3.5 del apéndice técnico N. 1, se deben construir 3 puentes peatonales en la unidad funcional 2, de los cuales durante el recorrido se verificó que están en construcción 2 de éstos a noviembre de 2022, y el correspondiente a la vereda La Europa en el K57+442 no ha dado inicio a causa de una restricción social basada en solicitudes presentadas por la Alcaldía de Paratebueno, respecto de las cuales no se ha llegado a un acuerdo a noviembre de 2022.

Foto 29. UF2: K52+599 Vereda Japón



Se evidencia estructura del puente peatonal en fase de construcción.

Foto 30. UF2: K64+363 Paratebueno



Se evidenció puente peatonal en el municipio de Paratebueno con finalización pendiente de urbanismo y rampa de empalme.

Se evidenció el tramo correspondiente a las obras de repotenciación del puente Humea, en donde se presenta paso sólo a un carril teniendo en cuenta la calzada que se encuentra en repotenciación, al respecto el frente de obra se encuentra en fase de remoción de 2 de las vigas existentes, para un total de 15 vigas a remover con el fin de ser reemplazadas por nuevas vigas postensadas, como parte de las obras de repotenciación del puente. Al respecto, la Interventoría señaló que esta obra muy posiblemente no sea terminada para el día 11 de diciembre de 2022, teniendo en cuenta la complejidad de remoción y los percances que se han presentado en este proceso.

Foto 31. UF2: K54+910 Puente vehicular Humea



Sistema de remoción de vigas mediante desplazamiento con estructura de apoyo.

Foto 32. UF2: K54+910 Puente vehicular Humea



Vigas postensadas finalizadas y puestas a disposición para instalación en la repotenciación del puente.

Respecto al paso urbano del municipio de Paratebueno, se evidencia que no se ha intervenido a causa de restricciones de tipo social, relacionadas con solicitudes por parte del municipio sobre las cuales a noviembre de 2022 no se ha llegado a un acuerdo con la comunidad, por lo que se encuentra pendiente la intervención en las obras de urbanismo establecidas en el otrosí N. 3 del 13 de noviembre de 2018. Se presenta a continuación el registro fotográfico del estado del espacio público en el municipio de Cumaral a noviembre de 2022 sin intervenciones en el marco del desarrollo del proyecto.

<p>Foto 33. UF2: K60+350 – K64+450 Paso urbano Paratebueno</p>	<p>Foto 34. UF2: K60+350 – K64+450 Paso urbano Paratebueno</p>
<p>Paso urbano de Paratebueno sin intervención por parte del Concesionario.</p>	<p>Se evidenció paso urbano de Paratebueno sin intervención.</p>

Finalmente, de acuerdo con la comunicación de la Interventoría con radicado ANI N. 20224091209472 del 26 de octubre de 2022 con asunto *Informe de avance de las obras – Plazo máximo para la ejecución de las intervenciones, incumplimiento por parte del concesionario en la puesta a disposición de las unidades funcionales 2, 3, 4, 5 y 6 del proyecto vial Villavicencio – Yopal*, se reportan a continuación las conclusiones relacionadas con la unidad funcional 2 de dicho reporte:

*“(…) El objetivo del siguiente cuadro es observar que la serie de actividades ejecutadas por el Concesionario, posiblemente no sean suficientes para cumplir con la entrega de la Unidad Funcional 2, como se ha observado en cada uno de los recorridos de inspección, la ralentización de las tareas constructivas afecta la continuidad en la ejecución de las obras. En el caso de los frentes de obra,*

- Sector del peaje de Veracruz. Construcción de la estructura de pavimento, obras hidráulicas, estabilidad y estabilización de los taludes y la construcción del peaje Veracruz entre las abscisas K28+620 al K29+240,*
- Rectificación de la curva Alto de la Guala. Las intervenciones de estructura de pavimento, obras hidráulicas, estabilización y drenaje de los taludes en el sector Rectificación de la curva Alto de la Guala.*

*En estos frentes de obra se ha observado, varios periodos de inactividad, situación que no ha permitido el desarrollo normal de las intervenciones programadas, razón por la cual a la fecha estos frentes de obra no superan el 80% de avance.”*

Con lo que se evidencian las alertas emitidas por la Interventoría en los términos de *que la serie de actividades ejecutadas por el Concesionario, posiblemente no sean suficientes para cumplir con la entrega de la Unidad Funcional 2*, con lo que, teniendo en cuenta que la unidad funcional tiene un avance del 81%, y ha transcurrido un 97% del tiempo inicial en el que estaba prevista la finalización de la unidad funcional, se recomienda liderar acciones para finalizar las gestiones sociales que se presentan a noviembre de 2022 en el proyecto y que deberían haber sido gestionadas anteriormente, teniendo en cuenta que se está por finalizar el plazo contractual de la unidad funcional.

Respecto a la gestión social de la ANI, se evidencia que la Supervisión ha desarrollado las reuniones pertinentes con la alcaldía de Paratebueno, en relación con los requerimientos solicitados por esta comunidad y se están liderando acciones en la emisión del otrosí N. 9, en donde se prevé incluir como obligaciones contractuales lo acordado con las comunidades en términos de ejecución de espacio público, puentes peatonales, rampas de acceso, reductores de velocidad entre otros.

Adicionalmente, en relación con las intervenciones relacionadas con el puente Humea, teniendo en cuenta el atraso que presenta a noviembre de 2022, se recomienda a la Interventoría y a la ANI, para eventuales modificaciones en el plan de obras en proyectos supervisados por la Entidad, revisar a detalle las intervenciones de tipo puntual que tienen duraciones altas debido a la complejidad técnica de su ejecución y sugerir al Concesionario incluirlas entre las primeras a desarrollar, teniendo en cuenta también, que por ejemplo, en ese tramo se presenta paso a un solo carril por motivo de la intervención lo cual disminuye significativamente el nivel de servicio del corredor a causa de falencias en la programación de obra.

### 5.1.3 Unidad Funcional 3: Paratebueno – Villanueva

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 11 de mayo de 2021, la unidad funcional 3 tiene un avance del 79,85% vs. un 100% programado y tiene fecha de terminación el próximo 11 de diciembre de 2022, en donde, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a finalización de capas de rodadura, construcción de pontones y construcción de obras de drenaje correspondientes al mejoramiento del trazado y sección transversal. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. En el desarrollo de esta sección se muestra registro fotográfico de esta unidad funcional.

Según se presentó en la sección 5.1, esta unidad funcional cuenta con acta de terminación parcial del 21 de febrero de 2022, en donde se entregaron 17,92 km y 4,24 km adicionales fueron puestos a disposición de la Interventoría los cuales se encuentran en revisión por parte de ésta a noviembre de 2022, con lo que se evidencia que el 45% de la unidad funcional se encuentra finalizada para operación, esto fue evidenciado en algunos tramos durante el recorrido de auditoría según se presenta a continuación:

Foto 35. UF3: K65+700 – K69+700	Foto 36. UF3: K100+160 – K104+350
	
Se evidencia tramo señalización horizontal y vertical en operación.	Se evidencia pontón en operación con la correspondiente señalización y juntas.

Respecto a los tramos en ejecución de la unidad funcional 3, la Interventoría señaló, a octubre de 2022, que *en los recorridos de seguimiento realizados por la Interventoría, se pudo constatar que la totalidad de los tramos de vía que están fuera de los sectores con restricciones de tipo social y predial, se encuentran en ejecución, adicionalmente no se evidencia frentes inactivos sin alguna justificación*, con lo que se evidencia la persistencia de la incidencia de las limitaciones de gestión con las comunidades y de tipo predial para la finalización del proyecto.

En la unidad funcional 3, se tiene prevista la construcción de 10 puentes vehiculares relacionados con el mejoramiento de la sección transversal; se presenta a continuación la evidencia de construcción del puente sobre el caño Palomas, el cual ha finalizado su estructura y se encuentra en fase de finalización del tablero, teniendo pendientes las intervenciones de juntas de dilatación, señalización, entre otras actividades.

Foto 37. UF3: K69+920 – K69+955 Puente vehicular caño Palomas	Foto 38. UF3: K69+920 – K69+955 Puente vehicular caño Palomas
	
Se evidencia paso a un carril por construcción del puente sobre el Caño Palomas.	Se evidenció finalización de estructura y conformación de capa de rodadura.

Respecto a la construcción de puentes vehiculares, se evidencia en particular el puente sobre el río Upía que tiene una longitud de 580,37 m y a noviembre de 2022 no se ha intervenido, debido a que es un tramo con restricción por las solicitudes presentadas por la comunidad y/o la Alcaldía del municipio de Barranca de Upía, intervención que implica un plazo que no se cumpliría para el día 11 de diciembre de 2022, fecha contractual de terminación de la unidad funcional.

En relación con las áreas de servicio del proyecto, de acuerdo con la sección 3.3 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión N. 010 de 2015, el *Concesionario deberá instalar como mínimo dos (2) Áreas de Servicio en el Corredor del Proyecto, las cuales no podrán estar separadas una de la otra por una distancia mayor a cien (100) kilómetros.*, lo cual está previsto en las unidades funcionales 3 y 5. El área de servicio de la unidad funcional N. 3 está ubicada entre las abscisas K84+351 al K84+744 y no ha iniciado su construcción debido a que presenta restricciones en las intervenciones por el predio CVY-03-146 (K84+399 al K84+974 costado derecho) por conflicto de competencia lo que constituye Fuerza Mayor de tipo Predial.

En el ingreso al casco urbano de Villanueva se observó un tramo en intervención, en donde se presenta la construcción del mejoramiento del tramo, el cual de acuerdo con lo reportado por la Interventoría tenía restricciones de tipo ambiental, por lo que se encuentra aún en ejecución.

Foto 39. UF3: K4+980 – K5+020 Inicio paso urbano Villanueva



Se observa tramo previo al ingreso del municipio de Villanueva en fase de colocación de capa de rodadura.

Foto 40. UF3: K4+980 – K5+020 Inicio paso urbano Villanueva



Finalización tramo en intervención con paso a un solo carril.

Según establecido en la cláusula séptima del otrosí N. 8 del 11 de enero de 2022, que modificó la sección 3.5 del apéndice técnico N. 1, se deben construir 5 puentes peatonales en la unidad funcional 3, de los cuales, durante el recorrido, se verificó que están en construcción 2 de éstos a noviembre de 2022, los 3 restantes corresponden a las veredas Cabuyarito, Algarrobo y Barranca de Upía y no han dado inicio a causa de una restricción social basada en solicitudes presentadas por la Alcaldía de Paratebuena, respecto de las cuales no se ha llegado a un acuerdo a noviembre de 2022.

Foto 41. UF3: K74+701 Puente peatonal Puente Macapay



Puente peatonal en la vereda Macapay pendiente el Urbanismo y obras de finalización de la rampa.

Foto 42. UF3: K82+382 Puente peatonal Maya 1



Se evidenció construcción de superestructura en concreto, y se encuentra en fase de instalación de barandas.

Respecto al paso urbano de Villanueva, se evidencia que no se ha intervenido a causa de restricciones de tipo social, relacionadas con solicitudes por parte del Municipio sobre las cuales a noviembre de 2022 no se ha llegado a un acuerdo con la comunidad, por lo que se encuentra pendiente la intervención en las obras de urbanismo establecidas en el otrosí N. 3 del 13 de noviembre de 2018. Se presenta a continuación el registro fotográfico del estado del espacio público en el municipio de Cumaral a noviembre de 2022:

<p>Foto 43. UF3: K5+020 – K7+794 Paso urbano Villanueva</p>	<p>Foto 44. UF3: K5+020 – K7+794 Paso urbano Villanueva</p>
<p>Se evidencian andenes y rampas de acceso a predios sin intervención.</p>	<p>Se evidencia ciclorruta sin intervenir.</p>

De acuerdo con lo mencionado anteriormente se evidencia que la unidad funcional 3, presenta el mayor atraso de las unidades funcionales entregadas parcialmente por parte del Concesionario; teniendo en cuenta que el porcentaje puesto en operación corresponde al 45% de su trazado, de acuerdo con el contenido de esta sección y lo reportado por la Interventoría se evidencia que los tramos que continúan sin intervenciones vigentes, se debe principalmente a restricciones de tipo social, seguidas de restricciones de tipo predial.

Al respecto se evidenció que la Entidad ha realizado las reuniones correspondientes con las alcaldías de los municipios de Paratebuena y Villanueva con el fin de definir, por ejemplo, las intervenciones relacionadas con la modificación de la rasante en la vereda Cabuyarito, la inclusión de una ciclorruta en el municipio de Barranca de Upía y andenes en ambos costados, una glorieta en el municipio de Villanueva, entre otras, que la Entidad está gestionando con la emisión del otrosí N. 9 al contrato de concesión N. 010 de 2015 en donde se prevé incluir estas intervenciones contractualmente.

#### **5.1.4 Unidad Funcional 4: Villanueva – Monterrey**

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 11 de mayo de 2021, la unidad funcional 4 tiene un avance del 88,74% vs. un 100% programado y tiene fecha de terminación el próximo 11 de diciembre de 2022, en donde, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a finalización de tramos en intervención, construcción de pontones y construcción de obras de drenaje correspondientes al mejoramiento del trazado y sección transversal. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. En el desarrollo de esta sección se muestra registro fotográfico de esta unidad funcional.

Según se presentó en la sección 5.1, esta unidad funcional cuenta con acta de terminación parcial del 21 de febrero de 2022, en donde se entregaron 27,96 km y 7,21 km adicionales fueron puestos a disposición de la interventoría los cuales se encuentran en revisión por parte de ésta a noviembre de 2022, con lo que se

evidencia que el 84% de la unidad funcional se encuentra finalizada para operación; esto fue evidenciado en algunos tramos durante el recorrido de auditoría según se presenta a continuación:

Foto 45. UF4: K14+450 – K28+230	Foto 46. UF4: K47+550 – K48+666
	
Se evidencia tramo señalización horizontal y vertical en operación, implementando la instalación de los postes S.O.S.	Se evidencia pontón en operación con la correspondiente señalización, construcción de new jerseys y barandas.

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció la operación del peaje San Pedro, haciendo uso de la infraestructura administrativa nueva, aunque se encuentra en fase de finalización de acabados arquitectónicos internos e instalación de equipos; por otra parte, los carriles de recaudo se encuentran operando en modo provisional en la infraestructura construida que está por terminarse. Este peaje fue puesto a disposición de la interventoría y a noviembre de 2022 se encuentra en revisión para recepción.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real correspondiente según establecido en el contrato de interventoría 432 de 2015; se señala adicionalmente que a noviembre de 2022 se contaba con la instalación de los equipos respectivos para la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje.

Foto 47. UF4: Peaje San Pedro PR 15+000	Foto 48. UF4: Peaje San Pedro PR 15+000
	
Se evidencia cubierta y casetas de recaudo finalizadas y en operación.	Se evidencia la operación de los equipos destinados al sistema de implementación del IP/REV.

Foto 49. UF4: Peaje San Pedro PR 15+000



Se evidencia oficinas administrativas en operación y cerramiento de esta área.

Foto 50. UF4: Peaje San Pedro PR 15+000



Se evidencia finalización de obras en el área de recaudo y correspondiente operación.

Según se ha mencionado previamente, el Concesionario se encuentra autorizado como operador del sistema IP/REV; en lo que concierne al peaje San Pedro se evidenció que cuenta con la habilitación a este sistema en 2 carriles, 1 en cada sentido y en la visita realizada en noviembre de 2022 en el marco de la auditoría se evidenció la finalización de instalación de los nuevos equipos requeridos para la correcta implementación y su operación.

Según lo establecido en la cláusula séptima del otrosí N. 8 del 11 de enero de 2022, que modificó la sección 3.5 del apéndice técnico N. 1, se deben construir 4 puentes peatonales en la unidad funcional 4, de los cuales durante el recorrido se verificó que se ha finalizado la construcción del puente correspondiente a la vereda Aguaclara, a noviembre de 2022, y posiblemente se ponga a disposición de la Interventoría para revisión y posterior recepción; de los 3 restantes, 2 corresponden al municipio de Villanueva y no han dado inicio a causa de una restricción social basada en solicitudes presentadas por la alcaldía del municipio, respecto de las cuales no se ha llegado a un acuerdo a noviembre de 2022 y el último corresponde a la vereda Villa Carola y se encuentra inconcluso.

Foto 51. UF4: K27+885 Puente Peatonal Aguaclara



Se evidenció finalización de obras de urbanismo y paradero.

Foto 52. UF4: K27+885 Puente Peatonal Aguaclara



Se evidenció finalización de construcción del puente peatonal junto con obras de urbanismo.

Según se ha mencionado previamente en la vereda Villa Carola no se llegó a un acuerdo con la comunidad, por lo que se inició la construcción del puente peatonal, sin embargo, no ha sido posible llevar a cabo la finalización; al respecto, se recomienda priorizar la gestión social con esta comunidad teniendo en cuenta que el hecho de tener infraestructura inconclusa de esta índole en los corredores administrados por la Entidad puede generar afectaciones de carácter reputacional.

Respecto a los acuerdos con las comunidades, se evidencia que a noviembre de 2022 la Entidad ha realizado mesas de trabajo con los municipios involucrados en el desarrollo del proyecto, con el fin de definir las intervenciones a realizar y evaluar la pertinencia de incluirlas en el otrosí N. 9, actualmente en proceso de emisión.

<p>Foto 53. UF4: K40+637 Puente peatonal vereda Villa Carola</p>	<p>Foto 54. UF4: K40+637 Puente peatonal vereda Villa Carola</p>
	
<p>Se evidencia estructura del puente peatonal inconclusa.</p>	<p>Se evidencia obra iniciada, sin finalizar y sin un frente de obra activo.</p>

En relación con la Intersección a desnivel Aguaclara que corresponde a la conexión con la concesión Transversal del Sisga, la cual según se presenta en el registro fotográfico a continuación, a noviembre de 2022, no ha sido posible terminarla, teniendo en cuenta que aún no se ha finalizado la gestión predial de los predios objeto de la construcción del corredor y de aproximación al puente vehicular para el tránsito proveniente de la concesión Transversal del Sisga; al respecto según lo mencionado anteriormente se señala que podrían presentarse afectaciones de tipo reputacional para la Entidad con ocasión de obras inconclusas en el corredor, en particular, esta intervención que es de gran magnitud y constituye un punto estratégico de convergencia entre distintos sectores productivos.

Foto 55. UF4: K28+967 – K29+740 intersección a desnivel Aguaclara



Se evidencia puente vehicular sobre el corredor finalizado; sin embargo, no se ha podido finalizar la construcción en el tramo del corredor por una restricción vehicular.

Foto 56. UF4: K28+967 – K29+740 intersección a desnivel Aguaclara



Se evidenció capa de rodadura del puente vehicular finalizada; está pendiente liberación de predios para finalizar la intersección.

Respecto a esta unidad funcional se evidenció que la mayor parte de los tramos ya han sido intervenidos y de acuerdo con el porcentaje restante para entrega corresponde a un 16% que es equivalente a los tramos en donde se presentan restricciones de tipo social y/o predial; en particular se observa que quedarán inconclusos los tramos que están sujetos a fuerza mayor predial. Al respecto se evidencia que la Entidad ha realizado la gestión correspondiente en relación con el seguimiento a la gestión predial, y los predios aledaños a esta intersección se encuentran en proceso de expropiación, por lo que, se prevé su intervención una vez se surta la finalización de este proceso.

### 5.1.5 Unidad Funcional 5: Monterrey – Tauramena

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 11 de mayo de 2021, la unidad funcional 5 tiene un avance del 90,72% vs. un 100% programado y tiene fecha de terminación el próximo 11 de diciembre de 2022, en donde, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a finalización de tramos en intervención, construcción de pontones y construcción de obras de drenaje correspondientes al mejoramiento del trazado y sección transversal. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. En el desarrollo de esta sección se muestra registro fotográfico de esta unidad funcional.

Según se presentó en la sección 5.1, esta unidad funcional cuenta con acta de terminación parcial del 21 de febrero de 2022, en donde se entregaron 15,21 km y 26,88 km adicionales fueron puestos a disposición de la Interventoría, los cuales se encuentran en revisión por parte de ésta a noviembre de 2022, con lo que se evidencia que el 86% de la unidad funcional se encuentra finalizada para operación y solo se tiene una longitud de 6,91 km pendientes por entregar, esto fue evidenciado en algunos tramos durante el recorrido de auditoría según se presenta a continuación:

Foto 57. UF5: K6+146 – K09+850

Foto 58. UF5: K13+083 Tramo sobre caño Garagoa



Se evidencia tramo señalización horizontal y vertical en operación.



Se evidencia pontón en operación con la correspondiente señalización y juntas.

Respecto al paso urbano de Monterrey, se evidencia que las intervenciones de urbanismo se han finalizado y se encuentran pendiente de verificación por parte de la interventoría para puesta en operación, según se presenta a continuación:

Foto 59. UF5: K0+840 – K1+280 Paso urbano Monterrey



Se evidencia construcción de plazoletas de espacio público.

Foto 60. UF5: K0+840 – K1+280 Paso urbano Monterrey



Se evidencia espacio público finalizado a ambos costados de la vía.

De acuerdo con la sección 3.3.3.1.1. *Bases de operaciones* del apéndice técnico N. 2 del contrato de concesión N. 010 de 2015 el concesionario tiene la obligación de tener mínimo 2 bases de operaciones en donde se cuente con 1 vehículo de vigilancia, 1 carro-taller, 2 grúas, 1 ambulancia y personal capacitado en atención de emergencia; al respecto, durante el recorrido se verificó la correcta operación de algunos de estos elementos según se presenta a continuación:

Foto 61. UF5: K8+740 Verificación ambulancia



Se evidenció ambulancia del concesionario operativa con medicamentos vigentes y camilla de emergencias en buen estado.

Foto 62. UF5: K8+740 Verificación ambulancia



Se evidenció ambulancia con pitos y sirenas en correcto funcionamiento, además del personal capacitado en la atención de emergencias.

En el sector denominado curvas de Monterrey, en el K10+388, se evidenció el tramo con las obras de estabilización de taludes ejecutadas en ambos costados de la vía, sin embargo, en el PR10+000 se encuentra pendiente la protección y/o traslado de la red de hidrocarburos de diámetro 24 pulgadas localizada en el sector denominado la Cuchilla perteneciente a la empresa Oleoducto de los Llanos Orientales S.A. – (ODL), lo cual a la fecha se encuentra suspendido dado que se encuentra pendiente la realización del traslado y/o protección de la red, se presenta a continuación el registro fotográfico del sector.

Foto 63. UF5: K10+388 Curvas de Monterrey



Se evidenció finalización de obras de estabilización en el tramo, sin embargo, se encuentra imposibilitado para poner en operación, teniendo en cuenta la restricción por redes.

Foto 64. UF5: K10+388 Curvas de Monterrey



Se evidencia tramo en el cual no ha sido posible realizar el corte correspondiente a causa del retraso en la ejecución de la protección de la red de 24" de ODL.

Respecto a este hecho el Concesionario, presentó una solicitud de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) mediante el oficio con radicado ANI N. 20204091244072 del 10 de diciembre de 2020, el cual ha tenido el trámite correspondiente por parte de la Supervisión, remitiendo a la Interventoría para concepto y desarrollando los conceptos pertinentes por parte de las distintas áreas de la Entidad:

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

ambiental, social, predial, financiera, riesgos y jurídico. Se cita a continuación el concepto emitido por la Interventoría en la comunicación N. 20224090628852 del 7 de junio de 2022.

*“(…) En conclusión, la Interventoría ha verificado la configuración de circunstancias fuera del control razonable del Concesionario, consistente en el no inicio de la protección, traslado o reubicación de las redes de ODL que afectan el cumplimiento de las obligaciones descritas en precedencia, por lo que recomienda que se reconozca el Evento Eximente de Responsabilidad entre las abscisas K10+310 a K10+460, se estima en un tiempo aproximado de 24 meses a partir de la fecha con la cual la Interventoría emite la No Objeción a la definición del diseño, costo, construcción y demás condiciones para realizar la protección de la red, plazo en el que se ha afectado el Plan de Obras como consecuencia de las circunstancias acaecidas y evidenciadas por la Interventoría que configuran el EER.(…)”*

Al respecto, se evidencia que a noviembre de 2022, transcurridos 23 meses desde la solicitud de reconocimiento de EER la Entidad no ha dado una respuesta al Concesionario, teniendo en cuenta que inicialmente la Interventoría había emitido el concepto sobre la improcedencia del EER y había sugerido al Concesionario ejecutar las obras por su cuenta y riesgo; sin embargo, posteriormente se analizó nuevamente ante la respuesta enviada por ODL en la que señaló las delicadas implicaciones de esta decisión, pues el hecho de no contar con la anuencia del operador conllevaría a riesgos inminentes que producirían afectaciones a la seguridad energética nacional, perjuicios económicos y operacionales a terceros y afectaciones a ODL, Ocesa y CENIT<sup>9</sup>, por lo que la Interventoría recomendó otorgar el periodo especial citado anteriormente.

No obstante, la Entidad ha superado el periodo de 15 días hábiles para dar respuesta al Concesionario, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 14.2 numeral (c) inciso (iii), situación que ya había sido evidenciada por la Oficina de Control Interno en la auditoría realizada en el año 2019, dando lugar a la No Conformidad identificada en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad (PMP), con el número 3806, cuyo plan de mejoramiento se encuentra vigente.

Según lo establecido en la cláusula séptima del otrosí N. 8 del 11 de enero de 2022, que modificó la sección 3.5 del apéndice técnico N. 1, se deben construir 5 puentes peatonales en la unidad funcional 5, de los cuales, durante el recorrido, se verificó que se ha finalizado la construcción de los 5 puentes peatonales y a noviembre de 2022 han sido puestos a disposición de la Interventoría para revisión y recepción. Se presenta a continuación el registro fotográfico de los puentes peatonales del municipio de Monterrey y el correspondiente a la vereda El Raizal.

<sup>9</sup> Trazabilidad reportada por la Interventoría en el oficio 4G2IVIYO215-9015-22 con radicado ANI. N. 20224090628852 del 7 de junio de 2022.

Foto 65. UF5: K01+692 Puente Peatonal Monterrey 1



Se evidenció finalización de obras de urbanismo y paradero.

Foto 66. UF5: K30+171 Puente Peatonal El Raizal



Se evidenció finalización de construcción de puente peatonal junto con obras de urbanismo.

En relación con las áreas de servicio del proyecto, de acuerdo con la sección 3.3 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión N. 010 de 2015, el *Concesionario deberá instalar como mínimo dos (2) Áreas de Servicio en el Corredor del Proyecto, las cuales no podrán estar separadas una de la otra por una distancia mayor a cien (100) kilómetros.*, lo cual está previsto en las unidades funcionales 3 y 5. El área de servicio de la unidad funcional N. 5 está ubicada entre las abscisas K20+070 – K20+370 del margen derecho del proyecto, la cual a noviembre de 2022 se encuentra próxima a finalizar su construcción, al respecto se evidenció la finalización de acabados y la interventoría señaló que se encuentra pendiente una parte de la capa de rodadura.

Foto 67. UF5: K20+070 – K20+370 Área de servicio



Se evidenció finalización de edificios e iluminación del área de servicio de la UF5.

Foto 68. UF5: K20+070 – K20+370 Área de servicio



Se evidenció finalización de construcción del área de servicio.

En relación con las estaciones de pesaje del proyecto, de acuerdo con la sección 3.2 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión N. 010 de 2015, el *Concesionario deberá construir, operar y mantener como mínimo, tres (3) Estaciones de Pesaje fijas en el Corredor del Proyecto*, lo cual está previsto en las unidades funcionales 1, 5 y 7. La estación de pesaje de la unidad funcional N. 5 se encuentra ubicada en el K20+420 – K20+650, durante la visita fue posible evidenciar la instalación y automatización de la báscula así como la

finalización de acabados para la puesta en operación, por lo que aún no se ha hecho la entrega por parte del concesionario.

Foto 69. UF5: K20+420 – K20+650 Estación de pesaje	Foto 70. UF5: K20+420 – K20+650 Estación de pesaje
	
Se evidenció finalización de edificaciones y acabados exteriores en estación de pesaje.	Se evidenció finalización de urbanismo, iluminación y sistema contraincendios de la estación de pesaje.

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció la operación en periodo de pruebas de operación por parte del Concesionario de la nueva estación de peaje Tacuya haciendo uso de la infraestructura administrativa nueva, aunque se encuentra en fase de finalización de acabados arquitectónicos internos e instalación de equipos; por otra parte, los carriles de recaudo se encuentran operando en modo provisional en la infraestructura construida que está por terminarse.

En relación con el seguimiento y control a la operación, teniendo en cuenta que la nueva estación de peaje no ha iniciado su operación dado que no se ha firmado el acta de terminación de la unidad funcional 4, la Interventoría señaló que durante la construcción del peaje se dejaron los ductos e infraestructura de redes correspondiente para realizar la instalación del sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real, según lo establecido en el contrato de interventoría 432 de 2015; sin embargo, aún no han sido instaladas. Se señala adicionalmente que a noviembre de 2022 se contaba con la instalación de los equipos respectivos para la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje.

Foto 71. UF5: Peaje Tacuya PR 25+400	Foto 72. UF5: Peaje Tacuya PR 25+400
	

<p>Se evidencia cubierta finalizada y señalización provisional del periodo de pruebas de operación del peaje.</p>	<p>Se evidencia la operación de los equipos destinados al sistema de implementación del IP/REV y finalización de edificios asociados a la operación de la estación de peaje.</p>
<p>Foto 73. UF5: Peaje Tacuya PR 25+400</p>	<p>Foto 74. UF5: Peaje Tacuya PR 25+400</p>
	
<p>Se evidencia implementación de los equipos correspondientes al IP/REV.</p>	<p>Se evidencia finalización de obras en el área de recaudo y su correspondiente operación.</p>

Según se ha mencionado previamente, el Concesionario se encuentra autorizado como operador del sistema IP/REV; en lo que concierne al peaje Tacuya se evidenció que cuenta con la habilitación a este sistema en 4 carriles, 2 en cada sentido y en la visita realizada en noviembre de 2022 en el marco de la auditoría se evidenció la finalización de instalación de los nuevos equipos requeridos para la correcta implementación l y su operación.

En relación con la finalización de actividades de estructuras en la unidad funcional 5, se evidenciaron los puentes sobre los ríos Tacuya y Tauramena, los cuales se encuentran en finalización de construcción, y a noviembre de 2022 se encuentran con paso a un solo carril.

<p>Foto 75. UF5: K26+063 Puente sobre el río Tacuya</p>	<p>Foto 76. UF5: K38+400 Puente sobre el río Chitamena</p>
	
<p>Se evidenció finalización de estructura y ejecución de actividades de acabados arquitectónicos.</p>	<p>Se evidenció finalización de estructura y finalización de intervenciones con cierre de un carril.</p>

En la parte final de la unidad funcional 5, se encuentra proyectada la ejecución de la intersección a desnivel Tauramena localizada en el K47+040, respecto de la cual se iniciaron las actividades y actualmente se encuentra inactivo debido a una restricción predial; al respecto se emite una recomendación en la sección 6 teniendo en cuenta las consecuencias reputacionales que podrían presentarse sobre la presencia de frentes de obras inconclusos en el trazado de los corredores viales supervisados por la Entidad.

<p>Foto 77. UF5: K46+736 – K46+870 Intersección a desnivel Tauramena</p>	<p>Foto 78. UF5: K46+736 – K46+870 Intersección a desnivel Tauramena</p>
<p>Se evidenció inicio de obras y frente inactivo.</p>	<p>Se evidenció inicio de construcción de puente de acceso al municipio de Tauramena sin actividad.</p>

De acuerdo con lo reportado en esta sección se evidencia que la unidad funcional 5, es la que presenta menor retraso de las unidades funcionales con un porcentaje del 9%, teniendo pendiente por entregar sólo 7 km de 49 km que corresponden específicamente a restricciones de tipo social, predial y de EER por fuerza mayor de redes.

### 5.1.6 Unidad Funcional 6: Tauramena – Aguazul

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 11 de mayo de 2021, la unidad funcional 6 tiene un avance del 87,30% vs. un 100% programado y tiene fecha de terminación el próximo 11 de diciembre de 2022, en donde, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas a finalización de tramos en intervención y puesta a disposición de la Interventoría, construcción de pontones y construcción de obras de drenaje correspondientes al mejoramiento del trazado y sección transversal, incluyendo obras de estabilización de taludes. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. En el desarrollo de esta sección se muestra registro fotográfico de esta unidad funcional.

Según se presentó en la sección 5.1, esta unidad funcional cuenta con acta de terminación parcial del 21 de febrero de 2022, en donde se entregaron 12,67 km y 10,76 km adicionales fueron puestos a disposición de la Interventoría, los cuales se encuentran en revisión por parte de ésta a noviembre de 2022, con lo que se evidencia que el 83% de la unidad funcional se encuentra finalizada para operación y solo se tiene una longitud de 4,94 km pendientes por entregar; esto fue evidenciado en algunos tramos durante el recorrido de auditoría según se presenta a continuación.

Foto 79. UF6: K54+163



Se evidencia tramo en operación, con carril de aceleración.

Foto 80. UF6: K54+163



Se evidencia tramo en operación completo de señalización horizontal y vertical.

Según lo establecido en la cláusula séptima del otrosí N. 8 del 11 de enero de 2022, que modificó la sección 3.5 del apéndice técnico N. 1, se deben construir 3 puentes peatonales en la unidad funcional 6, de los cuales durante el recorrido se verificó que se ha finalizado la construcción de los 3 puentes peatonales y a noviembre de 2022 han sido puestos a disposición de la Interventoría para revisión y recepción. Se presenta a continuación el registro fotográfico.

Foto 81. UF6: Puente peatonal K55+534



Se evidencia puente peatonal en fase de finalización de urbanismo.

Foto 82. UF6: Puente peatonal K53+506



Se evidencia puente peatonal finalizado, pendiente finalizar aseo.

De acuerdo con lo descrito anteriormente, a noviembre de 2022 se encuentra pendiente la construcción de 5 km de esta unidad funcional, los cuales están en intervención debido a que contaban con alguna restricción de tipo predial o fuerza mayor que había impedido el inicio de su construcción; se presenta a continuación el registro fotográfico de estas intervenciones.

Foto 83. UF6: K50+450 – K50+462



Se evidencia tramo en intervención con actividades de mejoramiento de sección transversal.

Foto 84. UF6: K66+330 – K66+590



Se evidencia tramo con estabilización de taludes finalizada y ejecución de ampliación de calzada.

De acuerdo con la sección 3.3.3.1.1. *Bases de operaciones* del apéndice técnico N. 2 del contrato de concesión N. 010 de 2015, el Concesionario tiene la obligación de tener mínimo 2 bases de operaciones en donde se cuente con 1 vehículo de vigilancia, 1 carro-taller, 2 grúas, 1 ambulancia y personal capacitado en atención de emergencia; al respecto, durante el recorrido se verificó la correcta operación de algunos de estos elementos según se presenta a continuación.

Foto 85. UF6: K6+146 Vehículo inspección vial



Durante el recorrido se observó operación del vehículo de inspección vial con la correspondiente herramienta y señalización requerida para atención de situaciones en la vía.

Foto 86. UF6: PR63+000 Grúa en operación



Durante el recorrido se evidenció grúa en operación, junto con implementación de PMT provisional.

En el desarrollo de la unidad funcional 6, se evidenció que se tiene prevista la construcción de 17 estructuras correspondientes a puentes y pontones, de los cuales la mayor parte se han desarrollado a noviembre de 2022, sin embargo, algunos se encuentran pendientes de ejecución; en particular, se observó la rehabilitación del puente sobre el río Unete, el cual está siendo intervenido para ser habilitado únicamente para paso de vehículos livianos según establecido en el otrosí N. 6 del 12 de abril de 2021, de acuerdo con el avance del frente de obra a noviembre de 2022; se prevé que esta actividad no sea finalizada para el día 11 de diciembre de 2022, fecha de finalización contractual de la unidad funcional 6.

<p>Foto 87. UF6: K76+170 Puente existente sobre río Unete</p>	<p>Foto 88. UF6: K76+170 Puente existente sobre río Unete</p>
<p>Se evidencia tramo señalización horizontal y vertical en operación.</p>	<p>Se evidencia pontón en operación con la correspondiente señalización y juntas.</p>

En relación con la ejecución de la unidad funcional 6, según se ha mencionado previamente se evidenció que se encuentra pendiente la entrega de 5 km de 28 km totales de la unidad funcional, los cuales se encuentran en ejecución y no se había dado inicio a algunos tramos a causa de restricciones de tipo predial.

### 5.1.7 Unidad Funcional 7: Aguazul - Yopal

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 11 de mayo de 2021, la unidad funcional 7 tiene un avance del 68,5% vs. un 86% programado y tienen fecha de terminación el próximo 28 de marzo de 2023, en donde, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades asociadas al descapote y construcción del mejoramiento con pedraplén, terraplén, sub-base y base granular, instalación de mezclas asfálticas y obras de drenaje correspondientes a la construcción de la segunda calzada. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. A continuación se muestra registro fotográfico de esta unidad funcional.

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció que actualmente se están ejecutando las intervenciones acordadas en el otrosí N. 6 del 12 de abril de 2021: (i) a nivel hacia Sogamoso; (ii) a desnivel Aguazul; (iii) a nivel Aguazul Monumento a la Virgen y; (iv) a desnivel Monumento al Coleo de acuerdo con las restricciones ambientales establecidas en el concepto de Corporinoquía; en particular se presenta a continuación los movimientos de tierras correspondientes a la intersección a desnivel Monumento al Coleo, que se encuentran en curso a noviembre de 2022.

Foto 89. UF7: K00+180 Intersección monumento al Coleo.



Se evidenció movimiento de tierras correspondiente a construcción de segunda calzada en el costado izquierdo y pavimentación de enlace al futuro puente sobre el corredor vial.

Foto 90. UF7: K00+180 Intersección monumento al Coleo.



Se evidenció conformación de terraplén en el costado derecho de la intersección para aproximación al futuro puente sobre el corredor.

De acuerdo con el alcance técnico de la unidad funcional 7 se tiene prevista la construcción de 21 km aproximadamente de nueva calzada y mejoramiento de sección transversal de calzada existente, de los cuales se evidenció durante el recorrido la ejecución de algunos tramos en doble calzada, los cuales se encuentran en fase de conformación de terraplenes y extendida de capas asfálticas; adicionalmente se verificó que algunos tramos cuentan con operación provisional de la doble calzada.

Foto 91. UF7: K79+990 Construcción segunda calzada



Se evidenciaron actividades de nivelación y compactación de material base granular de segunda calzada.

Foto 92. UF7: K81+033-K91+197



Se evidenciaron algunos tramos de la unidad funcional 7 que cuentan con la operación provisional de la segunda calzada.

Según lo establecido en la cláusula séptima del otrosí N. 8 del 11 de enero de 2022, que modificó la sección 3.5 del apéndice técnico N. 1, se deben construir 8 puentes peatonales en la unidad funcional 7, de los cuales durante el recorrido se verificó que se ha finalizado la construcción de los 8 puentes peatonales, en algunos se encuentran pendientes las actividades de urbanismo. Se presenta a continuación el registro fotográfico.

Foto 93. UF7: K83+326 Puente peatonal



Se evidenció finalización de puente peatonal en el sector de la arrocera La Esmeralda finalizado y reportado al 95% por la interventoría con corte al 31 de octubre de 2022.

Foto 94. UF7: K91+534 Puente peatonal



Se evidenció puente peatonal en fase de terminación de obras de urbanismo, en el sector del río Charte reportado al 97% por la interventoría con corte al 31 de octubre de 2022.

En el desarrollo de la unidad funcional 7, se evidenció que se tiene prevista la construcción de 31 estructuras correspondientes a puentes y pontones, de los cuales 24 cuentan con un avance superior al 80% a noviembre de 2022 y el 20% restante presentan un avance medio; a continuación se presenta el registro fotográfico del puente con mayor luz, correspondiente a los puentes sobre el río Charte, el cual se encuentra finalizado y con prueba de carga realizada, corresponde a uno de los tramos de doble calzada en el tramo Aguazul-Yopal.

Foto 95. UF7: K91+163 Puente sobre río Charte



Se evidenció finalización de construcción y tramo en operación de doble calzada.

Foto 96. UF7: K91+163 Puente sobre río Charte



Se evidenció finalización de barandas y acabados de puente sobre río Charte.

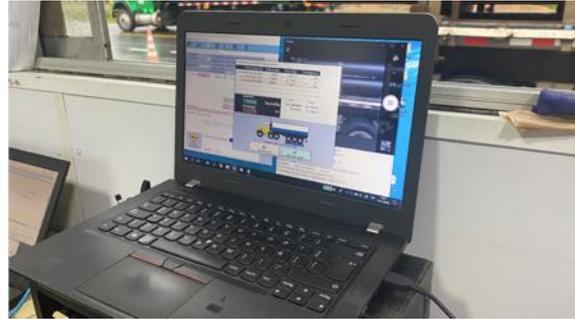
Durante el recorrido se evidenció la operación provisional de la estación de pesaje en la unidad funcional 7, la cual se prevé trasladar a la estación de pesaje definitiva una vez se finalice la infraestructura correspondiente.

Foto 97. UF7: K84+660 Báscula provisional



Se evidenció báscula en operación de forma provisional.

Foto 98. UF7: K84+660 Báscula provisional



Se evidenció proceso de pesaje realizado por el Concesionario en la operación a noviembre de 2022 del corredor.

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció la construcción de la nueva estación de peaje Yopal la cual se encuentra en ejecución de la estructura de la cubierta, cabinas de recaudo y las oficinas en área de peaje, en la nueva calzada; se presenta a continuación el registro fotográfico del avance de obra que contaba con un avance del 45% al 31 de octubre de 2022 según lo reportado por la Interventoría.

Foto 99. UF7: Peaje Yopal PR 92+100



Se evidencia construcción de estructura de cubierta y cabinas de peaje.

Foto 100. UF7: Peaje Yopal PR 92+100



Se evidencia losas de área de recaudo pendientes y ejecución de cubierta.

Foto 101. UF7: Peaje Yopal PR 92+100

Foto 102. UF7: Peaje Yopal PR 92+100



Se evidencia construcción de áreas administrativas, con inicio de obras de acabado internos.



Se evidencia ejecución de obras de urbanismo en el área aledaña al área administrativa del peaje.

En relación con las estaciones de pesaje del proyecto, de acuerdo con la sección 3.2 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión N. 010 de 2015, el *Concesionario deberá construir, operar y mantener como mínimo, tres (3) Estaciones de Pesaje fijas en el Corredor del Proyecto*, lo cual está previsto en las unidades funcionales 1, 5 y 7. La estación de pesaje de la unidad funcional N. 7 se encuentra ubicada en el K93+400; durante la visita fue posible evidenciar la fase de construcción de la estación de pesaje en ambos costados de la vía, junto con la instalación de la báscula para pesaje de vehículos; esta estación reportaba un 76% de avance por parte de la Interventoría al 31 de octubre de 2022.

Foto 103. UF7: K93+400 Estación de pesaje



Se evidenció finalización de edificaciones y acabados exteriores en estación de pesaje.

Foto 104. UF7: K93+400 Estación de pesaje



Se evidenció finalización de urbanismo, iluminación y sistema contra incendios de la estación de pesaje.

Respecto a la unidad funcional 7 se evidencia que el avance de ejecución de la doble calzada se encuentra al 67%, y se están llevando a cabo las adecuaciones correspondientes para cumplir con el cronograma de entrega el próximo 28 de marzo de 2023; se evidencia que las actividades que presentan mayor retraso son las relacionadas con lo definido en el otrosí N. 6 del año 2021 relacionadas con el paso del sector Unete y el municipio de Aguazul, así como los accesos a la ciudad de Yopal, los cuales podrían no estar finalizados para la fecha contractual.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
--	---	---

### 5.1.8 Conclusiones sobre el estado de ejecución del plan de obras

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El avance físico global del plan de obras, con corte a 31 de octubre de 2022, es de 77,67% ejecutado contra 96% programado, es decir que se tiene un déficit del 18,33% según el plan de obras vigente, aprobado el 11 de mayo de 2021.
2. Se evidenció que los porcentajes de avance programado total asociados al plan de obras reportados por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría no corresponden a lo registrado en Aniscopio; razón por la cual, se deben realizar los ajustes procedentes, más aún teniendo en cuenta que esa plataforma es de acceso público.
3. El plazo contractual del Concesionario para la finalización de las unidades funcionales 2, 3, 4, 5, y 6, terminó en abril de 2022, posteriormente se otorgó un periodo de cura y las nuevas fechas de terminación de estas unidades funcionales son en diciembre de 2022. Con base en lo evidenciado en la auditoría la terminación de las intervenciones de dichas unidades funcionales no ocurrirá en diciembre de 2022, lo que dará lugar a que se apliquen los mecanismos establecidos contractualmente con ocasión del incumplimiento que dicha situación represente.
4. Con relación a la construcción del proyecto, se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han emitido observaciones al Concesionario asociadas a los rendimientos en obra, estabilización de taludes, manejo de aguas, señalización temporal en obra, mantenimiento de la carretera, rehabilitación de los puentes existentes y predios requeridos para la construcción, entre otros aspectos de carácter técnico.
5. En diciembre de 2020 el Concesionario solicitó a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad debido a que no ha sido posible llevar a cabo el traslado y/o protección de un oleducto de 24" de propiedad de la empresa ODL en la unidad funcional 5; sin embargo, a noviembre de 2022 no se tiene un pronunciamiento de aceptación, o no, de dicha solicitud. Superar el plazo contractual para que la ANI se pronuncie frente a solicitudes de EER dio lugar a la No Conformidad No. 3806, formulada en 2019 por la Oficina de Control Interno al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Villavicencio - Yopal, incumplimiento contractual que se estaría reiterando con el análisis aquí presentado.
6. En todas las unidades funcionales se presentan tramos cortos en los cuales se tienen limitaciones de tipo ambiental, predial o social que no han permitido finalizar el proyecto en los plazos contractuales establecidos y en algunos casos se tiene como consecuencia obras inconclusas en el corredor administrado por la Entidad. Al respecto se evidenció que la Entidad realiza la gestión correspondiente realizando mesas de trabajo con las comunidades y el seguimiento correspondiente a la gestión predial y ambiental.
7. Las unidades funcionales 2, 3, 4, 5 y 6 cuentan con actas de terminación parcial de febrero de 2022, correspondientes a 90 km del corredor, 56 km están en verificación a noviembre de 2022 y los 63 km restantes tienen fecha de entrega el 11 de diciembre de 2022; al respecto la Interventoría ha

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

alertado que habrá algunos frentes de obra que muy posiblemente no puedan ser entregados para operación, por causa principal de restricciones técnicas.

8. En el recorrido de auditoría se evidenció que la estación de peaje Puente Amarillo no cuenta con el mantenimiento adecuado en relación con el estado de los pavimentos, la señalización horizontal y vertical, reductores de velocidad, entre otros, este hecho ha dado lugar a la formulación de hallazgos por parte de la Contraloría en otros proyectos carreteros administrados por la Entidad, por lo que se recomienda exhortar al Concesionario a realizar el mantenimiento periódicamente con el fin de asegurar el cumplimiento de los principios de la operación del proyecto establecidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión.
9. En el recorrido del proyecto se evidenció que muchos de los pasos por centros poblados que están incluidos en el trazado no cuentan con intervenciones a causa de no haber llegado a un acuerdo con las comunidades, lo que podría evidenciar falencias en relación con la gestión social, lo que da lugar a una recomendación en este informe.

## **5.2 Verificación del cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios de modo transporte carretero con ocasión de la emergencia sanitaria a causa de la COVID-19**

La presente sección se desarrolla en el marco del objetivo específico del numeral 1.2.4. Se evidenció que los días 5 de octubre de 2020 y el 3 de febrero de 2021 la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S se adhirió a los 2 documentos de *Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura*<sup>10</sup> los cuales establecieron un tratamiento transversal frente a los impactos de la pandemia a causa del COVID- 19 en materia de reconocimiento de este hecho como un evento eximente de responsabilidad, plazo en algunas obligaciones contractuales, cálculo de costos ociosos, así como las afectaciones que tuvo el concesionario en materia de ingresos a causa de la exención de la tarifa de peaje así como las medidas de aislamiento preventivo obligatorio.

En esta sección se comenta el cumplimiento de lo establecido en estos acuerdos, específicamente en lo referente a la gestión precedente que resultó en acuerdos entre el Concesionario y la ANI.

### **5.2.1 Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero suscrito en octubre de 2020**

Se evidenció que el 5 de octubre de 2020 la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S. se adhirió al Acuerdo que calificó al COVID-19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció tratamiento transversal en materia de i) plazo de algunas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a

<sup>10</sup> Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b>	 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>
---	--	---

eventuales solicitudes adicionales de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.

Al respecto, se señala que el concesionario no presentó otras solicitudes de reconocimiento de EER por COVID-19, a continuación se evidencia el cumplimiento de lo establecido en este acuerdo, específicamente en lo referente a la modificación del cronograma de ejecución del proyecto y costos ociosos.

#### **5.2.1.1 Desplazamiento en el cronograma para el cumplimiento de las obligaciones afectadas sustancialmente**

En el segundo punto del Acuerdo suscrito en octubre de 2020 se estableció que:

*“(...) la afectación sustancial generada por el COVID-19, reconocido como Evento Eximente de Responsabilidad, se generó frente a las obligaciones taxativamente relacionadas a continuación:*

1. *Plan de obras.*
2. *Gestiones ambientales.*
3. *Traslado de redes.*
4. *Gestiones prediales.*
5. *Gestiones sociales.*
6. *Giros de Equity.*
7. *Fondeo de Subcuentas.*
8. *Cumplimiento de los indicadores de operación y mantenimiento.”*

Por su parte, en el tercer punto del Acuerdo se estableció que *“(...) el plazo de cumplimiento de cada una de las obligaciones referidas en el numeral anterior se desplazará por un término de noventa y ocho (98) Días Calendario. (...)”*, desplazamiento que tiene dos componentes, según el parágrafo primero del tercer punto del acuerdo, así:

*“(.) (i) Período Especial, entendido como el plazo en el que no fue posible cumplir con la obligación a cargo de los Concesionarios y que, conforme a los acuerdos, recoge las afectaciones a los rendimientos actuales y futuros derivados directamente de los hechos y actos jurídicos acaecidos y conocidos al 30 de junio de 2020, el cual se extiende por sesenta y ocho (68) Días Calendario comprendidos entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, ambas fechas inclusive; y (ii) Período de Reinicio de Actividades, entendido como el plazo máximo de treinta (30) días que el contrato establece para la reanudación de las obligaciones, que, en consecuencia, se extiende hasta el 30 de junio de 2020.”*

En la auditoría se evidenció que, de las obligaciones listadas, algunas actividades enmarcadas dentro del plan de obras tuvieron el desplazamiento de 98 días calendario pactado en el Acuerdo, de acuerdo con lo evidenciado en la sección 5.1, en donde se especificó que las fechas de finalización de las unidades funcionales 1 y 7 vigentes a noviembre de 2022 aprobadas en el plan de obras versión 2 del 11 de mayo de 2022, así como el cálculo del periodo de cura otorgado al Concesionario para las unidades funcionales 2, 3, 4, 5, y 6 el cual finaliza el 11 de diciembre de 2022, estos plazos fueron verificados por la Interventoría según

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

descrito en la comunicación de no objeción al plan de obras versión N. 2 con radicado ANI N. 20214090521212 del 11 de mayo de 2021.

El seguimiento al plan de obras ajustado se verificó, entre otros soportes, a través de los informes mensuales de abril, mayo y junio de 2022 de Interventoría.<sup>11</sup>

#### 5.2.1.2 Costos ociosos

En el cuarto punto del Acuerdo suscrito en octubre de 2020 se estableció que *“La ANI reconocerá y pagará a los Concesionarios los costos ociosos, entendidos como los costos fijos asociados a los recursos (equipos, personal y gastos administrativos) del Concesionario, los cuales podrán ser acreditados directamente o a través de sus contratistas que ejecuten actividades directamente relacionadas con el Contrato de Concesión, que se hubieren causado entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, ambas fechas inclusive, como consecuencia de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional con el fin de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.”*

En la auditoría se evidenció que desde enero de 2021 el Concesionario ha aportado a la Interventoría y a la Entidad la valoración de los costos ociosos generados entre el 25 de marzo y el 31 de marzo de 2020, solicitando una suma aproximada de 39.874 millones, sin embargo, la Interventoría ha realizado las revisiones correspondientes y de acuerdo con la comunicación con radicado ANI N. 20224090756582 del 11 de julio de 2022 ha evidenciado que después de la verificación el valor que le corresponde al Concesionario es de aproximadamente 11.663 millones, en línea con las instrucciones emitidas por la ANI en la circular 20225000000034 del 28 de enero de 2022, con asunto *LINEAMIENTOS TÉCNICOS Y CONTABLES PARA EL PROCESO DE VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN POR PARTE DE LAS INTERVENTORÍAS DE PROYECTOS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS, CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES Y DEMÁS PROYECTOS.*<sup>12</sup>

De acuerdo con las verificaciones realizadas por la Interventoría, se evidenció que la Entidad solicitó al Concesionario mediante oficio con radicado ANI N. 20225000304821 del 28 de septiembre de 2022 y reiteró la solicitud mediante radicado ANI N. 20225000311401 del 3 de octubre de 2022 posteriormente a algunas inconformidades por parte del Concesionario.<sup>13</sup>

De acuerdo con lo anterior a noviembre de 2022 se encuentra en trámite la atención de las observaciones por parte de la Concesión, en segunda instancia, de acuerdo con lo revisado por la Interventoría respecto a las directrices dadas por la Agencia, por lo cual se encuentra pendiente de pago. Por otra parte, de acuerdo con lo señalado por el Apoyo Financiero del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, en el balance del proyecto no se cuenta con los recursos suficientes para cubrir el valor señalado por la

<sup>11</sup> Radicados ANI No. 20224090537572 del 13 de mayo de 2022, 20224090669742 del 15 de junio de 2022 y 20224090781752 del 15 de julio de 2022.

<sup>12</sup> Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>13</sup> Comunicaciones disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

Interventoría, por lo que se solicitó al área de riesgos tramitar lo correspondiente al plan de aportes, quien, a noviembre de 2022, se encuentra evaluando la viabilidad de la solicitud.

### **5.2.2 Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero suscrito en febrero de 2021**

Se evidenció que el 3 de febrero de 2021 la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S. se adhirió al acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020,<sup>14</sup> al igual que el aislamiento preventivo obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública, como lo es Villavicencio – Yopal.

Con la suscripción de este acuerdo la ANI asumió la responsabilidad de llevar a cabo compensaciones por menor recaudo respecto al tráfico que transitó por las estaciones de peaje sin ser objeto de cobro entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020 y respecto al tráfico que habría transitado por los proyectos si no se hubiesen implementado medidas de aislamiento preventivo obligatorio, entre marzo y agosto de 2020.

Enseguida se comenta el cumplimiento de lo establecido en dicho acuerdo que ha demandado gestión en el proyecto Villavicencio – Yopal.

#### **5.2.2.1 Compensación frente a las afectaciones por menor ingreso de los concesionarios de iniciativa pública**

En la auditoría se evidenció que previamente a la suscripción del acuerdo del 3 de febrero de 2021, el Concesionario había remitido a la ANI el borrador de acta de compensación especial, mediante la comunicación con radicado ANI N. 20204090513012 del 11 de junio de 2020, con asunto: *Remisión borrador acta de compensación especial por exención del cobro de peajes durante la emergencia sanitaria por COVID – 19*, lo cual fue revisado oportunamente por la Interventoría, emitiendo las observaciones correspondientes, gestión que finalizó mediante la emisión de la comunicación de la Interventoría al Concesionario con consecutivo 4G2IVIYO215-6075-20 del 6 de noviembre de 2020, en donde se remitió el *el Acta Compensación Especial Por La Exención Del Cobro De Peajes Durante La Emergencia Sanitaria Por COVID 19, para el periodo 26 de marzo a 31 de mayo de 2020, debidamente firmada, para que el Concesionario, continúe con el trámite respectivo ante la ANI.*

El cálculo de estas compensaciones debería seguir el procedimiento establecido en el segundo punto del acuerdo en los incisos a) y b), a continuación, se cita lo establecido en el acuerdo y las actuaciones desarrolladas al respecto en la ejecución del contrato de concesión N. 010 de 2015:

- Inciso a): Compensación por el tráfico que no fue objeto de cobro entre el 26 de marzo y el 30 de mayo de 2020

<sup>14</sup> En virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020.

*“(…) SEGUNDO. COMPENSACIONES FRENTE A LAS AFECTACIONES POR MENOR INGRESO DE LOS CONCESIONARIOS DE INICIATIVA PÚBLICA. Para compensar la afectación en los ingresos de los CONCESIONARIOS de Iniciativa Pública, la ANI acepta efectuar los siguientes reconocimientos a su favor:*

*a) Como consecuencia de la exención generada por el Gobierno nacional en virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020, la ANI acepta reconocer el cien por ciento (100%) del valor del recaudo asociado al tráfico que transitó realmente por cada estación de peaje que no fue objeto de cobro, sin el reconocimiento de intereses remuneratorios o moratorios, sin perjuicio de la aplicación de la fórmula del DR8 y de la causación de los intereses derivados del no pago del DR8 en la fecha prevista, con cargo a los siguientes mecanismos de compensación (…)” Subrayado fuera del texto.*

Es decir que se debe tener en cuenta el tráfico que circuló por el proyecto entre el 26 de marzo de 2020 y hasta el 31 de mayo de 2020, lo que concuerda con el periodo de tiempo analizado entre la Interventoría y el Concesionario, en el cual se tuvo en cuenta el tráfico para cada una de las tres estaciones de peaje del proyecto (Puente Amarillo, Veracruz y San Pedro) y las tarifas vigentes para 2020, sin incluir sobretasas, arrojando los siguientes resultados consolidados:

Tabla 9. Compensación a cargo de la ANI por exención en el cobro de tarifas

	PEAJE		
	Puente Amarillo	Veracruz	San Pedro
Tráfico del 26 de marzo al 31 de mayo de 2020	223.701	92.103	63.301
Valor tarifa sin FOSEVI	\$ 1.629.279.500	\$ 1.257.229.700	\$ 1.068.133.100
<b>Total compensación</b>			<b>\$ 3.954.642.300</b>

Fuente: Acta de compensación peajes Puente Amarillo, Veracruz y San Pedro<sup>15</sup>

Es decir que, según la tabla que precede, el recaudo dejado de percibir, en virtud del artículo 13 del Decreto 482 del 26 de marzo de 2020 y el artículo 9 del Decreto 569 de 2020, asciende a \$3.954.642.300.

- Inciso b): Compensación por el tráfico que no fue objeto de cobro entre el 26 de marzo y el 30 de mayo de 2020

*“(…) SEGUNDO. COMPENSACIONES FRENTE A LAS AFECTACIONES POR MENOR INGRESO DE LOS CONCESIONARIOS DE INICIATIVA PÚBLICA. Para compensar la afectación en los ingresos de los CONCESIONARIOS de Iniciativa Pública, la ANI acepta efectuar los siguientes reconocimientos a su favor: (…)*

*(…b) Como consecuencia de las medidas adoptadas por el Gobierno nacional y las autoridades del orden territorial referidas al aislamiento preventivo obligatorio desde el 25 de marzo y hasta el 31 de agosto de 2020, la ANI acepta reconocer el cien por ciento (100%) del valor del recaudo asociado al tráfico que habría transitado por los corredores de los Proyectos si no se hubieran adoptado tales medidas, sin el reconocimiento de intereses remuneratorios o moratorios pero sin perjuicio de la aplicación de la fórmula del DR8 y de la causación de los intereses derivados del no pago del DR8 en la fecha prevista, descontando el efecto del tráfico*

<sup>15</sup> Acta disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

que transitó realmente por cada estación de peaje pero que no fue objeto de cobro cuyo reconocimiento se adelantará bajo las reglas del literal (a) inmediatamente anterior.

*La compensación de la afectación contemplada en el presente Literal (b), se realizará hasta el noventa por ciento (90%) del valor del recaudo asociado al tráfico que habría transitado por los corredores de los Proyectos si no se hubieran adoptado tales medidas, con los recursos disponibles, superavitarios, excedentarios y/o remanentes de los patrimonios autónomos de cada Contrato de Concesión de los que legal y contractualmente la ANI pueda disponer, los cuales deberán ser revisados entre las PARTES por lo menos una vez al año para esta finalidad, a efectos de verificar su disponibilidad, sin que en ningún caso se afecte la cobertura de otros usos de acuerdo a la destinación de cada subcuenta. Una vez pagados, estos recursos serán considerados como parte del VPIP. (...)* Subrayado fuera del texto

Es decir que adicional al tráfico exento de cobro entre el 26 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2020, se debe tener en cuenta el tráfico que habría transitado por el proyecto desde el 25 de marzo de 2020 y hasta el 31 de agosto de 2020, en virtud de: i) el comportamiento del tráfico que se tuvo entre marzo y agosto de 2019 y ii) el crecimiento del tráfico entre enero y febrero de 2020, con respecto al año 2019.

En relación con el inciso b) de este acuerdo, el Concesionario emitió el acta de compensación correspondiente, la cual fue observada por la Interventoría en varias comunicaciones hasta obtener una versión conciliada entre las partes, según radicado al Concesionario con radicado de la Interventoría N. 4G2IVIYO215-6820-21 del 16 de marzo de 2021, en donde se acuerdan los siguientes valores en relación con la compensación al Concesionario por el periodo entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, de acuerdo la metodología estipulada en el inciso b) antes mencionado, se citan a continuación los valores acordados:

*"(...) El valor de la compensación a cargo de la ANI en cada una de las estaciones de peaje a cargo de la Concesionaria Vial del Oriente S.A.S. según Acuerdo de reconocimiento de ingresos suscrito el 9 de febrero de 2021 es:*

<i>Peaje Puente Amarillo</i>	<i>\$ 3.704.971.606.00</i>
<i>Peaje Veracruz</i>	<i>\$ 2.395.662.414.00</i>
<i>Peaje San Pedro</i>	<i><u>\$ 3.853.373.646.00</u></i>
<b>Total</b>	<b><u>\$ 9.954.007.666.00</u></b>

*La Interventoría, la ANI y el Concesionario están de acuerdo con las cifras consignadas en la presente Acta. (...)"*

El detalle del cálculo de la compensación de acuerdo con lo estipulado en el inciso b) fue anexado en la comunicación 4G2IVIYO215-6820-21 del 16 de marzo de 2021<sup>16</sup> y se considera que la compensación económica acordada entre el Concesionario y la Interventoría se ajustan a lo pactado en el Acuerdo suscrito en enero de 2021.

<sup>16</sup> El acta firmada por la Interventoría y el Excel de cálculo de la compensación está disponible en los papeles de la auditoría

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

De acuerdo con las 2 actas suscritas por el Concesionario y la ANI con la validación de la Interventoría se concluye que el Concesionario tiene un valor total a compensar de 13.908.649.966.

### 5.2.2.2 Acreditación del tráfico vehicular sujeto a la medida de exención de cobro de la tarifa de peaje

En el tercer punto del acuerdo suscrito en febrero de 2021 se estableció que:

*“(...) TERCERO. ACREDITACIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR SUJETO A LA MEDIDA DE EXENCIÓN DE COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE. A efectos de compensar el valor referido a los ingresos por recaudo de peaje que se hubieran generado de no estar vigente la medida de exención de la tarifa, el concesionario deberá acreditar ante la ANI, previa verificación de la interventoría, el conteo del tráfico real que tuvo lugar en el período objeto de compensación. (...)”*

Lo cual se cumplió a través del Acta suscrita entre la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S. y la ANI mencionada en la sección precedente, en donde se presentó *“(...) el consolidado del tráfico de vehículos que fueron exonerados del pago de la tasa de peaje previsto en Decreto 482 del 26 marzo de 2020 modificado por el Decreto No 569 del 15 de abril de 2020 del Ministerio de Transporte, durante el periodo del 26 de marzo hasta el 31 de mayo de 2020, periodo objeto de liquidación. Los registros de tráfico mencionados en las hojas de cálculo adjuntas, relacionadas por día de compensación con el detalle por categoría vehicular para cada una de las estaciones de peaje del Proyecto”*.<sup>15</sup>

### 5.2.3 Conclusiones respecto de la verificación del cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios de modo transporte carretero con ocasión de la emergencia sanitaria a causa de la COVID-19

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El 5 de octubre de 2020 la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S se adhirió al acuerdo que calificó al COVID- 19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció tratamiento transversal en materia de i) plazo de algunas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.
2. Con ocasión del Acuerdo de octubre de 2020 se modificó el plan de obras del proyecto, desplazando en noventa y ocho días calendario actividades de construcción que fueron afectadas por la pandemia en el primer semestre de 2020. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han adelantado seguimiento a este plan de obras modificado.
3. Con base en el acuerdo de octubre de 2020 el Concesionario ha solicitado a la Entidad el reconocimiento de costos ociosos causados entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020; no obstante, a pesar de que se venga adelantando gestión al respecto, a noviembre de 2022 no existe un acuerdo entre las partes respecto al valor a reconocer, y aún no se ha determinado la fuente de los recursos.

4. El 3 de febrero de 2021 la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S se adhirió al acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que la disminución del tráfico a causa el aislamiento preventivo obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, hechos que han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública, como lo es el corredor Villavicencio – Yopal.
5. Se evidenció que el Concesionario había suscrito un acta de compensación especial previamente a la firma del acuerdo suscrito en febrero de 2021 en donde se había establecido la compensación al Concesionario por 3.954 millones correspondientes al tráfico real que estuvo exento del cobro de peajes entre el 26 de marzo y el 30 de mayo de 2020. A noviembre de 2022 no se evidencia el reconocimiento de estos recursos.
6. Se evidenció que en marzo de 2021 se suscribió el acta de compensación por el tráfico que habría transitado en el proyecto si no se hubieran adoptado las medidas de aislamiento entre el 26 de marzo y el 31 de agosto de 2020, según lo establecido en el Acuerdo suscrito en febrero de 2021. A noviembre de 2022 no se evidencia el reconocimiento de estos recursos.
7. Con ocasión del Acuerdo suscrito en febrero de 2021 y las actas de compensación firmadas con el concesionario previamente a la firma del acuerdo, la ANI calculó una compensación por menor recaudo al Concesionario de aproximadamente \$13.900 millones. Se considera que la gestión adelantada respecto a esta compensación demuestra la gestión de la Entidad para evitar la ocurrencia del riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte GCS-06: Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.*

## 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, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría Consorcio Interventores 4G-2, en noviembre de 2022:

Tabla 10. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	10	10
02	Gestión Técnica	24	24
03	Gestión Financiera	19	19
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión de Aforo y Recaudo	14	14
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	9	9
08	Gestión Predial	14	14

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; tales como la vinculación de personal adicional al mínimo requerido contractualmente y el fomento de la cultura organizacional, en el sentido que todos los profesionales de la interventoría cuentan con una visión transversal del proyecto, independientemente del área de acción.

Por otro lado, se identificaron oportunidades de mejora durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño, respecto de las funciones realizadas por parte de la Interventoría que formulan a manera de **Recomendación** en la sección 9.3.2, en particular, con relación a los aspectos que se detallan a continuación:

- Estado de mantenimiento peajes existentes

De acuerdo con el registro fotográfico reportado en la sección 5.1.1, en relación con la estación de peaje Puente Amarillo, se evidenció que las condiciones de señalización horizontal y vertical, así como el estado de la carpeta asfáltica no se encuentran en buenas condiciones, por lo que se recomienda fortalecer el seguimiento correspondiente a las obligaciones del Concesionario, teniendo en cuenta que este hecho ha sido objeto de hallazgos para la Entidad en otros proyectos a su cargo y este tipo de situaciones puede afectar el cumplimiento de los principios de la operación del proyecto establecidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión. Al respecto se evidenció que la Interventoría realiza el seguimiento correspondiente, según se reporta, por ejemplo, en el informe mensual de la interventoría del mes de octubre de 2022, en la sección 3.4 *Aforo y recaudo*, en particular la sección 3.4.14 *Observaciones a las Estaciones de Peaje*:

“(…)3.4.14.1 Peaje Puente Amarillo

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

*Durante el transcurso del mes se realizó inspección a la infraestructura, con acompañamiento de personal del Concesionario, en donde se identifica y constata el cumplimiento de las observaciones realizadas por la interventoría en anteriores inspecciones.*

- *El área administrativa del peaje es muy pequeña para el personal y los procesos que se manejan en la estación. La respuesta del Concesionario es que no han aunado esfuerzos para ampliarla dada la etapa en la que se encuentra el proyecto; sin embargo actualmente se está adecuado una zona del peaje para la instalación de un container que sirva de oficina provisional (Ver Imagen 3.5), mientras se ejecutan las labores de ampliación del Peaje de acuerdo al Plan de Obras vigente.*
- *Se instalaron reductores de velocidad presentaban deterioro y/o ausencia en los carriles del Peaje (Ver Imagen 3.6).*
- *Señal vertical informativa que se encontraba en mal estado ubicada en el carril 1 fue reparada (Ver Imagen 3.7).*
- *Carriles 1 y 4 actualmente operan con boletería manual en casetas provisionales por actividades de configuración de equipos por el proveedor INDRA para funcionamiento del IP REV. (Ver Imagen 3.8). (...)*

Sin embargo, de acuerdo con lo evidenciado en la estación de peaje las alertas no han sido efectivas, por lo que se recomienda evaluar la procedencia de iniciar esquemas de apremio según establecido en el capítulo X del contrato de concesión N. 010 de 2015.

- Cumplimiento del plan de obras

De acuerdo con el registro fotográfico del proyecto a partir del recorrido realizado en noviembre de 2022 (sección 5.1), se evidenciaron algunos frentes de obra sin actividades sin justificación y otros que no serán terminados en los plazos contractuales; en particular, se señaló en la sección 5.1.1 para la unidad funcional 1 en el reporte de seguimiento, alertas por parte de la Interventoría respecto a actividades que aún no han dado inicio, por ejemplo, la ampliación del puente existente Upín y la ejecución de las obras en la estación de pesaje de la unidad funcional 1; en virtud de i) estos reportes, ii) del avance de obra revisado en campo, y iii) que el Concesionario a noviembre de 2022 se encuentra en el cumplimiento de un plazo de cura generado por un presunto incumplimiento en la construcción de las unidades funcionales 2 a 6, se recomienda tomar acciones conjuntas con la Entidad con miras a las medidas que se tomarán frente a la ejecución del proyecto por parte del Concesionario, teniendo en cuenta que muy posiblemente se cumpla el plazo de cura y las unidades funcionales 2 a 6 no serán entregadas.

- Operación de las estaciones de pesaje

Según lo reportado por la Interventoría en el informe mensual del mes de octubre de 2022<sup>17</sup> y conforme al recorrido de auditoría realizado en el proyecto, a noviembre de 2022 se evidenció que el Concesionario cuenta con 2 estaciones de pesaje provisionales, denominadas Aguazul y Yopal, a las cuales la Interventoría realiza el seguimiento de las cifras que reporta el Concesionario y a la vigencia de los certificados de calibración de las básculas que opera el Concesionario, sin embargo, se observó que en estas estaciones móviles no se cuenta con equipos de Interventoría independientes que permitan realizar el control de los

<sup>17</sup> Radicado ANI N. 20224091281852 del 15 de noviembre de 2022

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

valores medidos por el concesionario, lo cual está establecido en el literal (g) de la sección 6.2 *Recursos físicos* del Plan de cargas del contrato de interventoría N. 432 de 2015, según se cita a continuación:

*“(…) (g) Equipos para la verificación y gestión de recaudo de peajes y pesajes: La Interventoría deberá realizar filmaciones de recaudo de Peajes de 30 días y conteo mínimo de siete (7) días consecutivos aleatorios al mes durante 24 horas continuas. La interventoría deberá realizar la instalación e implementación de ayudas tecnológicas que mediante la utilización de video, tarjetas de software, u otras permitan determinar el grado de confiabilidad en la medición de tráfico y recaudación de peaje del Concesionario, verificar el cumplimiento del reglamento de operación, la operación de las estaciones de peajes y pesaje y en particular lo previsto para el manejo de carriles exteriores y colas relacionado con los indicadores de operación y la atención al usuario, etc. Los equipos de verificación y gestión de recaudo deben permitir detallar la categoría de los vehículos en cada caseta de recaudo.*

*Así mismo, se deberá implementar el 100% del registro filmico del tránsito que circula por cada uno de los carriles de las estaciones de peaje y pesaje, garantizando que el formato de la información filmada sea no digitalizable (no editable) las 24 horas del día. Lo anterior con un margen de error en el tiempo de filmado de un 5% y sin retardos en la señal. Esta actividad incluye los aforadores necesarios para las actividades manuales, conteos y de campo. En todo caso el interventor deberá disponer de todos los recursos para el cumplimiento de esta obligación. (...)”* Subrayado fuera del texto

De acuerdo con lo reportado por la Interventoría este control no se está realizando, teniendo en cuenta que el contrato de concesión N. 010 de 2015 no ha finalizado la fase de construcción, y aún no cuenta con las estaciones de pesaje fijas establecidas en el numeral 3.2 de su apéndice técnico 1, sin embargo, teniendo en cuenta que el corredor se encuentra con tránsito vehicular desde el inicio del contrato de concesión, y a noviembre de 2022 aproximadamente 90 km del corredor cuentan con acta de terminación parcial, 56 km han sido puestos a disposición de la interventoría, lo que implica que el 55% del corredor se encuentra en operación posterior a la finalización de las intervenciones establecidas contractualmente, se recomienda evaluar la pertinencia de mejorar los controles realizados en esta materia, teniendo en cuenta su importancia en relación con la vida útil y operabilidad de las obras entregadas, y teniendo en cuenta que las estaciones de pesaje fijas de las unidades funcionales 5 y 7 están próximas a finalizar su ejecución, se recomienda realizar la gestión pertinente para la instalación y operación de las cámaras de la Interventoría teniendo en cuenta lo estipulado en la sección 5.3.3 del Plan de cargas del contrato de interventoría N. 432 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*

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

*el desarrollo de las obras y/o operación vial pedir la ubicación de cámaras en sitios de especial interés. (...)*  
Subrayado fuera del texto.

- Interoperabilidad de peajes

Según verificado con la Interventoría en el recorrido de auditoría de noviembre de 2022 y según reportado en la sección 5.1, el Concesionario obtuvo la habilitación como operador del Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV el pasado 28 de octubre de 2022, y de acuerdo con lo reportado por la Interventoría en la auditoría al sistema de peajes realizada por la Interventoría con radicado ANI N. 20224091261542 del 9 de noviembre de 2022, el Concesionario cuenta con la habilitación de 2 carriles en el peaje San Pedro y 4 carriles en el peaje Tacuya (que aún no está en operación); sin embargo, los 2 peajes en operación Puente Amarillo y Veracruz, se les estaba realizando la instalación de los equipos para implementación del sistema IP/REV a noviembre de 2022, por lo que se recomienda realizar el seguimiento correspondiente hasta la culminación de todas las estaciones habilitadas, según lo solicitado por el Ministerio de Transporte y por la ANI.

- Procesos sancionatorios CORPORINOQUIA

Teniendo en cuenta que la Interventoría debe verificar el cumplimiento por parte del Concesionario de las normas ambientales, se recomienda realizar seguimiento periódico a las decisiones que tome la autoridad ambiental frente a procedimientos sancionatorios que dicha autoridad inicie contra el Concesionario. La recomendación se hace en virtud de los 9 procesos sancionatorios que tiene abiertos el Concesionario, así:

Tabla 11. Procedimientos sancionatorios ambientales CORPORINOQUIA

N.	GENERACIÓN	PROCESO
1	Apertura de investigación por presunta afectación de un nacedero en el K10+600 UF5 Monterrey	Mediante el Auto 200.6.20,1644 DEL 29/12/2020 Notificado el 01-ago-2022 Corporinoquia inicia proceso de investigación por intervención en un presunto nacedero que se dejó desprovisto de todo tipo de vegetación.
2	Medida preventiva Caño Cajón K81+707 - UF3	CORPORINOQUIA mediante el Auto No 200.6-22-0311 del 14 de julio de 2022, abrió investigación por presunta afectación antrópica que se desarrolla en la microcuenca en Caño Cajón afectando directamente el comportamiento meándrico y llevando a la muerte especies acuáticas en el municipio de Paratebueno.
3	Disposición RCD en presunto sitio no autorizado y afectación ronda hídrica – UF5	Corporinoquia emitió el Auto 200.6-21-1280 del 13 de agosto de 2021 – inicia proceso con medidas preventivas impuestas a la Concesionaria Vial del Oriente – COVIORIENTE SAS, consiste en la suspensión inmediata de la disposición de RCD en áreas no autorizadas de acuerdo con la resolución 0472 de 2017 (predio los lagos y el recuerdo) y en áreas dentro de ronda hídrica del Caño Grande.
4	Apertura de investigación por presentar afectaciones a la finca la Esperanza UF5	Mediante Auto No 200.6-21-2010 del 29 de octubre de 2021 Corporinoquia ordena la apertura de una investigación administrativa de carácter ambiental por presunta afectación ambiental debido al arrastre de material hacia el predio la Esperanza, cubriendo parte de un bosque de galería.
5	Presunta afectación de nacederos y mal manejo hidráulico y de sedimentos -Sector Guala UF2	Corporinoquia emitió Auto N°200.6-22-0841 de 05 de mayo de 2022 por medio del cual se dispone la apertura de una investigación administrativa de carácter ambiental, por presunta afectación a predios, así como a las características físico-químicas del suelo, en especial la permeabilidad. Lo anterior debido al arrastre de materiales proveniente de las obras del sector de La Guala.

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b>	 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>
---	--	---

N.	GENERACIÓN	PROCESO
6	Presunta afectación por la construcción de obras no autorizadas en el permiso de ocupación de cauce – Río Humea UF2	Mediante Auto .200.6.21.2011 del 29/10/2021 Notificado el 24 de junio del 2022 se abre investigación por la construcción de un Jarillón temporal, paralelo al cauce para la intervención del río Humea el cual no hace parte de lo dispuesto en el permiso de ocupación de cauce otorgado ni en lo descrito dentro de las obras a ejecutar.
7	Presunto incumplimiento por la construcción de obras no autorizadas en el permiso de ocupación de cauce – disposición inadecuada de material RCD – UF7	Corporinoquia emitió Auto N°200.6-22-1494 del 22 de junio de 2022 “Por medio del cual se dispone la apertura de una investigación administrativa de carácter ambiental por presunto incumplimiento por construcción de obras de drenaje diferentes a las autorizadas en el permiso de ocupación de cauce (caño El Infierno), y el almacenamiento temporal de RCD en un predio que no se encuentra inscrito como “Punto limpio”.
8	Ocupación Cauce CAÑO NN K48+937 – UF4	Mediante Auto 200.6.22.1987 del 14/07/2022 notificado el 01 de agosto del 2022 Corporinoquia inicio proceso por presunta afectación sobre caño NN y construcción de obra hidráulica sin el respectivo permiso.
9	ACOPIO RCD - ZODME VILLA ROSA – UF5	Mediante auto 200.6.22.1988 del 14/07/2022, notificado el 05 de agosto del 2022 Corporinoquia inicia proceso por Almacenamiento temporal de RCD en predio que no se encuentra inscrito como punto limpio.

Fuente: Información enviada por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría<sup>18</sup>

## 7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo relacionado con la función de la Supervisión 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, la Supervisión del proyecto cumple con sus funciones.

En virtud de la revisión realizada se identificaron situaciones que dan lugar a la **No Conformidad** que se presenta en la sección 9.2.1, en lo referente a lo siguiente:

- Aprobación de las pólizas del contrato interventoría

Las pólizas del contrato de interventoría cuentan con última aprobación por parte de la Entidad con radicado ANI N. 20195000005241 del 10 de enero de 2019, en donde se aprobaron las pólizas correspondientes con las vigencias reportadas a continuación:

<sup>18</sup> Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

Tabla 12. Pólizas aprobadas interventoría a noviembre de 2022

POLIZA	DESDE	HASTA
SEGURO DE CUMPLIMIENTO ENTIDAD ESTATAL	8-sep-15	15-nov-2018
SEGURO DE CUMPLIMIENTO ENTIDAD ESTATAL	13-nov-2018	13-nov-2022
SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO	8-sep-2015	8-sep-2019

**Fuente:** Formato de aprobación de pólizas radicado ANI N. 20195000005241 del 10 de enero de 2019

Teniendo en cuenta las vigencias reportadas y lo estipulado en el otrosí N. 1 al contrato de interventoría N. 432 de 2015, la Interventoría remitió para aprobación las siguientes pólizas mediante radicado ANI N. 20224091102572 del 29 de septiembre de 2022:

Tabla 13. Pólizas de interventoría pendientes de aprobación a noviembre de 2022

POLIZA	DESDE	HASTA
SEGURO DE CUMPLIMIENTO ENTIDAD ESTATAL	13-nov-2018	13-jun-2026
SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO	8-sep-2015	13-jun-2023

**Fuente:** radicado ANI N. 20224091102572 del 29 de septiembre de 2022

Según lo reportado por la Supervisión en la entrevista de auditoría, en donde se afirmó que se cuenta con una sola aprobación por fase, en línea con lo indicado en la cláusula 5.1 del contrato de interventoría N. 432 de 2015: *las garantías del presente contrato de interventoría se otorgarán para cada Etapa o Fase de este Contrato, de conformidad con lo previsto en el artículo 112 del Decreto 1510 de 2013.*

Conforme a lo reportado en la Tabla 12, las pólizas caducaban el pasado 13 de noviembre de 2022 y el 8 de septiembre de 2019 la Interventoría entregó oportunamente la información, sin embargo, la ANI no ha emitido la comunicación correspondiente de aprobación de acuerdo con lo estipulado en el contrato de interventoría. Al respecto se cita la obligación contractual de la ANI establecida en el literal k de la cláusula 5.4 *Normas Comunes a las Garantías* del contrato de interventoría N. 432 de 2015:

*“(…) (k) La ANI dispondrán de diez (10) Días Hábiles para objetar o aprobar las garantías presentadas por el Interventor durante la vigencia del presente Contrato, contados a partir del Día Hábil siguiente a la fecha de entrega de la misma por parte del Interventor. Vencido el plazo sin que la ANI efectúen comentarios, se entenderá aprobada la garantía sin perjuicio de lo señalado en los literales (b) e (i) de la presente cláusula. Si la ANI tuviere comentarios a la(s) garantía(s) así lo señalará por escrito al Interventor quien deberá ajustar la(s) garantía(s) dentro del plazo que razonablemente señale la ANI en la comunicación. Una vez ajustada la(s) garantía(s) en los términos señalados por escrito a satisfacción de la ANI éste aprobará la(s) garantía(s). Si el Interventor no ajusta la(s) garantía(s) a satisfacción de la ANI, se aplicará lo señalado en el literal (h) anterior, de ser aplicable, y/o se interpondrán las multas señaladas en el presente contrato. (…)”* Subrayado fuera del texto

Al respecto, se señala que la póliza de seguro de cumplimiento fue remitida a la ANI con radicado ANI N. 20224091102572 del 29 de septiembre de 2022, y a noviembre de 2022 no se cuenta con la emisión de la aprobación de las pólizas a la Entidad, y la póliza de responsabilidad civil extracontractual tiene como última fecha de aprobación el 24 de diciembre de 2018 según la comunicación 20195000005241 del 10 de enero

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

de 2019, y según lo reportado por la Supervisión en la entrevista de auditoría. Se evidencia que se ha excedido el plazo de *diez (10) Días Hábiles para objetar o aprobar las garantías presentadas por el Interventor* por parte de la Entidad.

En relación con esta obligación contractual del contrato de Interventoría N. 432 de 2015, durante la socialización del informe de auditoría la Supervisión manifestó por correo electrónico del día 9 de diciembre de 2022 lo siguiente:

*“(…) En cuanto a las garantías de la interventoría, se tiene el memorando ANI No. 20225000132333 de fecha 01/11/2022, dirigido al área jurídica en el que se solicita el concepto correspondiente para la emisión del Acta de Aprobación de Pólizas de Interventoría.*

*El anterior memorando, fue contestado a través del radicado ANI No. 20227040151223 de fecha 06/12/2022, y el área financiera emitió correo de aprobación este mismo día y por esto, se cargó en horas posteriores, el Acta de Aprobación solicitando vo.bo de las áreas competentes. (...)”*

Teniendo en cuenta que, conforme a lo reportado anteriormente las pólizas fueron radicadas en septiembre de 2022 y según lo reportado por la Supervisión en su respuesta del 9 de diciembre de 2022, la revisión y aprobación de las pólizas se encuentra aún en proceso de obtención de visto bueno por las áreas encargadas, se evidencia que la ANI no ha emitido una respuesta pasados 2 meses desde la radicación por parte de la interventoría, excediendo el plazo contractual establecido, por lo que se formula una No Conformidad a la Supervisión en la sección 9.2.1.

Por otro lado, se señala que en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual vigente de la Entidad se ha identificado que como riesgo institucional: *Posibilidad de pérdida reputacional, por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias, según el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte vigente a noviembre de 2022.*<sup>19</sup>

Al respecto, se evidencia que, de acuerdo con el mapa de riesgos mencionado, la gestión asociada a la revisión de la vigencia de las pólizas y la posterior aprobación hace parte de los controles establecidos por la Entidad para prevenir la materialización del riesgo, así:

Tabla 14. Riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte que consideran controles relacionados con la revisión de las pólizas de los contratos de concesión e interventoría.

RIESGO	RESPONSABLE	ACCIÓN	COMPLEMENTO
Posibilidad de pérdida reputacional, por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control,	Los integrantes del equipo del proyecto (financiero y jurídico),	verifican inicialmente los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías, de acuerdo con las	con base en lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE POLIZAS Y DEMAS GARANTIAS (GCSP-P-012) con el propósito de aprobar las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia

<sup>19</sup> Mapa de riesgos, disponible para consulta y descarga en [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa\\_de\\_riesgos\\_gestion\\_contractual\\_2022.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_de_riesgos_gestion_contractual_2022.pdf)

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b>	 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>
---	--	---

RIESGO	RESPONSABLE	ACCIÓN	COMPLEMENTO
debido a una inadecuada revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias		condiciones exigidas contractualmente,	en desarrollo de la actividad contractual. Como evidencia se dispone de los memorandos respectivos y el registro de aprobación de pólizas (GCSP-F-003)
	Los integrantes del equipo del proyecto (financiero y jurídico),	realizan seguimiento a los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías, con el fin de verificar, con tres (3) meses de antelación las pólizas a vencer y de esa manera generar alertas,	con base en lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE POLIZAS Y DEMAS GARANTIAS (GCSP-P-012) con el propósito de administrar las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual. Como evidencia se dispone de los memorandos, oficios y/o correos respectivos.

Fuente: Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual de la Entidad<sup>19</sup>

Por otra parte, según la revisión realizada se identificaron situaciones que dan lugar a las **Recomendaciones** que se presentan en la sección 9.3.1, en lo referente a lo siguiente:

- Pagos a Interventoría

En referencia con el estado de los pagos del contrato de interventoría N. 432 de 2015, de acuerdo con la revisión documental realizada durante la auditoría, se evidenció que el último pago de este contrato, a noviembre de 2022, correspondía al mes de mayo de 2022, de acuerdo con el oficio 20225000254681 del 23 de agosto de 2022, en donde la ANI remite a la fiduciaria la cuenta N. 81 y reporta lo siguiente:

*“(…) Para efectos de pago, se remite la factura del asunto, presentada por el Representante Legal de la Interventoría CONSORCIO INTERVENTORES 4G – 2, correspondiente al pago mensual No. 81 por concepto de servicios de interventoría durante el periodo del 01 al 31 de mayo de 2022, en cumplimiento al Contrato de Interventoría N° VGC-432 del 2015 Villavicencio - Yopal. (…)”*

El contrato de interventoría N. 432 de 2015 establece en la cláusula 1.4 *Valor del contrato y forma de pago*, numeral (d) lo siguiente:

*“(…) (e) La Agencia tendrá un plazo máximo de hasta dos (02) meses a partir de que se cumplan las condiciones para llevar a cabo los trámites pertinentes y dar las instrucciones necesarias para el pago del Interventor ante la Fiduciaria que maneja el Fideicomiso del Contrato de Concesión. (…)”*

Al respecto, el cumplimiento de las condiciones para llevar a cabo los trámites pertinentes para el pago del mes de junio de 2022, se dio el 25 de agosto de 2022 con la aprobación del informe mensual del mes de junio de 2022 mediante el diligenciamiento del formato *GCSP-F-202 Revisión y aprobación informe de interventoría* y sus anexos, y a noviembre de 2022 no se había pagado a la Interventoría lo correspondiente al mes de junio de 2022, lo que evidencia que habían transcurrido 3 meses, lo cual es superior al periodo de 2 meses establecido en el contrato de interventoría N. 432 de 2015; por lo tanto, se había excedido el plazo estipulado contractualmente para realizar el pago correspondiente. Se recomienda a la Supervisión tramitar oportunamente los pagos a la interventoría según establecido contractualmente.

En relación con los pagos correspondientes a los meses de julio y agosto de 2022, se evidenció que la interventoría ha radicado oportunamente las actas de pago N. 83 y N. 84, respectivamente, con radicados

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

ANI N. 20224091305992 y 20224091306022 del 21 de noviembre de 2022. Al respecto, durante la socialización del informe de auditoría la Supervisión remitió los radicados de pago de los meses de junio de 2022, julio de 2022 y agosto de 2022.<sup>20</sup>

- Aprobación de las pólizas del contrato de concesión

Las pólizas del contrato de concesión se encuentran aprobadas por la Entidad mediante la comunicación con radicado ANI N. 20225000299961 del 23 de septiembre de 2022 en donde se emite un concepto favorable respecto al contenido de las pólizas remitidas por el Concesionario con ocasión de renovación de las vigencias y el ajuste al IPC del año 2022, al respecto se señala que las pólizas de seguro de obras civiles y de responsabilidad civil extracontractual se vencen el próximo 28 de enero de 2023, por lo que se recomienda realizar el seguimiento correspondiente con el fin de obtener las actualizaciones correspondientes a luz de la ejecución del contrato de concesión N. 010 de 2015 y sus eventuales modificaciones contractuales.

- Aprobación de informes de interventoría

En relación con los informes de interventoría, no se evidenció la remisión a la Interventoría del formato *GCSP-F-202 Revisión y aprobación informe de interventoría*, a pesar de que este se esté diligenciado al interior de la Entidad. Debido a que dicho formato es un insumo base para proceder a emitir la correspondiente factura y constituye el soporte por parte de la Entidad para proceder a los pagos de la Interventoría, se recomienda que estos sean socializados con la Interventoría, para así contar con todas las evidencias que acrediten el cumplimiento del romanito iii de la cláusula 4.2 del contrato de interventoría N. 432 del 2015, citado a continuación:

*“(...) Estos informes mensuales deberán presentarse, al supervisor del presente Contrato y será requisito indispensable que el Supervisor revise y de su visto bueno al informe para el pago mensual al Interventor. El informe mensual deberá estar acompañado de la respectiva factura de cobro y los soportes de la misma, para efectos del pago correspondiente. (...)”* Subrayado fuera del texto

- Reporte de información en Aniscopio

Según la información reportada en la sección 5.1 se evidenció que el porcentaje acumulado de avance programado del proyecto no corresponde al total programado según la distribución por unidad funcional, por lo que se recomienda ajustar el reportado e implementar los controles pertinentes en relación con el seguimiento a la información reportada en la plataforma Aniscopio teniendo en cuenta que es el mecanismo principal de comunicación con las partes interesadas del proyecto y según se reportará en la sección 8 en algunas ocasiones ha sido objeto de revisiones por parte de la Contraloría General de la República.

- Programación de obras

En función del recorrido realizado al proyecto y los reportes de avance de obra de la Interventoría, se observaron tramos en los cuales las intervenciones deberían haber sido priorizadas desde el inicio de la

<sup>20</sup> Pago correspondiente al mes de junio de 2022: 20225000406551 del 13 de diciembre de 2022, julio de 2022: 20225000406541 del 13 de diciembre de 2022, agosto de 2022: 20225000406531 del 13 de diciembre de 2022

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

construcción del proyecto, tal como las intersecciones que se encuentran inconclusas a noviembre de 2022 y las intervenciones en los puentes de gran magnitud, tales como Puente Humea y el Puente del sector Unete, por lo que se recomienda tener en cuenta las intervenciones críticas en los proyectos Supervisados por la Entidad y en eventuales reprogramaciones que puedan darse en el desarrollo futuro del proyecto.

- Seguimiento a la gestión social

En el recorrido desarrollado del proyecto se evidenció que en los centros poblados de los principales municipios que están involucrados en el desarrollo del proyecto como Cumaral, Paratebuena, Villanueva, Tauramena, Aguazul y algunos sectores veredales, el corredor vial se encuentra sin ningún tipo de intervención debido a que no se ha llegado a un acuerdo con las alcaldías de los municipios, lo cual refleja la no efectividad de los cronogramas e implementación de la gestión social, por lo que se recomienda revisar lo pertinente a cada una de las comunidades y priorizar los acuerdos en relación con las intervenciones en el corredor, identificando oportunidades de mejora que permitan eliminar las numerosas restricciones sociales que existen a noviembre de 2022 en el proyecto, además, según se reportará en la sección 8 en algunas ocasiones la gestión social ha sido objeto de revisiones por parte de la Contraloría General de la República y de la Procuraduría General de la Nación.

Se resalta que la Entidad realiza el seguimiento correspondiente a la gestión social del Concesionario, el cual viene cumpliendo las obligaciones establecidas en el Plan de Gestión Social Contractual (PGSC) en todos sus programas. En particular, por ejemplo, en relación con las solicitudes hechas por la comunidad en los pasos urbanos de Monterrey y Paratebuena en relación con la instalación de reductores de velocidad, el apoyo social reportó que *dado que las características y el diseño de la vía no contemplan reductores sino puentes peatonales para garantizar la seguridad vial, se propuso llevar a cabo reunión con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ANSV para presentarles las condiciones del contrato, de los diseños y las solicitudes de las comunidades;*<sup>21</sup> acciones que evidencian que la gestión social de la ANI ha sido oportuna; sin embargo, podrían identificarse acciones de mejora en función de los temas pendientes que se tienen actualmente con las comunidades.

Al respecto se evidenció que a noviembre de 2022 se está tramitando el otrosí N. 9 en donde se incluyen, entre otros aspectos, la atención de las solicitudes por parte de las comunidades de los pasos por los centros poblados mencionados en donde se prevé definir lo pertinente al reconocimiento de las obras solicitadas por la comunidad que no estaban establecidas en el alcance contractual y que podrían estar sujetas a reconocimientos por parte de la ANI, lo cual podría implicar mayores costos para la Entidad, por lo que se debe tener en cuenta que, según la matriz del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a noviembre de 2022,<sup>22</sup> un riesgo institucional es: *GCSP-04 Posibilidad de pérdida económica, por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna*

<sup>21</sup> Según reportado por el apoyo social del Equipo de Coordinación y Seguimiento en la entrevista de auditoría, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

<sup>22</sup> Mapa de riesgos, disponible para consulta y descarga en [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa\\_de\\_riesgos\\_gestion\\_contractual\\_2022.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_de_riesgos_gestion_contractual_2022.pdf)

e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, de redes, técnicas y jurídicas, como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”.

- Frentes de obra sin actividad y/o obras inconclusas

Conforme a lo reportado en la sección 5.1 en relación con los avances de obras en las unidades funcionales 1 a 7 se identificaron frentes de obra reportados por la Interventoría sin actividad, y en algunos casos puntos de intersección de gran magnitud en el proyecto con obras inconclusas a causa de restricciones de tipo predial, social o ambiental; al respecto se recomienda gestionar la priorización de las restricciones existentes a noviembre de 2022 a través de la Interventoría, teniendo en cuenta que la presencia de obras inconclusas en los corredores administrados por la Entidad pueden tener consecuencias de tipo reputacional indeseables, además de los retrasos en entrega de infraestructura a la comunidad y a los sectores productivos de la región.

- Solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER)

Según lo mencionado en la sección 5.1.5 (*Unidad Funcional 5: Monterrey – Tauramena* se evidenció que a noviembre de 2022 la ANI no ha dado respuesta a la solicitud de reconocimiento de EER por fuerza mayor de redes, relacionada con la protección del oleducto de 24” que interseca el trazado del corredor en el K10+310 a K10+460, solicitud presentada por el Concesionario mediante la comunicación con radicado ANI N. 20204091244072 del 10 de diciembre de 2020.

Por otra parte, a noviembre de 2022, se encuentra también pendiente la respuesta al Concesionario de la solicitud de EER por fuerza mayor predial para las 7 unidades funcionales del proyecto, según se reporta a continuación:

Tabla 15. Solicitud EER Predial

UNIDAD FUNCIONAL	SOLICITUD CONCESIONARIO	CONCEPTO INTERVENTORÍA	SOLICITUD CONCEPTO AREAS ANI	RESPUESTAS ÁREAS
1	20224090611012 del 2 de junio de 2022	20224091072952 del 22 de septiembre de 2022	20225000121033 del 7 de octubre de 2022	Ambiental 20226050125873 del 19 de octubre de 2022
2	20224090595662 del 27 de mayo de 2022	20224091071972 del 22 de septiembre de 2022		Predial 20226040145873 del 28 de noviembre de 2022
3	20224090595692 del 27 de mayo de 2022	20224091079762 del 24 de septiembre de 2022		Pendientes: jurídica, financiera, social y riesgos
4	20224090600942 del 31 de mayo de 2022	20224091090692 del 27 de septiembre de 2022		
5	20224090600962 del 31 de mayo de 2022	20224091092352 del 28 de septiembre de 2022		
6	20224090693712 del 23 de junio de 2022	20224091093082 del 28 de septiembre de 2022		
7	20224090982622 del 2 de septiembre de 2022	20224091198182 del 24 de octubre de 2022		

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
--	---	---

**Fuente:** Concepto predial con radicado ANI N. 20226040145873 del 28 de noviembre de 2022

En donde se evidencia que si bien, se ha hecho la gestión pertinente al interior de la Entidad y con la interventoría, aún se encuentran pendientes los conceptos de algunas áreas y por ende la respuesta al Concesionario de las solicitudes remitidas a la Entidad entre junio y septiembre de 2022.

Por otro lado, el Concesionario presentó la solicitud con radicado ANI N. 20224091013532 del 9 de septiembre de 2022 con una solicitud de EER en los siguientes términos:

*“(...) la sociedad Concesionaria Vial del Oriente S.A.S. se permite solicitar a la Agencia Nacional de Infraestructura (la “ANI” o la “Agencia”) el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad, configurado con ocasión de la imposibilidad de ejecutar las obligaciones previstas en el Apéndice Técnico No. 02 numeral 3.3.9 y ss (sic) y relacionadas con las actividades establecidas en el Protocolo de Coordinación con la Policía Nacional – Dirección de Tránsito y Transporte para el Proyecto.*

*El Evento Eximente de Responsabilidad que impide al Concesionario ejecutar las actividades previstas en el Apéndice Técnico No. 02 del Contrato de Concesión, obedece a la decisión unilateral de la Policía Nacional (en adelante “POLCA” - “DITRA” y/o “Institución”) expresado en comunicado GS – 2022 – 016585 / DITRA - ARTRU – 29.25 del 29 de agosto de 2022, de no suscribir la prórroga al Convenio de Cooperación y en su lugar realizar la liquidación al mismo, pese a las gestiones y acercamientos adelantados por Covioriente con la Institución para ampliar el citado Convenio de Cooperación y el cual finalizó el 30 de agosto de 2022.(...)”*

El cual, a noviembre de 2022 cuenta con el concepto de la Interventoría con radicado ANI N. 20224091130072 del 10 de octubre de 2022, sin embargo, se encuentra pendiente la emisión de los conceptos por parte de las diferentes áreas de la ANI, por lo que aún no se ha dado respuesta al Concesionario.

De acuerdo con lo descrito anteriormente se evidencia que a noviembre de 2022 se encuentran pendientes 9 respuestas de reconocimiento de EER al Concesionario, las solicitudes fueron presentadas en diciembre de 2020 y las últimas en septiembre de 2022, lo que evidencia que no fueron respondidas dentro de los 15 días hábiles establecidos contractualmente para atender estos requerimientos, situación que ya se había evidenciado en la auditoría desarrollada por la Oficina de Control Interno en la vigencia 2019, por lo que se está reincidiendo en este incumplimiento contractual por parte de la ANI; teniendo en cuenta que la No Conformidad se encuentra abierta en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad, se incluirá como seguimiento lo revisado en el presente informe de auditoría. La ANI debe implementar soluciones efectivas ante este incumplimiento contractual y realizar las gestiones pertinentes con el fin de emitir de manera oportuna las respuestas al Concesionario.

Se debe tener en cuenta que una de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento es: *“De acuerdo con su competencia, tramitar y dar respuesta completa, correcta y oportuna a los requerimientos, peticiones o solicitudes que sean radicadas en la Agencia en relación con el proyecto, solicitando la información o complementos necesarios por parte de la Interventoría del contrato de concesión, cuando a ello haya lugar”,* según lo establecido en el inciso (i) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

Por otro lado, se debe tener en cuenta que en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual vigente de la Entidad se ha identificado que la atención de peticiones a destiempo puede dar lugar a la posibilidad

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

de pérdida reputacional de la Entidad, según el mapa de riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a noviembre de 2022.<sup>23</sup>

## 8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Una vez consultadas las solicitudes hechas por los Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte en la ventana de tiempo de la auditoría, se resalta lo siguiente:

1. **Solicitudes de la Contraloría General de la República:** Se evidenció que el Ente de Control realizó requerimientos relacionados con el contrato de concesión No. 010 de 2015 en el marco de i) una auditoría financiera a la ANI para la vigencia 2021, ii) solicitudes de recorridos por parte de la CGR con el propósito de identificar posibles observaciones, recomendaciones, correcciones o mejoras a los proyectos de infraestructura vial en compañía de la comunidad interesada en el ejercicio de control fiscal, iii) solicitudes de información relacionadas con verificaciones desarrolladas por el Ente de Control, iv) solicitudes de realización de mesas de trabajo con el fin de hacer seguimiento a las solicitudes que han realizado las comunidades presentes en el trazado del proyecto y v) solicitudes de información en el marco del seguimiento al Programa de concesiones viales APP 4G, en particular: *los porcentajes generales mensuales ejecutados para cada una de las vías que hacen parte del Programa APP 4G y que están registrados mensualmente en el ANISCOPIO, entre enero y diciembre de 2018, y entre enero y julio de 2022.* La ANI atendió los requerimientos oportunamente.
2. **Superintendencia de Transporte:** De acuerdo con lo reportado por la Interventoría en la comunicación con radicado ANI N. 20224090247972 del 2 de marzo de 2022, la Superintendencia de Transporte realizó una visita al proyecto los días 26, 27 y 28 de junio de 2021, a partir de lo cual remitió observaciones relacionadas principalmente con deficiencias en el estado de la señalización vial y baches presentes en el corredor, entre otras observaciones sobre incumplimientos en los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización vial lo cual fue consolidado por la ANI mediante comunicación 20215000209531 del 12 de julio de 2021.

Al respecto el Concesionario emitió la respuesta correspondiente aclarando que *los sitios que se encuentran sin la demarcación horizontal se mantiene la señalización de la obra como, delineadores tubulares, la señalización vertical fija, capta faros, tachas faltantes o en mal estado etc., manifestando que están dentro de las zonas de construcción y se conservan con la correspondiente señalización de la obra.* Posteriormente la Interventoría realizó el recorrido de verificación los días 11 y 12 de agosto de 2021, identificando algunos puntos que aún se encontraban con observaciones pendientes, lo cual fue informado al Concesionario.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Mapa de riesgos, disponible para consulta y descarga en [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa\\_de\\_riesgos\\_gestion\\_contractual\\_2022.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_de_riesgos_gestion_contractual_2022.pdf)

<sup>24</sup> Oficio con radicado ANI N. 20214090970192 del 25 de agosto de 2021 y reiterado mediante radicado ANI N. 20215000277961 del 8 de septiembre de 2022

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

Sin embargo, de acuerdo con lo reportado por la Interventoría, en la comunicación con radicado ANI N. 20224090247972 del 2 de marzo de 2022, el Concesionario no ha subsanado la totalidad de las observaciones según se concluye: *“Por lo anterior esta interventoría informa que a la fecha del presente comunicado Covioriente continúan presentando estas observaciones, conllevando un alto riesgo a la integridad y a la seguridad vial de todos los actores viales que hacen uso de este corredor vial y que de persistir el incumplimiento se solicitara a la ANI el inicio del proceso sancionatorio.”*

Al respecto, se evidenció que el Concesionario ha venido realizando las gestiones pertinentes y subsanación de las observaciones presentadas por la Interventoría, por lo que a la fecha no se tienen alertas sobre incumplimientos contractuales en esta materia.

Por otra parte, otros requerimientos por parte de la SuperTransporte estuvieron asociados con i) la programación de la inspección específica en el marco del Programa de Especial de Accesibilidad (Infraestructura de Transporte Accesible e Incluyente)<sup>25</sup> y ii) un requerimiento de inspección documental operativa al proyecto Concesión Villavicencio Yopal, en donde se remitió el acta de cierre de este procedimiento dejando como compromisos por parte del Concesionario y la Interventoría en relación con la remisión de la información adicional relacionada con requerimientos de la Supertransporte.

3. **Procuraduría General de la Nación:** Se evidenció que el Ente de Control realizó requerimientos relacionados con el contrato de concesión No. 010 de 2015 en el marco de las solicitudes que han realizado las comunidades en relación con las intervenciones de espacio público, niveles de rasante y ubicación de puentes peatonales en los centros poblados del proyecto.

Por otra parte, no se encontraron solicitudes a resaltar por parte de la Defensoría del Pueblo que estuviesen relacionadas con el contrato de concesión carretera N. 010 de 2015.

---

<sup>25</sup> Oficio con radicado de la Supertransporte N. 20227300647511 del 16 de septiembre de 2022 disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

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

El 15 de diciembre de 2022 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 2 de diciembre de 2022, vía correo electrónico, se socializó Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal.

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.

Las conclusiones, al igual que las No Conformidades, recomendaciones y advertencias identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

### 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 fase de construcción.”* se concluye:
  - a. El avance físico global del plan de obras, con corte a 31 de octubre de 2022, es de 77,67% ejecutado contra 96% programado, es decir que se tiene un déficit del 18,33% según el plan de obras vigente, aprobado el 11 de mayo de 2021.
  - b. Se evidenció que los porcentajes de avance programado total asociados al plan de obras reportados por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría no corresponden a lo registrado en Aniscopio; razón por la cual, se deben realizar los ajustes procedentes, más aún teniendo en cuenta que esa plataforma es de acceso público.
  - c. El plazo contractual del Concesionario para la finalización de las unidades funcionales 2, 3, 4, 5, y 6, terminó en abril de 2022, posteriormente se otorgó un periodo de cura y las nuevas fechas de terminación de estas unidades funcionales son en diciembre de 2022. Con base en lo evidenciado en la auditoría la terminación de las intervenciones de dichas unidades funcionales no ocurrirá en diciembre de 2022, lo que dará lugar a que se apliquen los mecanismos establecidos contractualmente con ocasión del incumplimiento que dicha situación represente.
  - d. Con relación a la construcción del proyecto, se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han emitido observaciones al Concesionario asociadas a los rendimientos en obra, estabilización de taludes, manejo de aguas, señalización temporal en obra, mantenimiento de la carretera, rehabilitación de los puentes existentes y predios requeridos para la construcción, entre otros aspectos de carácter técnico.
  - e. En diciembre de 2020 el Concesionario solicitó a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad debido a que no ha sido posible llevar a cabo el traslado y/o protección de un oleducto de 24” de propiedad de la empresa ODL en la unidad funcional

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	--

5; sin embargo, a noviembre de 2022 no se tiene un pronunciamiento de aceptación, o no, de dicha solicitud. En 2019 La Oficina de Control Interno evidenció incumplimientos de la ANI en materia del pronunciamiento frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad con relación al proyecto Villavicencio – Yopal, incumplimientos que se reiteran con la presente auditoría. Esta situación que dio lugar a una No Conformidad vigente en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad.

- f. En todas las unidades funcionales se presentan tramos cortos en los cuales se tienen limitaciones de tipo ambiental, predial o social que no han permitido finalizar el proyecto en los plazos contractuales establecidos y en algunos casos se tiene como consecuencia obras inconclusas en el corredor administrado por la Entidad. Al respecto se evidenció que la Entidad realiza la gestión correspondiente realizando mesas de trabajo con las comunidades y el seguimiento correspondiente a la gestión predial y ambiental.
- g. Las unidades funcionales 2, 3, 4, 5 y 6 cuentan con actas de terminación parcial de febrero de 2022, correspondientes a 90 km del corredor, 56 km están en verificación a noviembre de 2022 y los 63 km restantes tienen fecha de entrega el 11 de diciembre de 2022, al respecto la Interventoría ha alertado que habrá algunos frentes de obra que muy posiblemente no puedan ser entregados para operación, por causa principal de restricciones técnicas.
- h. En el recorrido de auditoría se evidenció que la estación de peaje Puente Amarillo no cuenta con el mantenimiento adecuado en relación con el estado de los pavimentos, la señalización horizontal y vertical, reductores de velocidad, entre otros, este hecho ha dado lugar a la formulación de hallazgos por parte de la Contraloría y puede ir en contra de los principios de la operación del proyecto establecidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión, por lo que se recomienda exhortar al Concesionario a realizar el mantenimiento periódicamente.
- i. En el recorrido del proyecto se evidenció que muchos de los pasos por centros poblados que están incluidos en el trazado no cuentan con intervenciones a causa de no haber llegado a un acuerdo con las comunidades, lo que podría evidenciar falencias en relación con la gestión social, lo que da lugar a una recomendación en este informe.
- j. En la revisión de las obligaciones de la Supervisión se evidenció que algunos pagos a la interventoría han excedido los plazos contractualmente establecidos, lo que da lugar a una recomendación en este informe.
- k. En la revisión de las obligaciones de la Supervisión se evidenció que no se ha emitido la aprobación de las pólizas del contrato de interventoría el plazo establecido contractualmente en el contrato de interventoría por lo que se formula una No Conformidad en la sección 9.2.1. del informe de auditoría.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
--	---	---

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio Interventores 4G-2, 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 en el proyecto Villavicencio - Yopal.”* se concluye:
  - a. Se evidenció que la interventoría cumple con sus obligaciones contractuales y adelantan actividades que aportan valor agregado a su gestión tales la contratación de personal adicional al requerido contractualmente.
  - b. Se identificaron algunas situaciones en la gestión asociada a la interventoría que dan lugar a evaluar algunas recomendaciones en relación con i) el estado de mantenimiento de algunos peajes del proyecto, ii) el cumplimiento del plan de obras, iii) el seguimiento a la operación de las estaciones de pesaje, iv) la interoperabilidad de peajes y v) los procesos ambientales sancionatorios vigentes con CORPORINOQUÍA
  
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte”* se concluye:
  - a. Se evidenció el seguimiento de la Contraloría General de la República y de la Procuraduría General de la Nación, realizando algunas solicitudes relacionadas con información para actividades de seguimiento del Ente de control, así como el acompañamiento a la realización de mesas de trabajo con las diferentes comunidades interesadas en el desarrollo del proyecto.
  - b. Se evidenció que la Superintendencia de Transporte realizó requerimientos asociados al estado de mantenimiento de la señalización horizontal y vertical en el corredor, respecto a lo cual se identificaron falencias que fueron identificadas por la Interventoría, notificadas oportunamente y subsanadas por el concesionario; por otra parte se hizo un recorrido al proyecto en relación con la verificación del Programa de Especial de Accesibilidad y un requerimiento de inspección documental operativa de proyecto.
  
4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo dispuesto en los acuerdos con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19 del 5 de octubre de 2020 y del 3 de febrero de 2021 suscritos entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero realizados con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura a los cuales se ha adherido la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S.”* se concluye:
  - a. El 5 de octubre de 2020 la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S se adhirió al Acuerdo que calificó al COVID- 19 como un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) y que estableció tratamiento transversal en materia de i) plazo de algunas obligaciones contractuales, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID-19.

- b. Con ocasión del Acuerdo de octubre de 2020 se modificó el plan de obras del proyecto, desplazando en noventa y ocho días calendario actividades de construcción que fueron afectadas por la pandemia en el primer semestre de 2020. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han adelantado seguimiento a este plan de obras modificado.
- c. Con base en el Acuerdo de octubre de 2020 el Concesionario ha solicitado a la Entidad el reconocimiento de costos ociosos causados entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020; no obstante, a pesar de que se venga adelantando gestión al respecto, a noviembre de 2022 no existe un acuerdo entre las partes respecto al valor a reconocer, y aún no se ha determinado la fuente de los recursos.
- d. El 3 de febrero de 2021 la Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S se adhirió al Acuerdo que reconoció que la exención del cobro de la tarifa de peaje a los vehículos que transitaron por el territorio nacional entre el 26 de marzo y el 31 de mayo de 2020, al igual que el Aislamiento Preventivo Obligatorio comprendido entre el 25 de marzo y el 31 de agosto de 2020, han afectado los ingresos de los concesionarios de proyectos de iniciativa pública, como lo es el corredor Villavicencio – Yopal.
- e. Se evidenció que el Concesionario había suscrito un acta de compensación especial previamente a la firma del Acuerdo suscrito en febrero de 2021 en donde se había establecido la compensación al Concesionario por 3.954 millones correspondientes al tráfico real que estuvo exento del cobro de peajes entre el 26 de marzo y el 30 de mayo de 2020. A noviembre de 2022 no se evidencia el reconocimiento de estos recursos.
- f. Se evidenció que en marzo de 2021 se suscribió el acta de compensación por el tráfico que habría transitado en el proyecto si no se hubieran adoptado las medidas de aislamiento entre el 26 de marzo y el 31 de agosto de 2020, según lo establecido en el Acuerdo suscrito en febrero de 2021. A noviembre de 2022 no se evidencia el reconocimiento de estos recursos.
- g. Con ocasión del Acuerdo suscrito en febrero de 2021 la ANI calculó una compensación por menor recaudo al Concesionario de aproximadamente \$13.900 millones. Se considera que la gestión adelantada respecto a esta compensación demuestra la gestión de la Entidad para evitar la ocurrencia del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte GCSP-06: Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
--	---	---

## 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](mailto:nbarrios@ani.gov.co) para su revisión y formalización.

### 9.2.1 Para la Supervisión

1. No se evidenció que la ANI haya emitido un concepto de objeción o aprobación de las garantías presentadas por el interventor con ocasión del otosí N. 1 al contrato de interventoría N. 432 de 2015 en un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la fecha de entrega por parte del interventor, lo cual contraviene lo establecido en el inciso (k) de la cláusula 5.4 del contrato de interventoría No. 432 de 2015, según el cual:

*“(...) (k) La ANI dispondrán de diez (10) Días Hábiles para objetar o aprobar las garantías presentadas por el Interventor durante la vigencia del presente Contrato, contados a partir del Día Hábil siguiente a la fecha de entrega de la misma por parte del Interventor. Vencido el plazo sin que la ANI efectúen comentarios, se entenderá aprobada la garantía sin perjuicio de lo señalado en los literales (b) e (i) de la presente cláusula. Si la ANI tuviere comentarios a la(s) garantía(s) así lo señalará por escrito al Interventor quien deberá ajustar la(s) garantía(s) dentro del plazo que razonablemente señale la ANI en la comunicación. Una vez ajustada la(s) garantía(s) en los términos señalados por escrito a satisfacción de la ANI éste aprobará la(s) garantía(s). Si el Interventor no ajusta la(s) garantía(s) a satisfacción de la ANI, se aplicará lo señalado en el literal (h) anterior, de ser aplicable, y/o se interpondrán las multas señaladas en el presente contrato. (...)”*

### 9.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

## 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 fortalecer el seguimiento y control del contrato de concesión carretera N. 010 de 2015:

### 9.3.1 Para la Supervisión

1. Se recomienda promover o gestionar las acciones necesarias para dinamizar la conciliación de los costos ociosos que se deben reconocer al Concesionario y que fueron causados entre el 25 de marzo y el 31 de mayo de 2020, para así dar cumplimiento al cuarto punto del acuerdo suscrito entre la ANI y los Concesionarios del modo de transporte carretero en octubre de 2020 con ocasión del COVID-19.

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

2. Se recomienda comunicar por escrito a la Interventoría la aprobación de los informes mensuales, teniendo en cuenta que es el insumo principal para proceder a su pago mensual. Se considera que esta gestión robustece las evidencias que acreditan el cumplimiento de lo establecido en el romanito iii de la cláusula 4.2 del contrato de interventoría N. 432 del 2015.
3. Se recomienda actualizar oportunamente la información relacionada con el desarrollo del proyecto consignada en la plataforma Aniscopio teniendo en cuenta que es el medio de información principal para las partes interesadas del proyecto y Entes de control
4. Teniendo en cuenta que algunos frentes de obra en el desarrollo del proyecto no serán finalizados en los plazos contractuales establecidos, se recomienda revisar las posibles reprogramaciones que pueda tener el proyecto y priorizar los frentes de obra que por su complejidad técnica o por sus condiciones de contorno puedan ser puntos estratégicos de intervención.
5. Se ha evidenciado que el proyecto presenta retrasos en su ejecución debido a que existen problemáticas de gestión social en donde se ha llegado a un acuerdo con las comunidades sobre las intervenciones a realizar en los centros poblados a pesar de que la Entidad ha realizado la gestión social correspondiente desde el inicio del proyecto, por lo que se recomienda revisar los procedimientos realizados para el seguimiento a la gestión social e identificar acciones de mejora que puedan contribuir a dinamizar la ejecución del proyecto en esos tramos.
6. Durante el recorrido del proyecto se identificaron frentes de obra inactivos y con la presencia de obras inconclusas, al respecto se recomienda priorizar las intervenciones teniendo en cuenta que la presencia de este tipo de frentes en los corredores viales supervisados por la Entidad puede tener consecuencias de tipo reputacional para la Entidad.
7. A noviembre de 2022 se evidenció que el proyecto tiene 9 solicitudes de eventos eximentes de responsabilidad relacionados con fuerza mayor predial, de redes y de relación con otras Entidades, a lo cual no se ha dado respuesta, superando el plazo contractual estipulado para la atención de estos requerimientos, por lo que, se deben reforzar los procedimientos actuales para dar respuesta teniendo en cuenta que algunos aspectos solicitados en estas comunicaciones tienen incidencia directa sobre el desarrollo inmediato del proyecto y esta situación da lugar a un incumplimiento de la ANI, identificado en la ejecución del proyecto Villavicencio – Yopal desde 2019 y que tiene una acción en el plan de mejoramiento por procesos que no ha sido cumplida, orientada a realizar una modificación contractual en el contrato de concesión N. 010 de 2015 ampliando los plazos de la Entidad para dar respuesta a este tipo de solicitudes, sin embargo, según se mencionó aún no se ha cumplido.
8. Durante la auditoría se evidenció que en algunas oportunidades se excedieron los plazos contractuales para efectuar el pago a la interventoría, por lo que se deben aplicar acciones para asegurar el cumplimiento permanente de la obligación contractual que la ANI tiene al respecto.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
--	---	--

### 9.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda realizar seguimiento a las observaciones emitidas al Concesionario en relación con el estado de pavimentos, señalización horizontal y vertical del peaje Puente Amarillo, en cumplimiento del seguimiento correspondiente a las obligaciones del Concesionario, teniendo en cuenta que este hecho ha sido objeto de hallazgos para la Entidad en otros proyectos a su cargo y que este hecho puede ir en contra de los principios de la operación del proyecto establecidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión, y evaluar la pertinencia de aplicar esquemas de apremio de acuerdo con la sección X del contrato de concesión N. 010 de 2015.
2. Se recomienda tomar acciones conjuntas con la ANI con miras a evaluar las acciones a tomar con el Concesionario a la luz del contrato de concesión N. 010 de 2015, teniendo en cuenta los retrasos en ejecución del proyecto que se presentan a noviembre de 2022 y que podría implicar la no entrega de obras en las fechas contractualmente establecidas.
3. Teniendo en cuenta que las estaciones de pesaje fijas de las unidades funcionales 5 y 7 están próximas a finalizar su ejecución, se recomienda realizar la gestión pertinente para la instalación y operación de las cámaras de la interventoría teniendo en cuenta lo estipulado en la sección 5.3.3 del Plan de cargas del contrato de interventoría N. 432 de 2015.
4. Se recomienda continuar el seguimiento correspondiente hasta la culminación de la implementación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV de las estaciones de peaje del proyecto que aún no cuentan con este sistema según lo solicitado por el Ministerio de Transporte.
5. Teniendo en cuenta que la Interventoría debe verificar el cumplimiento por parte del Concesionario de las normas ambientales, se recomienda realizar seguimiento periódico a las decisiones que tome la Autoridad Ambiental frente a procedimientos sancionatorios que CORPORINOQUÍA inicie contra el Concesionario.



**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
**Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal**



**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

**Auditó:**

**Revisó:**

\_\_\_\_\_  
**Adriana Barrios Rodríguez**

Auditora Oficina de Control Interno

\_\_\_\_\_  
**Daniel Felipe Sáenz Lozano**

Auditor Oficina de Control Interno

**Revisó y aprobó el informe:**

\_\_\_\_\_  
**Gloria Margoth Cabrera Rubio**

Jefe de Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
--	---	--

## 10. ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se presentan en esta sección:

- 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

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p>MINISTERIO DE TRANSPORTE</p>
--	---	---

### Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión No. 010 de 2015 del 23 de julio del 2015. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un Contrato de Concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, aforo y recaudo, financiero, riesgos, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Interventores 4G-2, en virtud del contrato No. 432 de 2015, y las decisiones adoptadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento 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 5; año 2021.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para el modo carretero EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- 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 2; año 2021.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P-002, versión 7; ANI, 2022.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link “Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos/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>

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b>	 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>
---	--	---

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

### Contrato de Concesión

CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 010 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción Contrato de Concesión	23 de julio de 2015
	Suscripción Acta de inicio	8 de septiembre de 2015
	Inicio fase de preconstrucción	8 de septiembre de 2015
	Inicio fase de construcción	13 de noviembre de 2018
Terminación Contrato de Concesión	En función del VPIP	

Fuente: Contrato de Concesión No. 010 de 2015 y la correspondiente Acta de Inicio

INFORMACIÓN DEL CONCESIONARIO: Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S.	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Colombiana de concesiones y licitaciones S.A.S. CONCECOL S.A.S.	90,89%
	EPIANDES S.A.S.	9,11 %
	<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en octubre de 2022.

Otrosés al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Se modificó el equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de carreteras, teniendo en cuenta el listado de elementos requeridos por la Dirección de Tránsito y Transporte para el correcto desarrollo de sus funciones en el proyecto Villavicencio – Yopal.	16/12/2015
Otrosí No. 2	Se acordó modificar la Sección 15.1 del Contrato de Concesión, Parte General, en la cual se estableció: (i) la definición del amigable componedor y (ii) los tiempos para la selección, conformación y designación del panel de amigables componedores.	28/01/2016
Otrosí No. 3	Con el propósito, entre otros aspectos, de prevenir y mitigar la generación de impactos socioeconómicos negativos a las comunidades de los Pasos Urbanos y Centros Poblados, así como de facilitar el inicio a la Fase de Construcción del Proyecto, se estableció: (i) la longitud final de los Pasos Urbanos y Centros Poblados de la UF2 a la UF 6, (ii) las obras especiales mínimas, (iii) un acuerdo transaccional entre las Partes respecto a ciertas diferencias existentes para dicha fecha; y (iv) la modificación al Plan de Obras.	13/11/2018
Otrosí No. 4	Se modifica la Sección 19.5 de la Parte General del Contrato de Concesión, con el fin de realizar la sustitución del único accionista Líder de la Sociedad Concesionaria.	30/06/2020

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 5	Se acordó modificar los accesos a Yopal en la Unidad Funcional 7 intersección a nivel calle 50 en el PR 100+320 e intersección a nivel calle 30 en el PR 101+880. Modificar las Intervenciones de acceso a la ciudad de Yopal, en el Sector 2 de la UF7, mediante la construcción de dos (2) intersecciones a nivel tipo glorieta para conectar la vía nacional con las Calles 50 y 30 de la ciudad de Yopal, la construcción de una sección vial urbana de dos (2) calzadas de 7.30 metros, separador central de dos (2) metros, construcción de andenes en ambos costados de la vía y ciclorruta en el costado derecho de la vía.	30/06/2020
Otrosí No. 6	Se modificaron las intersecciones y el trazado del final de la unidad funcional 6 y el inicio de la unidad funcional 7 a causa de una restricción ambiental, por lo que se acordó sustituir la ejecución de las intersecciones: a nivel hacia Sogamoso; a desnivel Aguazul; a nivel Aguazul Monumento a la Virgen y; a desnivel Monumento al Coleo, definidas en las Secciones correspondientes del Apéndice Técnico 1.	12/04/2021
Otrosí No. 7	Se acordó modificar las condiciones de entrega de las Unidades Funcionales por aspectos prediales y se modifica el tiempo de plazo de cura para la entrega de las unidades funcionales y las demás obligaciones contractuales que se derivan de este hecho.	05/05/2021
Otrosí No 8	Se modificó la ejecución de las siguientes Intervenciones: la Intersección a nivel tipo glorieta en el paso urbano de Restrepo y sus andenes; y las obras que, de acuerdo con las modificaciones a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y los Estudios de Detalle, sea necesario construir en el tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR 8+200 que contiene la Estación de Peaje Puente Amarillo (PR7+465). El diseño y construcción de un acceso al complejo ganadero de propiedad del municipio de Cumaral, localizado en el PR 27+150 ruta nacional 6510.	11/01/2022

**Fuente:** Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. 010 de 2015 e informe mensual del mes de septiembre de 2022 de la Supervisión.

#### Contrato de Interventoría

<b>CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 432 DE 2015</b>	Nombre interventoría	Consorcio Interventores 4G-2
	Representante legal	Luz Marina Ortega Ochoa
	Valor inicial (pesos corrientes de diciembre de 2013)	\$30.178.151.681,00
	Adición Otrosí N.1 (pesos corrientes de diciembre de 2013)	\$1.598.080.150,00
	Suscripción contrato	3 de septiembre de 2015
	Suscripción acta de inicio	8 de septiembre de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	91 meses
	Terminación Contrato de Interventoría	7 de abril de 2023

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

**Fuente:** Contrato de Interventoría No. 432 de 2015 y su otrosí N. 1.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO INTERVENTORES 4G-2	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Interventoría y Diseños S.A – Interdiseños S.A.	75%
INGEOBRAS S.A.S	25%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en octubre de 2022.

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Se modificó el plazo de ejecución de la interventoría por 7 meses más, teniendo en cuenta la ejecución del contrato de concesión N. 015 de 2015, así como el valor correspondiente y su forma de pago.	5/09/2022

**Fuente:** Modificación contractuales del Contrato de Interventoría No. 432 de 2015

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b>	 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>
---	--	---

Contrato de Interventoría Financiera

<b>CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. VGC-503 DE 2022</b>	Nombre interventoría	Grupo Metro Colombia SAS
	Representante legal	Oscar Alfredo Montoya Castro
	Valor inicial	\$433.889.524
	Suscripción contrato	21 de abril de 2022
	Suscripción acta de inicio	1 de junio de 2022
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	16 meses
	Terminación Contrato de Interventoría	21 de agosto de 2023

**Fuente:** Contrato de Interventoría No. VGC-503-2022 e información disponible en la plataforma SECOP II para el proceso VJ-VGC-CM-003-2022

COMPOSICIÓN ACCIONARIA GMC SAS	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Grupo Metro Colombia SAS	100%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** información disponible en la plataforma SECOP II para el proceso VJ-VGC-CM-003-2022



	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
---	---	---

**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	31/10/2022	11:00 – 11:15
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	15/10/2022	8:00 – 13:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	15/10/2022	14:30 – 19:00
Recorrido de verificación al proyecto	16/11/2022	10:00 – 17:00
	17/11/2022	
	18/11/2022	
Socialización de informe de auditoría preliminar	2/12/2022	10:00
Cierre de auditoría	15/12/2022	12:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión 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.010 de 2015

Las entrevistas de auditoría fueron virtuales mediante Microsoft Teams.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p align="center"><b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b></p>	 <p align="center"><b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b></p>
--	---	---

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

En el marco del desarrollo de la auditoría interna técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Consorcio Interventores 4G-2**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, operativa, jurídica, ambiental, social y reversión. A continuación, se presenta una descripción de los componentes analizados:

- 1.
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 fílmicos 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

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Villavicencio - Yopal</b>	 <b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>
---	--	---

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:

<b>01 Componente Administrativo</b>		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	SI
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI
6	Capacitación equipo de interventoría	SI
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	SI
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el Concesionario	SI
10	Entrega de informes de interventoría	SI
11	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión (REVERSION)	N/A
12	Entrega de documentación (REVERSION)	N/A
13	Bases de datos y/o software informáticos (REVERSION)	N/A
14	Proceso de liquidación (REVERSION)	N/A

<b>02 Componente Técnico</b>		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	SI
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	SI
4	Plan de obras del concesionario (4G)	SI
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	SI
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	N/A
8	Realización de ensayos de laboratorio	SI
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	SI
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	SI
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI
17	Seguimiento elementos de contención	SI
18	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	SI
19	Permisos de ocupación temporal de vía	SI
20	Procedimientos de control de transporte de carga	SI
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI
23	Informes por terminación de etapas (4G)	SI
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI
26	Recorrido de la interventoría (REVERSION)	N/A
27	Revisión de informes finalizada la concesión (REVERSION)	N/A

03 Componente Financiero		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación cierre financiero	SI
2	Verificación giros Equity	SI
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	SI
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	SI
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	SI
6	Inventario de activos (4G)	SI
7	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	SI
8	Análisis financiero del recaudo	SI
9	Retribución del Concesionario	SI
10	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) o TIR o ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	SI
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI
12	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI
13	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	SI
14	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	SI

**03 Componente Financiero**

Id	Ítem	Cumple
16	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
18	Informes de formatos financieros ANI	SI
19	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI
20	Entrega de avalúos de los activos (REVERSIÓN)	N/A
21	Contratos de arriendo y leasing (REVERSIÓN)	N/A
22	Conciliación de formatos reversión (REVERSIÓN)	N/A

**04 Componente Jurídico**

Id	Ítem	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	SI
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI
4	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI
5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	N/A
6	Reclamaciones presentadas por el concesionario	SI
7	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI
8	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	SI
9	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas (REVERSIÓN)	N/A
12	Estado de multas y sanciones (REVERSIÓN)	N/A

**05 Componente Aforo y Recaudo**

Id	Ítem	Cumple
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	SI
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI
3	Certificación de tráfico vehiculares en cada caseta de peaje	SI
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI
5	Análisis de viabilidad de otorgamiento de tarifas especiales	N/A
6	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	SI
7	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	SI
8	Operativos de control a las casetas de peaje	SI
9	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	SI
10	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI
11	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	SI
12	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI
13	Seguimiento a funcionamiento a sistemas y estado infraestructura en estaciones de pesaje (básculas)	N/A

<b>05 Componente Aforo y Recaudo</b>		
<b>Id</b>	<b>Ítem</b>	<b>Cumple</b>
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	N/A
15	Equipos de video interventoría	SI
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
17	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	SI

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

<b>07 Componente Social</b>		
<b>Id</b>	<b>Ítem</b>	<b>Cumple</b>
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica	SI
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI
3	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI
4	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI
5	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	N/A
6	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI
7	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI
8	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI
9	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI

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