

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020196993



Fecha: 18-12-2019

**MEMORANDO**

Bogotá D.C.

**PARA: DR. MANUEL FELIPE GUTIERREZ TORRES**  
Presidente**DR. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**  
Vicepresidente Ejecutivo**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**  
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2019, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones que se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las no conformidades realizadas.

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

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 la situación presentada y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexarlo a la respuesta del plan propuesto.





Agencia Nacional de  
Infraestructura

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.: **20191020196993**



Fecha: **18-12-2019**

## MEMORANDO

Cordial saludo,

**GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**  
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: 31 folios

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -3) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -4) FROILAN MORALES CANTILLO Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Carlos Felipe Sanchez Pinzon – Contratista Oficina de Control Interno  
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)  
Nro Rad Padre:  
Nro Borrador: 20191020066433  
GADF-F-010



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

---

## INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA

---



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.

# 2019



## CONTENIDO

1.	OBJETIVOS .....	3
1.1	Objetivo general .....	3
1.2	Objetivos específicos .....	3
2.	ALCANCE.....	3
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	3
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	4
4.1	Información de Contratos.....	4
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión) .....	7
4.3	Descripción del proyecto .....	8
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA .....	11
5.1	Reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad.....	11
5.2	Seguimiento a la activación de mecanismos conminatorios contractuales.....	13
5.3	Avance del cumplimiento de los compromisos del Otrosí No. 3 y el laudo arbitral de abril de 2019.....	16
5.3.1	Sobre el plazo de la fase de preconstrucción .....	17
5.3.2	Sobre el trazado y diseño geométrico .....	18
5.3.3	Sobre la ubicación del peaje Puente amarillo y la conexión anillo vial .....	19
5.4	Avance en la ejecución del plan de obras y actividades de operación y mantenimiento ..	20
5.4.1	Unidad funcional 1.....	21
5.4.2	Unidad funcional 2.....	23
5.4.3	Unidad funcional 3.....	25
5.4.4	Unidad funcional 4.....	27
5.4.5	Unidad funcional 5.....	28
5.4.6	Unidad funcional 6.....	29
5.4.7	Unidad funcional 7.....	30
5.4.8	Conclusión sobre el recorrido de auditoría.....	32
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	33
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO (SUPERVISIÓN).....	35

8.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES .....	35
8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República) .....	35
8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) .....	36
8.3	Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte .....	36
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	36
9.1	Conclusiones .....	37
9.2	No Conformidades .....	38
9.2.1	Para la Interventoría .....	38
9.2.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión) .....	40
9.3	Recomendaciones .....	42
9.3.1	Para la Interventoría .....	42
9.3.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión) .....	43
9.3.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración .....	43

#### INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto .....	5
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto .....	8
Tabla 3.	Datos técnicos del proyecto .....	9
Tabla 4.	Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas .....	10
Tabla 5.	Avance de la ejecución del plan de obras en las unidades funcionales del proyecto .....	11
Tabla 6.	EER notificados por el Concesionario durante el periodo auditado .....	12
Tabla 7.	Causa y estado actual de los periodos de cura abiertos .....	13
Tabla 8.	Resultados de calificación MED aplicada en noviembre de 2019, agregados por componentes .....	33
Tabla 9.	Cumplimiento contractual histórico de la Interventoría con base en las auditorías de la Oficina de Control Interno .....	34

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de las funciones públicas de la Interventoría y de la Supervisión en el seguimiento del proyecto de asociación público-privada de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal, respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con valor agregado, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos específicos

- 1.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto; analizando el comportamiento que tiene la CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE (COVIORIENTE) S.A.S, en la ejecución actual del contrato de concesión.
- 1.2.2. Evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría CONSORCIO INTERVENTORES 4G-2, en el proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.
- 1.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

## 2. ALCANCE

El alcance de esta auditoría comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal (contrato de concesión No. 010 de 2015), a partir de la suscripción del acta de inicio de la fase de construcción y la formalización del otrosí No. 3 del contrato de concesión, el 13 de noviembre de 2018, hasta octubre de 2019, con base en una muestra selectiva que permita validar la adecuada ejecución de la fase de construcción que atraviesa 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:

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público-Privadas.
  - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508.
  - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 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 y modificaciones contractuales relacionadas.
- Contrato de interventoría a auditar (contrato 432 de 2015 y demás documentos contractuales).
- Informes de Interventoría referidos a los meses de septiembre y octubre de 2019.
- Informes de Supervisión referidos a los meses de septiembre y octubre de 2019.

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de Contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, así como información del equipo de apoyo a la Supervisión, identificando objetos, plazos, números de contrato, contratistas y principales modificaciones contractuales.

---

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



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. – COVIORIENTE S.A.S. No. contrato: 010 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>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. El plazo inicial del contrato son 25 años, es decir hasta el año 2040<sup>2</sup>. URL SECOP: <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>	3 otrosíes

<sup>2</sup> De acuerdo con la sección 2.4 de la parte general del contrato de Concesión.







AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	<p><b>CONSORCIO INTERVENTORES 4G - 2</b>  <b>No. contrato:</b> 432 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". El objeto del Contrato comprende, sin limitarse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) La interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión.</li> <li>(ii) La medición de los Indicadores en los términos señalados en el Contrato de Concesión y</li> <li>(iii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión.</li> <li>(iv) Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen.</li> </ul> <p><b>Plazo inicial:</b> 84 meses a partir de la firma del acta de inicio del contrato de interventoría, es decir hasta el 09 de septiembre de 2022.  URL SECOP:  <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>	<p>El contrato no ha sido modificado a la fecha.</p>

Fuente: Contratos de concesión y de interventoría.

El contrato de concesión No. 010 de 2015 ha sido modificado en 3 oportunidades, de las cuales, dos han sido anteriores al periodo comprendido entre el 13 de noviembre de 2018, hasta octubre de 2019, en el cual se enmarca el alcance temporal de esta auditoría.

Mediante el otrosí No. 1 de diciembre de 2015, se modifica el equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de carreras, teniendo en cuenta el listado de elementos requeridos por la



	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
---	---	--

Dirección de Tránsito y Transporte para el correcto desarrollo de sus funciones en el proyecto Villavicencio – Yopal.

Mediante el otrosí No. 2 de enero de 2016, se acuerda ajustar el contenido del contrato de Concesión en relación con el panel de amigable componedor, para establecer que las decisiones que se tomarán en desarrollo de este mecanismo alternativo de solución de controversias serán en derecho.

Mediante el Otrosí No. 3 de noviembre de 2018, se modificaron varios apartes del Contrato de concesión y se establecen varios acuerdos, dentro de los cuales se destacan:

- Se acuerda que las intervenciones en pasos urbanos y centros poblados se llevarán a cabo de paramento a paramento, de manera que se tenga una velocidad de operación de 30 km/h, con el fin de mitigar impactos de orden social y económico en estas áreas de influencia.
- Se modifican las tablas No. 6 y 9 del apéndice técnico 1, con el fin de incluir la construcción de andenes en pasos urbanos del proyecto, según solicitud de las administraciones municipales.
- Se acuerda un pago de \$4.047.000.000 pesos M/CTE del Concesionario a la ANI, para resarcir las eventuales consecuencias económicas que se podrían haber derivado del proceso administrativo sancionatorio (por el presunto incumplimiento en la entrega de estudios de trazado y diseño geométrico y estudios de detalle en diferentes unidades funcionales) que al momento de la firma del otrosí se encontraba suspendido en virtud del decreto de medidas cautelares del Tribunal de Arbitramento en curso que dirimía una controversia respecto del plazo de la fase de preconstrucción, la aplicabilidad del manual de diseño geométrico del INVIAS y la ubicación de un anillo vial.

En consecuencia, las partes solicitan al Tribunal de Arbitramento el levantamiento de la medida cautelar, la ANI procede al cierre del procedimiento sancionatorio y las partes solicitaron sustraer del litigio la pretensión Decima Quinta Principal del numeral 5.3.1 de la Reforma de la Demanda, referente a declarar que el Concesionario cumplió dentro de la oportunidad prevista, con sus obligaciones en relación con la presentación y el contenido del Estudio de trazado y diseño Geométrico correspondiente a las Unidades Funcionales 2 a 6.

- La ANI se reserva el derecho a revisar la existencia de ahorros y efectuar la reclamación de los valores que considere pertinentes, mientras que el Concesionario, no comparte la posición de la ANI sobre presuntos ahorros y se reserva el derecho a reclamar mayores costos y a demostrar los ahorros, disminución de contingencias y mitigación de riesgos para la ANI, representados en el Otrosí.

En cuanto al contrato de interventoría, este no ha sido modificado a la fecha.

#### **4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)**

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

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA****Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.****GOBIERNO DE COLOMBIA***Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.*

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva
Juan Carlos Rengifo	Gerente de proyectos	Gerencia técnica 3 - Vicepresidencia Ejecutiva
Froilan Morales	Líder de equipo de apoyo a la supervisión	
Andrés Mauricio Naranjo	Apoyo técnico	
Abraham David Jimenez	Apoyo financiero	
Jorge Andrés Martínez	Apoyo jurídico	Vicepresidencia Jurídica
Leila Milena Ayala	Apoyo jurídico predial	G.I.T Asesoría Jurídica Predial - Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE)
Carlos Cristian Soto	Apoyo técnico predial	G.I.T Predial – VPRE
Angela Edith Gonzalez	Apoyo social	G.I.T Social – VPRE
Oscar Eduardo Orozco	Apoyo ambiental	G.I.T Ambiental - VPRE
Laura Milena Ayala	Apoyo riesgos	G.I.T Riesgos - VPRE

*Fuente: Información suministrada por el equipo de supervisión de la ANI.***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 de programa de concesiones 4G. Está conformado por 7 unidades funcionales, cuenta actualmente con 3 estaciones de peaje en operación y se tiene prevista la instalación de 2 estaciones más, 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)<sup>3</sup>.

El alcance físico del proyecto y las características generales de sus siete unidades funcionales se presentan a continuación:

<sup>3</sup> Apéndice técnico 1 del contrato de concesión.



Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.



Fuente: Ficha técnica del proyecto allegada por la supervisión del proyecto en agosto de 2019.  
 \* Pesos del mes de diciembre de 2018.  
 \*\* Pesos del mes de referencia (diciembre de 2013).

La descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas en el proyecto se resume a continuación:

*Tabla 4. Descripción de las unidades funcionales e intervenciones previstas.*

UF	Subsector	Longitud apróx. (km)	Intervención	Observaciones
1	Villavicencio – PR7+000 Ruta 6510	5.5	Rehabilitación.	Avance del 10%, con fecha de entrega el 22/10/2022.
	PR7+000 Ruta 6510 – Cumaral	20.4	Construcción de doble calzada, mejoramiento de trazado y sección transversal. Rehabilitación de paso Urbano por Restrepo. Rehabilitación de paso Urbano por Cumaral.	
	Variante de Cumaral	5.4	Construcción.	
2	Cumaral – Paratebueno	40.4	Mejoramiento de trazado y sección transversal.	Avance del 5%, con fecha de entrega el 27/10/2021.
3	Paratebueno – Villanueva	49.6		Avance del 6%, con fecha de entrega el 27/10/2021.
4	Villanueva – Monterrey	41.6		Avance del 5%, con fecha de entrega el 27/10/2021.
5	Monterrey – Tauramena	49.0		Avance del 5%, con fecha de entrega el 27/10/2021.
6	Tauramena – Aguazul	28.6		Avance del 3%, con fecha de entrega el 27/10/2021.
7	Aguazul – Yopal	25.7		Construcción de doble calzada, mejoramiento de trazado y sección transversal.

*Fuente: Ficha técnica del proyecto actualizada por la Supervisión a octubre de 2019.*

Actualmente, el proyecto se encuentra en la fase de construcción, presenta un avance general del plan de obras de 6% ejecutado, contra el 4% programado, con corte a octubre de 2019<sup>4</sup>. La fecha prevista de terminación de la fase de construcción es el 24 de octubre de 2022.

Los principales desafíos que enfrenta el proyecto se encuentran relacionados con: mantener la ejecución del plan de obras sin retrasos, implementar contractualmente las decisiones proferidas por el laudo arbitral del 01 de abril de 2019, asegurar el licenciamiento ambiental en la unidad funcional 7 sin afectar la ejecución del plan de obras y continuar monitoreando la materialización de los riesgos compartidos o en cabeza del Estado.

<sup>4</sup> Informe de Interventoría No. 50 correspondiente al mes de octubre de 2019. Radicado ANI No. 20194091224332.

En la siguiente sección se analizan los temas que se trataron de manera específica en la auditoría debido a su impacto en la ejecución del proyecto.

## 5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.1 de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con detalle y de manera específica temas considerados relevantes para verificar el desarrollo esperado del proyecto a partir de los controles de Supervisión e Interventoría, aspectos que se abordan en esta sección.

En general, se analiza la gestión de la Interventoría y la Supervisión frente a: el avance en el plan de obras; la incorporación de los acuerdos del otrosí No. 3 y el laudo arbitral del 01 de abril de 2019; el reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad (EER); los procesos conminatorios frente a presuntos incumplimientos del Concesionario y su impacto en el desarrollo del proyecto y en general, sobre el seguimiento de Interventoría y Supervisión al cumplimiento de los principios de operación del proyecto por parte del Concesionario.

*Tabla 5. Avance de la ejecución del plan de obras en las unidades funcionales del proyecto.*

UNIDAD FUNCIONAL	AVANCE EJECUTADO VS PROGRAMADO	DIFERENCIA EJECUTADO Y PROGRAMADO	FECHA DE ENTREGA
1	10% vs. 3%	+7%	22/10/2022
2	5% vs. 5%	0%	27/10/2021
3	6% vs. 5%	+1%	
4	5% vs. 4%	+1%	
5	5% vs. 4%	+1%	
6	3% vs. 2%	+1%	
7	6% vs. 5%	+1%	22/10/2022
<b>General</b>	<b>6% vs. 4%</b>	<b>+2%</b>	

*Fuente: Informe de Interventoría No. 50 correspondiente al mes de octubre de 2019<sup>5</sup>.*

A continuación, se presenta un análisis para el avance de cada una de las unidades funcionales del proyecto.

### 5.1 Reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad

Durante el periodo comprendido desde la suscripción del acta de inicio de la fase de construcción y la formalización del otrosí No. 3 del contrato de concesión (el 13 de noviembre de 2018), hasta octubre de 2019, en el cual se enmarca el alcance de esta auditoría, el Concesionario ha notificado a la ANI sobre la ocurrencia de 5 eventos eximentes de responsabilidad (EER), sobre los cuales se encuentran pendientes pronunciamientos de la Entidad.

<sup>5</sup> Radicado ANI No. 20194091224332 del 22 de noviembre de 2019.

**Tabla 6. EER notificados por el Concesionario durante el periodo auditado.**

#	FECHA SOLICITUD	MOTIVO	ESTADO ACTUAL
1	06/12/2018 (rad. 2018-409-128227-2).	Suspensión de actividades por un hallazgo arqueológico en la UF1.	La ANI notifica el no reconocimiento de la ocurrencia del EER el 08/04/2019 (rad. 2019-500-011037-1), el Concesionario reitera la solicitud el 29/05/2019 (rad. 2019-409-054854-2). Se encuentra pendiente el nuevo pronunciamiento de la ANI.
2	26/04/2019 (rad. 2019-409-042851-2).	Cambio de trazado sector Unete por pronunciamiento de Corporinoquía.	La Interventoría responde el 31/05/2019 (rad. 2019-409-056061-2) al Concesionario y a la ANI negando la ocurrencia del EER. El Concesionario responde el 16/07/2019 reiterando la solicitud (rad. 2019-409-072755-2). Se encuentra pendiente el pronunciamiento de la ANI.
3	19/07/2019 (rad. 2019-409-074266-2).	Demoras en la protección o traslado de redes de Llanogas.	Se rindieron conceptos de diferentes áreas al interior de la ANI y se solicitó y obtuvo concepto y alcance de la Interventoría (rad. 2019-409-121578-2 del 19/11/2019), quien niega la configuración de un EER. Se encuentra pendiente el pronunciamiento de la ANI.
4	22/08/2019 (rad. 2019-409-087481-2).	Imposibilidad de intervención por falta de disponibilidad predial en las UF 1 y 7.	El 02/10/2019 la Interventoría presenta su concepto negando la configuración de un EER (rad. 2019-409-109055-2). Se encuentra pendiente el pronunciamiento de la ANI.
5	28/10/2019 (rad. 2019-409-113227-2).	Fuerza mayor por demoras en la protección o traslado de redes de la Empresa de Servicios Públicos del Meta.	El 19/11/2019 la Interventoría presenta su concepto negando la configuración de un EER (rad. 2019-409-121582-2). Se encuentra pendiente el pronunciamiento de la ANI.

Fuente: Elaboración propia con información de los radicados indicados.

En la Tabla 6, se presenta la fecha de notificación de EER por parte del Concesionario a la ANI (columna 2), el motivo del EER notificado (columna 3) y su estado actual (columna 4). De estos EER, con corte a octubre de 2019, la ANI solo emitió su pronunciamiento frente al No. 1, que recibió una reiteración posterior por parte del Concesionario, cuya respuesta se encuentra pendiente.

En general, según los conceptos revisados (de la Interventoría y de las áreas técnicas al interior de la ANI), para todos los EER notificados por el Concesionario, la ANI y la Interventoría han mantenido la posición de no reconocer la ocurrencia de EER, por considerar que no corresponden a hechos imprevisibles y que el Concesionario no ha agotado la gestión que está a su alcance. Por otra parte, a pesar de que según los reportes del Concesionario estos eventos implican retrasos en la ejecución del proyecto, con corte a octubre de 2019 no se evidenciaron retrasos en la ejecución del plan de obras, si se compara el porcentaje de avance ejecutado con el programado.

Con respecto al tiempo de atención de las notificaciones de los EER por parte de la ANI, el contrato de concesión No. 010 de 2015, parte general, numeral 14.2(c)(iii) establece:

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

Sin embargo, como se evidencia en la Tabla 6, este término ha sido superado en todos los EER notificados. En general, se evidencia que esto se ha generado por el tiempo necesario para contar con el concepto de la Interventoría y con los conceptos técnicos al interior de la ANI. Al respecto, se incluye una no conformidad para la Supervisión en la sección 9.2 de este informe.

## 5.2 Seguimiento a la activación de mecanismos conminatorios contractuales

Durante el periodo comprendido desde la suscripción del acta de inicio de la fase de construcción y la formalización del otrosí No. 3 del contrato de concesión (el 13 de noviembre de 2018), hasta octubre de 2019, en el cual se enmarca el alcance de esta auditoría, se identificaron 11 periodos de cura abiertos, sin cierre o solicitud de inicio de proceso administrativo sancionatorio al Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica de la ANI. A continuación, se resume la causa y el estado actual de cada uno.

*Tabla 7. Causa y estado actual de los periodos de cura abiertos.*

#	INICIO Y PLAZO DE CURA (PC)	CAUSA	ESTADO ACTUAL
1	Iniciado el 22/04/2019, con un PC de 6 días.	Falta de entrega de información ambiental.	PC vencido. La Interventoría informa que está cerrado parcialmente, quedando pendiente presentar una estimación de costos de compensaciones ambientales (rad. 20194091224332).
2	Iniciado el 31/05/2019, con un PC de 20 días.	5 PC por la falta de entrega de los estudios de detalle de las UF 2 a la 6.	PC vencidos. El 13/08/2019 la Interventoría reitera que no se ha dado cumplimiento a la obligación y <i>“continuará haciendo las revisiones y solicitudes pertinentes en aras de obtener unos estudios que se ajusten</i>





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

#	INICIO Y PLAZO DE CURA (PC)	CAUSA	ESTADO ACTUAL
			a las especificaciones técnicas contractuales" (rad. 20194090840002).
3	Iniciado el 25/06/2019, con un PC de 15 días.	Inicio de intervenciones en el puente Charte en la UF7 sin contar con no objeción de la Interventoría sobre los estudios de detalle.	PC vencido. El Concesionario cambió los diseños que contaban con no objeción de la Interventoría e inició intervenciones sin obtener nuevamente la no objeción. El proceso de revisión ha seguido avanzando, quedando pendiente a la fecha la no objeción de los componentes de geotecnia e hidráulica.
4	Iniciado el 25/06/2019, con un PC de 15 días.	No implementación de medidas ambientales en la UF1.	PC vencido. La Interventoría informa el 24/09/2019 (rad. 20194091007932) sobre el cierre parcial del proceso sancionatorio iniciado mediante el plazo de cura y recomienda a la ANI tramitar la multa correspondiente.
5	Iniciado el 30/10/2019, con un PC de 20 días.	Incumplimiento del indicador E12 de los niveles de servicio.	El PC se encuentra corriendo dentro del plazo (rad. 20194091145822).
6	Sin iniciar. No objeción ANI solicitada el 18/09/2019, con un PC de 10 días.	Incumplimiento de los planes de manejo de tráfico y seguridad vial en el corredor Villavicencio – Yopal.	La Interventoría solicitó a la ANI la no objeción del periodo de cura el 08/08/2019 (rad. 20194090819872). Se encuentra pendiente la respuesta de la Entidad.
7	Sin iniciar. No objeción ANI solicitada el 18/10/2019, con un PC de 2 días.	Falta de atención de observaciones de la Interventoría sobre el informe trimestral No. 15, componente ambiental de la gestión social y ambiental.	La Interventoría solicitó a la ANI la no objeción del periodo de cura el 18/10/2019 (rad. 20194091102822). Se encuentra pendiente la respuesta de la Entidad.

Fuente: Elaboración propia con base en los radicados indicados.

En la Tabla 7, se presentan los periodos de cura abiertos a saber, especificando la fecha de inicio y la extensión del plazo de cura (columna 2), la causa del periodo de cura (columna 2) y el estado actual



	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

del presunto incumplimiento y la gestión de la ANI y la Interventoría para conminar al Concesionario al cumplimiento de las obligaciones señaladas.

A partir de la Tabla 7, se puede evidenciar que se tienen 11 periodos de cura abiertos (incluidos 5 reportados en la fila No. 2, asociados con los estudios de detalle de las UF 2 a la 6), de los cuales 1 está en término de ser subsanado (fila No. 5), 2 no han sido no objetados por la ANI y 8 se encuentran vencidos sin que se haya evidenciado el cumplimiento de la obligación señalada ni se haya solicitado al Grupo Interno de Trabajo de Procedimientos Administrativos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica el inicio de un proceso administrativo sancionatorio.

Con respecto a los periodos de cura que no han sido no objetados por la Entidad, se evidencian tiempos de cerca de 2 y 4 meses para emitir dicho pronunciamiento (filas No. 6 y 7 respectivamente), por lo que se recomienda a la Supervisión mayor celeridad en el trámite interno de estas respuestas, con el fin de promover una pronta notificación al Concesionario y que empiece a correr el término del plazo de cura, procurando apremiar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones.

En los casos particulares de los periodos de cura que aún no cuentan con no objeción (filas No. 6 y 7), las demoras en la activación de mecanismos conminatorios pueden tener efectos negativos en la seguridad de los ciudadanos que transitan por el corredor, al no exigir la implementación de las medidas estiladas en los planes de manejo de tráfico (fila No. 6). Así mismo, al no suministrar la información del área ambiental a la Interventoría (fila No. 7), se puede disminuir su capacidad de vigilancia y control y su función preventiva frente a diferentes riesgos ambientales en la ejecución del proyecto.

Por otra parte, frente a los 8 plazos de cura que se encuentran vencidos, la Interventoría reporta en sus informes mensuales que las obligaciones continúan presuntamente incumplidas, pero que el Concesionario viene adelantando acciones que demuestran el cumplimiento parcial de las obligaciones presuntamente incumplidas; sin embargo, en la parte general del contrato de concesión, numeral 10.2 se establece que:

*“(b) El Plazo de Cura se contará desde el Día en que el Interventor o la ANI notifiquen al Concesionario del incumplimiento, vencido el cual, si persiste el incumplimiento la ANI impondrá la Multa desde la fecha en que inició el incumplimiento (...)*

*“(d) Vencido el Plazo de Cura sin que el Concesionario haya saneado el incumplimiento, se causarán las Multas correspondientes, hasta que el Concesionario sanee el incumplimiento (...)”*

Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que, a pesar de que la Interventoría reporta avances en el cumplimiento de las obligaciones, aún persisten incumplimientos reportados con plazos de cura vencidos, por lo que no se está siguiendo el procedimiento contractual para conminar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones contractuales, lo cual además es un deber de los supervisores e interventores, consignado en el Artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

Adicionalmente, lo anterior activa los siguientes riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte<sup>6</sup>:

- Limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión: al no activar los mecanismos conminatorios contractuales y no solicitar oportunamente el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio, se está limitando el seguimiento que la Entidad puede ejercer sobre las obligaciones del Concesionario, pues se disminuyen los plazos para que la ANI pueda ejercer su facultad sancionatoria.
- Decisiones inoportunas al interior de la entidad: este riesgo se describe en la matriz de riesgos del proceso como *“demora en la emisión de conceptos y/o toma de decisiones en las diferentes áreas”*, en este sentido, al permitir que se venzan los plazos de cura sin pronunciarse para continuar con el procedimiento administrativo sancionatorio, se está tomando una decisión inoportuna al interior de la Entidad.
- Demoras en la ejecución de obligaciones contractuales y compromisos pactados: este riesgo se describe en la matriz de riesgos del proceso como *“los concesionarios retrasan las obligaciones contractuales y/o compromisos pactados, responsabilizando a terceros”*, en este sentido, al permitir que se venzan los plazos de cura sin pronunciarse para continuar con el procedimiento administrativo sancionatorio, se puede estar teniendo una actitud laxa con el Concesionario, concediéndole mayores plazos (demoras) a los contractuales para subsanar presuntos incumplimientos.

Como consecuencia de esta materialización de riesgos y con el fin de que se tomen las acciones correctivas correspondientes, se incluye la no conformidad respectiva en la sección 9.2 de este documento.

### 5.3 Avance del cumplimiento de los compromisos del Otrosí No. 3 y el laudo arbitral de abril de 2019

El 13 de septiembre de 2016, el Concesionario solicitó la convocatoria de un tribunal de arbitramento, cuyas pretensiones principales se relacionan con los siguientes temas:

1. En la ejecución de la fase de preconstrucción del proyecto, se superó el plazo estimado de 360 días establecido en la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión, incluso, esta se extendió durante más de tres años, comprendidos entre el 08 de septiembre de 2015 (fecha de inicio) y el 13 de noviembre de 2018 (acta de inicio de la fase de construcción). Al respecto, la ANI sostenía que este plazo era fijo y de obligatorio cumplimiento, como consecuencia, el Concesionario solicitó a un tribunal de arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá declarar que el plazo estimado para ejecutar la Fase de Preconstrucción es *“tácito, indeterminado y no fijo o máximo”*.
2. Frente a la definición del trazado y diseño geométrico del corredor, la ANI mantenía la posición de que si se debían aplicar la totalidad de los parámetros del mencionado Manual

<sup>6</sup> Recuperado de <https://www.ani.gov.co/r-institucionales-y-por-procesos> el 09 de diciembre de 2019.

de Diseño INVIAS 2008 en todas las UF mientras que el Concesionario sostenía que solo se debían aplicar en las UF con intervenciones de construcción. En consecuencia, el Concesionario solicitó al tribunal de arbitramento declarar que no está obligado a aplicar la totalidad de los parámetros del Manual para las Intervenciones de mejoramiento (UF 2 a 6).

3. En cuanto a un anillo vial ubicado en la UF1, el Concesionario solicitó al tribunal de arbitramento declarar que su ubicación es el PR 7+000 y que el proyecto “está estructurado para recibir y/o obtener los ingresos que genera el flujo vehicular que converge en la Conexión Anillo Vial” y como consecuencia, “que la modificación en la ubicación de la Conexión Anillo Vial respecto de la localización del Peaje Puente Amarillo constituye un incumplimiento contractual por parte de la ANI”.

Paralelamente, el 13 de noviembre de 2018 se suscribió el otrosí No. 3 al contrato de concesión, en el cual se establecen acuerdos relacionados con el diseño geométrico de la vía (sin renunciar a las pretensiones presentadas ante el tribunal de arbitramento), a partir de los cuales se logra la no objeción de los estudios de trazado y diseño geométrico y con ello el cumplimiento de las condiciones precedentes de inicio de la fase de construcción, por lo que se suscribe el acta de inicio correspondiente el mismo día. Posteriormente, el 01 de abril de 2019 el tribunal de arbitramento profiere su Laudo.

En esta sección, se analiza la gestión de la Supervisión e Interventoría para implementar los acuerdos del Otrosí No. 3 y las decisiones del Laudo arbitral proferido el 01 de abril de 2019.

### 5.3.1 Sobre el plazo de la fase de preconstrucción

Sobre el plazo de ejecución de la fase de preconstrucción, el Laudo arbitral concluyó que *“el término previsto en el Contrato suscrito entre COVIORIENTE y ANI, para la Etapa de Preconstrucción es un término o plazo fijo, de manera que cuando en las cláusulas contractuales se hace referencia a plazo estimado no significa que éste sea indeterminado o condicionado (...)”*. Sin embargo, la fase de construcción tuvo una duración de más de 3 años.

Adicionalmente, frente a la pretensión de *“Que se declare que la diferencia en la interpretación del Contrato de Concesión no constituye un incumplimiento del mismos para COVIORIENTE”*, el Laudo resuelve que *“Si bien es cierto que la diferencia de interpretación de una cláusula contractual no constituye per se un incumplimiento, cuando ello repercute en el cumplimiento de las obligaciones si habrá lugar a deducir tal incumplimiento, independientemente de que ello pueda coexistir en algún grado con la responsabilidad de la entidad”*.

Frente a esto, se están estudiando al interior de la Entidad las implicaciones que tiene dicha decisión en el desarrollo del contrato, como por ejemplo el desplazamiento de la entrada en operación de las unidades funcionales del proyecto y el inicio del recaudo de 2 estaciones de peaje nuevas. Así mismo, se están estudiando las medidas que se deben tomar para restablecer el equilibrio de la ecuación contractual, en caso de que sea necesario.

Al respecto, la Oficina de Control Interno recomienda continuar evaluando posibles afectaciones al equilibrio contractual y las alternativas de solución en el marco del contrato de concesión.

### 5.3.2 Sobre el trazado y diseño geométrico

En cuanto a los estudios de trazado y diseño geométrico, el tribunal de arbitramento resolvió *“Declarar que para las Intervenciones de Mejoramiento para las Unidades Funcionales del Proyecto se pueden exceptuar algunos criterios o parámetros previstos en el Manual de Diseño Geométrico del INVÍAS 2008”* y adicionalmente que *“el MDG es imperativo y exceptuarse de sus previsiones es posible solo en cuanto se cumpla con las condiciones que el mismo MDG”*.

Al respecto, se evidenciaron diferencias en la interpretación de Laudo, pues el Concesionario considera que los estudios de trazado y diseño geométrico no objetados a la fecha, corresponden a imposiciones de la Interventoría y la ANI, al haber rechazado las excepciones al Manual de Diseño Geométrico (MDG) que de acuerdo con el Laudo arbitral se permiten, en consecuencia, solicita que, de mantener estos diseños, se reconozcan al proyecto los costos adicionales asociados<sup>7</sup>.

Posteriormente, al no recibir respuesta por parte de la ANI, el Concesionario advirtió que continuaría con la ejecución del proyecto según los diseños no objetados y que *“procederá a utilizar los mecanismos contractuales establecidos e iniciará las acciones que en derecho correspondan para el cobro de los mayores costos que deba asumir el Concesionario ante la negativa de la entidad y de la Interventoría del Contrato de Concesión frente a aceptar las excepciones al diseño propuestas por el Concesionario”*<sup>8</sup>.

Por su parte, la Interventoría no considera que se hayan negado excepciones justificadas por el Concesionario ni que haya lugar al reconocimiento y pago de costos adicionales por la implementación del MDG. La Entidad, solicitó a la Interventoría su concepto y ha realizado las consultas internas sobre las peticiones del Concesionario, a partir de lo cual respondió al Concesionario que la Entidad no tiene la obligación de reconocerle ningún monto y que, en línea con lo conceptualizado por la Interventoría, el Concesionario no presentó justificación sobre supuestas excepciones, las cuales no aplican, al contar actualmente con unos diseños no objetados que cumplen con la totalidad de los parámetros del MDG<sup>9</sup>.

Al respecto, se evidencia la gestión de la Supervisión para tomar decisiones con base en los conceptos técnicos de la Interventoría y del equipo de apoyo a la Supervisión. Teniendo en cuenta que el Concesionario manifestó, antes de recibir la respuesta de la ANI que:

<sup>7</sup> Radicados ANI No. 2019-500-014311-1 (09/05/2019), 2019-409-050910-2 (20/05/2019), 2019-409-055649-2 (30/05/2019), 2019-409-055652-2 (30/05/2019) y 2019-409-055654-2 (30/05/2019).

<sup>8</sup> Radicado ANI No. 2019-409-064063-2 del 21/06/2019.

<sup>9</sup> Radicado ANI No. 2019-500-025475-1 del 06/08/2019.

*"(...) se continuará con la ejecución de las obras contenidas en los diseños no objetados y se procederá a utilizar los mecanismos contractuales establecidos e iniciará las acciones que en derecho correspondan para el cobro de los mayores costos que deba asumir el Concesionario ante la negativa de la entidad y de la Interventoría del Contrato de Concesión frente a aceptar las excepciones al diseño propuestas por el Concesionario"<sup>10</sup>.*

Se recomienda analizar y prever soluciones en conjunto con el Concesionario para que no se afecte la continuidad en la ejecución del proyecto ni los recursos del Estado.

Por otra parte, de acuerdo con la cláusula décima del Otrosí No. 3 del Contrato de Concesión, se acordó revisar en un plazo de 5 meses mediante mesas de trabajo, "la diferencia en los valores de inversión respecto al perfil V-20 en Cumaral y de la intervención de andenes", a propósito de los acuerdos del otrosí relacionados con modificar estas intervenciones. Este plazo de 5 meses venció en abril de 2019 y a la fecha de elaboración de este informe (8 meses después de vencido el plazo), no se reportó que se hubiera acordado un valor definitivo para la diferencia de inversión según las intervenciones modificadas.

Al respecto, teniendo en cuenta que se superó el plazo previsto para las mesas de trabajo, pero que se continúan realizando, se recomienda acordar un plan de trabajo con el Concesionario con el fin de determinar finalmente las cantidades y el valor de la diferencia de las intervenciones pactadas en el otrosí No. 3.

### 5.3.3 Sobre la ubicación del peaje Puente Amarillo y la conexión anillo vial

En cuanto a la ubicación del anillo vial en la UF1 y el peaje Puente Amarillo, el tribunal de arbitramento resolvió declarar (entre otras) que:

- El Contrato de Concesión, en materia de este laudo, establece como ubicación de la Conexión Anillo Vial el punto de referencia o PR 7+000 de la Ruta Nacional 6510.
- La ubicación de la estación de Peaje Puente Amarillo prevista en el Contrato de Concesión es en el Sector 2 de la Unidad Funcional 1, entre la Conexión Anillo Vial y Restrepo.
- La modificación por parte de la ANI en la ubicación de la Conexión Anillo Vial, respecto de la localización del Peaje Puente Amarillo, altera las condiciones iniciales en las que COVIORIENTE S.A.S. presentó oferta y celebró el contrato.
- A COVIORIENTE S.A.S. no le corresponde asumir los efectos negativos que se deriven de la modificación por parte de la ANI en la ubicación de la Conexión Anillo Vial respecto de la localización del Peaje Puente Amarillo.

<sup>10</sup> Radicado ANI No. 2019-409-064063-2 del 21 de junio de 2019.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

En consecuencia, el Concesionario solicitó a la ANI definir la ubicación definitiva del peaje Puente Amarillo<sup>11</sup>, frente a lo cual, la Entidad se mantuvo en la ubicación del peaje en el PR7+135 de la Ruta Nacional 6510, señalando que, en línea con lo proferido por el Laudo, en caso de que se materialice un tráfico dejado de percibir como consecuencia de la interferencia entre dos proyectos cuya estructuración supervisó la ANI (Autopista Villavicencio – Yopal y Malla Vial del Meta) y la construcción de la conexión anillo vial, se implementarán las acciones que permitan compensar el recaudo, para lo cual la Entidad cuenta con un plan de aportes al fondo de contingencias, el cual “se irá ajustando de acuerdo con el desarrollo de este riesgo”<sup>12</sup>.

Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que se deben implementar controles adicionales desde la Vicepresidencia de Estructuración, con el fin de prevenir este tipo de situaciones que pueden representar la materialización de un nuevo riesgo de compensación especial a favor del Concesionario por falta de compatibilidad entre dos proyectos cuya estructuración fue supervisada por la ANI.

En consecuencia, se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración revisar los procedimientos de la estructuración de proyectos, tanto de iniciativa pública (EPIT-P-006), como de iniciativa privada (EPIT-P-002), con el fin de mejorar los controles para garantizar que los nuevos proyectos sean compatibles con los existentes, previniendo este tipo de reclamaciones por parte de los Concesionarios, que generan perjuicios para la Entidad.

Finalmente, se recomienda a la Supervisión que, con el fin de garantizar la suficiencia de recursos disponibles en el fondo de contingencias, se inicien las evaluaciones de la materialización de este nuevo riesgo, teniendo en cuenta que en el proyecto de la Malla Vial del Meta se formalizó el otrosí No. 7 al contrato de concesión No. 004 de 2015, mediante el cual se establece que “una vez se acuerde una alternativa que permita la ejecución del contrato, las partes acordarán un nuevo plan de obras para la ejecución de la Fase de construcción”, lo cual podría dar lugar a que se inicie la construcción de la conexión anillo vial y le corresponda a la ANI “asumir los efectos negativos que se deriven de la modificación por parte de la ANI en la ubicación de la Conexión Anillo Vial respecto de la localización del Peaje Puente Amarillo”, según la decisión proferida por el tribunal de arbitramento.

#### 5.4 Avance en la ejecución del plan de obras y actividades de operación y mantenimiento

Los días 26 y 27 de noviembre de 2019, se llevó a cabo desplazamiento al proyecto con acompañamiento de la Interventoría, en el cual se realizó un recorrido por las 7 unidades al proyecto y se hicieron revisiones selectivas a partir de la inspección visual, con el fin de verificar, entre otros:

- La situación del proyecto en campo, con énfasis en los temas de mayor análisis de la auditoría: el trámite de mecanismos de apremio al Concesionario, el reconocimiento de

<sup>11</sup> Radicado ANI No. 2019-409-066865-2 del 02 de julio de 2019.

<sup>12</sup> Radicado ANI No. 2019-500-034813-1 del 09 de octubre de 2019.



- eventos eximentes de responsabilidad y la incorporación de los acuerdos del otrosí No 3 y de las decisiones proferidas por el tribunal de arbitramento en el Laudo de abril de 2019.
- El avance de las actividades reportadas por la Interventoría.
- El cumplimiento de los principios de operación y niveles de servicio consignados en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión.
- La situación de siniestralidad y la implementación de medidas de mitigación por parte del Concesionario.
- La incorporación de medidas para atender las observaciones de la Superintendencia de Transporte según su visita al proyecto el 8 de octubre de 2019.

El resultado del recorrido y de las verificaciones realizadas en las unidades funcionales se presentan a continuación.

#### 5.4.1 Unidad funcional 1

Foto 1. Inicio del proyecto en la UF1.



Se evidenció la señalización vertical informativa legible y con los logos de la ANI del Gobierno a lo largo de la UF.

Foto 2. Valla informativa UF1.



La Interventoría reportó la instalación de una valla informativa por cada UF. En la UF1 se evidenció la valla correspondiente, en cumplimiento de la Resolución No. 209 del Ministerio de Transporte.



Foto 3. Señalización PMT UF1.



Foto 4. Paso a un solo carril según PMT de la UF1.



La señalización de los Planes de Manejo de Tráfico es uno de los motivos del inicio de uno de los periodos de cura vencidos, de los que se reportan en la sección 5.2. En el recorrido por la UF1 se evidenció la instalación de señalización; así mismo, el Interventor evidenció algunos casos con señalización faltante, como la continuidad de disposición de maletines y señalizadores tubulares en zonas de paso a un solo carril por intervenciones en la vía.

Foto 5. Peaje Puente Amarillo.



Foto 6. Operación de cámaras de Interventoría en el peaje Puente Amarillo.



Se evidenció la operación con normalidad en el Peaje, así como la instalación de la tecnología de detección electrónica para el pago del peaje, en línea con la Resolución 546 de 2018 del Ministerio de Transporte. También se evidenció la instalación y funcionamiento de las cámaras de grabación de la Interventoría; sin embargo, no se evidenció que los videos se transmitieran en tiempo real según las obligaciones de la Interventoría, por lo que se incluye la no conformidad respectiva en la sección 9.2 de este informe.

Foto 7. Construcción de obras hidráulicas.



Foto 8. Actividades de prospección arqueológica.



En el tramo de la variante de Cumaral en la UF1, se evidenció la ejecución en paralelo de trabajos de prospección arqueológica, instalación de estructuras hidráulicas y conformación de terraplenes.

#### 5.4.2 Unidad funcional 2

Foto 9. Señal reglamentaria SR-26.



Como parte de las observaciones del último recorrido de la Superintendencia de Transporte, se señaló en varios puntos la instalación de la señal reglamentaria SR-26 a un solo costado de la vía. En la fotografía se observa la atención de esta observación en uno de los puntos de la UF2.

Foto 10. Operación del Peaje Veracruz.



Se evidenció la operación con normalidad del peaje Veracruz y la instalación de la valla informativa con las tarifas vigentes del peaje, tal como lo reporta la Interventoría a la ANI.

Foto 11. Excavaciones con vegetación.



Se evidenciaron excavaciones tramos donde la Interventoría reportó excavaciones para la ampliación de la vía, en las cuales no se continuaron intervenciones, por lo que creció vegetación nuevamente.

Foto 12. Actividades de mantenimiento en puente.



Se evidenció la ejecución de actividades de mantenimiento como el lavado y pintura de las barandas del puente sobre el caño Cajuche.

Foto 13. Falta de señalización PMT.



En general, en la UF2 se evidenció intervenciones de ampliación de calzada, en ocasiones con pasos a un solo carril y sin señalización de PMT, según se alertó por la Interventoría quien notificó al Concesionario de un periodo de cura que se encuentra vencido actualmente. Adicionalmente, se evidenciaron tramos en los que se levantó la capa de rodadura, tanto en el carril en operación como en el carril en con frente de obra activo, a partir de lo cual se impide la medición de los niveles de servicio del apéndice técnico 2 del contrato de concesión y se impacta la operación del tramo sin impedir la transitabilidad.

Foto 14. Retiro de pavimento en la vía en operación.



Foto 15. Valla informativa UF2.



Foto 16. Frente de obra sin actividad.



Se evidenció la instalación de la valla informativa correspondiente a la UF2, en cumplimiento de la Resolución 209 del Ministerio de Transporte. Por otra parte, se evidenciaron varios frentes de obra abiertos, sin ejecución de actividades constructivas.

#### 5.4.3 Unidad funcional 3

Foto 17. Paso urbano de Paratebueno, Cundinamarca.



Se recorrió el paso urbano de Paratebueno, que hace parte de los pasos urbanos cuya intervención contractual fue modificada mediante el otrosí No. 3 al contrato de concesión. Se verificó que no se han iniciado intervenciones por parte del Concesionario, quien continúa avanzando en la ejecución del plan de obras dentro de los plazos contractuales.

Foto 18. Frente de obra abierto sin intervenir.



Foto 19. Frente de obra abierto sin intervención.



Se evidenciaron frentes de obra, que, en línea con lo alertado por la Interventoría, están abiertos, pero no se ha dado continuidad en la ejecución de intervenciones. Al respecto, cabe aclarar que el momento de ejecución y la activación de los frentes de obra son una decisión del Concesionario, la cual no constituye un incumplimiento a las obligaciones contractuales, siempre que se cumpla con los plazos del plan de obras y los principios de operación del proyecto, situación que se evidenció en las revisiones realizadas.

Foto 20. Crecimiento de vegetación en excavaciones de ampliación.



Foto 21. Ampliación de calzada con frente de obra activo.



En algunos de los frentes de obra abiertos e inactivos, se evidenció crecimiento de vegetación en las excavaciones sin intervenir. Así mismo, también se evidenciaron frentes de obra activos.

5.4.4 Unidad funcional 4

Foto 22. Paso a un solo carril, ejecución de actividades de excavación.

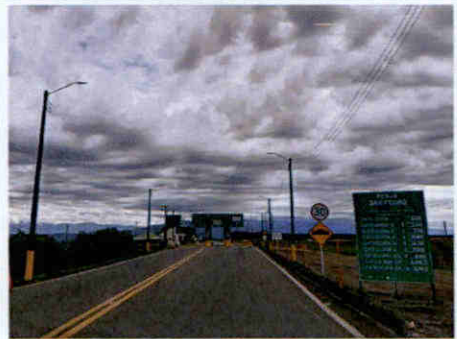


Foto 23. Paso a un solo carril sin ejecución de actividades constructivas.



Se evidenciaron cierres de la vía con tránsito por un solo carril, tanto con tramos con frentes de obra inactivos como con frentes de obra activos que incluyen intervenciones como descapote, construcción de obras hidráulicas, de terraplenes y de subbase.

Foto 24. Peaje San Pedro.



Se evidenció operación con normalidad en el peaje San Pedro.

Foto 25. Zodme Villa Ruby.



Se visitó el ZODME Villa Ruby, en el cual la Interventoría reporta y explica sobre una disposición de material sobrante de excavación superior a la autorizada e inferior a la capacidad del ZODME, sobre lo cual se encuentra requiriendo al Concesionario.

Foto 26. Pintura de cabezote, vista lateral.



Foto 27. Implementación de la señal SR-26.



A partir de una revisión aleatoria, se evidenció la pintura de un cabezote y la implementación de la señal reglamentaria SR-26 en ambos costados de la vía, en atención a las observaciones señaladas por la Superintendencia de Transporte en su último recorrido al proyecto, llevado a cabo el 08 de octubre de 2019.

#### 5.4.5 Unidad funcional 5

Foto 28. Valla informativa en la UF5.



Foto 29.



Se evidenció la instalación de la valla informativa correspondiente a la UF4, en cumplimiento de la Resolución 209 del Ministerio de Transporte. De manera similar a la UF4, se evidenciaron actividades de descapote, excavación, construcción de terraplenes y obras de arte, según lo reportado por la Interventoría.

Foto 30. Vía descapotada en operación.



Foto 31. Paso a un solo carril con vía descapotada.



Se evidenciaron tramos con paso a un solo carril, con esperas de cerca de 40 minutos, en los que se tenía descapotado todo el derecho de vía.

#### 5.4.6 Unidad funcional 6

Foto 32. Paso a un solo carril, intervenciones en la margen derecha de la vía.



Foto 33. Paso a un solo carril, intervenciones en la margen izquierda de la vía.



De manera similar a las UF4 y 5, se evidenciaron frentes de obra inactivos, pasos a un solo carril con esperas prolongadas, actividades de descapote, excavación, construcción de terraplenes, conformación de subbase y construcción de obras de arte, según lo reportado por la Interventoría. También se evidenció la instalación de la valla informativa sobre la vía.



Foto 34. Intersección Unete en operación.



Foto 35. Intersección Unete.



Al final del recorrido por la UF6, se verificó la operación de una glorieta provisional en el intercambiador vial del Unete en el cual la Autoridad Ambiental negó la construcción de una glorieta definitiva (de mayor tamaño, con aprovechamiento medioambiental), por lo que se encuentra en definición la alternativa que se implementará para resolver esta intersección sin afectar los parámetros de diseño contractuales. Adicionalmente, por la negativa de la Autoridad Ambiental, el Concesionario solicitó a la ANI el reconocimiento de un evento eximente de responsabilidad, respecto al cual la Interventoría recomendó no reconocer ya que considera que el Concesionario no ha agotado las gestiones a su alcance para obtener la aprobación respectiva.

5.4.7 Unidad funcional 7

Foto 36. Conformación de subbase para construcción de segunda calzada.



Foto 37. Conformación de base para construcción de segunda calzada.



Se evidenció el avance de las intervenciones de construcción de una segunda calzada, como conformación de base y subbase de la vía.

Foto 38. Báscula en operación, sentido Villavicencio – Yopal. Foto 39. Báscula en operación, sentido Yopal – Villavicencio.



Se evidenció la operación de la báscula que se usa para el control de peso para el paso por el puente Charte en el sentido Villavicencio - Yopal. Posteriormente, también se evidenció la operación de la báscula en el sentido Yopal – Villavicencio. Como parte de la auditoría, se validó el seguimiento que hace la Interventoría a la infraestructura física de las básculas y a la vigencia del certificado de calibración de estas.

Por otra parte, se preguntó por el seguimiento de las básculas mediante video en tiempo remoto, a lo que la Interventoría aclaró que esta obligación aplica para los sistemas de pesaje que debe instalar el Concesionario para la etapa operativa del contrato de concesión, mientras que, las básculas existentes corresponden a una medida de emergencia para atender la operación de los puentes provisionales sobre el Río Charte.


Foto 40. Puente Charte.



Foto 41. Construcción del nuevo puente Charte.



En el puente Charte, se evidenció la operación del puente en el sentido Villavicencio – Yopal y la intersección para acceder aguas abajo del Río Charte al puente para el tránsito en el sentido Yopal – Villavicencio. Adicionalmente, se verificó el avance reportado por la Interventoría en la construcción del nuevo puente Charte.

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

#### 5.4.8 Conclusión sobre el recorrido de auditoría

Como producto del recorrido de auditoría, se concluye lo siguiente:

- Se verificó la instalación de tecnología necesaria para la implementación de los peajes electrónicos, en concordancia con la Resolución 546 de 2018 del Ministerio de Transporte.
- Se verificó el avance de construcción reportado por la Interventoría y la Supervisión.
- La Interventoría detalló por qué y donde persisten los presuntos incumplimientos del Concesionario que dan origen a varios periodos de cura solicitados a la ANI, en término y vencidos.
- A partir de la inspección visual, no se observaron situaciones contrarias a lo dispuesto en los principios de operación del proyecto, consignados en el apéndice técnico 2 del contrato de Concesión. No obstante, se tiene en curso un periodo de cura por presunto incumplimiento en el indicador E12, relacionado con la demarcación horizontal, de los niveles de servicio contractuales y se emite una recomendación a la Interventoría para mejorar el análisis de la siniestralidad y seguridad vial en el proyecto, con el fin de determinar si el Concesionario da cumplimiento a este principio de operación.
- Se verificaron aleatoriamente algunas de las observaciones hechas por la Superintendencia de Transporte en sus recorridos al proyecto, encontrando que se ha avanzado en la atención de estas, pero se encuentran algunas pendientes por atender, específicamente relacionadas con la instalación de la señal SR-26 en ambos costados de la vía.

Adicionalmente, a partir del recorrido, se evidenciaron dos situaciones sobre las cuales se recomienda a la Supervisión realizar un análisis para determinar opciones de mejora en la operación y control del proyecto:

- Las cámaras de la Interventoría no cuentan con transmisión en tiempo real para consulta de la ANI o del propio Interventor, siendo esta una de sus obligaciones contractuales consignada en el anexo 4 del contrato de Interventoría (se emite no conformidad en el capítulo 9.2 de este informe).
- Se evidenciaron tramos en unidades funcionales con alcance de mejoramiento, en los cuales el Concesionario realizó fresado de la vía tanto en el carril con cierre por frentes de obra activos como en el carril en operación, generando un tránsito vehicular más lento, una posible reducción de la capacidad de la vía y la imposibilidad de medir y exigir el cumplimiento de los niveles de servicio consignados en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión.

Frente a este punto, se recomienda trabajar en conjunto con la Vicepresidencia de Estructuración para establecer si contractualmente se tiene previsto suspender la medición de indicadores en los tramos de vía en operación. De considerarse pertinente, se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración implementar acciones de mejora para nuevos contratos de concesión con el fin de prevenir la ocurrencia de esta situación.


## 6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría del proyecto, Consorcio Interventores 4G-2.

En las visitas de auditoría, realizadas los días 25, 26 y 27 de noviembre de 2019, a las oficinas de Interventoría y al proyecto, el equipo de la Interventoría dio a conocer la situación actual de la ejecución del contrato de concesión y demostró los controles que aplica en cada uno de los componentes de su competencia.

A partir de esto, se desarrolló la calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) cuya metodología y resultado pormenorizado se presenta en el anexo 4. A continuación se presentan los resultados agregados por área y se analizan los aspectos que se destacaron en la revisión de auditoría.

**Tabla 8.** Resultados de calificación MED aplicada en noviembre de 2019, agregados por componentes.

 Agencia Nacional de Infraestructura	<table border="1"> <tr> <td><b>Nombre proyecto concesión</b></td> <td>Autopista Villavicencio Yopal</td> </tr> <tr> <td><b>Nombre interventoría proyecto</b></td> <td>CONSORCIO INTERVENTORES 4G-2</td> </tr> <tr> <td><b>No. contrato interventoría</b></td> <td>010 de 2015</td> </tr> <tr> <td><b>Fecha de evaluación</b></td> <td>Noviembre de 2019</td> </tr> </table>	<b>Nombre proyecto concesión</b>	Autopista Villavicencio Yopal	<b>Nombre interventoría proyecto</b>	CONSORCIO INTERVENTORES 4G-2	<b>No. contrato interventoría</b>	010 de 2015	<b>Fecha de evaluación</b>	Noviembre de 2019
<b>Nombre proyecto concesión</b>	Autopista Villavicencio Yopal								
<b>Nombre interventoría proyecto</b>	CONSORCIO INTERVENTORES 4G-2								
<b>No. contrato interventoría</b>	010 de 2015								
<b>Fecha de evaluación</b>	Noviembre de 2019								

Id	Componente	Calificación desempeño de interventoría		
		Criterios evaluados	Criterios cumplidos	Cumplimiento contractual
01	Gestión Administrativa	11	10	91%
02	Gestión Técnica	24	23	96%
03	Gestión Financiera	22	22	100%
04	Gestión Jurídica	12	12	100%
05	Gestión de Aforo y recaudo	16	15	94%
06	Gestión Ambiental	10	10	100%
07	Gestión Social	12	12	100%
08	Gestión Predial	11	11	100%

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

Se observó un cumplimiento contractual de la mayoría de las obligaciones evaluadas (115 de 118 criterios contractuales evaluados, ver columna 4 de la Tabla 8), situación que es similar a lo

encontrado en la auditoría anterior a esta Interventoría en febrero de 2017<sup>13</sup>, según se presenta en la Tabla 9.

*Tabla 9. Cumplimiento contractual histórico de la Interventoría con base en las auditorías de la Oficina de Control Interno.*

		Comparación histórica de calificaciones	
		feb-17	nov-19
01	Gestión Administrativa	97%	91%
02	Gestión Técnica	97%	96%
03	Gestión Financiera	100%	100%
04	Gestión Jurídica	100%	100%
05	Gestión de Aforo y recaudo	100%	94%
06	Gestión Ambiental	100%	100%
07	Gestión Social	100%	100%
08	Gestión Predial	100%	100%



*Fuente: Elaboración propia a partir de informes de auditoría adelantados por la Oficina de Control Interno.*

En cuanto a la calificación de los componentes administrativo, técnico y de aforo y recaudo, se evidenciaron dificultades relacionadas con la entrega de informes de interventoría, el seguimiento y análisis de los reportes del Concesionario sobre los tramos de concentración de accidentes y la transmisión en tiempo real de las cámaras de interventoría instaladas en los peajes. Al respecto, se incluyen no conformidades en la sección 9.2 de este informe.

A partir de la presente auditoría se evidenciaron los siguientes aspectos que contribuyen al control y seguimiento que realiza la Interventoría y generan valor agregado a su gestión:

1. La Interventoría cuenta con recursos adicionales a los mínimos contractuales dependiendo de la situación del proyecto, a partir de los cuales incrementa su capacidad de vigilancia y control de la gestión del Concesionario. Esto se evidenció para el caso de personal adicional al exigido en el plan de cargas de trabajo (anexo 4 del contrato de Interventoría No. 432 de 2015).
2. Como parte del sistema de gestión de calidad de la Interventoría, realiza encuestas periódicas de satisfacción de la ANI, lo cual le permite identificar y emprender acciones para el mejoramiento continuo en su gestión.

<sup>13</sup> Radicado ANI No. 20171020037603 de febrero de 2017.

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente al seguimiento a la función de la Supervisión, se realizó la revisión del cumplimiento de las funciones de la Supervisión con base en 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”*.

Como producto de esta revisión, se encontraron dificultades en el cumplimiento del procedimiento contractual para el reconocimiento de un evento eximente de responsabilidad, en el seguimiento de presuntos incumplimientos mediante periodos de cura, por lo que se incluyen dos no conformidades en la sección 9.2 de este informe. Además de esto, en general se encontró cumplimiento de las funciones de Supervisión y se generaron recomendaciones (ver sección 9.3) relacionadas con el seguimiento de las garantías del contrato de concesión y la reducción de siniestralidad en el proyecto.


## 8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3 de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del Estado, así como de la Superintendencia de Transporte, y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos (PMP), los cuales se generaron a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas sobre este proyecto.

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

Con corte a octubre de 2019, en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)<sup>14</sup> no se evidenciaron hallazgos señalados a la Entidad asociados con la ejecución del contrato de concesión No. 010 de 2015.

<sup>14</sup> Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

### 8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

No se tienen no conformidades abiertas resultantes de auditorías anteriores adelantadas por la Oficina de Control Interno<sup>15</sup>.

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

Se consultó ORFEO<sup>16</sup>; página Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los Entes de Control y de la Superintendencia de Transporte, en el periodo definido para la presente auditoría.

Se evidenció que entre octubre de 2018 y octubre de 2019 se recibieron 8 comunicaciones relacionadas específicamente con el proyecto y 9 comunicaciones relacionadas con proyectos viales de la ANI, en general del programa de cuarta generación. De estas, 10 provinieron de la Contraloría General de la República (CGR) y 7 de la Superintendencia de Transporte. No se recibieron comunicaciones de la Defensoría del Pueblo ni de la Procuraduría General de la Nación (PGN).

De las comunicaciones recibidas, se puede destacar lo siguiente:

- La CGR solicitó información general sobre el programa de cuarta generación de concesiones viales, en particular para la auditoría de desempeño del programa de cuarta generación y los resultados de la aplicación de los mecanismos alternativos de solución de conflictos.
- La Superintendencia de Transporte realizó visitas de inspección técnica al proyecto, diurnas y nocturnas, en octubre de 2018 y enero de 2019. A partir de estas, generó observaciones en su mayoría relacionadas con la señalización y estado de la infraestructura y su efecto en las condiciones de operación de la vía, identificando riesgos potenciales para los usuarios, en especial para las épocas del año con alta demanda como el fin de año. Al respecto, la ANI (con apoyo de la Interventoría) y el Concesionario respondieron presentando las acciones implementadas para atender las observaciones de la Superintendencia. Por otra parte, durante el recorrido de la auditoría se verificó aleatoriamente la atención de algunas de las observaciones de la Superintendencia, evidenciando que han sido atendidas en su mayoría, aunque algunas prevalecen, tales como la instalación de señales reglamentarias SR-26 a ambos costados de la vía.

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

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

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno, en las oficinas de la Interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo reunión

<sup>15</sup> Plan de mejoramiento por procesos, recuperado de <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>.

<sup>16</sup> Sistema de gestión documental Interno – ANI.

de cierre de la auditoría el 27 de noviembre de 2019 con la Interventoría; asimismo, se transmitieron las conclusiones parciales a la Supervisión y a la Interventoría mediante correos electrónicos del 04 y 12 de diciembre de 2019 y a la Vicepresidencia de Estructuración mediante correo electrónico del 13 de diciembre de 2019, recibiendo respuesta por parte de la Interventoría en correo electrónico del 05 de diciembre de 2019. Lo anterior dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la 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.*

Asimismo, en esta sección se presentan las conclusiones, no conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría. Se debe tener en cuenta que las no conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna de la Supervisión, de la Interventoría y de la Vicepresidencia de Estructuración.

### 9.1 Conclusiones

Una vez evaluada la gestión de la Supervisión e Interventoría en torno a los temas más relevantes para el desarrollo del proyecto, se encontró lo siguiente:

1. El proyecto presenta un avance favorable, superior al programado en el plan de obras; sin embargo, se evidenciaron demoras en la activación de mecanismos conminatorios para exigir el cumplimiento del Concesionario en temas relacionados con la no objeción de los estudios de detalle de intervenciones que se encuentran en ejecución.

Es necesario apremiar al Concesionario para lograr lo antes posible que se ejecute el proyecto sobre estudios de detalle no objetados, porque de otra manera, se corre el riesgo de incurrir en correcciones y reprocesos constructivos para ajustar la ejecución a los diseños definitivos. Lo anterior, buscando el beneficio del proyecto y teniendo en cuenta que es el Concesionario quien asume el riesgo de continuar ejecutando intervenciones sin no objeción de la Interventoría.

2. Frente a la solicitud del Concesionario de reconocimiento de costos adicionales por la ejecución del proyecto según el trazado no objetado, a la luz de las decisiones proferidas mediante Laudo arbitral en abril de 2019, se recomienda analizar y prever soluciones en conjunto con el Concesionario para que no se afecte la continuidad en la ejecución del proyecto ni los recursos del Estado.
3. Se evidenciaron demoras en la activación de mecanismos conminatorios para exigir el cumplimiento del Concesionario en temas relacionados con el suministro de información e implementación de medidas ambientales, falta de atención de observaciones ambientales e implementación de planes de manejo de tráfico. Al respecto, se alerta sobre la activación de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte; por lo tanto, se recomienda mayor celeridad por parte de la Supervisión para conminar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones y se incluye una no conformidad en la sección 9.2 de este informe.





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.**



GOBIERNO DE COLOMBIA

4. Como producto de las decisiones proferidas mediante Laudo arbitral en abril de 2019, se evidenció que le corresponde a la ANI asumir los efectos negativos que se deriven del cambio de ubicación de un anillo vial, cambio que la ANI ha manifestado mantener debido a la compatibilidad con el proyecto Malla Vial del Meta. Frente a esto, es necesario tomar acciones de mejoramiento en la estructuración de nuevos proyectos para garantizar que la articulación con otros proyectos no genere afectaciones en los fondos de contingencias de los proyectos.
5. Se evidenciaron dificultades por parte de la Supervisión para cumplir con el procedimiento contractual para el reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad, pues entra en conflicto con el tiempo necesario para cumplir el procedimiento interno de la ANI para la evaluación de dichos eventos.
6. Se evidenciaron dificultades en el seguimiento de las tasas de siniestralidad en el proyecto y del cumplimiento de obligaciones por parte del Concesionario en materia de seguridad vial. Esto implica la necesidad de implementar controles adicionales para establecer si se está dando la reducción en cantidad y severidad de los siniestros viales según los principios de operación del proyecto y de ser necesario, trabajar con el Concesionario para identificar e implementar nuevas medidas para lograr este objetivo.

## 9.2 No Conformidades



Las no conformidades presentadas en esta sección se deben atender de manera inmediata para subsanar situaciones de incumplimiento contractual. En este sentido, se tiene un plazo de 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 [csanchez@ani.gov.co](mailto:csanchez@ani.gov.co), para su revisión y formalización. A continuación, se presentan las no conformidades identificadas tras el ejercicio de auditoría:

### 9.2.1 Para la Interventoría

1. No se evidenció que los equipos de grabación de la Interventoría instalados en los peajes de la concesión estén disponibles para ser accedidos en tiempo real en las oficinas de la ANI; sin embargo, esta es una de sus obligaciones contractuales, consignada en el apéndice técnico 4 del contrato de Interventoría, numeral 5.3.3, literal e, según se cita a continuación:

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



	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

*datacenter de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, estos deberán ser en formato BLADE" (subrayado fuera del texto).*

2. Dentro del periodo revisado, se evidenció la entrega de informes mensuales de interventoría por fuera del plazo contractual (informes No. 39, 40 y 43 al 50) de los primeros 15 días calendario de cada mes, consignado en el contrato de Interventoría, cláusula 4.2, romanito III, según se cita a continuación:

*"Preparar y presentar a la ANI dentro de los quince (15) primeros días calendario de cada mes, un Informe Mensual que, metodológicamente, comprenderá una parte ejecutiva y otra de temas generales (...)"*

Al respecto, como respuesta a la socialización de conclusiones de auditoría, la Interventoría manifestó que esto se debe parcialmente a demoras en la entrega del informe gerencial mensual por parte del Concesionario, por lo que se recomienda exigirle el cumplimiento de la entrega de información en tiempo, en el marco de la facultad de la Interventoría consignada en el anexo 4 del contrato de Interventoría, numeral 4, literal b, según se cita a continuación:


*"El Interventor está autorizado para (...) (ii) exigirle (al Concesionario) la información que considere necesaria, siempre y cuando se relacione con el objeto del Contrato de Concesión, la cual deberá ser suministrada por el Concesionario dentro de los 10 días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de solicitud, o dentro del plazo que se encuentre establecido en el Contrato de Concesión, si este lo estableciere."*

3. No se evidenció que la Interventoría verifique que el Concesionario da cumplimiento a su obligación de "realizar estudios anuales de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y de seguridad vial con propuestas de actuaciones y seguimiento anual de su eficacia" (contrato de concesión, apéndice técnico 2, numeral 3.3.7).

Así mismo, dado que no se evidenció que la Interventoría reporte y analice los datos históricos de siniestralidad en el proyecto, tampoco se evidenció que la Interventoría verifique que se da cumplimiento a "la obligación que asume el Concesionario para realizar todas las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s), tanto en número como en gravedad" (numeral 3.1.5 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión).

La verificación del cumplimiento contractual del Concesionario es una obligación contractual de la Interventoría, consignada en el contrato de Interventoría, cláusula 2.1, literal f, según se cita a continuación:

*"Verificar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, contenidas en el Contrato de Concesión, en sus Apéndices y en los planes, programas y manuales presentados por el Concesionario y que no sean objetados por la ANI, salvo en aquellos casos en que el Contrato de Concesión o los Apéndices indiquen que tales manuales no son de carácter obligatorio."*

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p><b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b></p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	---

### 9.2.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)

1. En cuanto al pronunciamiento frente a cinco eventos eximentes de responsabilidad notificados por el Concesionario<sup>17</sup> (e.g. radicado ANI No. 2018-409-128227-2 del 06 de diciembre de 2018), no se evidenció que, dentro de los 15 días<sup>18</sup> siguientes a la notificación, la ANI manifestara si acepta o no la ocurrencia del evento eximente de responsabilidad; sin embargo, este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(c)(iii), según se cita a continuación:

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

2. Una vez vencidos 8 periodos de cura notificados al Concesionario por la Interventoría<sup>19</sup> (e.g. radicado ANI No. 2019409040755 del 22 de abril de 2019), no se evidenció que la Supervisión solicitara el inicio de un proceso administrativo sancionatorio a la Vicepresidencia Jurídica, en cumplimiento de lo dispuesto en el contrato de concesión, parte general, sección 10.2, literales b y d, según se cita a continuación:

*“(b) El Plazo de Cura se contará desde el Día en que el Interventor o la ANI notifiquen al Concesionario del incumplimiento, vencido el cual, si persiste el incumplimiento la ANI impondrá la Multa desde la fecha en que inició el incumplimiento” (subrayado fuera del texto).*

<sup>17</sup> Radicados ANI No. 2018-409-128227-2 del 06 de diciembre de 2018 (Arqueológico), 2019-409-042851-2 del 26 de abril de 2019 (trazado sector Unete), 2019-409-074266-2 del 19 de julio de 2019 (redes Llanogás), 2019-409-087481-2 del 22 de agosto de 2019 (entrega de predios baldíos) y 2019-409-113227-2 del 28 de octubre de 2019 (fuerza mayor por redes de la Empresa de Servicios Públicos del Meta).

<sup>18</sup> Según el numeral 1.45 de la parte general del contrato de concesión, un día se define como “cualquier día calendario que comprende veinticuatro (24) horas. Cuando este Contrato prevea un plazo en Días para el cumplimiento de una obligación y este plazo no venza en un Día Hábil, el vencimiento ocurrirá el Día Hábil inmediatamente siguiente”.

<sup>19</sup> Radicados ANI No. 2019409040755 del 22 de abril de 2019 (entrega de información del área ambiental), 20194090561012 del 31 de mayo de 2019 (estudios de ingeniería de detalle para la unidad funcional 2), 20194090561042 del 31 de mayo de 2019 (estudios de ingeniería de detalle para la unidad funcional 3), 20194090561072 del 31 de mayo de 2019 (estudios de ingeniería de detalle para la unidad funcional 4), 20194090561092 del 31 de mayo de 2019 (estudios de ingeniería de detalle para la unidad funcional 5), 20194090561102 del 31 de mayo de 2019 (estudios de ingeniería de detalle para la unidad funcional 6), 20194090649702 del 25 de junio de 2019 (inicio de intervenciones sin diseños no objetadas por la Interventoría) y 20194090650262 del 25 de junio de 2019 (cumplimiento de obligaciones ambientales en la unidad funcional 1).

*“(d) Vencido el Plazo de Cura sin que el Concesionario haya saneado el incumplimiento, se causarán las Multas correspondientes, hasta que el Concesionario sanee el incumplimiento (...)”.*

Adicionalmente, esto hace parte de las funciones de la Supervisión, consignadas en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, numeral 2.2.2, literal f, según se cita a continuación:

*“Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, cuando a ello haya lugar, en los eventos en que el interventor no las solicite o promueva, sin perjuicio de que el supervisor del contrato de interventoría evalúe la situación y promueva las sanciones en contra del interventor por tal situación, si a ello hubiere lugar”.*

3. No se evidenció oportunidad en la aprobación de las pólizas actualizadas del contrato de Interventoría No. 432 de 2015 ni del contrato de Concesión No. 101 de 2015 ya que las actualizaciones a las pólizas se constituyeron en noviembre de 2018 (responsabilidad civil extracontractual del Concesionario y de cumplimiento de la Interventoría) y en enero de 2018 (todo riesgo del Concesionario), sin que a la fecha se cuente con la aprobación de la ANI, situación que contraría lo previsto en el artículo 41 de la Ley 80 de 1993.

Adicionalmente, tampoco se evidenció que la Supervisión solicitara al Concesionario con 6 meses de anticipación, la actualización de las pólizas a vencer (de cumplimiento, de responsabilidad civil extracontractual y todo riesgo), según se establece en el procedimiento de “aprobación y administración de pólizas y demás garantías” (GCSP-P-012):

*“10. Identificar con seis (6) meses de antelación las pólizas a vencer, de acuerdo a la alerta generada por el sistema de información Project Online, mediante correo electrónico (...)”.*

*“11. Solicitar al tomador actualización de la póliza en los tiempos establecidos, informándole sobre el vencimiento, renovación o adición de la póliza por modificación de plazo, valor, entre otros.”*

Estas situaciones, evidencian incumplimiento de las funciones de Supervisión, consignadas en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual de la ANI, literal b:

*“Realizar el monitoreo y control necesario al proyecto de acuerdo con su competencia, de manera que se optimice la coordinación, articulación y que contribuyan a la detección de situaciones o factores que puedan dificultar el desarrollo del proyecto, para su adecuada gestión y superación.”*

### 9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría, de la Supervisión y de la Vicepresidencia de Estructuración, todas formuladas con el propósito de asegurar el éxito del proyecto. Como se mencionó previamente, las recomendaciones son optativas para mejora interna de los controles que se ejercen desde la Interventoría y desde la Supervisión:

#### 9.3.1 Para la Interventoría

1. Además de llevar un control del tráfico real comparándolo con el proyectado en la estructuración del contrato de concesión, se recomienda hacer anualmente una proyección del tráfico con el fin de estimar su comportamiento futuro y reportar a la ANI las conclusiones respectivas. Lo anterior, en el marco del cumplimiento de la obligación consignada en el contrato de Interventoría, numeral 5.3.3, literal e: "Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente".
2. Dado que se evidenció que la Interventoría evalúa la confiabilidad del sistema para el control del tráfico basada en "una muestra significativa que en cada visita de auditoría se determina, de acuerdo con el criterio técnico del auditor"<sup>20</sup>, se recomienda basar el criterio de revisión de la confiabilidad en un diseño muestral que, mediante la aleatoriedad en la selección de la muestra, garantice la representatividad de esta, con el fin de obtener conclusiones estadísticamente válidas sobre la confiabilidad de los equipos de control del tránsito.
3. Teniendo en cuenta que no se evidenció que la Interventoría haga seguimiento a los datos históricos de siniestralidad en el corredor vial y que esto es un insumo necesario para verificar el cumplimiento de uno de los principios de operación del proyecto<sup>21</sup> (reducción de siniestros tanto en número como en gravedad), se recomienda solicitar esta información al Concesionario, determinar si se están reduciendo los índices de siniestralidad y en caso de ser necesario, establecer la causa de la no reducción y trabajar con el Concesionario en el diseño e implementación de nuevas medidas para lograr la reducción de los índices de accidentalidad del proyecto.

<sup>20</sup> Informe de Interventoría No. 50 correspondiente al mes de octubre de 2019. Radicado ANI No. 20194091224332.

<sup>21</sup> Numeral 3.1.5 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión: "Se trata de la obligación que asume el Concesionario para realizar todas las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s), tanto en número como en gravedad. Esta obligación deberá cumplirse durante toda la vigencia del Contrato de Concesión a través de actuaciones preventivas que permitan mejorar la seguridad de la(s) vía(s), para lo cual el Concesionario actuará sobre su estado de conservación, sobre su geometría y su señalización, así como en la promoción de actitudes de manejo preventivo y seguro, teniendo en cuenta la relación de la vía con las comunidades aledañas a los pasos urbanos y demás asentamientos poblacionales, de acuerdo con lo que se define en el SGSV (Sistema de Gestión de Seguridad Vial)" (subrayado fuera del texto).

	<p><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p><b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b></p>	 <p><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
---	---	--

4. Presentar a la ANI un informe para certificar el cumplimiento de cada uno de los controles que en materia de seguridad vial está obligado a implementar el Concesionario, así como informar sobre la implementación y eficacia de las medidas formuladas por parte del Concesionario como producto de (1) los análisis de tramos de concentración de siniestros, (2) las recomendaciones de las auditorías de seguridad vial de la Interventoría y (3) las recomendaciones de la Superintendencia de Transporte.

En caso de que se determine que el Concesionario no ha implementado todas las acciones necesarias para reducir los índices de siniestralidad, se recomienda activar los mecanismos conminatorios del contrato para lograr que sean implementadas las medidas necesarias.

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

1. Solicitar a la Interventoría que, en el marco de sus competencias, certifique que el Concesionario a la fecha ha implementado todas las acciones necesarias para reducir los índices de siniestralidad tanto en número como en gravedad, de acuerdo con su obligación contractual.

De ser el caso, se recomienda analizar quien tiene la competencia para tomar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de este objetivo (e.g. autoridades de policía, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio de Transporte) y poner el tema en consideración del Comité Operativo de Seguridad Vial, creado mediante Resolución No. 083 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial del 08 de marzo de 2019, cuyas funciones incluyen, entre otras:

- a. Proponer la implementación de las medidas regulares o contingentes que les correspondan, de manera articulada con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
  - b. Establecer y desarrollar una agenda de actuaciones de las entidades que forman parte del Comité Operativo en materia de seguridad vial en las carreteras del país.
2. Compartir con la Interventoría el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual de la ANI (actualizado en diciembre de 2018), con el fin de dar a conocer las políticas de la Entidad frente a los controles que se espera que aplique la Interventoría.

### 9.3.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Teniendo en cuenta que el Laudo arbitral proferido el 01 de abril de 2019, establece que *“la modificación por parte de la ANI en la ubicación de la Conexión Anillo Vial respecto de la localización del Peaje Puente Amarillo altera las condiciones iniciales en las que COVIORIENTE S.A.S. presentó oferta y celebró el contrato”* y que *“a COVIORIENTE S.A.S. no le corresponde asumir los efectos negativos que se deriven de la modificación por parte de la ANI en la ubicación de la Conexión Anillo Vial respecto de la localización del Peaje Puente Amarillo”*, y que lo anterior puede representar que se materialice un nuevo riesgo de reconocer al



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

Concesionario una compensación especial no prevista, se recomienda revisar los procedimientos de la estructuración de proyectos, con el fin de mejorar los controles para garantizar que los nuevos proyectos sean compatibles con los existentes, previniendo este tipo de reclamaciones por parte de los Concesionarios, que generan perjuicios para la Entidad.

2. En el recorrido de auditoría se evidenciaron tramos en unidades funcionales con alcance de mejoramiento, en los cuales el Concesionario realizó fresado de la vía tanto en el carril con cierre por frentes de obra activos, como en el carril en operación, generando un tránsito vehicular más lento, una posible reducción de la capacidad de la vía y la imposibilidad de medir y exigir el cumplimiento de los niveles de servicio consignados en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión.

Teniendo en cuenta esta situación, se recomienda estudiar si para futuras estructuraciones es conveniente ajustar las especificaciones de operación de una vía en la fase de construcción, con el fin de prever que se puedan medir y exigir todos los niveles de servicio del apéndice técnico 2 a lo largo de los tramos con actividades de construcción y operación simultánea.

Auditó:

Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón  
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano  
Auditora Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio  
Jefe Oficina de Control Interno





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de  
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-  
privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.**



GOBIERNO  
DE COLOMBIA

## ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Verificación de antecedentes.
- Anexo 3: Plan y agenda de la auditoría.
- Anexo 4: Calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.







AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.**



GOBIERNO DE COLOMBIA

#### Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados del proyecto de concesión, se analizó el estado actual de la fase de construcción, así como la operación y mantenimiento del proyecto, dentro de la etapa preoperativa, así como la gestión de la Supervisión e Interventoría para vigilar el cumplimiento de las obligaciones por parte del Concesionario. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión carretero: administrativo, técnico, jurídico, financiero, aforos y recaudo, ambiental, social y predial.

Se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Interventores 4G-2, en virtud del contrato 432 de 2015 y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas obedecen a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- [Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001](#), versión 4; año 2019.
- [Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003](#), versión 5; año 2019.
- [Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002](#); versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.
- Decreto 648 de 2017, por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el enlace "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos". Respecto del Decreto 648 de 2017, se puede consultar en la página web del Departamento Administrativo de la Función Pública (<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>).





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

Anexo 2: Verificación de antecedentes (entes de control y Superintendencia de Transporte).

#	PROYECTO	FECHA ENTRADA	RADICADO NO.	FECHA VENCIMIENTO	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA	FECHA RESPUESTA
1	VILLAVICENCIO - YOPAL	9/10/2018	20184091047592	INFORMATIVO	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	INVITACIÓN AL INSPECCIÓN AL PROYECTO LOS DÍAS 9,10 Y 11 DE OCTUBRE 2018 / CONCESIONARIA VÍA DEL ORIENTE S.A.S	N/A	N/A
2	CONCESIONES 4G-APLICA PARA LOS 3 PROYECTOS	24/10/2018	20184091107052	8/11/2018	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AD4G-01 AUDITORIA DE DESEMPEÑO DE CONCESIONES 4G	20186010369821	7/11/2018
3	VILLAVICENCIO - YOPAL	2/11/2018	20184091148402	INFORMATIVO	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	REQUERIMIENTO DERIVADO DE LA INSPECCIÓN TÉCNICA GENERAL / CONCESIÓN VILLAVICENCIO - YOPAL	N/A	N/A





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de  
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-  
privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO  
DE COLOMBIA

#	PROYECTO	FECHA ENTRADA	RADICADO NO.	FECHA VENCIMIENTO	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA	FECHA RESPUESTA
4	CONCESIONES VIALES - 36 - APLICA PARA LOS 3 PROYECTOS	14/11/2018	20184091184712	INFORMATIVO	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	SOLICITUD ACOMPAÑAMIENTO PARA INSPECCIÓN NOCTURNA SEÑALIZACIÓN CONCESIONES VIALES	N/A	N/A
5	CONCESIONES 4G-APLICA PARA VILLAVICENCIO - YOPAL	16/11/2018	20184091195332	23/11/2018	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	SOLICITUD INFORMACIÓN DE PROCESOS DE MECANISMOS ALTERNATIVOS DE SOLUCIÓN DE CONFLICTOS - MASC 2013-2018 - CONCESIONES 4G	20187010391171	23/11/2018
6	VILLAVICENCIO - YOPAL	21/12/2018	20184091354292	INFORMATIVO	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	SOLICITUD DE INFORMACIÓN SOBRE EL INCREMENTO DE LA ACCIDENTALIDAD / CONCESIÓN	N/A	N/A

Oficina Control Interno

diciembre



MINTRANSPORTE



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de  
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-  
privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO  
DE COLOMBIA

#	PROYECTO	FECHA ENTRADA	RADICADO NO.	FECHA VENCIMIENTO	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA	FECHA RESPUESTA
						VILLAVICENCIO - YOPAL		
7	CONCESIONES VIALES - APLICA PARA LOS 3 PROYECTOS	30/01/2019	20194090091512	INFORMATIVO	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	INSPECCIÓN NOCTURNA DE VERIFICACIÓN DE ACCIONES DE MEJORA Y HALLAZGOS INSPECCIÓN NOCTURNA PROGRAMA SETAT CONCESIONES VIALES	N/A	N/A





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de  
Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-  
privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO  
DE COLOMBIA

#	PROYECTO	FECHA ENTRADA	RADICADO NO.	FECHA VENCIMIENTO	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA	FECHA RESPUESTA
8	VILLAVICENCIO - YOPAL	12/02/2019	20194090138392	INFORMATIVO	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	SOLICITUD REPORTE DE ACCIONES REQUERIMIENTOS INSPECCIÓN NOCTURNA-CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S	N/A	N/A
9	CONCESIONES VIALES- APLICA PARA VILLAVICENCIO - YOPAL	19/02/2019	20194090168502	INFORMATIVO	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	RESPUESTA SEGURIDAD VIAL - SOLICITUD INFORMACIÓN RAD 20185604303622	N/A	N/A
10	CONCESIONES VIALES 4G- APLICA PARA LOS 3 PROYECTOS	9/04/2019	20194090361192	30/04/2019	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G	20196010131361	30/04/2019





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

#	PROYECTO	FECHA ENTRADA	RADICADO NO.	FECHA VENCIMIENTO	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA	FECHA RESPUESTA
11	CONCESIONES 4G- APLICA VILLAVICENCIO-YOPAL - TERCER CARRIL	16/05/2019	20194090498072	21/05/2019	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	GUIA NO. YG227767043CO 85113 2019EE0056368 SOLICITUD INFORMACIÓN CONCESIONES 4G	20191010156241	21/05/2019
12	VILLAVICENCIO -YOPAL	10/06/2019	20194090589222	INFORMATIVO	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	80854 RESPUESTA DE FONDO 2019-157658-80854-NC	N/A	N/A
13	CONCESIONES 4G- APLICA PARA VILLAVICENCIO -YOPAL	2/08/2019	20194090803912	21/08/2019	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AD4G-38 AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G	20196010260781	9/08/2019
14	CONCESIONES 4G- APLICA PARA LOS 3 PROYECTOS	28/08/2019	20194090896092	5/09/2019	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G	20196010304781	5/09/2019





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.





GOBIERNO DE COLOMBIA

#	PROYECTO	FECHA ENTRADA	RADICADO NO.	FECHA VENCIMIENTO	ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA	FECHA RESPUESTA
15	CONCESIONES 4G- APLICA PARA LOS 3 PROYECTOS	29/08/2019	20194090899492	6/09/2019	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	REFERENCIA AD4G-49 2019EE0106270 SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA	20196010306721	6/09/2019
16	CONCESIONES 4G- APLICA PARA VILLAVICENCIO - YOPAL	17/09/2019	20194090977252	24/09/2019	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	2019EE0116918 SOLICITUD DE INFORMACIÓN AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES 4G	20196010329171	24/09/2019
17	CONCESIONES 4G- APLICA PARA LOS 3 PROYECTOS	17/09/2019	20194090977292	20/09/2019	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	2019EE0116928 SOLICITUD DE INFORMACIÓN AUDITORIA DE DESEMPEÑO AL PROGRAMA DE CONCESIONES VIALES 4G	20196010325471	20/09/2019







	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> <b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

Por otra parte, la agenda y temas a abordar en la entrevista con Interventoría se desarrolló de la siguiente manera:

Fecha	Actividad	Ubicación
22/11/2019	Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño, en los componentes jurídico y financiero.	Oficinas de Interventoría en Bogotá D.C.
25/11/2019	Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño, en los componentes administrativo, técnico y de aforos y recaudo.	Oficinas de la Interventoría en Villavicencio, Meta.
26/11/2019	Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño, en los componentes ambiental, social y predial. Recorrido al proyecto, unidades funcionales 1, 2 y 3.	Oficinas de la Interventoría en Villavicencio, Meta. Trazado del proyecto entre Villavicencio, Meta y Villanueva, Casanare.
27/11/2019	Recorrido al proyecto, unidades funcionales 4, 5, 6 y 7.	Trazado del proyecto entre Villanueva y Yopal, Casanare.

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. La Interventoría y la Supervisión dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 010 de 2015.

	<p style="text-align: center;"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b></p>	 <p style="text-align: center;"><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
---	---	--

#### Anexo 4: Calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

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

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario, lo cual debe complementarse con la adopción de buenas prácticas de información y comunicación con este último y con la ANI.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de proconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas 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>Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.</b>	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</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, así como los resultados obtenidos por la Interventoría para los criterios contractuales:

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Organización de la interventoría	SI	C	2	Entrega de diseño geométrico (4G)	NA	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI	C	3	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI	C	4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	NA	C
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI	C	5	Plan de obras del concesionario (4G)	SI	C
5	Capacitación equipo de interventoría	SI	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI	C	7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	SI	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	SI	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	SI	C
9	Exigir información al concesionario	SI	C	10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	SI	C
10	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y Aniscopio)	SI	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	NA	BP	12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI	C



## AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
12	Entrega de informes de interventoría	NO	C	13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C	14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP	15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI	C
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP	16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI	C
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C	17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI	C
17	Entrega de documentación	NA	C	18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA	C
18	Copias de seguridad	NA	BP	19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	NA	C
19	Bases de datos y/o softwares informáticos	NA	C	20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	SI	C
20	Proceso de liquidación	NA	C	21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI	C
				22	Seguimiento elementos de contención	SI	C
				23	Seguimiento al estado de indicadores de retroreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	SI	C
				24	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	NO	C
				25	Permisos de ocupación temporal de vía	SI	C
				26	Procedimientos de control de transporte de carga	SI	C
				27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI	C
				28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	SI	C
				29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI	C
				30	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
				31	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	NA	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI	C
2	Verificación giros equity (4G)	SI	C	2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	NA	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	SI	C	3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	SI	C	4	Verificación en cambios en la composición accionaria	NA	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	SI	C	5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	SI	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	SI	C	6	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI	C
7	Inventario de activos (4G)	SI	C	7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	SI	C	8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	SI	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	SI	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI	C
10	Análisis financiero del recaudo	SI	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	SI	C
11	Retribución del Concesionario	NA	C	11	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc.)	SI	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) o TIR o ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	SI	C	12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI	C	13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C



**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA****Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.****GOBIERNO DE COLOMBIA**

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI	C	14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	NA	C	15	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI	C	16	Estado de multas y sanciones	NA	C
17	Simulaciones y modelaciones financieras	SI	C				
18	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	SI	C				
19	Realizar seguimiento de las contingencias	SI	C				
20	Informes del fideicomiso	SI	C				
21	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI	C				
22	Tasación y determinación de multas u otros mecanismos de apremio por incumplimientos	SI	C				
23	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C				
24	Informes de formatos financieros ANI	SI	C				
25	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI	C				
26	Actualización de inventario de activos	NA	C				
27	Entrega de activos	NA	C				
28	Entrega de avalúos	NA	C				
29	Contratos de arriendo y leasing	NA	C				
30	Conciliación de formatos reversión	NA	C				





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	SI	C	1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	NA	C
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI	C	2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI	C
3	Certificación de tráfico vehiculares en cada caseta de peaje	SI	C	3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI	C	4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI	C
5	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	SI	C	5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	SI	C
6	Auditorias de sistemas de tráfico y recaudo	SI	C	6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	SI	C
7	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	SI	C	7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	SI	C
8	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI	C	8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	SI	C
9	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	SI	C	9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	SI	C
10	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje y pesaje (básculas)	SI	C	10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
11	Operativos de control a las casetas de peaje	SI	C	11	Informe final de interventoría ambiental	NA	C
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI	C	12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI	C
13	Equipos de video interventoría	NO	C	13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	SI	C	14	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	NA	BP
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C				
16	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	SI	C				





AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de asociación público-privada, de iniciativa pública, Autopista Villavicencio - Yopal.



GOBIERNO DE COLOMBIA

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	SI	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	NA	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	NA	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	SI	C	3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	SI	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI	C	4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	SI	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI	C	5	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas prediales	SI	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	SI	C	6	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	SI	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	SI	C	7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	NA	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C	8	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI	C	9	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	SI	C
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI	C	10	Seguimiento al control de invasiones	SI	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	SI	C	11	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI	C
12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI	C	12	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	SI	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C	13	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	SI	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP	14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI	C
				15	Predios saneados y libres de ocupación	NA	C

