



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20261020154303**
20261020154303
Fecha: **31-07-2026**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID
Vicepresidente Ejecutivo

DE: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto Malla Vial del Meta.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre junio y julio de 2026, realizó la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto carretero Malla Vial del Meta.

Las alertas con enfoque preventivo, recomendaciones y conclusiones resultantes de este ejercicio se encuentran en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Las alertas con enfoque preventivo se generaron con el fin de que se implementen las acciones que procedan para evitar i) el riesgo de pérdida de Licencia Ambiental para la ejecución de las obras de la UF5 y el no cumplimiento del alcance del proyecto ii) el deterioro de las estructuras clave y potenciales sobre costos en la UF2 y UF3 y iii) la indefinición del acuerdo transaccional y el impacto en las negociaciones, así:



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20261020154303**

20261020154303

Fecha: **31-07-2026**

1. Se alerta que, La Unidad Funcional 5 (Catama - Puente Amarillo) no ha iniciado su construcción y la licencia ambiental corre el riesgo de perder su vigencia conforme al Artículo 2.2.2.3.8.7 del Decreto 1076 de 2015, que establece un plazo de 5 años sin iniciar construcción. El Concesionario no ha radicado la solicitud de modificación ante CORMACARENA, y persisten las dificultades sociales con la comunidad de La Poyata. La ANI debe adelantar las gestiones conducentes a que el Concesionario inicie la construcción de la UF5 o, en su defecto, gestionar las acciones necesarias para mitigar el riesgo de pérdida de vigencia de la licencia, cuya materialización, de conformidad con la distribución contractual de riesgos, es de cargo del Concesionario y afectaría la ejecución del proyecto.

2. Se alerta que, las estructuras principales de las UF2 y UF3 (puentes como Cola de Pato, La Unión, Guayuriba, entre otros, así como tramos de vía con diferentes avances en su estructura de pavimento y conformación) se encuentran inactivas y en proceso de deterioro por exposición a condiciones climáticas y erosión fluvial. La prolongación de esta situación incrementará exponencialmente los costos de reactivación y podría generar eventuales reclamaciones económicas por parte del Concesionario. En este sentido, se considera indispensable cuantificar el impacto de este deterioro, exigir un plan de mantenimiento y protección inmediato, para garantizar que la vía y sus estructuras cumplen con todas las condiciones técnicas y normativas para proyectos de estas características.

3. Se alerta que, entendiendo que el proyecto se encuentra en un Tribunal de Arbitramento, se considera que, el análisis de un eventual acuerdo transaccional para las UF2 y UF3 se encuentra en un estadio preliminar, sin una decisión formalizada. La falta de una definición clara y oportuna genera incertidumbre, y eventualmente puede afectar las negociaciones con el Concesionario y podría derivar en decisiones que no estén alineadas con la defensa de la Entidad en el arbitraje internacional. Lo anterior adquiere especial relevancia si se considera que el arbitraje internacional (CIRD 01-24-0002-3147), en el cual el Concesionario solicita la terminación anticipada del contrato y el reconocimiento de sobrecostos, representa un riesgo fiscal de gran magnitud para la ANI, en la medida en que una eventual condena



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20261020154303**

20261020154303

Fecha: **31-07-2026**

en contra de la Entidad según pretensiones del Concesionario y, considerando la aplicación de la fórmula de terminación anticipada establecida en la Cláusula 18.3 de la Parte General del contrato, así como el reconocimiento de compensaciones por riesgos tarifarios y la potencial acumulación de intereses moratorios. Se insta a la Supervisión y a la Interventoría a acelerar los análisis técnicos, financieros y jurídicos necesarios para consolidar la posición de la ANI.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4o y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a la dependencia involucrada, con el fin de que se formulen el plan de mejoramiento correspondiente al hallazgo contenido en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoría en pdf y papeles de trabajo en zip

cc: 1) ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS GERENTE Gerencia Carretero 7 BOGOTA D.C. -3) LINA MARGARITA PASTRANA ALVIS Gerencia Carretero 7 BOGOTA D.C.

Proyectó: Carlos Andrés Barrera Pesca – Contratista de la Oficina de Control Interno.

VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20261020058019

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
YKTH-LOAJ-OF1O-TNT2-X178-5531-3107-75

31/07/2026 15:55:10 COT -05



Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 3



AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría interna técnica a la función pública de interventoría y de supervisión del proyecto carretero Malla Vial del Meta. Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de 2015

2026



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



CONTENIDO

1. OBJETIVO	4
1.1 Objetivo General.....	4
1.2 Objetivos Específicos	4
2. ALCANCE.....	4
3. MARCO NORMATIVO	4
4. METODOLOGÍA	5
5. Información general del proyecto.....	7
5.1 Descripción del proyecto	7
5.2 Información de contratos	13
5.3 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)	16
6. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DE LA AUDITORÍA.....	17
6.1 Estado de la etapa preoperativa - fase de construcción del proyecto	17
6.1.1 Avance general del proyecto y plan de obras	18
6.1.2 Unidades Funcionales terminadas (UF1 y UF7-8)	21
6.1.3 Unidad Funcional 2 (Guamal - Acacías - La Cuncia)	24
6.1.4 Unidad Funcional 3 (La Cuncia - Ciudad Porfía)	29
6.1.5 Unidad Funcional 5 (Catama - Puente Amarillo)	33
6.1.6 Unidad Funcional 6 (Villavicencio - Puerto López)	36
6.1.7 Consideraciones sobre la operación y mantenimiento del proyecto (UF0)	40
6.1.7.1 Estaciones de peaje - Estado de operación.....	40
6.1.7.2 Estaciones de pesaje (básculas) - Estado de operación	46
6.1.8 Mantenimiento rutinario y periódico	50
6.1.9 Gestión de informes de interventoría y su aprobación.....	52
6.1.10 Contexto del arbitraje internacional y su relación con el escenario transaccional	54
6.1.11 Escenario de eventual acuerdo transaccional para UF2 y UF3	56
6.1.12 Balance de retribuciones y/o compensaciones especiales acumuladas	57
6.1.13 Fórmula de terminación anticipada - Estado de avance	58

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



6.1.14	Tratamiento de temas sociales y ambientales en escenario de terminación anticipada	59
6.1.15	Gestión predial en contexto de arbitraje	60
6.1.16	Verificación de cumplimiento de obligaciones de interventoría.....	62
6.1.16.1	Evaluación por Componentes	62
6.2	Riesgos del proyecto asignados al público y riesgos institucionales	65
6.2.1	Riesgos contractuales asignados al público (ANI)	65
6.2.1.1	Marco contractual para la gestión y compensación de riesgos	65
6.2.1.2	Riesgos contractuales materializados o con alerta de materialización	67
6.2.1.3	Análisis de suficiencia de los mecanismos de compensación	73
6.2.2	Obras menores - Gestión de recursos y actas de fijación de precios.....	74
6.2.3	Riesgos institucionales del proceso (SEPG-F-030).....	76
6.2.3.1	Gestión de riesgos institucionales por parte de la Supervisión (ANI).....	77
6.2.3.2	Análisis de brechas entre el seguimiento documental y aplicación de controles	79
6.3	Análisis de efectividad de planes de mejoramiento.....	80
6.3.1	Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)	80
6.3.2	Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	82
7.	HALLAZGOS, RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES.....	89
7.1	Hallazgos	89
7.1.1	Hallazgos para la interventoría	89
7.1.2	Hallazgos para el Equipo de Coordinación y Seguimiento	89
7.2	Alertas con enfoque preventivo	89
7.3	Recomendaciones.....	91
7.3.1	Recomendaciones para la interventoría	91
7.3.2	Recomendaciones para el Equipo de Coordinación y Seguimiento (Supervisión)	91
7.4	Conclusiones.....	93

1. OBJETIVO

1.1 Objetivo General

Evaluar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Concesionario Concesión Vial de los Llanos S.A.S, respecto del ejercicio de sus obligaciones contractuales.

1.2 Objetivos Específicos

- 1.2.1. Evaluar la función de la Interventoría y de la Supervisión en la etapa preoperativa.
- 1.2.2. Evaluar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a riesgos contractuales asignados al público y a riesgos institucionales.
- 1.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y por Oficina de Control Interno al analizar la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) y en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) que estén relacionados con el contrato de concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015.

2. ALCANCE

El alcance de la auditoría comprende el análisis del ejercicio de las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Concesionario Concesión Vial de los Llanos S.A.S, a partir de octubre de 2023 y hasta la fecha de corte de la auditoría.

3. MARCO NORMATIVO

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:

- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Artículo 26.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Ley 87 de 1993, por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones. Artículo 12, inciso e: *"(...) Serán funciones del asesor, coordinador, auditor interno o similar las siguientes: (...) Velar por el cumplimiento de las leyes, normas, políticas, procedimientos, planes, programas, proyectos y metas de la organización y recomendar los ajustes necesarios"*.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Decreto 746 de 2022, por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura y se determinan las funciones de sus dependencias, principalmente artículos 8 (VEJ), 11 (VPRE) y 12 (VJ), en relación con la coordinación, seguimiento, control y gestión contractual de los proyectos a cargo de la ANI.
- Decreto 050 de 2023 - Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Los demás documentos relacionados con los objetivos de la auditoría.

4. METODOLOGÍA

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno corresponde a la establecida en la Guía de auditoría interna basada en riesgos para las entidades públicas (Versión 4 de julio de 2020), del Departamento Administrativo de la Función Pública -DAFP. Asimismo, se tuvo en cuenta lo establecido en el Estatuto de Auditoría y Código de Ética del Auditor y el procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002 versión 010 del 19 de noviembre de 2025) con el fin de atender las fases de planeación y ejecución de esta auditoría.

Para el cumplimiento de los objetivos de la auditoría, se aplicaron técnicas de auditoría basadas en la Guía del DAFP, en particular en los lineamientos del capítulo 2.3.3. Análisis y evaluación. Las pruebas realizadas incluyeron:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



- **Inspección documental:** Revisión y análisis de contratos, otrosíes, informes de interventoría, actas, comunicaciones, soportes financieros, y demás documentos relacionados con el contrato de concesión No. 004 de 2015 y el contrato de interventoría No. 251 de 2015.
- **Entrevistas:** Aplicación de cuestionarios y entrevistas al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión ANI) y a la Interventoría Unión Temporal Meta.
- **Visita al proyecto:** Recorrido de campo realizado el 10 y 11 de junio de 2026 para verificación *in situ* del estado de avance de las obras, la operación de las estaciones de peaje y pesaje, las áreas de servicio, y la infraestructura vial en las unidades funcionales en ejecución.
- **Análisis de información y cruce de datos:** Evaluación de la información reportada en la plataforma ANISCOPIO, confrontándola con los informes de interventoría y los registros documentales del proyecto.
- **Lista de chequeo de obligaciones de interventoría:** Evaluación del cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, a través de la herramienta diseñada por la Oficina de Control Interno de la ANI.

Para la determinación de la muestra objeto de revisión, esta auditoría se fundamentó en un muestreo no estadístico por criterio del auditor, de conformidad con lo señalado en el capítulo 2.3.3. de la Guía del DAFP, la cual establece que el auditor puede seleccionar una muestra sin emplear una técnica estructurada, pero evitando cualquier desvío consciente o predecible. En este sentido, el universo de documentos, contratos y obligaciones contractuales asociadas al proyecto es de carácter administrativo y no se presta para un muestreo estadístico probabilístico, dado que el interés de la auditoría se centra en la verificación de situaciones críticas, de alto riesgo o con incidencia fiscal, y no en la generalización de resultados a una población homogénea.

De acuerdo con lo anterior, se aplicaron los siguientes criterios para determinar la muestra:

- **Criterio de materialidad:** Obligaciones contractuales de los contratos de concesión e interventoría relacionadas con el objeto de la auditoría.
- **Criterio de criticidad:** Comunicaciones entre la ANI, la Interventoría y el Concesionario relacionadas con eventos críticos, situaciones de controversia, modificaciones contractuales (otrosíes) y alertas preventivas.
- **Criterio de riesgo:** Situaciones identificadas como de mayor riesgo para el cumplimiento de los objetivos del proyecto, de acuerdo con el análisis de riesgos realizado durante la fase de planeación, incluyendo los riesgos fiscales y de corrupción.
- **Criterio de cobertura geográfica:** Los frentes de obra en ejecución y las estaciones de peaje y pesaje en operación dentro del corredor concesionado, visitados durante el recorrido de campo.
- **Criterio de temporalidad:** Los informes mensuales de interventoría correspondientes al período auditado, seleccionando aquellos de mayor relevancia por su contenido y oportunidad.
- **Criterio de antecedentes:** Los hallazgos y recomendaciones de auditorías previas (OCI y CGR) que se encuentren en seguimiento.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



La muestra seleccionada no es estadísticamente representativa, sino que responde en particular a un enfoque de auditoría basada en riesgos, el cual busca concentrar los esfuerzos en las áreas de mayor criticidad para la Entidad. Los criterios aplicados garantizan que los hallazgos y conclusiones del informe estén soportados en la revisión de los documentos, procesos y actividades más relevantes del proyecto, en línea con lo establecido en la Guía del DAFP y el procedimiento EVCI-P-002.

El detalle de la muestra seleccionada, incluyendo los documentos revisados, las comunicaciones analizadas y los frentes de obra visitados, se encuentra documentado en los papeles de trabajo de la fase de ejecución, los cuales forman parte integral del presente informe como anexo.

El informe preliminar de auditoría fue socializado mediante correo electrónico con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y la Interventoría el 10 de julio de 2026, en cumplimiento de lo establecido en el artículo cuarto, numeral (g) de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se expide el Estatuto de Auditoría Interna de la Agencia Nacional de Infraestructura.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

En esta sección se presenta la información de los contratos de concesión y de interventoría, del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, así como la descripción del proyecto.

5.1 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Malla Vial del Meta hace parte de las iniciativas privadas del programa de cuarta generación de concesiones (4G). Las vías de la Concesión Malla Vial del Meta tienen una longitud total estimada de 267,54 km y su recorrido discurre integralmente en el Departamento del Meta, beneficiando a cerca de un millón de habitantes de los municipios de Villavicencio, Acacías, Guamal, San Martín, Granada, Puerto López y Puerto Gaitán, y dinamizando sectores productivos como la agricultura, la ganadería y los hidrocarburos en la región de la Orinoquía colombiana.

El proyecto busca disminuir los niveles de congestión y accidentalidad en estas vías debido al alto tráfico de tracto-camiones en este sector, construyendo la infraestructura necesaria para facilitar y canalizar el tránsito de larga trayectoria, con el fin de disminuir el impacto de dicho tráfico en la calidad de vida de la población. La fase de construcción del proyecto dio inicio el 16 de junio de 2022, con una duración estimada de 1.560 días, no obstante, para la fecha de esta auditoría la ejecución de obras se encuentra paralizada con ocasión de un Tribunal de Arbitramento Internacional que cursa actualmente para el proyecto (CIRD 01-24-0002-3147).

El proyecto cuenta con dos corredores principales:

1. Granada – Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán.
2. Conectante Catama – Puente Amarillo.

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

Tabla 1 - Información general del contrato de concesión

Capex (dic 2025)	\$ 0,942 billones
Alcance (Longitud de vía)	267,54 km
Duración del contrato	30 años
Etapa y Fase actual	Etapa preoperativa – Fase de Construcción

Unidad Funcional

- UF1: Granada - Guimal
- UF2: Guimal - Acacias - La Cusica
- UF3: La Cusica - Chaitán Porfirio
- UF5: Catama - Puerto Amarillo
- UF6: Villavicencio - Puerto López
- UF7-UF8: Puerto López - Puerto Galán

Fuente: Basado en presentación del proyecto del Equipo de Coordinación y Seguimiento – mayo 2026, incluido en los papeles de trabajo de la auditoría.

El proyecto, posteriormente a la formulación del Otrosí N. 10, se modificó de 11 unidades funcionales a 6 unidades funcionales, cuyas generalidades se muestran a continuación:

Tabla 2 - Información general de intervenciones por unidad funcional.

UF	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de intervención
UF0	Todo el proyecto	267.5	267.5 Kilómetros de Operación
UF1		37.53	Intervención prioritaria

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



UF	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de intervención
	Villavicencio – Granada	1.88	Mejoramiento (Broche Humadea)
		0.45	Mejoramiento (Broche Guamal – Construcción del nuevo puente de un carril sobre el río Guamal)
UF2	Villavicencio – Granada	23.94	Intervención prioritaria calzada existente
		10.57	Construcción segunda calzada
UF3	Villavicencio – Granada	9.00	Intervención prioritaria
		9.00	Construcción segunda calzada
		0.776	Construcción puente (Eje 1) y lazo Eje 8 ajustado
UF5	Catama – Puente Amarillo	0.78	Empalme Anillo vial Intersección Catama Construcción segunda calzada
		0.22	Construcción segunda calzada
		0.75	Construcción de transición de doble calzada a calzada sencilla
		4,79	Construcción calzada sencilla
		0.208	Construcción de transición calzada sencilla a doble calzada
		0.505	Intersección Puente Amarillo
UF6	Villavicencio – Puerto López	6,17	Construcción segunda calzada con 2 carriles por sentido del K2+034 hasta el acceso a la Base Aérea de Apiay
		71,08	Intervención prioritaria calzada existente
		0,62	Mejoramiento del broche la Balsa - Incorporación de pasos peatonales sobre el río Negro

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



UF	Tramo	Longitud (Km)	Tipo de intervención
UF7-8	Puerto López – Puerto Gaitán	109,62	Intervención Prioritaria del corredor/ Construcción Puente sobre el río Yucao K96+790 dos carriles (uno por sentido de operación)

Fuente: Informe mensual de interventoría – mes de Contrato No 004 de 2015 – Apéndice Técnico 1

De acuerdo con la Sección 3.6 de la Parte Especial, modificada mediante el Otrosí No. 10 del contrato de concesión No. 004 de 2015, el proyecto contempla la operación de seis (6) estaciones de peaje: cinco (5) que hacían parte de la infraestructura existente recibida por el Concesionario, y una (1) nueva estación de peaje, definida en la Sección 3.6 del Apéndice Técnico 1 vigente, la cual deberá ser instalada durante la Fase de Construcción y entrará en operación una vez se suscriba el acta de finalización de la Unidad Funcional 5, correspondiente a la construcción de la Conectante Catama – Puente Amarillo.

En la siguiente tabla se presenta la información correspondiente de los peajes del proyecto, así:

Tabla 3 - Información de los peajes del proyecto.

Estación	Ubicación (PR)	Existente (E) Nuevo (N)	Construido (si/no)	Operando (si/no)	Fecha Inicio Operación	Tarifas Diferencial (Si/No)	Peaje IP/REV	Dpto.	Municipios	TPDA (2025)	Trafico Ene – dic 2025	Recaudo Ene – dic 2025 (M)
Iraca	UF1 PR68+500 (Ruta 6509)	E	Si	Si	09/06/2015	Si	Si	Meta	Villavicencio - Granada.	3.966	1.447.585	\$27.814
Ocoa	UF2 PR20+700 (Ruta 6509)	E	Si	Si	09/06/2015	Si	Si	Meta	Villavicencio - Granada	11.006	4.017.241	\$70.385
Libertad	UF6 PR19+000 (Ruta 4007)	E	Si	No*	09/06/2015	Si	Si	Meta	Villavicencio - Pto Lopez.	Ver Nota*	Ver Nota*	Ver Nota*
Casetabla	UF7-8 - PR16+000 (Ruta 4008)	E	Si	Si	18/04/2016	No	Si	Meta	Pto Lopez - Pto Gaitán.	2.321	847.145	\$14.874
Yucao	UF7-8 - PR101+000 (Ruta 4008)	E	Si	Si	18/04/2016	No	Si	Meta	Pto Lopez - Pto Gaitán.	1.949	711.223	\$13.744
El Cairo	UF5 (Ruta 6510)	N	No	No	Con la entrega de la UF5 -	No	No	Meta	Villavicencio	-	-	-

Fuente: Basado en presentación del proyecto del Equipo de Coordinación y Seguimiento – mayo 2026, incluido en los papeles de trabajo de la auditoría.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



**Nota: De acuerdo con lo reportado por la Interventoría en el informe mensual del mes de diciembre, el peaje La Libertad ha presentado levantamiento de talanquera por parte de actores de la comunidad, lo que ha impedido el cobro de las tarifas. En consecuencia, el tráfico reportado corresponde exclusivamente a los vehículos que transitaban en condiciones normales de cobro, sin incluir el tráfico contingente evasor, el cual es susceptible de variaciones una vez sea validado por la Interventoría.*

A continuación, se ilustra la ubicación de los peajes del proyecto:



Fuente: Basado en presentación del proyecto el Equipo de Coordinación y Seguimiento – mayo 2026, incluido en los papeles de trabajo de la auditoría.

El plazo estimado de la Fase de Preconstrucción se estableció inicialmente en 12 meses, contados desde la fecha de inicio del proyecto (9 de junio de 2015). Este plazo fue ampliado en 6 meses mediante el Otrosí No. 3, postergándose hasta el 9 de diciembre de 2016, y posteriormente, con el Otrosí No. 5, se amplió por 30 días adicionales, fijando la nueva fecha en el 9 de enero de 2017. No obstante, el 1 de diciembre de 2016, el Concesionario presentó una demanda arbitral en contra de la ANI, con el fin de analizar los efectos del cambio en las variables macroeconómicas del proyecto, en especial la caída del precio del petróleo y sus consecuencias en el tráfico esperado, situación que el Concesionario calificó como un evento imprevisible.

Lo anterior dio lugar a que, mediante el Otrosí No. 6, se ampliara el plazo de la Fase de Preconstrucción hasta la emisión del fallo del Laudo Arbitral, el cual se profirió el 28 de febrero de 2019. Con esta decisión, el Tribunal de Arbitramento estableció que las condiciones iniciales del contrato de concesión resultaban inviables debido a las circunstancias expuestas por el Concesionario en la demanda. Posteriormente, con

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



el Otrosí No. 7, se fijó un plazo hasta el 12 de marzo de 2020 para adelantar mesas de trabajo orientadas a verificar la viabilidad del proyecto, el cual fue prorrogado hasta el 12 de septiembre de 2020 mediante el Otrosí No. 8, y hasta el 28 de septiembre de 2020 a través del Otrosí No. 9.

Con la suscripción del Otrosí No. 10 del 8 de enero de 2021, se modificó el alcance del contrato y se estableció adicionalmente la modificación de los plazos de las etapas del contrato de concesión, conforme se detalla a continuación:

Tabla 4 - Modificación plazos estimados etapas del proyecto

Etapas	Fase	Duración inicial	Duración - Otrosí N. 10
Preoperativa	Preconstrucción	360 días	2160 días
Preoperativa	Construcción	1800 días	1560 días
Operativa	Operativa	8640 días	7236 días

Fuente: Parte especial del contrato de concesión No. 004 de 2015 y su modificatorio en el Otrosí N. 10 del 8 de enero de 2021.

Posteriormente, con el Otrosí No. 11 del 8 de septiembre de 2021, se acordó priorizar dos intervenciones requeridas antes del inicio de la etapa de construcción: i) las obras derivadas de una acción popular en el sector del K16 (par vial de La Cuncia, UF2), en cumplimiento de la sentencia del Consejo de Estado del 30 de mayo de 2019, y ii) la construcción del nuevo puente sobre el río Yucao (UF7-8), ante la falla estructural del puente existente.

Con el Otrosí No. 12 del 24 de enero de 2022, se incorporó la Resolución No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 del Ministerio de Transporte, se regularon la materialización del riesgo por menor recaudo y la creación de la subcuenta predial Otrosí 10, y se establecieron los montos y plazos para acreditar el cierre financiero.

Una vez cumplidas las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción, definidas en la sección 4.4 de la Parte General del contrato de concesión No. 004 de 2015, se suscribió el Acta de Inicio de la Fase de Construcción el 16 de junio de 2022. De acuerdo con el plan de obras no objetado, la finalización de la fase de construcción estaba prevista para el 23 de septiembre de 2026.

Posteriormente, con el Otrosí No. 13 del 11 de julio de 2024, se modificaron aspectos relacionados con el procedimiento de verificación de unidades funcionales y el cálculo de la retribución. Finalmente, con el Otrosí No. 14 del 30 de octubre de 2025, se ajustó el equipo mínimo para la Policía de Carreteras en el Apéndice Técnico 2.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



A la fecha de la presente auditoría, el proyecto se encuentra en ejecución, con avances diferenciales por unidad funcional, y se ha verificado el cumplimiento del plan de obras y la gestión de la interventoría y la supervisión, según se desarrolla en las siguientes secciones.

En ese orden de ideas, en las siguientes secciones se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría, relacionados con: i) el análisis general del comportamiento de la concesión en la fase de construcción, con base en una muestra selectiva de situaciones relevantes del proyecto; ii) la verificación del cumplimiento de las obligaciones de la Interventoría del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y iii) la verificación de las acciones de mejora al analizar la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos en el PMI y PMP.

Lo anterior, con fundamento en el análisis de la documentación aportada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, así como por la Interventoría del proyecto, las entrevistas realizadas, el recorrido de campo efectuado y la revisión de los sistemas de información de la Entidad.

5.2 Información de contratos

A continuación, se presenta la información de los contratos de concesión y de interventoría asociados al proyecto "IP - Malla Vial del Meta", identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, contratista y otrosíes suscritos a la fecha de la presente auditoría.

Tabla 5 - Información sobre contrato de concesión.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	Concesión Vial de los Llanos S.A.S No. contrato: 004 del 5 de mayo de 2015. Objeto: “El presente Contrato de Concesión bajo un esquema de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.” Acta de Inicio: 09 de junio de 2015. Plazo Actual Estimado de contrato: 10.956 días Fecha de terminación estimada: 09 de junio de 2045. Link SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-3423753	14 Otrosíes

Fuente: Contrato de concesión No. 004 de 2015 e informe de interventoría marzo de 2026, incluido en papeles de trabajo.

Con respecto al contrato de interventoría se presenta lo siguiente:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Tabla 6 - Información sobre contrato de interventoría

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Interventoría	Unión Temporal Meta No. contrato: 251 del 5 de junio de 2015. Objeto: Es la ejecución de la interventoría integral que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del Contrato de Concesión bajo un esquema de asociación público privada de iniciativa privada cuyo objeto es “realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial, social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Malla Vial del Meta.” Acta de Inicio: 09 de junio de 2015 Plazo: 141 meses y 14 días a partir de la suscripción del Acta de Inicio. Fecha de terminación: 22 de marzo de 2027 Link SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3565201	3 Otrosíes

Fuente: Contrato de interventoría No. 251 de 2015 e informe de interventoría marzo de 2026, incluido en papeles de trabajo.

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 004 de 2015 ha tenido catorce (14) otrosíes, los cuales se detallan en el Anexo No.2. A continuación, se presenta lo principalmente acordado en las modificaciones contractuales más relevantes y recientes:

- **Otrosí No. 10 del 8 de enero de 2021:** Constituye la modificación más relevante del contrato, mediante la cual se redefinió el alcance del proyecto para hacerlo financieramente viable, en cumplimiento del Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019. Se modificaron la Parte Especial del contrato y los Apéndices Técnicos 1 (Alcance del contrato), 2 (Condiciones para la operación y mantenimiento) y 4 (Indicadores). Como resultado, se redujo la longitud concesionada de 354 km a 267 km, el valor del CAPEX pasó de 3.200.531 a 1.580.927 (valores en miles de millones a diciembre de 2013), y se eliminaron las unidades funcionales 4, 9, 10 y 11.
- **Otrosí No. 11 del 8 de septiembre de 2021:** Se acordó priorizar el inicio de dos intervenciones: i) las obras en la vía que colinda con el Río Guayuriba, sector del K16 (Unidad Funcional 2 – Par vial La Cuncia), en cumplimiento de la sentencia del Consejo de Estado del 30 de mayo de 2019, proferida en el marco de una acción popular; y ii) las intervenciones en el puente sobre el río Yucao (UF7-8), debido a la falla estructural ocurrida el 25 de noviembre de 2020, que imposibilitó el paso vehicular durante 10 días y que actualmente limita el tránsito a un vehículo de máximo 52 toneladas por riesgo de colapso.
- **Otrosí No. 12 del 24 de enero de 2022:** Se adoptó la Resolución No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 del Ministerio de Transporte, que establece las tarifas para las estaciones de peaje

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Iracá, Ocoa, La Libertad, Casetabla, Yucao y El Cairo, así como tarifas diferenciales en las estaciones Iracá, Ocoa y La Libertad. Adicionalmente, se modificó la acreditación del cierre financiero y se reconoció la materialización del riesgo por menor recaudo, derivado de la no aplicación de las tarifas establecidas en el Otrosí No. 10 entre el 16 de abril y el 30 de septiembre de 2021, por lo que se estipuló la realización del acta de compensación y el pago al Concesionario con recursos de la Subcuenta Excedentes.

- **Otrosí No. 13 del 11 de julio de 2024:** Se modificó el procedimiento de verificación de las unidades funcionales (sección 4.17 de la Parte General del contrato), en relación con la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional, la cual depende de la verificación del cumplimiento de las metas físicas programadas, las especificaciones técnicas y los valores mínimos de aceptación de indicadores, dando paso al reconocimiento de la Retribución. Esta modificación permitió que las especificaciones pendientes y técnicas se cumplan en los siguientes 180 días a la suscripción del acta de terminación de unidad funcional, en concordancia con el artículo 5 de la Ley 1508 de 2012 y el artículo 2.2.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015.
- **Otrosí No. 14 del 30 de octubre de 2025:** Se ajustó la Tabla 7 "Equipo Mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras" del Numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2.

En ese sentido, las modificaciones contractuales del contrato de concesión No. 004 de 2015 han estado orientadas principalmente a: la viabilidad del proyecto en el marco del Laudo Arbitral de 2019, la priorización de obras, la definición de tarifas de peaje, la compensación al Concesionario por menor recaudo y el ajuste del procedimiento de verificación de unidades funcionales. Particularmente, después de la suscripción del Otrosí No. 10, fue posible finalizar los requisitos para suscribir el Acta de Inicio de la Fase de Construcción, el 16 de junio de 2022.

Derivado de la revisión del procedimiento de verificación de terminación de unidades funcionales, establecido en el contrato de concesión, el Otrosí 13 introdujo ajustes significativos en dos aspectos claves: (i) el otorgamiento del plazo de cura posterior a la primera verificación de la unidad funcional, durante el cual el Concesionario puede subsanar las observaciones realizadas por la Interventoría; y (ii) la posibilidad de imposición de multas y deducciones a la compensación especial en caso de que, una vez suscrita el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional, se evidencie incumplimiento de especificaciones técnicas previamente validadas por la Interventoría.

En relación con el contrato de interventoría No. 251 de 2015, se han suscrito tres (3) otrosíes a la fecha de la presente auditoría, los cuales han sido emitidos principalmente con el fin de ajustar el plazo del contrato a las necesidades del desarrollo del contrato de concesión y, en el caso del Otrosí No. 3, adicionar el valor del contrato para cubrir el periodo ampliado. Ahora bien, es importante aclarar que la adición de este contrato de interventoría de este tercer otrosí no supera el 50% del valor inicial del contrato.

Información complementaria sobre los contratos de concesión y de interventoría se presenta en el Anexo No. 2.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



5.3 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)

El control y seguimiento del proyecto carretero IP Malla Vial del Meta, se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva (VE) de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad.

En relación con el Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual – GCSPM-002, se establece que “(...) el control y seguimiento de cada proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, contará con un equipo de apoyo a la coordinación y seguimiento. (...)”.

En tal sentido, el ejercicio de auditoría interna fue atendida por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento asignado al proyecto, tal como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 7 - Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Roberto Gamaliel Uparela Brid	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutivo (VEJ)
Nidia Luz Angela Sierra Oliveros	Gerente del proyecto 7	Equipo Proyectos Carreteros 7 (VEJ)
Lina Margarita Pastrana Alvis	Líder de equipo de coordinación y seguimiento al proyecto	
Laura Marcela Casanova Arenas	Apoyo Técnico	
Daniel José Sierra Amador	Gerente Financiero	Equipo Financiero (VEJ)
Daliana Patricia Gamez de Leon	Apoyo financiero	
Héctor Mauricio Quintero Castellón	Gerente jurídico contractual	GIT Asesoría de Gestión Contractual 1– Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Jose David Tarazona Rueda	Apoyo jurídico contractual	
Eliana Restrepo Brand	Gerente GIT Social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Mildreth Contreras	Apoyo social	
Sandra Patricia Bohórquez Piña	Gerente ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Sandra Liliana Novoa Cardona	Apoyo ambiental	
Catalina Del Pilar Martínez Carrillo	Gerente de riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Héctor Fabio Rodríguez Devia	Apoyo riesgos	
Xiomara Patricia Juris Jiménez	Gerente técnico predial	VPRE – GIT Predial
Carlos Cristian Soto Martín	Apoyo técnico predial	
Rafael Antonio Díaz Granados	Gerente jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial
Leila Johana Martínez Mora	Apoyo jurídico predial	

Fuente: Elaboración propia basada en el listado de equipo del proyecto remitido por la líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento durante la auditoría.

De lo anterior, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha sido designado para adelantar la supervisión del proyecto considerando las siguientes comunicaciones:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Tabla 8 - Comunicaciones internas con designaciones de integrantes del proyecto.

Componente	No. de memorando / documento	Fecha
Social	20266030051233	25 de febrero de 2026
Jurídico	20257040214463 acta de cesión de contrato prestación de servicio	28 de noviembre de 2025
Financiero	Acta de inicio contrato de prestación de servicio	23 de diciembre de 2025
Ambiental	Certificación de contrato de prestación de servicio	12 de junio de 2026
Predial	Acta de inicio contrato de prestación de servicio	23 de enero de 2025
Jurídico Predial	Acta de inicio contrato de prestación de servicio	08 de mayo 2025
Técnico VEJ - Apoyo	Acta de inicio contrato de prestación de servicio	30 mayo de 2025
Técnico VEJ - Líder	Acta de inicio contrato de prestación de servicio	22 de julio de 2025
Gerencia VEJ	20245000092253	29 de mayo de 2024
Riesgos	20266020077593	13 de abril de 2026

Fuente: ORFEO, Anexos presentados dentro de la entrevista de la auditoría

6. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DE LA AUDITORÍA

Los objetivos específicos de la auditoría se desarrollan en la presente sección, al analizar: i) el estado actual de la etapa preoperativa - fase de construcción del proyecto, evaluando la función de la Interventoría y de la Supervisión en el seguimiento al plan de obras, el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la gestión de las situaciones que han afectado la ejecución del proyecto; ii) la gestión de la Interventoría y de la Supervisión frente a la materialización de riesgos contractuales asignados al público y a los riesgos institucionales del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte; y iii) la verificación de las acciones de mejora derivadas de auditorías previas de la Contraloría General de la República y de la Oficina de Control Interno, mediante el análisis de la efectividad de los planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) y en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) relacionados con el contrato de concesión No. 004 de 2015.

A continuación, se desarrolla el análisis correspondiente a cada uno de estos objetivos, a partir de la revisión de la información y documentos aportados, las entrevistas realizadas, el recorrido de campo efectuado y la información documental disponible en los sistemas de gestión de la Entidad.

6.1 Estado de la etapa preoperativa - fase de construcción del proyecto

El proyecto "IP - Malla Vial del Meta" se encuentra actualmente en la etapa preoperativa - fase de construcción, la cual dio inicio el 16 de junio de 2022, con una duración estimada de 1.560 días y fecha de finalización prevista para el 23 de septiembre de 2026, de acuerdo con lo establecido en el Otrosí No. 10 del contrato de concesión No. 004 de 2015.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



De conformidad con la sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión, la etapa de operación y mantenimiento del proyecto iniciará con la suscripción de la última acta de terminación de unidad funcional. A la fecha de la presente auditoría, se han suscrito las actas de terminación de las unidades funcionales 1 (10 de diciembre de 2024) y 7 y 8 (29 de enero de 2025), mientras que las unidades funcionales 2, 3, 5 y 6 no cuentan con acta de terminación definitiva. En ese sentido, la finalización de la fase de construcción y el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto se encuentran condicionados a la terminación de las unidades funcionales pendientes.

6.1.1 Avance general del proyecto y plan de obras

Con corte al 30 de abril de 2026, el avance físico general del proyecto es del 19,60% ejecutado frente al 96,04% programado, según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento en respuesta a la notificación de auditoría presentada mediante el memorando interno No. 20265030117183 del 12 de junio de 2026. Lo anterior evidencia un atraso que se mantiene en el orden del 75,51% en la ejecución del plan de obras vigente, no objetado mediante comunicación de la Interventoría con radicado ANI No. 20224091013802 del 9 de septiembre de 2022.

En la siguiente tabla se presentan los avances diferenciales por unidad funcional, así como las principales situaciones que afectan la ejecución del proyecto:

Tabla 9 - Avances fase de construcción del proyecto

Unidad Funcional	Longitud (km)	% Programado	% Ejecutado	Desviación	Estado actual
UF1 (Granada - Guamal)	39,86	100,00%	100,00%	0,00%	Terminada - Acta de terminación suscrita el 10 de diciembre de 2024. En operación y mantenimiento.
UF2 (Guamal - Acacias - La Cuncia)	23,94	100%	31,90%	-68,10%	En ejecución con atraso crítico. Frentes de obra inactivos. Par Vial La Cuncia (K14+390 a K16+850) presenta una ejecución del 23,20% frente al 100% programado.
UF3 (La Cuncia - Ciudad Porfía)	9,00	91,91%	9,60%	-82,31%	En ejecución con atraso crítico. Actividades constructivas limitadas a manejo de aguas. Puentes y calzada nueva inactivos.
UF5 (Catama - Puente Amarillo)	7,26	92,27%	0,00%	-92,27%	Sin iniciar. El Concesionario cuenta con licencia ambiental vigente, la cual se encuentra en trámite de modificación ante CORMACARENA. No obstante, el no inicio de las obras obedece a las dificultades sociales y técnicas, las cuales se analizan en detalle en el numeral 6.1.5 del presente informe.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Unidad Funcional	Longitud (km)	% Programado	% Ejecutado	Desviación	Estado actual
UF6 (Villavicencio - Puerto López)	77,87	100,00%	0,51%	-99,49%	Sin ejecución. No se evidencian actividades constructivas en el período.
UF7-8 (Puerto López - Puerto Gaitán)	109,62	100,00%	100,00%	0,00%	Terminada - Acta de terminación suscrita el 29 de enero de 2025. En operación y mantenimiento.
TOTAL	267,54	96,04%	19,60%	-76,44%	

Fuentes: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Unión Temporal Meta, y respuesta a la notificación de auditoría - memorando ANI No. 20265030117183 del 12 de junio de 2026

De la información anterior se observa que el proyecto presenta una ejecución diferencial por unidades funcionales. Las UF1 y UF7-8 se encuentran terminadas y en operación, mientras que las UF2, UF3, UF5 y UF6 presentan atrasos, especialmente las UF5 y UF6, que no han iniciado o tienen una ejecución prácticamente nula.

El atraso acumulado se mantiene en el orden del 76,44% (considerando la actualización de lo programado a abril de 2026), lo que evidencia una situación crítica que compromete el cumplimiento del plan de obras y la fecha de finalización de la fase de construcción (23 de septiembre de 2026). Esta situación es consecuencia de múltiples factores, entre los que se destacan:

- La suspensión unilateral de las obras por parte del Concesionario desde abril de 2025, como se documenta en la comunicación CE-006770¹ del 12 de mayo de 2025, en la que el Concesionario informa a la ANLA sobre la suspensión de actividades constructivas debido a la afectación financiera del proyecto por la disminución en el recaudo de peajes.
- La existencia de un tribunal de arbitraje internacional (CIRD 01-24-0002-3147), en el que el Concesionario solicita, entre otras pretensiones, la terminación anticipada del contrato de concesión, lo que ha generado incertidumbre sobre la continuidad del proyecto.
- La ausencia de avance en las unidades funcionales 5 y 6, que representan el 52,09% del peso ponderado del proyecto (35,73% y 16,36%, respectivamente), y que se encuentran con una ejecución del 0,00% y 0,51% frente a lo programado (91,83% y 100,00%).
- La materialización de riesgos tarifarios y de orden público que han afectado el recaudo de peajes, particularmente en la estación La Libertad, que ha estado inoperante desde el 6 de agosto de 2024 debido a manifestaciones sociales.

¹ Comunicación incluida en los papeles de trabajo

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



En este sentido, desde la ANI, mediante las siguientes comunicaciones, se solicitó al Concesionario la reactivación de los diferentes frentes de obra, así:

Tabla 10 - Solicitudes de parte de la ANI al Concesionario para la reactivación de obras

Radicado ANI	Fecha	Asunto
20255030040241	05/02/2025	Cumplimiento obligaciones derivadas del Contrato de Concesión No. 004 de 2015.
20255030084821	12/03/2025	Cumplimiento plan de obras – comunicado 01-2025-UTM2512015-311-0197 de Interventoría. Radicado ANI No. 20254090280242 del 05 de marzo de 2025.
20255030141241	25/04/2025	Cumplimiento plan de obras – comunicado 01-2025-UTM2512015-311-0270 de Interventoría. Radicado ANI No. 20254090402862 del 31 de marzo de 2025.
20255030146841	30/04/2025	Comunicado 01-2025-UTM-2512015-311-0292 de Interventoría “Verificación y alternativas de solución en relación a medidas de seguridad en el puente sobre el río Guayuriba existente PR57+0710 Corredor Villavicencio – Granada Unidad Funcional 2”. Radicado ANI No. 20254090422002 del 03 de abril de 2025.
20255030190961	04/06/2025	Solicitud reactivación de los diferentes frentes de obra de las unidades funcionales del proyecto. Reiteración a comunicado 01-2025-UTM-2512015-311-0409. Radicado ANI No. 20254090583602 del 12 de mayo de 2025.
20255030227161	02/07/2025	Reiteración comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0534 (radicado ANI No. 20254090739182 del 13 de junio de 2025). Advertencia de parálisis en las obras del Proyecto.
20255030315981	01/09/2025	Seguridad del corredor vial Granada – Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán y continuidad de las obras en concordancia con el plan de obras vigente. Radicado ANI No. 20254090490962 del 21 de abril de 2025

Fuentes: Respuesta del Equipo de Coordinación y Seguimiento ANI sobre socialización del informe preliminar de auditoría.

Sin embargo, a la fecha de esta auditoría, no se evidenció una respuesta favorable por parte del Concesionario. La Interventoría, por su parte, ha emitido múltiples requerimientos al Concesionario, entre ellos la comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-1064² del 3 de diciembre de 2025, en la que se señala que el Tribunal Arbitral no suspendió la exigibilidad de las obligaciones ni autorizó la paralización en la ejecución del Proyecto y se requiere al Concesionario a realizar actividades de mantenimiento y protección de las obras inactivas particularmente de las UF2 y UF3. No obstante, la capacidad de la ANI para iniciar o continuar procedimientos sancionatorios por los atrasos en la ejecución se encuentra suspendida por la Orden Procesal No. 8 del 27 de mayo de 2025, emitida por el Tribunal de Arbitramento Internacional (CIRD

² Comunicación incluida en los papeles de trabajo

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



01-24-0002-3147). Esta situación genera un riesgo inminente de incumplimiento de la fecha de finalización de la fase de construcción (23 de septiembre de 2026).

A continuación, se presenta una revisión por cada Unidad Funcional, de acuerdo con el avance de las obras:

6.1.2 Unidades Funcionales terminadas (UF1 y UF7-8)

Las unidades funcionales 1 (Granada - Guamal) y 7-8 (Puerto López - Puerto Gaitán) han sido finalizadas y se encuentran en etapa de operación y mantenimiento. La UF1 culminó con la suscripción del acta de terminación el 10 de diciembre de 2024, mientras que la UF7-8 culminó el 29 de enero de 2025. Ambas unidades representan un total de 149,48 km, equivalentes al 55,87% de la longitud total del proyecto.

No obstante, en las respectivas actas de terminación se establecieron pendientes, principalmente de adquisición predial, que, conforme al Otrosí No. 13 del 11 de julio de 2024, deben ser cumplidos en un plazo de 180 días, prorrogable por 12 meses adicionales, so pena de afectaciones a la retribución del Concesionario. Los pendientes identificados son los siguientes:

UF1 - temas prediales:

Tabla 11 - Asuntos prediales de UF1.

No.	Predio	Situación	Plazo
1	UF01-VGN-0005	En proceso de expropiación judicial. Auto del 24 de febrero de 2026 dispone que, una vez acreditada la inscripción de la sentencia y la cancelación de las medidas, se decidirá sobre la entrega de los títulos.	8 de junio de 2026 (Vencido con corte a la fecha de radicación del presente informe)
2	UF01-VGN-0002-2-1	Cumplido. Acreditado ante la Agencia Nacional de Tierras (ANT). (Según memorando ANI No. 20265030117183 respuesta notificación de auditoría interna)	Cumplido dentro del plazo
3	UF01-VGN-0003	Cumplido. Acreditado ante la Agencia Nacional de Tierras (ANT). (Según memorando ANI No. 20265030117183 respuesta notificación de auditoría interna)	Cumplido dentro del plazo
4	UF01-VGN-0006-7	Cumplido. Acreditado ante la Agencia Nacional de Tierras (ANT). (Según memorando ANI No. 20265030117183 respuesta notificación de auditoría interna)	Cumplido dentro del plazo

Fuentes: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Unión Temporal Meta, memorando interno No. 20265030117183 del 12 de junio de 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Complementario a todo lo anterior, la Oficina de Control Interno realizó visita al proyecto durante los días 10 y 11 de junio de 2026, con el propósito de evidenciar el estado de las obras, así como de las actividades de operación y mantenimiento del proyecto en la Fase de Construcción actual. Por lo tanto, a continuación, se presenta un registro fotográfico, particularmente de la UF1:

Foto 1: UF1	Foto 2: UF1
Se evidencia la calzada intervenida y los equipos de ITS instalados en el corredor vial. Esta UF cuenta con acta de terminación y actualmente se desarrollan labores de operación y mantenimiento.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Foto 3: UF1	Foto 4: UF1
Se evidenciaron las obras en la UF1, relacionadas con puentes y estructura de pavimento, además de la señalización vertical, demarcación de la vía y elementos de seguridad. El tránsito vehicular en estos sectores fluye normalmente.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



UF7-8 - temas prediales:

Tabla 12 - Asuntos prediales de la UF7-8

No.	Predio	Situación	Plazo
1	UF7-8-ETPG-0002-1	Cumplido. Adquisición del predio a favor de la ANI. (Según memorando ANI No. 20265030117183 respuesta notificación de auditoría interna)	Cumplido dentro del plazo

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Unión Temporal Meta, oficio No. 20265030117183 del 12 de junio de 2026.

En complemento, a continuación, se presenta el registro fotográfico de la UF7-8 recopiladas durante la visita al proyecto adelantada por la Oficina de Control Interno, en la cual se evidenció el estado de la infraestructura:

Foto 5: UF7-8	Foto 6: UF7-8
	
Se evidenciaron las intervenciones en la UF7-8, especialmente la estructura de pavimento, además de la señalización vertical, demarcación de la vía y elementos de seguridad. Igualmente, se evidencia la valla del proyecto. Esta UF cuenta con acta de terminación y se encuentra en operación.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Para la UF7-8, el pendiente se concentra en un (1) predio que requiere acreditar la oferta formal de compra y la adquisición a favor de la ANI. La Interventoría ha realizado el seguimiento correspondiente y ha emitido las alertas del caso.

Al respecto, la ANI, mediante comunicación con radicado ANI No. 20255030034221 del 31 de enero de 2025, otorgó la no objeción al período de cura por el incumplimiento en el cronograma predial de la UF7-8, y la Interventoría notificó al Concesionario el inicio de dicho período el 7 de febrero de 2025. El período de cura culminó el 27 de marzo de 2025, y la Interventoría presentó el informe de incumplimiento a la ANI mediante comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0397 del 8 de mayo de 2025. No obstante, el proceso sancionatorio no ha avanzado, en virtud de la Orden Procesal No. 8 del 27 de mayo de 2025, emitida por

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



el Tribunal de Arbitramento Internacional (CIRD 01-24-0002-3147), mediante la cual se ordenó a la ANI abstenerse de iniciar o continuar procedimientos sancionatorios y declarar el incumplimiento del Concesionario por atrasos en la ejecución de las intervenciones hasta que se profiera el Laudo Arbitral. En consecuencia, la suspensión del proceso sancionatorio obedece a una restricción impuesta por el Tribunal, y no a una omisión de la función supervisora de la ANI.

Para la UF1, el único pendiente que persiste es el predio UF01-VGN-0005, el cual se encuentra en proceso de expropiación judicial. Este predio no fue subsanado dentro del plazo adicional de 12 meses otorgado por el Otrosí No. 13, el cual venció el 8 de junio de 2026. En consecuencia, el Concesionario incurrió en mora en el cumplimiento de esta obligación, lo que podría generar deducciones a su retribución por índice de cumplimiento predial, de conformidad con lo establecido en el Otrosí No. 13. La aplicación de mecanismos sancionatorios también se encuentra suspendida por la Orden Procesal No. 8 del Tribunal Arbitral.

En cuanto a la UF7-8, el plazo adicional de 12 meses otorgado por el Otrosí No. 13 para acreditar la adquisición del predio UF7-8-ETPG-0002-1 vence el 29 de julio de 2026. De no acreditarse su adquisición dentro de este término, el Concesionario incurrirá en mora a partir del 30 de julio de 2026, lo que podría generar deducciones a su retribución por índice de cumplimiento predial, sin perjuicio de la suspensión de los procedimientos sancionatorios por la Orden Procesal No. 8.

6.1.3 Unidad Funcional 2 (Guamal - Acacías - La Cuncia)

La UF2, que corresponde al tramo Guamal - Acacías - La Cuncia, con una longitud de 23,94 km, presenta un avance del 31,90% frente al 100% programado, con un atraso del 68,10%. Esta unidad funcional incluye el Par Vial La Cuncia (K14+390 a K16+850), cuyas obras fueron priorizadas en el Otrosí No. 11 del 8 de septiembre de 2021 en cumplimiento de la sentencia del Consejo de Estado del 30 de mayo de 2019, proferida en el marco de una acción popular.

Obras evidenciadas:

El Concesionario desarrolló actividades en el corredor Villavicencio - Acacías con el propósito de mejorar las condiciones de movilidad en el tramo ya terminado entre el K18+460 y el K20+700, adecuando los accesos y aplicando carpeta de rodadura con mezcla asfáltica semidensa en caliente (MSC-19). Dicho tramo fue habilitado de manera anticipada a partir del 19 de diciembre de 2025, junto con dos casetas nuevas de recaudo en el peaje Ocoa. Adicionalmente, se adelantaron excavaciones y conformación para la construcción de cunetas en el separador central entre el K18+510 y el K18+975.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



No obstante, la Interventoría, durante la visita al proyecto adelantada por la Oficina de Control Interno en junio de 2026, reportó que durante el 2026 no realizaron actividades de construcción en varios frentes de obra y de nueva calzada, lo que evidencia una paralización de las obras principales.

En la siguiente tabla se consolida la información de las estructuras principales presentes en la mencionada unidad funcional:

Tabla 13 - Principales estructuras y su estado

Estructura	Ubicación	Avance	Estado
Puente vehicular Caño Chupao	K19+712	100%	Terminado y en servicio (flujo unidireccional desde el 19 de diciembre de 2025)
Puente vehicular Guayuriba	K17+066	60,39%	Frente inactivo. Se aplicó inhibidor de corrosión en aceros expuestos de estribos 1 y 2.
Puente vehicular Restaurante Paisa	K17+405	82,21%	Frente inactivo. Estructura parcialmente construida.
Puente vehicular Sardinata	K20+995	55,88%	Frente inactivo. Se evidencia erosión fluvial en la margen derecha.
Puente vehicular Colonia Penal	K22+410	98,92%	Pendiente carpeta asfáltica. Frente inactivo.
Puentes Acacias	K24+574,50	0%	Sin iniciar.
Ampliación Peaje Ocoa	K20+360	24,90%	Inactivo. Dos carriles nuevos operativos desde diciembre de 2025.

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo Técnico.

De las seis (6) estructuras principales de la UF2, cinco (5) se encuentran inactivas o con avances parciales, y solo una (1) está terminada y en servicio. La inactividad prolongada de estas estructuras genera riesgos de deterioro y posibles sobrecostos para su reactivación.

En las siguientes imágenes, se ilustra el estado actual de dichas estructuras:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 7: UF2	Foto 8: UF2
Se evidenciaron las actividades de los puentes vehiculares de la UF2, dentro de las cuales se encuentran estructuras de concreto de cimentaciones, pilas y vigas en diferentes avances y condiciones dado que actualmente no se adelantan labores constructivas en estas estructuras.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Ahora bien, en esta UF2 se realizaron labores de construcción de estructura de pavimento, sin embargo, estos tramos de vía a la fecha de la visita de la Oficina de Control Interno, no se encuentran operativas. A continuación, se presentan fotografías de los avances de las obras de esta Unidad Funcional:

Foto 9: UF2	Foto 10: UF2
Se evidenciaron las intervenciones en la UF2, especialmente la estructura de pavimento, además de la señalización vertical, demarcación de la vía y elementos de seguridad, para la segunda calzada entre el K18+500 al K20+200. En este sector se evidenció el tránsito vehicular.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 11: UF2	Foto 12: UF2
	
Se evidenciaron las intervenciones en la UF2, especialmente la estructura de pavimento, además de la señalización vertical, demarcación de la vía y elementos de seguridad, para la segunda calzada entre el K18+500 al K20+200. En este sector se evidenció el tránsito vehicular.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Par Vial La Cuncia (K14+390 a K16+850):

El sector del Par Vial La Cuncia, que corresponde a las obras derivadas de la Acción Popular y priorizadas en el Otrosí No. 11 del 8 de septiembre de 2021, presenta un avance del 23,20% frente al 100% programado, con una desviación negativa del 76,80%. La Interventoría reportó en su informe de marzo de 2026 que las obras en este sector se encuentran inactivas, y que las estructuras parcialmente construidas presentan deterioro por falta de mantenimiento.

Según el informe de interventoría de marzo de 2026, mediante la comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-1064³ del 3 de diciembre de 2025, la Interventoría informó al Concesionario sobre el estado actual de las intervenciones y señaló que el Tribunal Arbitral no suspendió la exigibilidad de las obligaciones ni autorizó la paralización en la ejecución del Proyecto. El Concesionario, mediante comunicación CE-008476⁴ del 29 de diciembre de 2025, dio respuesta a este requerimiento, informando sobre las actividades realizadas y proyectadas para subsanar las observaciones planteadas.

En relación con las gestiones adelantadas por la Interventoría, se pudo evidenciar que ha emitido múltiples comunicaciones al Concesionario requiriendo la reanudación de las obras, entre ellas la comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-1064 del 3 de diciembre de 2025. La Supervisión, mediante comunicación ANI

³ Comunicación incluida en los papeles de trabajo.

⁴ Comunicación incluida en los papeles de trabajo.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



No. 20255030190961 del 5 de junio de 2025, solicitó al Concesionario la reactivación de los diferentes frentes de obra de las unidades funcionales del proyecto.

Adicionalmente, la Interventoría ha solicitado a la ANI la aplicación de esquemas de apremio, como se evidencia en la comunicación 01-2024-UTM-2512015-311-0370⁵ del 19 de abril de 2024, mediante la cual presentó un informe de incumplimiento por atrasos en la ejecución del plan de obras. No obstante, el Tribunal de Arbitramento, mediante Orden Procesal No. 8 del 27 de mayo de 2025, ordenó a la ANI abstenerse de iniciar o continuar procedimientos sancionatorios y declarar el incumplimiento del Concesionario por atrasos en la ejecución de las intervenciones, hasta que se profiera el Laudo que ponga fin al proceso arbitral.

A la fecha de esta auditoría, el Concesionario no ha reanudado las obras en la UF2. Si bien el Concesionario ha argumentado que la materialización de riesgos tarifarios y la imposibilidad de acceder a los mecanismos de compensación pactados en el contrato afectan la sostenibilidad financiera del proyecto, situaciones que han sido planteadas en el marco del arbitraje internacional, lo cierto es que la ANI no ha reconocido formalmente ningún Evento Eximente de Responsabilidad (EER) para esta unidad funcional que justifique la paralización de las obras.

No obstante, se debe precisar que, en virtud de la Orden Procesal No. 8 del 27 de mayo de 2025, emitida por el Tribunal de Arbitramento Internacional (CIRD 01-24-0002-3147), se ordenó a la ANI abstenerse de iniciar o continuar procedimientos sancionatorios y declarar el incumplimiento del Concesionario por atrasos en la ejecución de las intervenciones hasta que se profiera el Laudo Arbitral. Por lo tanto, la ausencia de una declaratoria formal de incumplimiento por parte de la ANI no obedece a una omisión de su función supervisora, sino a una restricción impuesta por el Tribunal, sin que ello implique una exoneración de responsabilidades para el Concesionario.

El avance de la UF2 se mantiene estancado en 31,90% (corte a 30 de abril de 2026, según respuesta a la notificación de auditoría), y el plazo para la finalización de la fase de construcción (23 de septiembre de 2026) es inminente, lo que hace inviable el cumplimiento de la fecha de terminación, configurando un incumplimiento contractual atribuible al Concesionario, cuya materialización y efectos se encuentran actualmente suspendidos en su aspecto sancionatorio por la medida cautelar del Tribunal..

En este sentido, a continuación, se presenta el registro fotográfico de la visita realizada al proyecto por parte de la Oficina de Control Interno en la cual se evidencia el estado de las actividades de construcción en el sector mencionado:

⁵ Comunicación incluida en los papeles de trabajo

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 13: UF2	Foto 14: UF2
Se evidenció el estado de las obras de infraestructura vial, del sector del Par Vial La Cuncia, la cual actualmente está con capas granulares, con presencia de materia orgánica que cubre las capas mencionadas. A fecha de la visita, no se evidenciaron frentes de obra activos en este sector del proyecto. En este sector también se evidenció la franja predial con postes y vallas de identificación de predios de utilidad pública.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

6.1.4 Unidad Funcional 3 (La Cuncia - Ciudad Porfía)

La UF3 corresponde al tramo La Cuncia - Ciudad Porfía, con una longitud de 9,00 km. Con corte al 30 de abril de 2026, presenta un avance del 9,60% frente al 91,91% programado, con un atraso del 82,31%, según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento en respuesta a la notificación de auditoría⁶. Este atraso es el segundo más crítico del proyecto, después de la UF5.

La UF3 incluye la construcción de la segunda calzada entre La Cuncia y Ciudad Porfía, así como la Intersección Fundadores (Ejes 1 y 8 ajustados), que son obras de gran complejidad y de alta relevancia para la conectividad del corredor. La Interventoría reporta que no se evidencia desarrollo de actividades en varios frentes de obra para la construcción de la nueva calzada, y que las actividades constructivas se han limitado a labores de manejo de aguas.

⁶ Memorando interno con radicado No. 20265030117183 del 12 de junio de 2026.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Obras ejecutadas de la UF:

De acuerdo con el informe de interventoría del mes de marzo de 20206, el Concesionario realizó actividades complementarias en el corredor Villavicencio - Acacías, específicamente en el tramo ya terminado entre el K10+484 y el K11+500, que se encuentra a nivel de carpeta de rodadura con mezcla semidensa en caliente MSC-19. Se realizaron actividades de construcción de cunetas y bordillos entre la calzada existente y la nueva (manejo de aguas), incluyendo:

- K11+046 a K11+350: Excavación mecánica, conformación y compactación para construcción de cunetas.
- K11+149 a K11+275: Excavación, extendido de geotextil y construcción de filtro tipo francés.
- K11+278 a K11+500: Construcción de cunetas con refuerzo y concreto de 21 Mpa.
- K11+350 a K11+360: Inicio de instalación de bordillo tipo A-10.

En el retorno del K11, se amplió un carril de incorporación a la calzada existente, con instalación de base granular BG-40 y mezcla asfáltica MDC-25, habilitando de manera provisional los accesos de entrada y salida.

Tabla 14 - Estructuras y su estado:

Estructura	Ubicación	Avance	Estado
Puente Caño Cola de Pato CD	K6+105	89,24%	Frente inactivo. Erosión fluvial en estribo 1.
Puente Corcobado CI	K8+118	40,39%	Frente inactivo. Espera disponibilidad predial.
Puente Ocoa CI	K8+812	20,20%	Frente inactivo. Espera disponibilidad predial.
Puente La Unión CI	K10+237	57,22%	Frente inactivo. Erosión fluvial en estribo 2.
Puente Coburgo CI	K13+162,50	76,94%	Frente inactivo.
Intersección Fundadores	K5+097	0%	Sin iniciar.
Puente Monumento Fundadores	K0+668,80	0%	Sin iniciar (programado al 100%).
Puente Arroceros del Meta	K0+906,65	0%	Sin iniciar (programado al 100%).

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo Técnico

De las ocho (8) estructuras principales de la UF3, seis (6) se encuentran inactivas o con avances parciales, y dos (2) no han iniciado, a pesar de que su programación alcanzó el 100%. La inactividad prolongada de

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



estas estructuras genera riesgos de deterioro y posibles sobrecostos para su reactivación. Enseguida registro fotográfico al respecto:

Foto 15: UF3	Foto 16: UF3
	
Se evidencia al final de la UF3, la instalación de la valla del proyecto, y el avance de obra del puente denominado Cola de Pato; un puente simplemente apoyado, que básicamente presenta cimentación superestructura en estribos, vigas tablero con un avance estimado del 89.77% de acuerdo con lo reportado por interventoría. No tiene construcción de aprches ni conexión con la vía.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Foto 17: UF3	Foto 18: UF3
	
Se evidenciaron las intervenciones en el puente Cola de Pato, específicamente la construcción de separador tipo new jersey y la protección de aceros de refuerzo que se encuentran expuestos dado que los frentes de obra de esta UF también se encuentran paralizados. Estas labores, según reporta interventoría son puntuales y obedecen a la recomendación de interventoría para evitar mayores desgastes o afectaciones al estado de las obras.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 19: UF3	Foto 20: UF3
Se evidenció el estado de las intervenciones de conformación de subrasante y terraplén para la vía en calzada nueva, no obstante, estas capas se encuentran completamente cubiertas de material vegetal y se presenta aparentemente segregación de material y está delimitado por maletines para su demarcación. No se evidencia personal del concesionario o frentes de obra activos.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Foto 21: UF3	Foto 22: UF3
Se evidenció la conformación de subrasante y terraplén para la vía en calzada nueva, no obstante, estas capas se encuentran completamente cubiertas de material vegetal y se presenta aparentemente segregación de material y está delimitado por maletines para su demarcación. Adicionalmente, se evidenció la cimentación del Puente La Unión con tres (3) pilotes pre-excavados.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026



Temas que influyeron en los avances del plan de obras en la UF3:

- **Erosión fluvial:** Se evidencia un aumento gradual en la erosión fluvial aguas arriba y bajo el estribo 1 del puente Cola de Pato, lo que representa un riesgo para la estabilidad de la estructura. Según el informe de interventoría del mes de marzo de 2026, este riesgo ha sido alertado por la Interventoría en múltiples comunicaciones, y el Concesionario no ha implementado medidas de mitigación.
- **Inactividad prolongada:** Las estructuras parcialmente construidas presentan deterioro por falta de mantenimiento y exposición a condiciones climáticas, lo que podría generar sobrecostos para su reactivación. La Interventoría ha advertido sobre este riesgo en el informe mensual No. 130, de marzo de 2026.

Con respecto con las gestiones adelantadas, se evidenció que la Interventoría emitió comunicaciones al Concesionario requiriendo la reanudación de las obras y la implementación de medidas de mitigación para los riesgos identificados. Con respecto al Equipo de Coordinación y Seguimiento, mediante comunicación ANI No. 20255030190961 del 5 de junio de 2025, solicitó al Concesionario la reactivación de los diferentes frentes de obra.

No obstante, a la fecha de la presente auditoría, el Concesionario no ha reanudado las obras en la UF3, y persisten los riesgos identificados. Si bien la Interventoría ha emitido los informes de incumplimiento y ha requerido la reanudación de las obras, la aplicación de esquemas de apremio (procedimientos sancionatorios y declaratorias de incumplimiento) se encuentra suspendida en virtud de la Orden Procesal No. 8 del 27 de mayo de 2025, emitida por el Tribunal de Arbitramento Internacional (CIRD 01-24-0002-3147), que ordenó a la ANI abstenerse de iniciar o continuar dichos procedimientos hasta que se profiera el Laudo Arbitral. El atraso del 82,31% y la inactividad de las estructuras principales hacen inviable el cumplimiento de la fecha de finalización de la fase de construcción (23 de septiembre de 2026) según el contrato.

6.1.5 Unidad Funcional 5 (Catama - Puente Amarillo)

La UF5, que corresponde a la Conectante Catama - Puente Amarillo con una longitud de 7,26 km, presenta un avance del 0,00% frente al 92,27% programado, con un atraso del 92,27%. Esta unidad funcional no ha iniciado su ejecución, a pesar de que las actividades constructivas debieron iniciar en julio de 2023, según el plan de obras no objetado.

Situaciones que han afectado el inicio de la UF5:

Las causas del no inicio de la UF5 son de naturaleza ambiental, social y técnica, y han sido objeto de seguimiento por parte de la Interventoría y la Supervisión, tal como se documenta en el informe mensual

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



de interventoría No. 130 (marzo 2026) y en la respuesta a la solicitud de información base para la auditoría, así:

- **Licencia ambiental:** El Concesionario adelanta la gestión para la modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución PS-GJ.1.2.6.17.1168 de 2017 por CORMACARENA. La ANI, mediante comunicación 20255030361491 del 3 de octubre de 2025, solicitó a la Interventoría concepto sobre las dificultades sociales en la UF5, el cual fue emitido mediante comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0914 del 9 de octubre de 2025.

De acuerdo con lo reportado por la Interventoría en el informe mensual No. 130 (marzo 2026), el Concesionario ha venido informando a CORMACARENA que no ha iniciado las actividades de obra en la UF5 y ha expuesto su interés de continuar con la Licencia Ambiental. Sin embargo, a la fecha de esta auditoría, y de acuerdo con el informe de interventoría No.130, el Concesionario no ha radicado la solicitud de modificación de la licencia ante la Autoridad Ambiental, a pesar de que ha manifestado su intención de hacerlo una vez se superen las dificultades sociales. No obstante, lo anterior, la Interventoría ha señalado que la licencia se encuentra vigente y que su modificación no constituye un impedimento para el inicio de la construcción, por lo que el no inicio de la UF5 obedece a las dificultades sociales y técnicas descritas a continuación, no directamente al licenciamiento ambiental. En todo caso, la Interventoría, mediante comunicación 01-2024-UTM-2512015-311-1175 del 27 de noviembre de 2024, requirió al Concesionario informar sobre el estado de los trámites ambientales de la UF5, sin que a la fecha se haya recibido una respuesta que evidencie avances sustanciales.

- **Dificultades sociales:** Se han presentado inconvenientes con la comunidad de la vereda La Poyata y Puente Amarillo, relacionados con el cobro de los peajes El Cairo y Puente Amarillo (este último correspondiente al corredor Villavicencio – Yopal, contrato de concesión No. 010 de 2015), lo que ha retrasado el cierre de los lineamientos de participación para la modificación de la licencia ambiental. El 24 de marzo de 2026 se realizó la socialización de resultados con la comunidad, como parte de los lineamientos de participación.

Según el informe mensual de interventoría de marzo 2026, el 24 de marzo de 2026 se realizó la socialización de resultados del documento de modificación de licencia ambiental con la comunidad de la vereda Catama-Puente Amarillo, la cual contó con la presencia de miembros del Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI. No obstante, persisten las inquietudes de la comunidad, y no se ha logrado un consenso que permita avanzar en el trámite ambiental. La ANI, mediante comunicación 20265030035791 del 4 de febrero de 2026, solicitó al Concesionario dar respuesta a la consulta de la comunidad de la Poyata y socializar dicha respuesta, lo cual aún no se ha materializado, según lo reportado por la Interventoría. Posteriormente, la Interventoría reiteró este requerimiento mediante comunicación 01-2026-

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



UTM-2512015-311-0236 del 26 de marzo de 2026 y realizó seguimiento a las consultas adicionales de la comunidad durante los meses de abril y mayo de 2026. A pesar de las gestiones de la ANI y la Interventoría, el Concesionario no ha presentado la respuesta formal a la comunidad de la Poyata.

- **Ajustes de diseño:** La modificación de la intersección de Puente Amarillo de glorieta a desnivel, definida en el Otrosí No. 10, ha requerido ajustes a los diseños que aún no han sido no objetados por la Interventoría. El Concesionario, mediante comunicación CE-007238 del 3 de julio de 2025 (Radicado ANI 20254090823872 del 25 de agosto de 2025), informó sobre las dificultades técnicas derivadas de los cambios realizados por la ANI en los diseños originales.

La Interventoría, mediante comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0914 del 9 de octubre de 2025 (Rad. ANI No. 20254091294652), emitió concepto sobre estos temas, señalando que los cambios técnicos son de menor impacto y no deberían afectar el trámite de modificación de la licencia ambiental, siempre que se mantenga el enfoque de gestión del conflicto y una comunicación directa y eficiente con la comunidad. No obstante, a la fecha no se ha emitido el concepto de no objeción a los ajustes de diseño, lo que mantiene la incertidumbre sobre el alcance final de la UF5, según se desprende de la información reportada por la Interventoría en su informe mensual No. 130.

Gestiones adelantadas por interventoría y Equipo de Coordinación y Seguimiento:

En principio se evidenció que la Interventoría, mediante comunicación 01-2026-UTM-2512015-311-0181⁷ del 4 de marzo de 2026, solicitó al Concesionario mantenerla informada sobre las actividades ambientales y sociales tendientes a obtener la modificación de la licencia ambiental, para avanzar en la radicación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Mediante comunicación 01-2026-UTM-2512015-311-0236⁸ del 26 de marzo de 2026, reiteró la solicitud de remitir la respuesta a la comunidad de la Poyata.

Así mismo, se evidenció que la Interventoría, según se documentó en el informe mensual No. 130, ha realizado seguimiento a las actividades de gestión social y ambiental de la UF5, y ha emitido alertas sobre el riesgo de pérdida de vigencia de la licencia ambiental, de conformidad con el Artículo 2.2.2.3.8.7 del Decreto 1076 de 2015, el cual establece que la licencia ambiental puede perder vigencia si no se ha iniciado la construcción del proyecto dentro de los cinco (5) años siguientes a su ejecutoria.

Por otra parte, se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI ha realizado gestiones para impulsar la solución de las dificultades que afectan la UF5. Mediante comunicación 20255030361491

⁷ Comunicación incluida en los papeles de trabajo

⁸ Comunicación incluida en los papeles de trabajo

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



del 3 de octubre de 2025, la ANI solicitó a la Interventoría un concepto sobre las dificultades sociales en la UF5, el cual fue emitido mediante comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0914 del 9 de octubre de 2025 (Rad. ANI No. 20254091294652). Asimismo, a través de la comunicación No. 20265030035791 del 4 de febrero de 2026, la ANI requirió al Concesionario dar respuesta a la consulta de la comunidad de la Poyata y socializar dicha respuesta, con el fin de garantizar la trazabilidad y verificabilidad de los espacios de participación. La Supervisión ha participado en las reuniones con la comunidad, como la socialización del 24 de marzo de 2026, y ha realizado seguimiento a las gestiones del Concesionario para la radicación de la solicitud de modificación de la licencia ambiental.

A la fecha de esta auditoría, no se evidenció que el Concesionario haya presentado la respuesta formal a la comunidad de la Poyata, ni que haya radicado la solicitud de modificación de la licencia ambiental, según lo reportado por la Interventoría y la Supervisión. Por otro lado, persiste el riesgo de pérdida de vigencia de la licencia ambiental, a cargo del Concesionario, de conformidad con el artículo 2.2.2.3.8.7 del Decreto 1076 de 2015, el cual establece:

“(…)

La autoridad ambiental competente podrá mediante resolución motivada declarar la pérdida de vigencia de la licencia ambiental, si transcurrido cinco (5) años a partir de su ejecutoria, no se ha dado inicio a la construcción del proyecto, obra o actividad. De esta situación deberá dejarse constancia en el acto que otorga la licencia.

Para efectos de la declaratoria sobre la pérdida de vigencia, la autoridad ambiental deberá requerir previamente al interesado para que informe sobre las razones por las que no ha dado inicio a la obra, proyecto o actividad.

“(…)”

Así mismo, continúan las dificultades sociales y técnicas descritas en la presente sección, sin que a la fecha se evidencie una solución definitiva.

6.1.6 Unidad Funcional 6 (Villavicencio - Puerto López)

La UF6 corresponde al tramo Villavicencio - Puerto López con una longitud de 77,87 km. Con corte al 30 de abril de 2026, la UF6 mantiene su programación en el 100%, mientras que la ejecución se mantiene en 0,51%, lo que representa un atraso del 99,49%, según lo reportado por la Supervisión en respuesta a la notificación de auditoría (memorando ANI No. 20265030117183 del 12 de junio de 2026). La Interventoría reporta que no se evidencian actividades constructivas en el período. Este es el segundo atraso más crítico del proyecto, después de la UF5, y evidencia una parálisis prácticamente total de las obras, así:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 23: UF6	Foto 24: UF6
Se evidenció la calzada existente de la UF6 y el tránsito vehicular de este sector. Así mismo, se evidenciaron controles de la Policía de Carretera POLCA. No se evidenció ejecución de obras.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Peaje La Libertad - Situación crítica:

El peaje La Libertad ha permanecido inoperante desde el 6 de agosto de 2024, acumulando a la fecha de esta auditoría (junio de 2026) más de 22 meses sin recaudo, según lo reportado por la Interventoría en el informe mensual No. 130 (marzo 2026). Esta situación ha afectado de manera crítica la liquidez del proyecto, dado que esta estación representaba una fuente de ingresos para el proyecto. El Concesionario, mediante comunicación CE-008697⁹ del 29 de enero de 2026, advirtió a la ANI sobre la gravedad de la situación y el impacto en la sostenibilidad del proyecto.

Durante el recorrido de campo de la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento informó que se venía analizando la alternativa de trasladar el peaje La Libertad al kilómetro 45, como parte de los acuerdos con los manifestantes. Sin embargo, según el informe de interventoría, el Concesionario, mediante comunicación CE-008745¹⁰ del 2 de febrero de 2026, manifestó que no fue consultado ni participó en los acuerdos adoptados por la ANI, y que dicha situación genera incertidumbre sobre el modelo financiero del proyecto. La Interventoría, mediante comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-1099 del 12 de diciembre de 2025 (radicado ANI 20254091583412), emitió concepto sobre el posible traslado, señalando que este implicaría la elaboración de nuevos estudios y diseños, así como la activación del riesgo de variación de precios e insumos, contenido en la sección 13.2 de la parte general del contrato de concesión.

⁹ Documento incluido en los papeles de trabajo
¹⁰ Documento incluido en los papeles de trabajo

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



La ANI, mediante los siguientes oficios solicitó al Concesionario y a la Interventoría un análisis sobre la alternativa de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula, así mismo, las diferentes áreas de la ANI presentan los siguientes conceptos correspondientes, tal como se indica en la siguiente tabla:

Tabla 15 - Comunicaciones relacionadas con reubicación peaje La Libertad

Radicado ANI	Fecha	Asunto
20265030075961	04-03-2026	Solicitud de análisis de la alternativa de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula y su operación, ubicada cerca al límite entre Villavicencio y puerto López en el corredor Villavicencio – Puerto Gaitán.
20266020086983	27-04-2026	Componente de Riesgos: Respuesta a su memorando Rad. ANI 20265030083613 del 22 de abril de 2026 “Conceptos para el análisis del escenario de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula y su operación, ubicada cerca al límite entre Villavicencio y puerto López. Contrato de Concesión No. 004 de 2015. Proyecto IP Malla vial del Meta.”
20265030090783	04-05-2026	Componente técnico: Concepto Técnico para el análisis del escenario de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula y su operación, ubicada cerca al límite entre Villavicencio y puerto López. Contrato de Concesión No. 004 de 2015. Proyecto IP Malla vial del Meta.
20266020131873	03-07-2026	Componente de Riesgos: Alcance al Memorando 20266020086983 del 27 de abril de 2026 - Respuesta a su memorando Rad. ANI 20265030083613 del 22 de abril de 2026 “Conceptos para el análisis del escenario de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula y su operación, ubicada cerca al límite entre Villavicencio y Puerto López. Contrato de Concesión No. 004 de 2015. Proyecto IP Malla vial del Meta.”
20265050110733	02-06-2026	Componente financiero: Respuesta a su solicitud de concepto financiero según comunicado ANI No. 20265030083613 de abril 22 de 2026, “Conceptos para el análisis del escenario de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula y su operación, ubicada cerca al límite entre Villavicencio y puerto López. Contrato de Concesión No. 004 de 2015. Proyecto IP Malla vial del Meta”.
20266040112123	04-06-2026	Componente predial y de asesoría jurídica predial: Respuesta a memorando No. 20265030005293 y 20265030083613 “Conceptos para el análisis del escenario de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula y su operación, ubicada cerca al límite entre Villavicencio y puerto López”. Proyecto IP MALLA VIAL DEL META - Contrato de Concesión No. 004 de 2015.
20266030086013	25-04-2026	Componente Social: Concepto Social, Atención Memorando No 20265030005293. Análisis y Trámite Escenario Traslado Estación de Peaje La Libertad Concesión No. 004 de 2015. Proyecto IP Malla vial del Meta

Fuentes: Respuesta del Equipo de Coordinación y Seguimiento ANI sobre socialización del informe preliminar de auditoría

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Previamente, el Concesionario había manifestado su inconformidad mediante comunicación CE-008745 del 2 de febrero de 2026, señalando que no fue consultado ni participó en los acuerdos adoptados por la ANI con los manifestantes sobre el posible traslado del peaje. Posteriormente, en respuesta al requerimiento de la ANI (radicado 20265030075961 del 5 de marzo de 2026), el Concesionario dio respuesta mediante comunicación CE-009064¹¹ del 18 de marzo de 2026. Así mismo la interventoría remitió comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0265 del 7 de abril de 2026¹² que tiene por asunto “*Radicado ANI No.: 20265030075961 Concepto por componente, respecto al traslado de Peaje y/o bascula La Libertad al K 45*” en la cual presenta el análisis realizado con una eventual reubicación del peaje La Libertad. Aunado a lo anterior, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha participado en reuniones con un comité denominado “no más peajes” de la cual se destaca la celebrada el 25 de junio de 2026¹³.

A la fecha de esta auditoría, no se ha definido una solución definitiva para el peaje La Libertad, y la incertidumbre persiste. Durante la visita de campo, no se hizo una parada en este peaje La Libertad por recomendaciones de seguridad para quienes participaron de la visita por parte de interventoría, la Supervisión y la OCI, así:

Foto 25: UF6	Foto 26: UF6
	
Se evidenció el peaje de La Libertad no se genera recaudo y la talanquera arriba. Por otro lado, la calzada existente tuvo tránsito sin novedades para el momento de la visita.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

¹¹ Documento incluido en los papeles de trabajo

¹² Documento incluido en los papeles de trabajo

¹³ Acta de reunión incluida dentro de los papeles de trabajo



6.1.7 Consideraciones sobre la operación y mantenimiento del proyecto (UF0)

De conformidad con la sección 3.6 de la Parte Especial, modificada con el Otrosí No. 10 del contrato de concesión No. 004 de 2015, el proyecto contempla la operación de seis (6) estaciones de peaje: cinco (5) que hacían parte de la infraestructura existente recibida por el Concesionario (Ocoa, Iracá, La Libertad, Casetabla y Yucao), y una (1) nueva estación de peaje: (El Cairo), que deberá ser instalada durante la Fase de Construcción y entrará en operación una vez se suscriba el acta de finalización de la Unidad Funcional 5.

La Unidad Funcional 0 (UF0) comprende las actividades exclusivamente atribuibles a la Operación y Mantenimiento del Proyecto, dentro de las cuales se encuentra la operación de las estaciones de peaje, pesaje, del Centro de Control de Operaciones (CCO), Áreas de servicio, así como la operación de los servicios que presta la Concesión, tales como grúa, ambulancia, inspección vial, comunicaciones con el usuario, y la coordinación con la Policía de Carreteras, entre otros.

6.1.7.1 Estaciones de peaje - Estado de operación

A continuación, se presenta el estado de operación de las cinco estaciones de peaje en operación durante el período auditado:

Tabla 16 - Generalidad de operación de estaciones de peaje del proyecto

Estación de peaje	Ubicación (PR)	Estado de operación	Observaciones
Ocoa	54+0670	Operación Normal	Ampliación en ejecución (2 carriles nuevos operativos desde diciembre 2025). Habilidadación IP/REV mediante Resolución MT No. 20235000330751 del 30-03-2023.
Iracá	6+800	Operación Normal	Construcción del nuevo peaje con 4 carriles programada. Habilidadación IP/REV mediante Resolución MT No. 20235000351681 del 05-04-2023.
La Libertad	17+0570	No opera	Talanquera levantada por manifestantes desde el 6 de agosto de 2024. No hay recaudo desde esa fecha. Habilidadación IP/REV mediante Resolución MT No. 20235000207841 del 02-03-2023.
Casetabla	16+0230	Operación Normal	Habilidadación IP/REV mediante Resolución MT No. 20235000957161 del 31-08-2023.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Estación de peaje	Ubicación (PR)	Estado de operación	Observaciones
Yucao	99+180	Operación Normal	Habilitación IP/REV mediante Resolución MT No. 20235000957161 del 31-08-2023.

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Aforo y Recaudo.

Observaciones sobre la operación de peajes:

- **Implementación IP/REV:** Se evidenció durante la auditoría interna que las cinco estaciones están habilitadas por el Ministerio de Transporte en materia de Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). La Interventoría verificó el funcionamiento de los equipos y el acceso remoto a las cámaras de video. Ahora bien, durante la visita al proyecto, esta funcionalidad no se pudo verificar en el peaje La Libertad dada la situación social.
- **Peaje La Libertad - dificultad operativa:** Desde el 6 de agosto de 2024, el peaje La Libertad no ha podido operar en recaudo debido a las manifestaciones sociales. Esta situación ha generado una pérdida acumulada de recaudo que afecta importantemente la liquidez del proyecto, lo que da lugar a la materialización del riesgo de menor recaudo, a cargo de la ANI. Según se precisa en la sección 6.2.1.2, el Concesionario ha venido solicitando la compensación por el tráfico total dejado de percibir; sin embargo, no se ha definido la compensación correspondiente, lo que también se revisa en el marco del tribunal arbitral en curso.
- **Iluminación de peajes:** se evidenció que en las estaciones de peaje se cuenta con iluminación de aproximación. Por otro lado, la Interventoría durante la visita también informó sobre el cumplimiento del indicador E14 (iluminación) en las cinco estaciones de peaje, encontrando que todas cumplen con la exigencia de iluminación de aproximación en la vía.

Durante la auditoría interna, se evidenció que las estaciones de peaje Ocoa, Iracá, Casetabla y Yucao se encuentran operando con normalidad, con habilitación como operadores IP/REV según las resoluciones del Ministerio de Transporte; y la estación de peaje La Libertad, sin embargo, no ha podido operar debido a las manifestaciones sociales desde el 6 de agosto de 2024, así:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 27: Peaje Ocoa	Foto 28: Peaje Ocoa
Se evidenció el peaje Ocoa operando en su recaudo para todas las categorías, en sus diferentes carriles.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Foto 29: Peaje Ocoa	Foto 30: Peaje Ocoa
Se evidenció el peaje Ocoa la instalación y operación de las cámaras de monitoreo de tráfico a cargo de la interventoría.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 31: Peaje Ocoa	Foto 32: Peaje Ocoa

Se evidenció el peaje Ocoa la instalación de iluminación con paneles solares y los sistemas ITS.

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Con respecto al Peaje Iracá se presenta el siguiente registro fotográfico:

Foto 33: Peaje Iracá	Foto 34: Peaje Iracá

Se evidenció las instalaciones del peaje Iracá así como la instalación y funcionamiento de ITS. En este peaje se encuentra operando en su recaudo con normalidad

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 35: Peaje Iracá	Foto 36: Peaje Iracá
	
Se evidenció la operación de las cámaras instaladas por la interventoría para el control del conteo de vehículos que transitan en el peaje.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

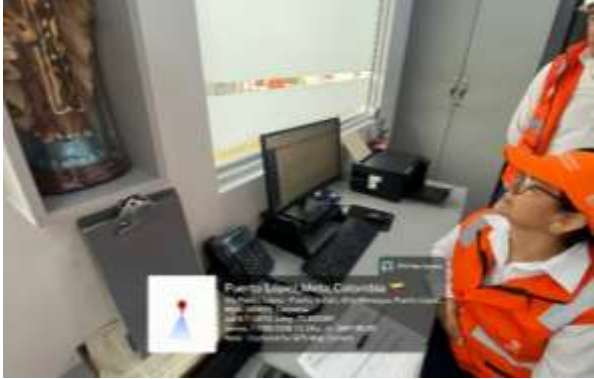
Así mismo, dentro del recorrido del 11 de junio de 2026 se visitó la estación de Peaje Casetabla, como se evidencia a continuación:

Foto 37: Peaje Casetabla	Foto 38: Peaje Casetabla
	
Se evidenció en esta estación de peaje la operación de recaudo en ambos sentidos y el paso de vehículos sin novedades.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 37: Peaje Casetable	Foto 38: Peaje Casetable
	
Se evidenció en esta estación de peaje la revisión aleatoria que realiza la interventoría a la información de recaudo y TPD.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Foto 39: Peaje Casetable	Foto 40: Peaje Casetable
	
Se evidenció en esta estación de peaje la instalación de luminarias con paneles solares, así como la instalación de cámaras de conteo de vehículos por parte de la interventoría.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

6.1.7.2 Estaciones de pesaje (básculas) - Estado de operación

El proyecto cuenta con dos estaciones de pesaje en operación, que fueron entregadas como infraestructura existente al Concesionario, así:

Tabla 17 - Estaciones de pesaje del proyecto.

Estación	Ubicación	Estado de operación	Observaciones
Ocoa	UF2	Operación Normal	Control de pesaje en sentido Granada - Villavicencio. Pendiente adaptación para operación en doble sentido según Apéndice Técnico 2.
La Libertad	UF6	Operación Normal	Control de pesaje en sentido Villavicencio - Puerto López. Pendiente adaptación para operación en doble sentido según Apéndice Técnico 2.

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Operación.

Observaciones sobre la operación de básculas:

- **Operación en doble sentido:** En la etapa operativa las estaciones de pesaje deben poder realizar controles en los dos sentidos de circulación. A la fecha, las básculas Ocoa y La Libertad solo operan en un sentido,
- **Equipos de control:** La Interventoría cuenta con equipos de video en las estaciones de pesaje y acceso remoto a los mismos. En la visita se evidenció el equipo de video en la estación de Ocoa.
- **Construcción de nuevas básculas:** El Concesionario debe construir dos nuevas estaciones de pesaje en las UF2 y UF6, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 1. Estas básculas no han sido construidas.

En el siguiente registro fotográfico se evidencia la infraestructura y operación de las estaciones de pesaje:

- **Básculas:**

Las básculas en operación (Ocoa y La Libertad) cuentan con los equipos de control de la Interventoría y acceso remoto, y se han verificado los certificados de calibración vigentes. La Interventoría realiza controles periódicos, incluyendo verificación de equipos. Si bien se evidenció la operación de las básculas, en la información revisada se evidenció el seguimiento y control sobre los datos y referencias relacionados con certificados de calibración de equipos relacionados con pesaje para las dos estaciones del proyecto.

En este sentido, a continuación, se presenta el registro fotográfico las estaciones de pesaje y básculas evidenciadas durante la visita al proyecto:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 41: Pesaje en peaje Ocoa	Foto 41: Pesaje en peaje Ocoa
Se evidenció en esta estación de pesaje ubicado en el ingreso de la estación de peaje Ocoa.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Foto 42: Pesaje en peaje La Libertad	Foto 43: Pesaje en peaje La Libertad
Considerando las recomendaciones de seguridad, se evidenció la estación de peaje La Libertad que se presentan labores de pesaje de vehículos de carga.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

- **Centro de Control de Operaciones (CCO):**

El CCO se encuentra operativo de manera provisional en el Anillo Vial de Villavicencio, pero su ubicación no corresponde al corredor del proyecto. El Concesionario no ha entregado el CCO definitivo dentro del corredor concesionado, lo que ha sido objeto de proceso sancionatorio.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



De acuerdo con el informe mensual de interventoría No. 130 (marzo 2026) y la respuesta del Equipo de Coordinación y Seguimiento a la notificación de auditoría, el Concesionario no ha entregado el CCO definitivo dentro del corredor del proyecto, y opera de manera provisional en el Anillo Vial de Villavicencio. La ANI inició un proceso administrativo sancionatorio contra el Concesionario por este incumplimiento, el cual fue suspendido por el Tribunal de Arbitramento mediante Orden Procesal No. 14 del 2 de octubre de 2025, en el marco de la medida provisional de la Orden Procesal No. 8, que ordena a la ANI abstenerse de iniciar o continuar procedimientos sancionatorios hasta que se profiera el Laudo Arbitral.

- **Áreas de servicio**

El proyecto cuenta con un Área de Servicio en operación, ubicada en el PR27+480 de la ruta Villavicencio – Puerto López, que entró en funcionamiento el 21 de diciembre de 2016. En la siguiente tabla se presenta información general del área de servicio:

Tabla 18 - Generalidad del Área de Servicio actual del proyecto:

Aspecto	Situación
Ubicación	PR27+480 - Corredor Villavicencio – Puerto López
Estado	Operativa con asistencia las 24 horas del día
Servicios	Venta de comestibles, baños, cafetería, zonas de descanso y parqueo
Personal	Tres turnos de 8 horas cada uno

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Operación.



Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



- **Servicios de operación Equipos y servicios de operación**

El Concesionario cuenta con los siguientes equipos para la prestación de servicios a los usuarios, distribuidos a lo largo de la concesión vial:

- **Ambulancias:** Cinco (5) ambulancias tipo TAM, operadas mediante contrato con ALTILLANURA S.A.S., distribuidas en los corredores Villavicencio – Granada y Villavicencio – Puerto Gaitán, para atender emergencias médicas y accidentes de tránsito.
- **Grúas:** Cinco (5) grúas, incluyendo una de tipo cama baja para vehículos pesados, distribuidas en los diferentes tramos de los corredores para la atención de vehículos averiados o accidentados.
- **Vehículos de inspección vial:** Cuatro (4) vehículos que realizan inspecciones permanentes en los corredores, con cobertura las 24 horas del día para la atención oportuna de incidentes y accidentes.
- **Carro taller:** Dos (2) vehículos taller para auxilio mecánico gratuito a los usuarios de los corredores.
- **Equipos de rescate:** Localizados en las ambulancias del peaje Ocoa y en el Área de Servicio, para la atención de incidentes que requieran equipos especializados.

Enseguida, se presenta registro fotográfico al respecto:

Foto 46: Vehículo operativo - ambulancia	Foto 47: Vehículo operativo - ambulancia
	
Se evidenciaron ambulancias dispuestas para los servicios operativos relacionados con la atención médica del proyecto.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

De acuerdo con la información evidenciada en el informe de interventoría de marzo de 2026, para este mismo periodo mensual; el Concesionario prestó 71 servicios de ambulancia, 359 servicios de grúa, 263 servicios de inspector vial, 35 servicios de señalización, 25 auxilios mecánicos y 120 servicios de carro taller.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



En dicho informe se evidencian las labores de seguimiento por parte de la Interventoría realiza inspecciones periódicas a estos equipos, verificando su disponibilidad, funcionamiento y cumplimiento de los estándares contractuales.

- **Convenio con la Policía de Carreteras (POLCA)**

El Concesionario suscribió el Convenio de Cooperación No. 64-9 30043-25 con la Policía Nacional - Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA) el 11 de diciembre de 2025, con acta de inicio el 19 de diciembre de 2025 y duración de cinco (5) años. Este convenio reemplazó el anterior de 2015, que fue liquidado el 3 de mayo de 2024.

El proceso de suscripción del nuevo convenio se extendió por más de dos años, e incluyó múltiples mesas de trabajo entre la Concesión, la Policía Nacional, la Interventoría y la ANI. La Interventoría realizó seguimiento y requirió al Concesionario información sobre el avance, emitiendo el concepto de viabilidad para la suscripción del nuevo convenio.

Durante la visita al proyecto se pudo evidenciar la presencia y operativos de control realizados por parte de la POLCA. En las siguientes fotografías se presentan dichas labores:



Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

6.1.8 Mantenimiento rutinario y periódico

Considerando la información y documentos presentados en esta auditoria tanto por la Interventoría como el Equipo de Coordinación y Seguimiento, así como lo evidenciado durante la visita del proyecto, se

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



adelantan labores de mantenimiento rutinario y periódico para mantener las características funcionales y estructurales de la vía, preservar su vida útil y corregir los impactos negativos en la seguridad y confort de los usuarios de la vía.

En general, en la siguiente tabla, se presentan las actividades desarrolladas como parte del mantenimiento rutinario:

Tabla 19 - Labores de mantenimiento rutinario

Corredor	Actividades
Villavicencio - Granada	Rocería del derecho de vía, limpieza de calzada, limpieza de drenajes, lavado y despeje de señales verticales, parcheo menor, recolección de residuos sólidos, sello de fisuras (alternado con UF6)
Villavicencio - Puerto López	Rocería del derecho de vía, limpieza de calzada, limpieza de drenajes, lavado y despeje de señales verticales, parcheo menor, recolección de residuos sólidos, sello de fisuras (alternado con UF2 y UF3)
Puerto López - Puerto Gaitán	Rocería del derecho de vía, limpieza de calzada, limpieza de drenajes, lavado y despeje de señales verticales, parcheo menor, recolección de residuos sólidos.

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Mantenimiento

Foto 48: Labores de mantenimiento rutinario	Foto 49: Labores de mantenimiento rutinario
Se evidenciaron labores de mantenimiento rutinario como rocería y limpieza de zonas laterales.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

Por otro lado, se han adelantado labores de mantenimiento periódico. Se tienen las siguientes actividades adelantadas por parte del Concesionario, detalladas enseguida y evidenciadas en el registro fotográfico:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Tabla 20 - Labores de mantenimiento periódico

Corredor	Actividades
Villavicencio - Granada	Reposición de señalización vertical, instalación de tachas, reposición de defensas metálicas, repintado de marcas viales, lavado de infraestructura, reparación de pavimento, mantenimiento de puentes Guamal, Caño Negritos y Humadea.
Villavicencio - Puerto López	Reposición de señales verticales, instalación de tachas, reposición de defensas metálicas, pintura de marcas viales, lavado de infraestructura, repintado de demarcación horizontal
Puerto López - Puerto Gaitán	Reposición de señales verticales, instalación de tachas, reposición de defensas metálicas, repintado de marcas viales, lavado de infraestructura, estudio batimétrico del río Metica. Igualmente se presentan labores de parcheo y para recuperar la banca en el sector del río Metica.

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Mantenimiento

Foto 50: Labores de mantenimiento periódico	Foto 51: Labores de mantenimiento periódico
	
Se evidenciaron labores de mantenimiento periódico especialmente relacionados con gaviones en zonas laterales para conservación de la banca y, por otro lado, la reposición de tachas reflectivas.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

6.1.9 Gestión de informes de interventoría y su aprobación

De acuerdo con lo establecido en el contrato de interventoría No. 251 de 2015, la Interventoría debe presentar los informes mensuales dentro de los plazos establecidos contractualmente, los cuales son objeto de revisión y aprobación por parte de la Supervisión de la ANI.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



En particular, el contrato de interventoría establece lo siguiente para la revisión y eventual devolución de los informes:

“(…)

Si como consecuencia de la entrega del Informe Mensual, la ANI considera que el Interventor no ha cumplido con las mediciones, ensayos y verificaciones requeridas y en lo establecido en el Contrato de concesión, Apéndices, Anexos y demás documentos que lo modifiquen, adicionen y complementen, y que tal incumplimiento se deba a que dichas mediciones, ensayos y verificaciones no se realizaron por parte del Interventor, la ANI lo requerirá dentro de los diez (10) Días siguientes a la entrega del respectivo informe mensual, para que efectúe tales mediciones, ensayos y verificaciones.

Si el Interventor está de acuerdo con el requerimiento efectuado por la ANI, conforme a lo señalado en el párrafo anterior; ejecutará las mediciones, ensayos y verificaciones requeridas dentro de un plazo no mayor de diez (10) Días, contados a partir del recibo de la solicitud. Si no está de acuerdo con la solicitud formulada por la ANI, así se lo hará saber por escrito, dentro de los cinco (5) Días siguientes al recibo de la solicitud, exponiendo las razones por las cuales considera improcedentes o innecesarias las mediciones, ensayos y verificaciones solicitadas. Si la ANI insiste en la necesidad de realizar tales mediciones, ensayos y verificaciones solicitadas, la diferencia será definida de conformidad con lo establecido en el Capítulo VII del presente Contrato. El silencio del Interventor frente a la solicitud de la ANI, vencidos cinco (5) Días desde su recibo, se entenderá como una aceptación de la misma.

“(…)”

Particularmente, durante el período comprendido entre enero y mayo de 2026, se ha evidenciado el siguiente estado de revisión y aprobación de los informes mensuales de interventoría:

Tabla 21 - Fechas de entrega de informes de interventoría 2026

Informe	Entrega Interventoría	Devolución No. 1 ANI	Reentrega Interventoría	Devolución No. 2 ANI	Estado actual
Febrero 2026	18 de marzo de 2026	22 de abril de 2026	8 de mayo de 2026	3 de junio de 2026	En revisión por ANI
Marzo 2026	17 de abril de 2026	12 de mayo de 2026	25 de mayo de 2026	5 de junio de 2026	En revisión por ANI
Abril 2026	16 de mayo de 2026	11 de junio de 2026	17 de junio de 2026	—	En revisión por ANI
Mayo 2026	17 de junio de 2026	—	—	—	En revisión por ANI

Fuente: Respuesta al cuestionario de auditoría - Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



De lo anterior, se evidencia que los informes mensuales de interventoría han requerido dos (2) devoluciones por parte de la ANI para los meses de febrero, marzo y abril de 2026, lo que ha generado un rezago en su aprobación definitiva.

Al contrastar las fechas de entrega con las devoluciones de la ANI, se observa lo siguiente:

Tabla 22 - Revisión de plazos de observaciones vs contrato de interventoría

Informe	Entrega Interventoría	Devolución No. 1 ANI	Días transcurridos	Plazo contractual (10 días)
Febrero 2026	18 de marzo de 2026	22 de abril de 2026	35 días	Incumplido
Marzo 2026	17 de abril de 2026	12 de mayo de 2026	25 días	Incumplido
Abril 2026	16 de mayo de 2026	11 de junio de 2026	26 días	Incumplido

Fuente: Elaboración propia a partir de respuesta al cuestionario de auditoría - Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI.

El contrato de interventoría establece que la ANI dispondrá de diez (10) días siguientes a la entrega del informe mensual para requerir al Interventor sobre eventuales incumplimientos en mediciones, ensayos y verificaciones. Sin embargo, la ANI ha superado este plazo, con demoras que oscilan entre 25 y 35 días, es decir, entre 2.5 y 3.5 veces el plazo contractualmente previsto.

Esta situación evidencia un incumplimiento reiterado de los plazos contractuales por parte de la Supervisión de la ANI, lo que genera un efecto cascado en la gestión del proyecto, toda vez que las devoluciones pueden retrasar la entrega de los informes ajustados por parte de la Interventoría, lo que a su vez afecta la oportunidad en la toma de decisiones y, por ejemplo, la actualización de la información del proyecto en herramientas como ANISCOPIO. En tal sentido, se genera un hallazgo para el Equipo de Coordinación y Seguimiento ANI, sobre este particular.

6.1.10 Contexto del arbitraje internacional y su relación con el escenario transaccional

Se evidenció que el Concesionario presentó Noticia de Arbitraje en marzo de 2024 bajo el reglamento del Centro Internacional para la Resolución de Disputas (*International Centre for Dispute Resolution - ICDR*) de la Asociación Americana de Arbitraje (Caso CIRD 01-24-0002-3147). Este proceso arbitral, en el cual el Concesionario solicita, entre otras pretensiones, la terminación anticipada del contrato y el reconocimiento de sobrecostos constituye el contexto en el que se enmarca el eventual acuerdo transaccional analizado en el numeral 6.1.11. Las pretensiones económicas del Concesionario ascienden a \$2.324.617.498.408 (dos billones trescientos veinticuatro mil seiscientos diecisiete millones cuatrocientos noventa y ocho mil cuatrocientos ocho pesos).

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Según se ha indicado, el Tribunal de Arbitramento, mediante Orden Procesal No. 8 del 27 de mayo de 2025, decretó como medida provisional ordenar a la ANI abstenerse de iniciar o continuar procedimientos sancionatorios y declarar el incumplimiento del Concesionario por atrasos en la ejecución de las intervenciones hasta que se profiera el Laudo que ponga fin al proceso arbitral.

En este orden de ideas, en la siguiente tabla se presentan de manera general labores adelantadas, así:

Tabla 23 - Labores generales realizadas en relación con el tribunal de arbitramento

Encargado	Acciones y comunicaciones
ANI (Equipo de Coordinación y Seguimiento)	- Comunicación 20255030361561 del 1 de octubre de 2025 (Rad. Interno 02-2025-UTM-2512015-311-1385): Solicita a la Interventoría un informe unificado con soportes documentales para la defensa de la entidad en el arbitraje internacional. - Comunicación 20255030223493 del 10 de diciembre de 2025, en la cual se da alcance a radicado No 20255030185873 del 16-10-2025 Peritaje para la Demanda de la Concesión Vial de los Llanos Case 01-24-0002-3147, en el marco de tribunal arbitral internacional arbitrario por ICDR. - Comunicación 20255030244813 del 30 de diciembre de 2025, mediante la cual se dio respuesta a la solicitud insumos Demanda arbitral internacional de Concesión Vial de los Llanos Requerimiento de información RV: Escrito de Demanda de la Concesión Vial de los Llanos SAS - Case 01-24-0002-3147. - Realización de mesas de trabajo, de la cual se presentan formatos de asistencia (SEPG-F-016) para los días 11 de noviembre y 16 de diciembre del 2025, así mismo, del 21 de enero, 13 de febrero y 6 de julio del 2026.
Interventoría	- Comunicación con radicado ANI 202540911313732: Recomienda a la ANI recurrir a un asesor externo para definir la estrategia jurídica y la defensa judicial, advirtiendo que esta es una opinión no vinculante. - Comunicación con radicado ANI 202540911313732: Reitera lo manifestado y solicita ampliación del plazo para entregar análisis, ratificando la recomendación de contratar un asesor externo experto en arbitraje internacional. - Comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0998 del 13 de noviembre de 2025: Remite análisis de la Interventoría a los hechos de la demanda. - Comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-1000 del 14 de noviembre de 2025: Remite análisis de la Interventoría a las pretensiones de la demanda, señalando que no es obligación de la Interventoría determinar estrategias litigiosas. - Comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-1019 del 21 de noviembre de 2025: Solicita a la Agencia cierre de plazo de cura remitido mediante comunicación 20255030393941 del 24 de octubre de 2025.

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026)

Medidas provisionales:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Según se ha indicado, el Tribunal de Arbitramento emitió la Orden Procesal No. 8 del 27 de mayo de 2025, decretando la siguiente medida provisional:

"(...) Ordenarle a la ANI abstenerse de iniciar o continuar procedimientos sancionatorios y declarar el incumplimiento del Concesionario por atrasos en la ejecución de las intervenciones objeto del Contrato de Concesión hasta que se profiera el Laudo que ponga fin al presente Proceso (...)."

La ANI, mediante comunicación No. 20255030297381 del 26 de agosto de 2025, solicitó a la Interventoría concepto a la comunicación con radicado ANI 20254090770952 del 19 de junio de 2025, mediante la cual el Concesionario solicitó la terminación anticipada del contrato, a lo cual, la interventoría mediante la comunicación 01-2025-UTM-2512015-311-0991 del 11 de noviembre de 2025 remitió el concepto sobre la mencionada solicitud de terminación anticipada del contrato de concesión. Las pretensiones económicas del Concesionario ascienden a \$2.324.617.498.408 (dos billones trescientos veinticuatro mil seiscientos diecisiete millones cuatrocientos noventa y ocho mil cuatrocientos ocho pesos), suma que representa el riesgo fiscal potencial para la ANI en caso de que el Tribunal Arbitral fallara a favor de las pretensiones del Concesionario.

6.1.11 Escenario de eventual acuerdo transaccional para UF2 y UF3

Se evidenció que en el marco de las mesas de trabajo y negociación adelantadas entre la ANI, el Concesionario y la Interventoría, dentro del contexto del proceso arbitral en curso (CIRD 01-24-0002-3147), se ha venido analizando de manera preliminar la posibilidad de estructurar un eventual acuerdo de carácter transaccional orientado a permitir la culminación, cierre técnico o puesta en funcionalidad de determinadas obras iniciadas en las unidades funcionales 2 y 3, particularmente aquellas relacionadas con estructuras, puentes, tramos de calzada, obras de estabilización y obras complementarias que, por su estado de avance, podrían requerir intervenciones adicionales para prestar condiciones de funcionalidad, transitabilidad, seguridad y operación.

El alcance preliminar de dicho escenario se ha referido a la identificación de obras o puntos ejecutados parcialmente, respecto de los cuales podría evaluarse la conveniencia técnica, contractual y financiera de adelantar intervenciones complementarias, sin que ello implique, por sí mismo, una definición sobre responsabilidades, reconocimientos económicos, modificación contractual o aceptación de posiciones de alguna de las partes dentro del proceso arbitral.

A la fecha de la presente auditoría, el eventual acuerdo transaccional no se encuentra definido ni formalizado. Lo existente corresponde a un escenario preliminar de análisis y negociación, cuyo desarrollo depende de la culminación de verificaciones técnicas, financieras, contractuales y jurídicas, así como de su compatibilidad con el proceso arbitral en curso y con las decisiones que sean adoptadas por el Tribunal Arbitral.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Se aclara que los análisis contenidos en esta sección no constituyen una recomendación, aprobación o rechazo de la eventual suscripción de un acuerdo transaccional. La determinación sobre su procedencia corresponde a las dependencias competentes de la Entidad, con fundamento en los análisis y soportes técnicos, financieros y jurídicos respectivos, considerando los análisis que adelante la interventoría en el marco contractual correspondiente.

Si bien el acuerdo se encuentra en una etapa preliminar, su inclusión en este informe permite documentar las gestiones adelantadas por la Supervisión frente a este escenario y dejar trazabilidad de las actuaciones de la Entidad y la participación de la interventoría, en el marco de sus competencias de supervisión y control.

6.1.12 Balance de retribuciones y/o compensaciones especiales acumuladas

El proyecto ha realizado pagos por concepto de retribución y/o compensación especial al Concesionario desde el inicio del contrato (2015) hasta abril de 2026. A continuación, se presenta el balance acumulado por unidad funcional:

Tabla 24 - Estado retribución del proyecto

Unidad Funcional	Valor acumulado retribuido (a abril de 2026)	% participación sobre el recaudo
UF0 (O&M)	\$414.671.132.755,23	23% (hasta 7/01/2021) / 47,70% (desde 8/01/2021)
UF1 (Granada - Guamal)	\$80.144.598.582,71	5,53%
UF7-8 (Puerto López - Puerto Gaitán)	\$77.576.569.254,13	5,31%
TOTAL	\$572.392.300.592,07	

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Gestión Financiera.

El monto total de retribuciones acumuladas asciende a \$572.392 millones, lo que representa un flujo de recursos significativo que ha sido transferido al Concesionario durante la ejecución del proyecto. La UF0 (Operación y Mantenimiento) concentra el 72,4% del total de retribuciones, lo que es consistente con el hecho de que la operación de los corredores ha sido continua desde el inicio del proyecto.

Hasta el 7 de enero de 2021, para la UF0, el porcentaje de retribución fue del 23%; a partir del 8 de enero de 2021, con la suscripción del Otrosí No. 10, se ajustó al 47,70% sobre el recaudo del mes. Para las UF1 y UF7-8, los porcentajes de retribución son 5,53% y 5,31% sobre el recaudo del mes, respectivamente.

En relación con las actas de terminación de unidades funcionales, se debe precisar que, conforme al Otrosí No. 13 del 11 de julio de 2024, las actas de terminación (suscritas para la UF1 el 10 de diciembre de 2024 y para la UF7-8 el 29 de enero de 2025) establecieron pendientes que deben ser cumplidos en un plazo de 180 días, prorrogable por 12 meses adicionales, bajo pena de afectaciones a la retribución del Concesionario a través de deducciones por índice de cumplimiento predial. A la fecha, se han realizado

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



pagos de retribución para estas unidades funcionales, lo que indica que las actas de terminación se encuentran en vigor.

En relación con la compensación especial derivada de las actas de terminación, el Otrosí No. 13 del 11 de julio de 2024 estableció deducciones por índice de cumplimiento predial cuando los pendientes definidos en las actas no se subsanan en los plazos establecidos (180 días, prorrogables por 12 meses). A la fecha, no se han aplicado deducciones a la retribución del Concesionario por este concepto, toda vez que los plazos de la UF1 y UF7-8 aún se encuentran vigentes o en verificación por la Interventoría.

El procedimiento para el cálculo y pago de la retribución se encuentra regulado en la Sección 4.3 de la Parte Especial del Contrato de Concesión, modificada mediante Otrosí No. 10, y en el Apéndice Técnico 4, el cual establece los indicadores y niveles de servicio que deben ser cumplidos por el Concesionario. Se evidenció que la Interventoría realiza la medición mensual de los indicadores, calcula la retribución correspondiente y suscribe las actas de cálculo, las cuales son remitidas a la ANI para su revisión y aprobación conforme a los plazos contractuales. Una vez aprobadas, la Supervisión de la ANI instruye a la Fiduciaria de Occidente para que realice el pago con cargo a la Subcuenta Recaudo Peajes. Procedimiento acorde a lo establecido contractualmente.

6.1.13 Fórmula de terminación anticipada - Estado de avance

De conformidad con la Cláusula 18.3 de la Parte General del contrato de concesión No. 004 de 2015, la terminación anticipada del contrato durante la Fase de Construcción daría lugar a la aplicación de una fórmula de liquidación que considera, entre otros factores, los costos reconocidos al Concesionario (ARh), las retribuciones ajustadas (Rh), las deducciones y multas pendientes (DyM), y las obligaciones dinerarias a cargo de la ANI (OANI).

La Interventoría ha venido adelantando las actividades de recopilación, análisis y validación de la información necesaria para la determinación de la variable ARh, de conformidad con las obligaciones previstas en el Contrato de Interventoría y en el Contrato de Concesión. En consecuencia, los ejercicios de estimación asociados a una eventual terminación anticipada se encuentran en proceso de construcción y dependen de la validación de los costos efectivamente reconocibles conforme a la Cláusula 18.3 de la Parte General.

A la fecha de la presente auditoría, no existe un valor definitivo aprobado por las partes respecto de la liquidación por terminación anticipada del Contrato. La construcción de este valor depende de la validación de múltiples variables que están siendo objeto de revisión por parte de la Interventoría y el Concesionario, así como de la verificación y aceptación por parte de la ANI.

La eventual terminación anticipada del contrato podría representar un riesgo fiscal para la Entidad, por lo que es indispensable mantener un seguimiento riguroso del proceso de construcción de la toda vez que la liquidación podría generar obligaciones económicas significativas a cargo de la ANI (ARh, OANIm+I), cuya cuantificación depende de la validación de costos mediante la fórmula de la Cláusula 18.3 de la Parte



General. Este escenario se encuentra directamente relacionado con la materialización de riesgos institucionales calificados como "EXTREMOS" en el mapa de riesgos del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030), tales como RF-GCSP-14 (modificaciones contractuales con costos para la Entidad) y RF-GCSP-15 (mayores valores reconocidos), así como el RG-GCSP-04 (sobrecostos por inoportuna atención de problemáticas). La alta incertidumbre en el cálculo de estos valores, sumada a la posible judicialización del proceso, podría derivar en un impacto fiscal considerable para el Estado. Por lo tanto, se debe mantener un seguimiento riguroso del proceso de construcción de la fórmula de liquidación y asegurar que los costos reconocibles cuenten con el soporte documental suficiente por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, y en general por la ANI.

6.1.14 Tratamiento de temas sociales y ambientales en escenario de terminación anticipada

En caso de una terminación anticipada del contrato, la gestión de los temas sociales y ambientales se ha estructurado en tres fases: Terminación Anticipada, Reversión y Liquidación, de acuerdo con lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI en el cuestionario de auditoría.

En materia ambiental, durante la fase de terminación anticipada se requiere un diagnóstico de la gestión ambiental, la revisión de obligaciones pendientes en cada uno de los actos administrativos, la identificación de permisos requeridos por la ANI y el INVIAS, la definición de titularidad de los permisos y licencias ambientales, y el balance de obligaciones contractuales contempladas en la Parte General y en el Apéndice Técnico Ambiental No. 6. Una vez la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) expida el acto administrativo mediante el cual formalice la subrogación de la Licencia Ambiental a favor de la ANI, se deberá interponer recurso de reposición para que tanto la ANI como el Concesionario continúen como responsables de los derechos y obligaciones contenidos en la Licencia Ambiental.

Durante la fase de reversión, se debe diligenciar y verificar la información contenida en los formatos GCSP-F-116 y GCSP-F-240, y suscribir el Acta de Reversión y Entrega de la Infraestructura, Bienes y Equipos (ANI – INVIAS – CONCESIONARIO), estableciendo que el Concesionario continuará siendo responsable de los permisos y de la licencia ambiental hasta el cierre y archivo definitivo, y que cualquier sanción o multa derivada de dichos permisos o licencias será asumida exclusivamente por el Concesionario.

En la fase de liquidación, el Concesionario debe elaborar y presentar un informe técnico, jurídico y financiero que identifique de manera detallada las obligaciones ambientales pendientes, con su estado de avance, actividades requeridas y estimación económica. Dicho informe deberá ser revisado y aprobado por la Interventoría y, una vez validado, remitido a la ANI. El Acta de liquidación deberá incorporar el inventario de obligaciones ambientales pendientes, su valoración económica y el balance de recursos asociados, los cuales serán segregados en una subcuenta específica hasta el cumplimiento integral de las obligaciones.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



En materia social, durante la fase de terminación anticipada se requiere un diagnóstico de alertas y temas neurálgicos en términos de gestión social, un balance preliminar de las obligaciones contractuales consignadas en el Apéndice Social, y la gestión contractual de transición para definir y protocolizar los mecanismos de operación y financiación necesarios. Así mismo, se debe concertar un plan de acción detallado para atender los temas pendientes y realizar mesas de socialización informativa con autoridades locales para comunicar la decisión e inicio de la fase de terminación anticipada.

Durante la fase de reversión, se debe realizar la revisión técnica-social del proceso de clasificación, cargue y verificación de toda la gestión histórica en los formatos GCSP-F-115, GCSP-F-305, GCSP-F-306 y en la herramienta TRAE, así como el acompañamiento al proceso de reversión y articulación interinstitucional con las entidades receptoras del corredor (INVIAS, Gobernación del Meta, municipios). Se debe consolidar y verificar la atención de PQRS pendientes, fijar el canal de transición y entrega de la gestión a las entidades receptoras, y garantizar la ejecución del 100% de las reuniones de cierre social con autoridades, comunidades de base, líderes y Juntas de Acción Comunal en los siete (7) municipios del área de influencia del proyecto.

En la fase de liquidación, se debe emitir la certificación del componente social que declare si el Concesionario cumplió materialmente con todas las obligaciones del apéndice social, cuantificar e indexar las reclamaciones económicas pendientes de los ciudadanos, y cargar los rezagos o negativas del Concesionario como un saldo en contra dentro del balance financiero general. Finalmente, el Acta de liquidación deberá incluir las matrices de compromisos comunitarios y el balance de riesgos ex-post, garantizando que el Estado no herede reclamos jurídicos o pasivos sociales ocultos.

Dicho esto, se considera que la estructuración de un procedimiento claro para el manejo de temas sociales y ambientales en caso de terminación anticipada es una buena práctica que permite mitigar los riesgos de pasivos ambientales y sociales para la Entidad. Se resalta que el Concesionario continuará siendo responsable de los permisos y licencias ambientales hasta el cierre y archivo definitivo, así como de cualquier sanción o multa derivada de estos. Así mismo, se recomienda a la Supervisión asegurar que este procedimiento sea conocido y aplicado por todas las áreas competentes, y que se mantenga una trazabilidad documental completa de las actuaciones adelantadas en cada fase.

6.1.15 Gestión predial en contexto de arbitraje

El Tribunal de Arbitramento es un mecanismo alternativo de solución de controversias de rango constitucional, diseñado para resolver discrepancias emanadas de la ejecución contractual, sin que su instauración altere la vigencia, validez o exigibilidad de las obligaciones pactadas. En este sentido, las medidas cautelares solicitadas dentro de dicho proceso no suspendieron actividad alguna del proyecto ni afectaron la continuidad de la obra. Por lo tanto, el marco contractual del Contrato de Concesión permanece a la fecha sin alteraciones.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Bajo este contexto, desde el punto de vista predial, la gestión y adquisición predial continúan siendo una obligación a cargo del Concesionario, la cual debe ejecutarse conforme a lo dispuesto en el Contrato de Concesión No. 004 de 2015 y su Apéndice Técnico 7 (Gestión Predial), la normativa aplicable (particularmente la Ley 1682 de 2013 y sus modificaciones), así como las eventuales o futuras decisiones adoptadas en el marco del tribunal de arbitramento.

En consecuencia, la dinámica actual de la gestión predial es un proceso que no se ha detenido, sino que ha transitado de manera natural hacia una fase de consolidación y cierre. Si bien se evidencia una disminución en la producción de insumos iniciales —como la expedición de nuevas fichas prediales y avalúos comerciales corporativos—, los esfuerzos actuales se encuentran concentrados de forma prioritaria en el impulso y seguimiento riguroso a los procesos de expropiación en curso, así como en la estructuración y entrega de los expedientes prediales finalizados, garantizando así la entrega material de las áreas requeridas por el proyecto. Asimismo, se efectúan actividades de campo por parte de la Interventoría, enfocadas al mantenimiento de cercas y en la verificación de disponibilidad de las áreas ya adquiridas o que cuentan con recursos invertidos.

A la fecha de la presente auditoría, se cuenta con quince (15) predios en proceso de expropiación en etapa judicial y dieciséis (16) predios en etapa administrativa que ordena la expropiación. La Interventoría realiza el seguimiento para verificar la disponibilidad de los predios respectivos.

En este orden de ideas, el arbitraje no ha suspendido las obligaciones prediales del Concesionario. Sin embargo, se evidenció una disminución en la producción de nuevos insumos prediales, lo que podría afectar la disponibilidad de predios para las obras pendientes, especialmente en las UF5 y UF6, que presentan los mayores atrasos y requieren de disponibilidad predial para su ejecución. Se recomienda a la Supervisión mantener un seguimiento riguroso sobre el cumplimiento de las obligaciones prediales del Concesionario y verificar que los procesos de expropiación avancen conforme a los plazos establecidos, especialmente en aquellos predios que son críticos para la continuidad de las obras. Si bien el contrato prevé un procedimiento de reversión que define las obligaciones del Concesionario y los mecanismos de transición para la entrega posterior de bienes a la entidad receptora (INVIAS o aquella Entidad que corresponda), su mera existencia no es garantía de que la transferencia de los predios se materialice de manera efectiva y oportuna. Por lo tanto, en la eventualidad de una terminación anticipada, persiste un riesgo asociado a la entrega y custodia de los predios adquiridos a nombre de la ANI y aquellos con gestión en curso, el cual debe ser gestionado de manera proactiva por la Supervisión. En tal sentido, se recomienda a la Supervisión de la ANI, revisar y fortalecer los mecanismos de articulación interinstitucional para la entrega y recepción de predios de manera efectiva.



6.1.16 Verificación de cumplimiento de obligaciones de interventoría

En cumplimiento del objetivo específico 1.2.1 de la presente auditoría, se aplicó como herramienta de apoyo una lista de chequeo para la verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo de la Interventoría. Esta sección presenta los resultados generales de dicha evaluación, estructurada en ocho componentes que abarcan las funciones encomendadas a la Unión Temporal Meta como interventoría del proyecto IP Malla Vial del Meta.

La lista de chequeo aplicada comprendió un total de 86 criterios de evaluación, distribuidos en ocho componentes: Administrativo (16), Técnico (27), Financiero (22), Jurídico (12), Aforo y Recaudo (17), Ambiental (13), Social (10) y Predial (15). Cada criterio fue verificado contra la evidencia documental aportada por la Interventoría, incluyendo informes mensuales, comunicaciones oficiales y actas de seguimiento, entre otros.

Como resultado de este ejercicio, no se identificaron incumplimientos por parte de la Interventoría en el ejercicio de sus obligaciones contractuales durante el período auditado (octubre 2023 a junio 2026). A continuación, se presentan los hallazgos relevantes por componente.

6.1.16.1 Evaluación por Componentes

- **Componente Administrativo**

La Interventoría demostró un cumplimiento de este componente. Cuenta con organigrama definido, recursos físicos disponibles, garantías vigentes y un sistema de gestión de calidad implementado bajo enfoque por procesos, con mapa de procesos, procedimientos e indicadores de gestión documentados. La gestión documental se apoya en el software SEGI y respaldo en NAS. Los informes se han entregado dentro de los plazos contractuales. Las capacitaciones al personal se han realizado principalmente a través de la ARL, sin evidencia de una planeación anual estructurada que cubra todos los componentes del proyecto.

- **Componente Técnico**

La Interventoría verificó los estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales, otorgando la no objeción correspondiente para el inicio de la fase de construcción. Realiza seguimiento al plan de obras, con reporte de avances en informes mensuales y actualización en ANISCOPIO. Verifica ensayos de laboratorio con certificados de calibración, mide indicadores de disponibilidad y nivel de servicio conforme al Apéndice Técnico 4, e inspecciona mensualmente el CCO, bases de operación, áreas de servicio y postes SOS. Ha emitido alertas oportunas sobre erosión fluvial en estructuras de UF2 y UF3, deterioro de barreras y elementos de contención, y dificultades para la gestión de modificación de la licencia ambiental en UF5.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



- **Componente Financiero**

La Interventoría ha verificado el cierre financiero, los aportes de equity, los estados financieros auditados del Concesionario y del patrimonio autónomo, y el inventario de activos. Realiza seguimiento mensual a la TIR, VIP y al diferencial de recaudo (Dr). Ha calculado los diferenciales de recaudo derivados de la no aplicación de incrementos tarifarios, los cuales ascienden a \$73.082.094.700 estimados al 30 de abril de 2026, correspondientes a: (i) compensación por nuevas tarifas diferenciales (\$131.844.000), (ii) compensación por no incremento de tarifas (\$3.127.423.900), y (iii) diferencial de recaudo por Decretos 050 y 2287 de 2023 (\$69.822.826.800). Sin embargo, la Supervisión ANI no ha emitido la no objeción definitiva a las actas de compensación, por lo tanto, no ha habido reconocimiento de estos valores. La Interventoría participa en comités fiduciarios y entrega mensualmente los formatos GCSP-F-007, F-008 y F-009.

- **Componente Jurídico**

La Interventoría reporta mensualmente el avance global del contrato en el Capítulo 3 de los informes mensuales, realiza seguimiento a los contratos EPC y conceptúa sobre otrosíes, prórrogas y adiciones. Ha alertado oportunamente sobre presuntos incumplimientos, implementando periodos de cura e informes de incumplimiento, aunque la aplicación de esquemas de apremio se encuentra suspendida por la Orden Procesal No. 8 del Tribunal Arbitral. Acompaña a la ANI en el arbitraje internacional (CIRD 01-24-0002-3147), emitiendo conceptos sobre hechos y pretensiones de la demanda. Revisa las garantías del Concesionario y conceptúa sobre eventos eximentes de responsabilidad (EER).

- **Componente Aforo y Recaudo**

La Interventoría realiza conteos independientes de vehículos en cada estación de peaje durante siete días consecutivos al mes, certifica los tráficos vehiculares, administra las tarifas especiales y realiza auditorías mensuales a los sistemas de tráfico y recaudo. Ejecuta operativos de control mediante visitas aleatorias con arqueos y conteos secretos, y verifica las especificaciones técnicas de las básculas, incluyendo calibración anual. Cuenta con equipos de video en las estaciones de peaje y pesaje con acceso remoto, cuyo funcionamiento fue verificado durante la visita de campo. La única limitación identificada es la inoperancia del peaje La Libertad desde agosto de 2024, fundamentada en la oposición de la comunidad.

- **Componente Ambiental**

La Interventoría verificó la estrategia de licenciamiento y permisos ambientales, realizando seguimiento a los trámites ante autoridades ambientales y al cumplimiento de los planes de manejo ambiental, licencias y PAGA. Ha revisado el Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA No. 9 radicado en marzo de 2026) y verificado los resultados de laboratorio de calidad de aire, agua y ruido con laboratorios certificados.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Realiza seguimiento al SG-SST del Concesionario y al PRAS, y ha emitido alertas sobre la necesidad de mejorar la gestión ambiental. La principal limitación identificada es la demora en la modificación de la licencia ambiental para la UF5, que se encuentra pendiente por más de dos años.

- **Componente Social**

La Interventoría valida la entrega del plan de compensación socioeconómica y verifica las actualizaciones anuales del plan de gestión social (versión No. 17 validada). Asiste a reuniones comunitarias, realiza el inventario socioeconómico anual y presenta informes mensuales en el capítulo 2 de los informes de interventoría. Ha emitido alertas sobre asuntos de responsabilidad del Concesionario. La principal limitación identificada son los conflictos sociales prolongados en el peaje La Libertad, que han impedido el recaudo por más de 22 meses.

- **Componente Predial**

La Interventoría verificó la disponibilidad del 40% de las unidades funcionales para el inicio de obra, acompañó la realización de actas de vecindad y emitió no objeción al Plan de Adquisición de Predios. Realiza seguimiento a la adquisición predial con control continuo y periódico (mensual, trimestral, semestral y anual), verifica la relación entre zonas geoeconómicas y avalúos, y revisa la completitud de las carpetas prediales. A la fecha, se cuenta con 15 predios en proceso de expropiación judicial y 16 en etapa administrativa. Ha identificado invasiones de derecho de vía y emitidos requerimientos al Concesionario para su restitución.

Si bien no se identificaron incumplimientos materiales, el análisis de la lista de chequeo permitió identificar debilidades transversales en la calidad de las evidencias presentadas, las cuales se resumen a continuación, junto con las recomendaciones correspondientes:

Tabla 25 - Temas por mejorar según lista de chequeo de actividades

Tema de revisión	Ítems	Recomendación
Evidencia genérica ("pantallazos", "carpetas") sin especificar contenido, fecha o alcance	ID 2, 3, 8, 11	Especificar contenido, fecha y alcance de los soportes documentales
Dependencia de afirmaciones del Concesionario sin evidencia de verificación independiente	ID 8, 21, 23, 26	Documentar actividades de verificación en campo y cruce de datos
Respuesta "No aplica" sin evidenciar preparación previa para fases futuras	ID 11, 14	Incluir plan de acción o estructura de carpetas para liquidación y terminación

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Tema de revisión	Ítems	Recomendación
Visualización en software sin evidencia concreta de acceso y capacidad de consulta	ID 12	Presentar evidencia del acceso a sistemas y capacidad de consulta

Fuente: Elaboración propia, a partir de revisión de lista de chequeo de actividades de interventoría.

No se identificaron incumplimientos por parte de la Interventoría en el ejercicio de sus obligaciones contractuales durante el período auditado (octubre 2023 a junio 2026).

6.2 Riesgos del proyecto asignados al público y riesgos institucionales

El análisis de riesgos en la presente sección aborda dos categorías complementarias que permiten evaluar la gestión de la Interventoría y de la Supervisión frente a las contingencias que afectan el proyecto "IP - Malla Vial del Meta".

Se analizan los riesgos contractuales del proyecto asignados al público (ANI), los cuales se encuentran definidos en la sección 13.3 de la Parte General del contrato de concesión No. 004 de 2015. Estos riesgos corresponden a aquellos eventos cuya materialización genera una obligación de compensación a cargo de la ANI, de conformidad con el procedimiento y los mecanismos establecidos en la sección 3.2 de la Parte General del contrato. Entre estos se encuentran los riesgos tarifarios, de menor recaudo, de redes, prediales, ambientales y de obras menores.

Así mismo, se examinan los riesgos institucionales, principalmente, del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte, identificados y gestionados por la ANI en el Mapa de Riesgos por Proceso y Seguimiento a los Riesgos (SEPG-F-030). Este mapa, contiene los riesgos de gestión, fiscales y de cumplimiento asociados a los procesos de la ANI.

6.2.1 Riesgos contractuales asignados al público (ANI)

6.2.1.1 Marco contractual para la gestión y compensación de riesgos

El contrato de concesión No. 004 de 2015 establece en su Parte General un marco normativo para la gestión de los riesgos asignados a la ANI y el procedimiento para su eventual compensación. La sección 13.3 de la Parte General determina los riesgos asignados a la ANI, entre los cuales se encuentran, entre otros, los siguientes literales que son objeto de análisis en el presente informe:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



“(...)

- (c) Los costos en los que se deba incurrir por efectos de obras menores no previstas a las que se refiere la Sección 19.1 de esta Parte General, estrictamente conforme a lo señalado en esa Sección. Para su pago, la ANI utilizará los recursos disponibles en la Subcuenta Obras Menores 3.15(h)(viii) de esta Parte General, en tanto estos últimos son realizados a cuenta y riesgo del Concesionario. La forma de asunción de estos costos y la fuente de recursos será determinada autónomamente por la ANI. De no contar la entidad con la disponibilidad de esos recursos, no se ejecutarán esos cambios ni obras no previstas. (...)”

“(...)

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

“(...)

- (k) Parcialmente, los efectos desfavorables del riesgo de insuficiencia del Valor Estimado de Predios y Compensaciones y Socioeconómicas, en tanto la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer las compensaciones de los que corresponda al porcentaje en que la ANI asume dicho riesgo en las condiciones y plazos previstos expresamente en este Contrato. estrictamente de conformidad con lo previsto en la Sección 7.2 de esta Parte General. (...)”

“(...)

- (m) Parcialmente, los efectos desfavorables del riesgo de insuficiencia del Valor Estimado para Compensaciones Ambientales, en tanto la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer las compensaciones de lo que corresponda al porcentaje en que la ANI asume dicho riesgo, en las condiciones y plazos previstos expresamente en este Contrato, estrictamente de conformidad con lo previsto en la Sección 8.1(c) de esta Parte General. (...)”

“(...)

- (n) Parcialmente los efectos desfavorables de las decisiones de la Autoridad Ambiental en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de cumplir con lo previsto por las Secciones 8.1(e), 8.1(f), 8.1(g) y 8.1(h) de esta Parte General. (...)”

“(...) (p) Parcialmente, los efectos desfavorables del riesgo de insuficiencia del Valor Estimado de Redes, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de la ANI de hacer compensaciones de lo que corresponda al porcentaje en que la ANI asume dicho riesgo, en las

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



condiciones y plazos previstos expresamente de este Contrato, estrictamente de conformidad con lo previsto en las Secciones 8.2(e) y 8.2(f) de esta Parte General. (...)”

En relación con la compensación de los riesgos, el contrato establece un orden de prelación de mecanismos en la sección 3.2(g)(ii):

Tabla 26 - Mecanismos establecidos contractualmente – compensación de riesgos

Orden	Mecanismo de compensación
1	Subcuentas de Excedentes ANI del Patrimonio Autónomo
2	Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje – VPIPr - mediante el incremento de estaciones de peajes y/o tarifas establecidas en el Contrato Parte Especial
3	Modificación del Alcance del Proyecto
4	Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje –VPIPr- mediante ampliación del plazo

Fuente: Contrato de concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015

El procedimiento para la compensación se desarrolla en las siguientes etapas contractuales:

Tabla 27 - Compensación de acuerdo con lo establecido contractualmente

Etapas	Descripción	Fundamento contractual
Cálculo	La Interventoría y el Concesionario calculan el Ajuste por Compensación por Riesgo, dentro de los primeros diez (10) días hábiles del mes siguiente.	Sección 3.5(d)
Acta de Cálculo	El Interventor y el Concesionario consignan las bases de cálculo en el Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo.	Sección 3.2(d)
Remisión a la ANI	El Acta y sus modificaciones son remitidas por el Interventor a la ANI, a más tardar el Día Hábil siguiente al de su suscripción.	Sección 3.2(e)
Revisión de la ANI	La ANI cuenta con doce (12) Días Hábiles para objetar el Acta. De no haber objeción, el valor fijado en el Acta es el que se compensa.	Sección 3.2(e)
Aplicación de mecanismos	La compensación efectiva se realiza conforme al orden de prelación establecido en la sección 3.2(g)(ii).	Sección 3.2(g)(ii)

Fuente: Contrato de concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015

6.2.1.2 Riesgos contractuales materializados o con alerta de materialización

De acuerdo con lo reportado por la Interventoría en el informe mensual No. 130 y en la respuesta al cuestionario de auditoría dado también por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la respuesta a la notificación de la auditoría interna presentada mediante memorando interno No. 20265030117183 del 12

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



de junio de 2026, se han materializado los siguientes riesgos asignados a la ANI que han requerido o requieren compensaciones:

a. Estado actual de las tarifas diferenciales

En el proyecto Malla Vial del Meta se cuenta con tarifas diferenciales en los peajes Ocoa, Iracá y La Libertad, las cuales están reguladas por la Resolución 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 del Ministerio de Transporte. Las estaciones de Yucao y Casetabla no cuentan con tarifas diferenciales, mientras que la estación de peaje El Cairo, contemplada para la Unidad Funcional 5, se encuentra pendiente de instalación y no ha entrado en operación.

El Reglamento con radicado 20215000288231 del 16 de septiembre de 2021 establece el número máximo de beneficiarios por tarifa diferencial, así:

Tabla 28 - Tarifas diferenciales por categoría y estación de peaje

Categoría	Estación de peaje	Beneficiarios	No. máximo (vehículos)	Tarifa*
I - E	IRACÁ	Servicio público de transporte intermunicipal categoría I	59	\$4.100
I - E	OCA	Automóviles, camperos y camionetas de servicio particular	5.042	\$4.100
		Servicio público de transporte individual de pasajeros	216	
		Vehículos de servicio público de transporte intermunicipal	55	
I - E	LA LIBERTAD	Automóviles, camperos y camionetas de servicio particular	300	\$6.900

*No incluye FOSEVI – Tarifas expresadas en pesos de diciembre de 2020.

Fuente: memorando interno No. 20265030117183 del 12 de junio de 2026, incluido en los papeles de trabajo

El 8 de julio de 2022, se protocolizó el traslado de 200 cupos de servicio particular del peaje Ocoa al peaje La Libertad, quedando la distribución actualizada de la siguiente manera:

Categoría	Estación de peaje	Beneficiarios	No. máximo (vehículos)	Tarifa*
I - E	IRACÁ	Servicio público de transporte intermunicipal categoría I	59	\$4.100
I - E	OCA	Automóviles, camperos y camionetas de servicio particular	5.042	\$4.100
		Servicio público de transporte individual de pasajeros	216	
		Vehículos de servicio público de transporte intermunicipal	55	
I - E	LA LIBERTAD	Automóviles, camperos y camionetas de servicio particular	500	\$6.900

Fuente: Respuesta al cuestionario de auditoría - G.I.T. Riesgos.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



La tarifa diferencial para cada estación aplica a las siguientes categorías:

- **IRACÁ:** 59 vehículos de categoría I de servicio público de transporte intermunicipal que realizan el recorrido entre los municipios de San Martín y Granada.
- **OCOÁ:** 5.042 vehículos de categoría I de servicio particular, 216 vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros, y 55 vehículos de servicio público de transporte intermunicipal que realizan el recorrido entre los municipios de Acacías y Villavicencio.
- **LA LIBERTAD:** 500 vehículos de categoría I de servicio particular.

La ANI, el Concesionario y la Interventoría pueden ajustar, de común acuerdo, el número máximo de beneficiarios para cada estación, siempre que no se altere la suma máxima total actualizada de beneficiarios del proyecto estipulada en el Artículo 3 de la Resolución 20213040037385 del 26 de agosto de 2021.

b. Balance de compensaciones económicas reconocidas o por reconocer

- Compensación reconocida:

Mediante la comunicación con radicado ANI 20225000049741 del 28 de febrero de 2022, se llevó a cabo la compensación por riesgo tarifario por valor de TRES MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL CIENTO NOVENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$3.462.235.192), correspondiente al periodo comprendido entre el 16 de abril y el 30 de septiembre de 2021, con cargo a la Subcuenta Excedentes ANI. Esta compensación fue validada por la Interventoría conforme al procedimiento establecido en la Sección 3.2(d) de la Parte General, y aprobada por la Supervisión ANI dentro de los plazos contractuales, sin que se generaran intereses moratorios.

- Posibles compensaciones por menor recaudo y por no incremento de tarifas:

Tabla 29 - Estimación de compensaciones por tarifas y menor recaudo en peajes

Concepto	Valor estimado
R26: Compensaciones por nuevas tarifas diferenciales (3/3/2022 al 15/1/2023)	\$ 131.844.000
R27: Compensación por no incremento de tarifas - Diferencial de recaudo por gradualidad de tarifas (16/1/2022 al 15/1/2023)	\$ 3.127.423.900
Diferencial de recaudo por Decretos 050 y 2287 de 2023 y gradualidad hasta 30/4/2026 (16/1/2023 al 30/4/2026)	\$ 69.822.826.800
TOTAL	\$ 73.082.094.700

Fuente: Información calculada y reportada por la Interventoría - Respuesta al cuestionario de auditoría.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Los valores corresponden a: (i) R26 (\$131.844.000) por la reducción de la tarifa diferencial en La Libertad de \$7.900 a \$4.900 desde el 3 de marzo de 2022; (ii) R27 (\$3.127.423.900) por la no aplicación de los incrementos graduales en Yucao y Casetabla entre el 16 de enero de 2022 y el 15 de enero de 2023; y (iii) el diferencial de recaudo por los Decretos 050 y 2287 de 2023 y gradualidad hasta el 30 de abril de 2026 (\$69.822.826.800), que corresponde a la no aplicación de los incrementos tarifarios ordenados por el Gobierno Nacional.

En relación con las gestiones adelantadas y actividades de seguimiento realizado por parte de la interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento, se debe precisar lo siguiente:

La Interventoría ha calculado los diferenciales de recaudo con base en la metodología establecida en la Sección 3.5(d) de la Parte General y en los reportes de tráfico y recaudo certificados por la Fiduciaria de Occidente, consignando las bases de cálculo en los respectivos proyectos de Acta de Cálculo de la Compensación por Riesgo, conforme a la Sección 3.2(d) de la Parte General. Sin embargo, la Supervisión ANI no ha emitido la no objeción definitiva a dichas actas, toda vez que las partes se encuentran en mesas de trabajo y negociación para definir el reconocimiento de los valores asociados a la materialización de los riesgos tarifarios, en el contexto del arbitraje internacional CIRD 01-24-0002-3147. En consecuencia, no se ha materializado un ciclo formal de radicación y devolución de actas de compensación para los periodos posteriores a 2022, situación que ha sido advertida por la Interventoría en sus informes mensuales.

Alerta sobre posibles intereses moratorios: Si bien la Sección 3.4(i) de la Parte General establece que las compensaciones se calculan sin intereses siempre que se cumplan los plazos contractuales, la demora en la definición y reconocimiento de las compensaciones correspondientes a los periodos posteriores a 2022, que se encuentran en etapa de negociación y arbitraje, podría generar reclamaciones de intereses moratorios por parte del Concesionario en caso de que estas sean reconocidas en el laudo arbitral o en un eventual acuerdo entre las partes. La exposición a intereses moratorios podría incrementar significativamente el riesgo fiscal para la Entidad.

c. Compensación por la no operación del peaje La Libertad

Desde el 6 de agosto de 2024, el peaje La Libertad ha estado con la talanquera levantada por manifestantes, lo que ha impedido el recaudo de peajes por más de 17 meses. El Concesionario ha venido solicitando la compensación por el tráfico total dejado de percibir durante este periodo. A la fecha de la presente auditoría, no se ha definido la compensación correspondiente.

- **Gestión de la Interventoría y la Supervisión:**

En la siguiente tabla se consolidan las gestiones y documentos generados relacionadas con la no operación y no recaudo del peaje La Libertad, así:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Tabla 30 - Labores adelantadas sobre riesgo tarifas

Encargado	Acciones y comunicaciones
Concesionario	- Comunicación CE-008697 del 29 de enero de 2026: Advierte a la ANI sobre la "gravedad de la situación" por la imposibilidad de recaudar en el peaje La Libertad. - Comunicación CE-008745 del 2 de febrero de 2026 (Rad. Interno interventoría 02-2026-UTM-2512015-311-0156): Manifiesta que no fue consultado ni participó en los acuerdos adoptados por la ANI con los manifestantes sobre el posible traslado del peaje.
Supervisión (ANI)	Oficio con radicado ANI 20265030075961 del 5 de marzo de 2026: Solicita al Concesionario y a la Interventoría un análisis sobre la alternativa de instalación de una nueva caseta de control con dos carriles, construcción o traslado de báscula en el límite entre Villavicencio y Puerto López.
Interventoría	Seguimiento diario a la situación del peaje La Libertad y reportes periódicos. Cálculo de diferencial de recaudo por la no operación del peaje.

Fuente: Informe de interventoría e informe de supervisión de marzo de 2026

d. Compensación por sobrecostos en el tratamiento de redes, compensaciones ambientales y de adquisición predial

Con respecto a estos riesgos, de acuerdo con la información evidenciada en el informe de interventoría del mes de marzo de 2026, se han identificado alertas de sobrecostos en las siguientes áreas:

Tabla 31 - Estado de los riesgos

Riesgo	Descripción	Estado
Redes	El presupuesto estimado para el traslado de redes asciende a \$17.341 millones (precios 2013), frente a un valor fondeado de \$7.454 millones, lo que representa un sobrecosto superior al 200%. Se estima un faltante de \$9.887 millones aproximadamente.	En evaluación
Compensaciones ambientales	El Concesionario ha presentado un presupuesto de \$15.663 millones para la gestión ambiental, actividades de compensación y seguimientos de permisos, de los cuales \$7.051 millones corresponden a actividades de compensación (sin incluir compra de predios).	En evaluación
Adquisición predial	El valor estimado para la adquisición de predios asciende a \$113.413 millones (corrientes). Se han identificado predios críticos UF03-VGN-0018 y UF03-VGN-0053 con altos costos que podrían afectar la subcuenta predial.	En seguimiento

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Riesgos.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Gestión de la Interventoría y la Supervisión:

A continuación, se consolidan las principales labores de gestión, seguimiento y control adelantadas por la Interventoría y la Supervisión frente a los riesgos de redes, ambientales y prediales:

Tabla 32 - Actividades ejecutadas

Encargado	Acciones y comunicaciones
Interventoría	- Emisión de alertas sobre sobrecostos y solicitud de información detallada al Concesionario. - Seguimiento mensual a las subcuentas y verificación de saldos. - Participación en mesas de trabajo para la definición de alternativas de diseño y ajuste de actividades de compensación.
Supervisión (ANI)	- Revisión de conceptos e informes de la Interventoría. - Participación en mesas de trabajo y comités de seguimiento. - Solicitud de conceptos técnicos, financieros y jurídicos para la toma de decisiones.

Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Riesgos, informes de supervisión.

En este sentido, enseguida también se detallan las siguientes gestiones realizadas sobre estos aspectos:

Gestiones de la Interventoría:

- **Redes:** La Interventoría ha identificado que el presupuesto estimado para el traslado de redes (\$17.341 millones) supera en más del 200% el valor fondeado de la subcuenta (\$7.454 millones), lo que representa un sobrecosto estimado de \$9.887 millones. Al respecto, ha emitido alertas oportunas, ha solicitado al Concesionario ampliar y detallar la información presentada para evaluar el impacto, y ha realizado seguimiento mensual a la subcuenta de redes, cuyo saldo a marzo de 2026 asciende a \$10.282.692.336,59, advirtiendo sobre su insuficiencia para cubrir las obligaciones proyectadas.
- **Compensaciones ambientales:** La Interventoría ha realizado seguimiento a las actividades de compensación ambiental derivadas de los actos administrativos emitidos por la Autoridad Ambiental CORMACARENA, ha verificado los saldos de la subcuenta de compensaciones ambientales (saldo a marzo de 2026: \$12.911.446.926,66), ha solicitado al Concesionario soportar los valores con análisis de precios unitarios (APU) y análisis de mercado, y ha participado en mesas de trabajo con la ANI y el Concesionario para revisar y ajustar las actividades de compensación en el escenario de terminación anticipada, en el marco de la proyección de costos estimados en \$15.663 millones.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



- **Adquisición predial:** La Interventoría ha realizado seguimiento a la subcuenta predial (saldo a marzo de 2026: \$106.899.373.867,90), ha verificado los valores estimados para la adquisición de predios (\$113.413 millones corrientes), ha identificado predios críticos (UF03-VGN-0018 y UF03-VGN-0053) con altos costos que podrían afectar la subcuenta, ha realizado seguimiento a los procesos de expropiación en curso y a la disponibilidad de predios, y ha participado en mesas de trabajo para la definición de alternativas de diseño que reduzcan el impacto predial.

Supervisión (ANI): La Supervisión ha recibido y revisado los conceptos e informes de la Interventoría, ha participado en mesas de trabajo y comités de seguimiento para la gestión de riesgos, y ha solicitado conceptos técnicos, financieros y jurídicos para la toma de decisiones frente a la materialización de estos riesgos.

Alerta sobre posibles intereses moratorios: Si bien los riesgos de redes, ambientales y prediales no generan directamente intereses moratorios, la demora en la definición de las compensaciones y sobrecostos asociados a estos riesgos, que se encuentran en etapa de negociación y arbitraje, podría dar lugar a reclamaciones de intereses moratorios por parte del Concesionario en caso de que estos sean reconocidos en el laudo arbitral o en un eventual acuerdo entre las partes. La exposición a intereses moratorios podría incrementar el riesgo fiscal para la Entidad.

6.2.1.3 Análisis de suficiencia de los mecanismos de compensación

Se evidenció que la Interventoría realizó un análisis de suficiencia de los mecanismos de compensación establecidos en la sección 3.2(b) de la Parte General del contrato de concesión:

Tabla 33 - Mecanismos de compensación del contrato de concesión 004 de 2015

Mecanismo	Estado	Observación
(i) Subcuenta Excedentes ANI	Insuficiente	Saldo al 30 de septiembre de 2025: \$196.567.517,97 pesos corrientes. No cubriría las compensaciones requeridas.
(ii) Aumento del VPIP mediante ampliación del plazo	No aplicado	El Concesionario ha manifestado que los recursos son insuficientes. La Interventoría está verificando esta afirmación.
(iii) Aumento del VPIP mediante incremento de tarifas	No aplicado	No ha sido posible realizar los incrementos contractuales en todas las estaciones de peaje.
(iv) Modificación del Alcance del Proyecto	No aplicado	La Agencia ha manifestado que socialmente no se ve viable la modificación del alcance del contrato.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Fuente: Informe mensual de Interventoría No. 130 (marzo 2026) - Capítulo de Riesgos.

La eventual insuficiencia de mecanismos de compensación de riesgos está directamente relacionada con el riesgo del Sistema Estratégico de Planeación y Gestión definido como *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos, debido a una inoportuna identificación de eventos que pueden llegar a materializar riesgos en los Contratos de Concesión en razón a deficiencias y retrasos en la entrega de los insumos remitidos por el equipo de supervisión, seguimiento, concesionario e interventoría”* (RG-SEPG-10), sobre lo que se presentan consideraciones en la sección 6.2.3.

6.2.2 Obras menores - Gestión de recursos y actas de fijación de precios

De conformidad con la Sección 19.1 de la Parte General del contrato de concesión No. 004 de 2015, las Obras Menores son aquellas no previstas en las Especificaciones Técnicas ni en la Licencia Ambiental, solicitadas por Autoridades Estatales o comunidades, que son indispensables para la normal ejecución del Proyecto. La ANI asume el pago de estas obras utilizando los recursos disponibles en la Subcuenta Obras Menores, de conformidad con lo establecido en la Sección 13.3(c) de la Parte General.

El procedimiento para la ejecución y pago de obras menores incluye la suscripción de Actas de Fijación de Precios Unitarios (AFPU), en las cuales la Agencia, el Concesionario y la Interventoría pactan los precios unitarios de los estudios y diseños u obras configuradas bajo esta figura. Una vez el Concesionario realice la entrega de los documentos plenamente validados y no objetados por la Interventoría, la Agencia procede con el pago respectivo a través de instrucciones a la Fiduciaria para el traslado de dichos valores desde la subcuenta de obras menores a la cuenta proyecto, suscritas por el ordenador del gasto. La Subcuenta Obras Menores se encuentra fondeada con recursos del proyecto; sin embargo, de acuerdo con lo establecido en la Sección 13.3(c) de la Parte General del Contrato, si la entidad no cuenta con la disponibilidad de esos recursos, no se ejecutarán las obras menores. En los documentos revisados no se evidencia una alerta formal sobre insuficiencia de recursos en esta subcuenta, por lo que se recomienda a la Supervisión realizar un seguimiento proactivo a la disponibilidad de recursos, especialmente en el contexto actual de paralización de obras y arbitraje, que podría afectar el fondeo de la subcuenta.

A la fecha de la presente auditoría, se han suscrito las siguientes Actas de Fijación de Precios Unitarios:

Tabla 34 - Obras menores a través de fijación de precios

Fecha de suscripción	Descripción	Valor fijado	Estado de pago
3 de febrero de 2026	Elaboración de estudios y diseños a nivel de fase III de las obras requeridas para la construcción de andenes en el acceso al	\$114.359.286	Primer pago del 50% (\$57.179.642,50) solicitado a la fiducia mediante Rad.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Fecha de suscripción	Descripción	Valor fijado	Estado de pago
	municipio de Granada en la Unidad Funcional 1 Ruta 6508		20265030236751 del 22 de junio de 2026
18 de junio de 2026	Estudios y diseños definitivos para las obras de protección del terraplén de la vía nacional en el lecho del río Metica, en el tramo comprendido entre PR3+0000 y el PR3+0500 de la carretera Puerto López – Puerto Gaitán (Ruta 4008) Unidad Funcional 7-8	\$147.472.926	En revisión por parte de la Interventoría del primer volumen de estudios y diseños entregado por el Concesionario

Fuente: Respuesta al cuestionario de auditoría - Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI.

En este sentido, durante la visita al proyecto por parte de la Oficina de Control Interno, se pudo evidenciar labores y obras de protección sobre el río Metica en el sector de Puerto Lopez, tal como se ilustra a continuación:

Foto 52: Obras de protección – Obras menores	Foto 53: Obras de protección – Obras menores
Se evidenciaron labores de prefabricado de módulos de protección en concreto aligerado, que posteriormente será hincado a la margen del río Metica, de acuerdo con los estudios y diseños de las obras de protección correspondientes.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Foto 54: Obras de protección – Obras menores	Foto 55: Obras de protección – Obras menores
Se evidenciaron labores de alistamiento de tubería de apoyo de módulos de concreto, los cuales son instalados a margen del río Metica, considerando batimetrías y puntos identificados en los estudios y diseños. Estos módulos se transportan en barcazas hasta los puntos exactos para su hincado.	

Fuente: Visita al proyecto Oficina de Control Interno - junio 2026

En cuanto a los controles existentes, en esta auditoria se observó lo siguiente:

La Interventoría realiza el seguimiento contable de la Subcuenta Obras Menores en el capítulo de Gestión Financiera de los informes mensuales, reportando su saldo y movimientos. Con corte a 31 de marzo de 2026, la subcuenta presenta un saldo de \$21.819.550.422,88 (pesos corrientes), sin que se hayan registrado egresos durante el período, lo cual es consistente con la paralización de las obras del proyecto.

Con respecto a las gestiones y controles por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento se evidenció un seguimiento detallado de la Subcuenta Obras Menores en el marco del informe de supervisión, en el numeral "Seguimiento a la ejecución del saldo subcuentas del Patrimonio Autónomo según obligaciones contractuales", donde se incluye el análisis de saldos, movimientos y suficiencia de recursos, al igual que con las demás subcuentas del proyecto (Predial, Ambiental, Redes, Interventoría y Supervisión, entre otras).

6.2.3 Riesgos institucionales del proceso (SEPG-F-030)

De conformidad con el mapa de riesgos del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030), se ha realizado un análisis de alertas de materialización de los riesgos institucionales en el contexto del proyecto carretero IP Malla Vial del Meta, así como una evaluación del diseño de los controles asociados, con base en los atributos establecidos en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas, tal como se presenta a continuación:

6.2.3.1 Gestión de riesgos institucionales por parte de la Supervisión (ANI)

De acuerdo con lo manifestado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI en el cuestionario de auditoría¹⁴, al respecto se indica lo siguiente:

“(…)

el seguimiento a los riesgos institucionales asociados al proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte se adelanta en el marco de las competencias de supervisión, coordinación contractual y articulación con las áreas técnicas, financieras, jurídicas, de riesgos, interventoría y demás dependencias que intervienen en la ejecución del proyecto.

En ese sentido, la gestión adelantada no supone una modificación autónoma del mapa de riesgos institucional ni una recalificación independiente del riesgo inherente o residual definido en el instrumento SEPG-F-030, sino la identificación, documentación y trazabilidad de las actuaciones mediante las cuales se aplican los controles previstos para mitigar los riesgos asociados a la gestión contractual y al seguimiento del proyecto.

“(…)”

Así mismo, se menciona que:

“(…) los controles se evidencian principalmente a través de la verificación de que las actuaciones del proyecto se encuentren soportadas en el contrato de concesión, sus apéndices, otrosíes, actos administrativos, conceptos de interventoría, informes técnicos, actas, comunicaciones oficiales, comités de seguimiento, memorandos internos y demás documentos que obran en el expediente contractual. (…)”

Ahora bien, con respecto a los riesgos institucionales considerados en el mapa SEPG-F-030, el seguimiento desde la coordinación contractual se materializa, entre otros, mediante:

“(…)”

- i. La revisión de alertas contractuales reportadas por la Interventoría o por las áreas competentes.*
- ii. La solicitud y análisis de soportes frente a asuntos críticos del proyecto.*
- iii. Participación en mesas de trabajo y comités de seguimiento.*
- iv. Revisión de comunicaciones, actas, conceptos y documentos contractuales.*
- v. Articulación con las áreas técnicas, financieras, prediales, ambientales, sociales, jurídicas y de riesgos.*
- vi. Identificación de temas que puedan requerir escalamiento institucional.*
- vii. Conservación de la trazabilidad documental de las actuaciones adelantadas.*

¹⁴ Cuestionario de auditoría que hace parte de los papeles de trabajo.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



(...)"

Aunado a lo anterior, el Equipo de Coordinación y Seguimiento indica que:

"(...)

Frente al riesgo residual, entendido como el nivel de riesgo que permanece luego de la aplicación de los controles previstos, el seguimiento se adelanta verificando si las medidas adoptadas permiten reducir, contener o gestionar la exposición institucional. Para ello, se revisa si existen soportes suficientes, si se activaron las instancias contractuales correspondientes, si se cuenta con pronunciamiento de la Interventoría o del área competente, si se documentó la actuación en el expediente, si se efectuó el escalamiento requerido y si la gestión adelantada resulta consistente con el contrato, con las competencias de la entidad y con las decisiones de autoridades administrativas, judiciales o arbitrales, cuando estas existan.

(...)"

Análisis de riesgos institucionales:

- Posibilidad de sobrecostos que debe asumir la ANI (RG-GCSP-04, RF-GCSP-14 y RF-GCSP-15)

El riesgo de pérdida reputacional y económica por sobrecostos derivados de la inoportuna atención de problemáticas (RG-GCSP-04) presenta factores de alerta significativos. El atraso acumulado del 76,44% en la ejecución del plan de obras, la paralización de las UF2, UF3, UF5 y UF6, y los conflictos sociales prolongados en el peaje La Libertad (más de 22 meses sin recaudo) generan una afectación crítica a la viabilidad del proyecto que, de persistir, podría materializar el riesgo.

En línea con lo anterior, los riesgos fiscales RF-GCSP-14 (modificaciones contractuales con costos para la Entidad) y RF-GCSP-15 (mayores valores reconocidos) presentan alertas de materialización. Las compensaciones tarifarias pendientes ascienden a \$73.082.094.700, los sobrecostos en redes alcanzan el 200% (faltante estimado de \$9.887 millones), y la adquisición predial presenta un valor estimado de \$113.413 millones con predios críticos identificados. Adicionalmente, el arbitraje internacional CIRD 01-24-0002-3147, en el cual el Concesionario solicita la terminación anticipada del contrato y el reconocimiento de sobrecostos, representa un posible riesgo fiscal para la ANI.

El diseño de los controles para mitigar estos riesgos presenta debilidades estructurales: responsables genéricos ("Equipo de coordinación (área general)") sin rendición de cuentas específica, periodicidad indefinida ("cada vez que se requiera") que genera una respuesta reactiva, y naturaleza manual que depende de la acción humana. Si bien la Supervisión documenta el seguimiento, persiste una brecha entre el seguimiento documental y la adopción de decisiones de fondo, como se evidencia en la falta de aprobación definitiva de las actas de compensación por riesgos tarifarios.



- **Pérdida de credibilidad por inadecuada gestión (RG-GCSP-05)**

El riesgo de pérdida de credibilidad de los grupos de interés por inadecuada gestión y malas prácticas (RG-GCSP-05) presenta factores de alerta que requieren especial atención. Los conflictos sociales persistentes en el peaje La Libertad, que llevan más de 22 meses con la talanquera levantada y sin recaudo, han afectado la percepción de la comunidad sobre la capacidad de la ANI para garantizar el cumplimiento de los acuerdos y podrían derivar en una pérdida de credibilidad.

Las dificultades en la UF5, relacionadas con la modificación de la licencia ambiental (pendiente por más de dos años) y la falta de respuesta del Concesionario a las inquietudes de la comunidad de La Poyata, sumado a que la ANI ha analizado un eventual traslado del peaje sin participación del Concesionario, generan incertidumbre y afectan la confianza de los actores involucrados. La precisión y claridad en los conceptos emitidos por la ANI y la Interventoría serán determinantes para la credibilidad de la Entidad ante las comunidades, los entes de control y el tribunal arbitral.

- **Suficiencia de los mecanismos de compensación (RG-SEPG-10)**

El riesgo RG-SEPG-10, del Sistema Estratégico de Planeación y Gestión, relacionado con la suficiencia de los mecanismos de compensación, presenta una alerta importante. La Subcuenta Excedentes ANI reporta un saldo de apenas \$196.567.517,97, insuficiente para cubrir las compensaciones tarifarias pendientes estimadas en \$73.082.094.700. Los mecanismos alternativos de compensación (aumento del VIPP mediante incremento de tarifas, modificación del alcance del proyecto y ampliación del plazo) no han sido aplicados, y la Agencia ha manifestado que socialmente no se ve viable la modificación del alcance. Esta situación, agravada por la controversia sobre estudios y diseños que impide cuantificar la exposición real de los riesgos públicos, mantiene latente la exposición fiscal de la Entidad y podría derivar en reclamaciones adicionales por parte del Concesionario.

6.2.3.2 Análisis de brechas entre el seguimiento documental y aplicación de controles

El análisis evidencia que la Supervisión ha documentado un seguimiento a los riesgos institucionales, pero este seguimiento no se ha traducido en la efectividad de los controles. Se identifican brechas en el diseño de controles que explican esta situación: (i) responsables genéricos que diluyen la rendición de cuentas, como se evidencia en riesgos donde el responsable es "Equipo de coordinación (área general)" sin especificar un líder concreto; (ii) periodicidad no definida ("cada vez que se requiera") que genera respuestas reactivas en lugar de preventivas; (iii) separación entre el seguimiento documental y la toma de decisiones de fondo, como lo ejemplifica la demora en la definición de las compensaciones pendientes (\$73.082.094.700 estimados); y (iv) suspensión de la capacidad sancionatoria de la ANI por la Orden Procesal No. 8 del Tribunal Arbitral (27 de mayo de 2025), que limita las acciones de la Supervisión mientras dure el arbitraje.



La existencia de estas brechas evidencia que el seguimiento documental no es suficiente para la gestión de riesgos institucionales; se requiere la adopción de decisiones oportunas que materialicen los mecanismos de compensación y mitigación previstos en el contrato, con responsables claros y periodicidad definida. Los factores de alerta identificados en riesgos calificados como "EXTREMOS" demuestran que, a pesar de la existencia de controles y su seguimiento documental, estos pueden llegar a ser insuficientes para prevenir su potencial materialización, lo que exige un fortalecimiento del diseño e implementación de los controles institucionales.

6.3 Análisis de efectividad de planes de mejoramiento

En cumplimiento del objetivo específico No. 3 de la presente auditoría interna, se verifican las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno, mediante el análisis de la efectividad de los planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) y en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) relacionados con el contrato de concesión No. 004 del 5 de mayo de 2015, tal como se indica a continuación:

6.3.1 Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)

Se presenta el análisis de efectividad de los planes de mejoramiento identificados en la base de datos del PMI con los números 1422 y 1588:

Hallazgo	1422-21	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 2. Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria (D) - Cumplimiento Obligaciones del Contratista. Contrato de Interventoría No. 251 de 2015. En la revisión de las planillas integradas de parafiscales del personal de la interventoría que tiene una dedicación exclusiva del 100% para el desarrollo del contrato 251 de 2015, se encontró que desde junio de 2015 cuando se inició el contrato hasta abril de 2018, la totalidad del personal fue vinculado a través de la empresa Temporal Soportes y Servicios Ltda., posteriormente, se empezó con la vinculación de personal a través de su empresa del contratista Unión Temporal Meta y solo hasta marzo de 2020 se logró cumplir la obligación contractual de vincular el personal por el contratista, con la excepción del personal del cargo Auxiliar de Ingeniería de peajes que continúa con vinculación de la empresa Soportes y Servicios Ltda.		
Plan de Mejoramiento	UNIDAD DE MEDIDAS PREVENTIVA 1. Acta de reunión y grabación mesa de trabajo entre VEI y VAF. 2. Acta de reunión y grabación mesa de trabajo entre VEI y VPPE. UNIDAD DE MEDIDAS CORRECTIVA 3. Informe de gestión. INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre código No. EVCIF-F-034. 5. Informe de refuerzo.		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	1422-21	Efectividad	Efectivo
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente en su informe así: "Lo anterior debido a deficiencias en el procedimiento y desarrollo de los mecanismos de control que ejerce la Supervisión, al no evidenciar que el contratista en ejercicio de las obligaciones del Contrato 251 de 2015, incumplía las derivadas de la Cláusula 3.6, respecto de la vinculación a través de su empresa del personal con dedicación del 100% en la ejecución del contrato (corresponde a 10 cargos de los 40 del personal mínimo obligatorio) y en la revisión del cumplimiento de aportes parafiscales y de seguridad social, que es una de los requisitos para la aprobación del informe mensual y el pago de los servicios de interventoría".		
Análisis de efectividad	El plan de mejoramiento se centró en la vinculación del personal y la causa del hallazgo apunta a una debilidad en la supervisión de la ANI para verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales del Interventor. Las acciones implementadas (actas de reunión e informes de gestión) son de carácter documental. Adicionalmente, la Supervisión presentó un informe de refuerzo mediante memorando ANI No. 20255030022783 del 31 de enero de 2025, en el cual argumenta que el hallazgo se centraba exclusivamente en la forma de vinculación del personal con dedicación del 100% (situación que fue subsanada antes de la formulación del hallazgo), y que la revisión de aportes parafiscales no era parte del alcance del hallazgo original, por lo que no debía ser objeto del plan de mejoramiento. Dado que la causa de hecho que generó el hallazgo ha desaparecido, y el objetivo central del plan de mejoramiento —corregir la irregularidad en la vinculación del personal— se cumplió, la OCI considera que el plan de mejoramiento para el hallazgo 1422-21 es efectivo."		

Hallazgo	1588-24	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	Hallazgo 36. Estabilidad del Puente en Río Guamal Contrato de Concesión No.004 de 2015 y de Interventoría No. 251 de 2015. IP Malla vial del Meta. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. (A) (D) Beneficio de Auditoría Cualitativo. En visita de inspección al Proyecto por parte de la CGR, el 04 y 05 de abril de 2024, en la construcción del puente sobre el Río Guamal, se evidenciaron deficiencias constructivas, ya que se pudo visualizar falta de recubrimiento de concreto en vías del Puente Guamal, dejando el acero expuesto a la corrosión, consecuencia del proceso constructivo surtido con riesgo de afectación en la estabilidad de la obra.		
Plan de Mejoramiento	UNIDAD DE MEDIDAS PREVENTIVA - Informe de seguimiento al puente Guamal del 15-08-2024. - Informe de seguimiento al puente Guamal del 15-09-2024. - Informe de seguimiento al puente Guamal del 15-10-2024. - Informe de seguimiento al puente Guamal del 15-11-2024. - Socializar el Manual de Interventoría y supervisión. INFORME DE CIERRE - Informe de cierre.		
Causa del hallazgo	Deficiencias en el control de calidad durante el proceso constructivo del puente, y falta de supervisión efectiva para garantizar el cumplimiento de las especificaciones técnicas.		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	1588-24	Efectividad	Efectivo
Análisis de efectividad	El Concesionario presentó el procedimiento de reparación de la viga #13 (CE-003254 del 5/04/2024), el cual fue no objetado por la Interventoría (01-2024-UTM-2512015-311-0329 del 8/04/2024). La reparación se ejecutó con materiales especializados (SikaTop®-122) y conforme a los estándares INVIAS 2013, ACI e ICRI. Los 4 informes de seguimiento mensual (agosto a noviembre 2024) evidencian que no se presentaron irregularidades en las vigas reparadas, no se observaron cambios que comprometan la integridad estructural, y no hay signos de agotamiento de capacidad. La prueba de carga del 14 de junio de 2024 corroboró la estabilidad de la estructura. Adicionalmente, la Interventoría verificó el cumplimiento del indicador E-15 (Puentes y Estructuras), lo que permitió la suscripción del Acta de Terminación de la UF1 el 10 de diciembre de 2024. Durante la visita de campo realizada por la Oficina de Control Interno los días 10 y 11 de junio de 2026, se verificó in situ el estado del Puente Guamal, evidenciándose que la estructura se encuentra en operación normal, con tránsito vehicular fluyendo sin restricciones, y con la señalización vertical, demarcación y elementos de seguridad instalados y funcionando correctamente. Estas observaciones de campo confirman que la reparación de las vigas ha sido efectiva y que la estructura mantiene su estabilidad en el tiempo. Por lo tanto, las acciones implementadas atacaron la causa raíz, corrigieron la situación, fortalecieron los mecanismos de seguimiento y control, y han demostrado sostenibilidad en el tiempo, tal como se corroboró en la visita de campo.		

6.3.2 Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Se presenta el análisis de efectividad de los planes de mejoramiento identificados en la base de datos del PMP con los números 3839, 3840, 3972, 3973 y 3974:

Hallazgo	3839-20	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	En cuanto al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), no se evidenció que la ANI manifestara si acepta o no la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad por la emergencia sanitaria COVID-19 notificado por el Concesionario el 7 de abril de 2020, dentro de los 15 días siguientes a la notificación; sin embargo, este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(d)(iii).		
Plan de Mejoramiento	1. Establecer el procedimiento denominado "ATENCIÓN A EVENTOS EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD (EER) O FUERZA MAYOR (FM)" con código GCSP-P-040, el cual tiene como objetivo: Establecer los lineamientos generales para dar respuesta a las solicitudes relacionadas con Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) o Fuerza Mayor (FM). En dicho procedimiento se detallan las actividades y el cargo o responsable de las mismas desde las respectivas áreas de la ANI. (50%).		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	3839-20	Efectividad	No efectivo
Causa del hallazgo	Incumplimiento de los plazos contractuales para la atención de solicitudes de EER por parte de la ANI (15 días calendario según sección 14.2(d)(iii) de la Parte General del contrato).		
Análisis de efectividad	Si bien se creó el procedimiento GCSP-P-040, esta acción no ataca la causa raíz del hallazgo, que es la falta de capacidad institucional para cumplir con los plazos establecidos en el contrato (15 días calendario). El procedimiento establece plazos internos que, sumados, superan ampliamente el término contractual (ej. 10 días para concepto de interventoría, 7 días para concepto de áreas, 7 días para concepto jurídico y de riesgos, entre otros). La propia Supervisión, en comunicación del 12 de diciembre de 2024, manifestó que se adelantaría gestión para una eventual modificación del término contractual (memorando con radicado ANI No. 20255030022783 del 31 de enero de 2025), reconociendo implícitamente que el plazo de 15 días es insuficiente y que el procedimiento no resuelve el problema de fondo.		

Hallazgo	3840-20	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	No se evidenció que los equipos de grabación de la Interventoría instalados en todos los peajes de la Concesión estén disponibles para ser accedidos en tiempo real de manera remota, sin embargo, esta es una de sus obligaciones contractuales, consignada en la sección 5.3.3 (e) del Plan de Cargas de Trabajo del Contrato de Interventoría No. 251 de 2015.		
Plan de Mejoramiento	1. Indagar y solicitar a empresas operadoras del sector de la tecnología en la región conceptos técnicos y financieros; que permitan la viabilidad de la instalación del montaje técnico requerido, para la conexión inalámbrica y remota con las videocámaras en las estaciones de peaje y pesaje (tiempo real) de acuerdo a lo requerido por el cliente. - Seguimiento 30 de enero de 2021 (20%). 2. Realizar análisis respectivo por parte de las directivas y gerencia administrativa, de acuerdo con los conceptos y cotizaciones recibidas de las empresas que presten el servicio en las zonas donde se encuentran las estaciones de peaje del Proyecto, verificar los conceptos técnicos y financieros allegados, con base en la viabilidad para la instalación del montaje técnico y electrónico requerido, que permita la sincronización para la visualización en tiempo real de las estaciones de peaje con la página web de la UTM. En el caso de que los conceptos solicitados den como resultado una inviabilidad técnica o financiera para: una, algunas o todas las cinco (05) estaciones de peaje; se tomará como acción correctiva por parte de la Interventoría, un mecanismo alternativo mediante el cual se permita el acceso al registro fílmico de las videocámaras. - Seguimiento 15 de febrero de 2021. (20%) 3. Conforme al estudio previo sobre la viabilidad técnica y financiera, realizar la contratación de una empresa encargada de realizar el montaje técnico requerido y la conexión web, para sincronizar la visualización en tiempo real y de forma remota en las estaciones de peaje. Con base en los conceptos técnicos y financieros inviables, la Interventoría colocará a disposición el medio técnico idóneo para permitir el acceso a la ANI, a fin de que se pueda realizar la revisión al registro fílmico almacenado en los discos duros de la UTM de forma remota, el registro fílmico se pondrá a disposición cada ocho días calendario. - Seguimiento 30 de marzo de 2021. (20%)		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	3840-20	Efectividad	Efectivo
	4. La empresa contratada deberá realizar revisiones periódicas concertadas para el soporte técnico. En caso de requerirse, conforme a las necesidades del servicio, deberá adelantar las gestiones que permitan solucionar las posibles fallas en la prestación del servicio técnico y de conexión vía web, para lo cual el área de Sistemas de la UTM en coordinación con el área de aforos y recaudo realizará el seguimiento respectivo: sobre el transporte de los discos duros, el descargue de la información (registro filmico), y habilitación técnica y remota para consulta por parte de la ANI. - Seguimiento 30 de agosto de 2021. (20%) 5. Tomar las acciones pertinentes con el Área de Sistemas de la Interventoría con el fin de resolver posibles inconvenientes y permitir la conexión remota y en tiempo real. - Seguimiento 30 de septiembre de 2021. (20%).		
Causa del hallazgo	Falta de gestión por parte de la Interventoría y la Supervisión para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales relacionadas con la instalación y acceso remoto a los equipos de grabación.		
Análisis de efectividad	El plan de mejoramiento contempló un enfoque gradual y completo: (i) indagación de viabilidad técnica y financiera, (ii) análisis de alternativas, (iii) contratación para conexión remota o mecanismo alternativo, (iv) soporte técnico y seguimiento, y (v) acciones correctivas. La evidencia demuestra que la causa del hallazgo fue atacada y resuelta, ya que a partir del 16 de agosto de 2023 se tiene conectividad en tiempo real de todos los peajes del proyecto (Yucao, Iracá, La Libertad, Ocoa y Casetabla) a través del aplicativo habilitado en la ANI, según consta en la comunicación 01-2023-UTM-2512015-311-1188 de la Interventoría. Lo anterior fue validado por la Oficina de Control Interno durante la auditoría de seguimiento de septiembre de 2023, tal como se consignó en el informe con radicado ANI No. 20231020148833 del 4 de octubre de 2023, donde se señala que la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y transmisión en tiempo real. Posteriormente, mediante memorando ANI No. 20261020017023 del 19 de enero de 2026, la Oficina de Control Interno indicó sobre el funcionamiento y acceso a la transmisión en tiempo real a las cámaras instaladas en el peaje Iracá, punto de control Guayuriba, peaje Casetabla y peaje Yucao, confirmando que la disponibilidad y accesibilidad a las cámaras de la Interventoría se mantiene y que la causa que originó el hallazgo ha desaparecido. Por lo tanto, se concluye que el plan de mejoramiento fue efectivo, ya que las acciones implementadas atacaron la causa raíz, superaron la condición que originó el hallazgo y actualmente el sistema se encuentra en funcionamiento.		

Hallazgo	3972-23	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	No se evidenció la correcta supervisión del contrato de interventoría dado que la Interventoría Unión Temporal Meta no está cumpliendo con la contratación del personal mínimo estipulado en el contrato de interventoría N. 251 de 2015 para la fase de construcción dado que a septiembre de		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	3972-23	Efectividad	No efectivo
	2023 tiene pendiente la contratación de 8 profesionales, y el Equipo de Coordinación y seguimiento no ha notificado el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio ni la determinación de un plazo de cura, por lo que se concluye que el Equipo de Coordinación y Seguimiento no está cumpliendo la función establecida en Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) sección 2.2.2 Funciones o actividades del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto: (...) e) Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión; f) 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 (...)		
Plan de Mejoramiento	1. Oficios de aprobación del personal de interventoría relacionado en el cuadro de personal mínimo reportado en el memorando 20235000165773 del 3 de noviembre de 2023. 2. Contratos suscritos con personal aprobado por la Agencia 3. Revisión y aprobación de los informes Mensuales de Interventoría, en específico en el componente Administrativo sobre el seguimiento de personal de Interventoría y los soportes de planillas de seguridad Social.		
Causa del hallazgo	Debilidad en la supervisión de la ANI para verificar el cumplimiento de las obligaciones del Interventor en materia de contratación del personal mínimo, y para ejercer su función sancionatoria cuando se presentan incumplimientos, lo que permitió que la falta de personal se prolongara en el tiempo.		
Análisis de efectividad	La Supervisión, mediante memorando ANI No. 20235030198623 del 21 de diciembre de 2023, presentó las evidencias de cumplimiento de las unidades de medida: (i) oficios de aprobación del personal de interventoría, (ii) contratos suscritos con el personal aprobado, y (iii) revisión y aprobación de informes mensuales de interventoría con el componente administrativo. Con ello, se logró subsanar la situación puntual de contratación del personal mínimo para esa fecha. Sin embargo, a diferencia del hallazgo 1422-21 (PMI), donde la causa de hecho que originó el hallazgo (la vinculación del personal a través de una empresa temporal) desapareció al subsanarse la situación puntual, en el hallazgo 3972-23 la causa raíz es más amplia, relacionada con la debilidad en la supervisión de la ANI para ejercer su función sancionatoria de manera oportuna cuando se presentan incumplimientos en la contratación del personal mínimo. Las acciones implementadas se limitan a la verificación documental de la contratación, pero no fortalecen los mecanismos de control preventivo ni la capacidad de reacción de la Supervisión ante futuros incumplimientos, como lo evidencian las vacantes recurrentes en el personal de la Interventoría. Si bien el hallazgo 3972-23 guarda relación con el hallazgo 1422-21 en cuanto a la debilidad de supervisión sobre el personal de la Interventoría, la causa estructural del problema persiste: la Supervisión no ha fortalecido sus mecanismos para prevenir la recurrencia de incumplimientos del Interventor en materia de personal, ni ha ejercido de manera oportuna su función sancionatoria. Por lo tanto, no se evidencia que las acciones implementadas hayan atacado la causa estructural del problema (debilidad en la supervisión y función sancionatoria), razón por la cual no se establece la efectividad del plan de mejoramiento.		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	3972-23	Efectividad	No efectivo
	Por lo tanto, no se evidencia que las acciones implementadas hayan atacado la causa estructural del problema (debilidad en la supervisión y función sancionatoria), razón por la cual no se establece la efectividad del plan de mejoramiento.		

Hallazgo	3973-23	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	Se evidenció que no se cuenta con las vallas informativas en el proyecto incumpliendo la Resolución 20233040025285 de 2023 por la cual se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte que contrate el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y su anexo; que en particular establece: “(…) ARTÍCULO 6º. ENTREGA. El contratista deberá presentar dentro de los ocho (8) días calendario contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, o a la terminación y entrega de la obra o proyecto de infraestructura, según sea el caso, el arte del prototipo de las vallas a instalar para aprobación de la dependencia de comunicaciones de la entidad competente. Una vez aprobado el arte, el contratista deberá instalar las vallas de información de un plazo no mayor a treinta (30) días calendario. Aquellas que no cumplan con los requisitos estipulados en la presente Resolución, deberán ser retiradas y reemplazadas en un plazo no mayor a diez (10) días calendario. (…) ARTÍCULO 9º. CUMPLIMIENTO. EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, según el caso, serán responsables que se dé cumplimiento a lo dispuesto en la presente Resolución” (resaltado fuera del texto).		
Plan de Mejoramiento	1. Informe definitivo que evidencie el estado de las vallas instaladas en los corredores, atendiendo al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Ministerio de Transporte.		
Causa del hallazgo	Falta de instalación de las vallas informativas en el proyecto, incumpliendo lo dispuesto en la Resolución 20233040025285 de 2023, y debilidad en la supervisión para verificar el cumplimiento de esta obligación por parte del Concesionario.		
Análisis de efectividad	La Supervisión, mediante memorando ANI No. 20235030198623 del 21 de diciembre de 2023, presentó el informe definitivo que evidencia el estado de las vallas instaladas en los corredores, dando cumplimiento a la Unidad de Medida propuesta. La Interventoría, a través de la comunicación 01-2023-UTM-2512015-311-1136 (radicado ANI No. 20234091285872 del 08 de noviembre de 2023), identificó y reportó la ubicación de las vallas informativas en los tramos Villavicencio - Puerto López, Puerto López - Puerto Gaitán y Villavicencio - Granada, adjuntando las evidencias fotográficas correspondientes. Adicionalmente, durante la visita de campo realizada por la Oficina de Control Interno en el marco de la presente auditoría (junio de 2026), se evidenció la existencia de vallas informativas instaladas en el proyecto, tal como se ilustra en el registro fotográfico del informe de auditoría (ver Foto 5 y Foto 23).		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	3973-23	Efectividad	Efectivo
	Por lo tanto, se concluye que el plan de mejoramiento fue efectivo, ya que la causa del hallazgo fue superada, las vallas se encuentran instaladas en los corredores del proyecto, y se cuenta con la evidencia documental y física que soporta el cumplimiento de la obligación establecida en la Resolución 20233040025285 de 2023.		

Hallazgo	3974	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	No se evidenció que la Interventoría efectuara la contratación del personal mínimo exigido contractualmente, dado que a septiembre de 2023 se encuentra pendiente la contratación de 6 profesionales en consecuencia no se está dando cumplimiento al contrato de interventoría N. 251 de 2015 cláusula 3.1 Personal del interventor, según se cita a continuación: (..) El interventor deberá contar con todo el personal necesario para desarrollar el objeto del contrato de interventoría. (...) (d) El Interventor se compromete a que el personal cumpla con el tempo de dedicación y permanencia exigido para cada cargo en el Pliego de Condiciones y según su ofrecimiento en la Propuesta presentada. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, la ANI tendrá la facultad de requerir al Interventor para que por su cuenta y riesgo exija mayor dedicación y permanencia de su personal, sin que dicho requerimiento genere para la ANI la obligación de reconocerle al Interventor ningún valor adicional al establecido en el presente Contrato. (...)		
Plan de Mejoramiento	1. Revisión del proceso de talento humano que aplique a las necesidades del proyecto teniendo en cuenta la baja disponibilidad de personal en la región, los procesos de la ANI para aceptación del personal y estrategias de retención de personal. 2. Ampliar los canales de difusión para el reclutamiento del personal en la zona del proyecto, establecer una estrategia de comunicación entre el proceso administrativo y el proceso técnico, con el fin de divulgar con apoyo de los medios de comunicación propios de la región (emisoras, periódico, redes sociales, universidades, instituciones técnicas y tecnológicas, voz a voz, boletines del proyecto, etc...) las vacantes de la Interventoría y favorecer la llegada de un número mayor de hojas de vida. 3. Generar canales de comunicación oportunos entre el proyecto y el proceso de talento humano, para avisar sobre las vacantes que se vayan abriendo en el proyecto de manera que el proceso de talento humano cuente con el tiempo suficiente para activar su proceso de búsqueda de personal antes de que se termine el contrato del colaborador que se retira o que es retirado. 4. Implementar los cambios que resulten de la revisión del proceso de talento humano y que estén alineados con las necesidades del proyecto 5. Realizar la capacitación al personal administrativo y directivo en los cambios propuestas al proceso administrativo y técnico que aporten a la implementación de los cambios al proceso de talento humano.		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Hallazgo	3974	Efectividad	No efectivo
	6. El proceso de Medición, análisis y mejora de AFA C&C incluir en sus planes de auditoría, la verificación del cumplimiento en la implementación de los cambios y la disponibilidad del personal mínimo de los proyectos. 7. La dirección de interventoría mantener seguimiento al cumplimiento de los requerimientos del personal y escalar con sus comunicaciones internas para alertar los riesgos de tener vacantes por más de dos semanas en su plan de cargas. 8. Realizar los ajustes necesarios a los procesos administrativos de acuerdo con el proceso de verificación interna realizada por los procesos MAM y Ejecución de Proyectos.		
Causa del hallazgo	Debilidad en la supervisión de la ANI para verificar el cumplimiento de las obligaciones del Interventor en materia de contratación del personal mínimo, y para ejercer su función sancionatoria cuando se presentan incumplimientos, lo que permitió que la falta de personal se prolongara en el tiempo.		
Análisis de efectividad	El plan de mejoramiento propuesto se enfoca en acciones de carácter preventivo y correctivo orientadas a mejorar los procesos internos de la Interventoría en materia de talento humano: revisión del proceso de contratación, ampliación de canales de difusión, generación de canales de comunicación oportunos, capacitaciones, seguimiento y ajustes administrativos. Con ello, se logró subsanar la situación puntual de contratación de los 6 profesionales pendientes a septiembre de 2023. Sin embargo, a diferencia del hallazgo 1422-21 (PMI), donde la causa de hecho que originó el hallazgo (la vinculación del personal a través de una empresa temporal) desapareció al subsanarse la situación puntual, en el hallazgo 3974 la causa raíz es más amplia y estructural: la debilidad en la supervisión de la ANI para verificar el cumplimiento de las obligaciones del Interventor en materia de contratación del personal mínimo y para ejercer su función sancionatoria de manera oportuna cuando se presentan incumplimientos. El plan de mejoramiento no aborda el rol de la ANI como entidad supervisora, ni fortalece los mecanismos de control preventivo ni la capacidad de reacción de la Supervisión ante futuros incumplimientos, como lo evidencian las vacantes recurrentes en el personal de la Interventoría (ver listado de personal faltante en el Informe Mensual de Interventoría No. 130, sección 10.2.1). Si bien este hallazgo guarda relación con el hallazgo 1422-21 (PMI) y el hallazgo 3972-23 (PMP) en cuanto a la debilidad de supervisión sobre el personal de la Interventoría, la causa estructural del problema persiste: la Supervisión no ha fortalecido sus mecanismos para prevenir la recurrencia de incumplimientos del Interventor en materia de personal, ni ha ejercido de manera oportuna su función sancionatoria. Por lo tanto, no se evidencia que las acciones implementadas hayan atacado la causa estructural del problema (debilidad en la supervisión y función sancionatoria), razón por la cual no se establece la efectividad del plan de mejoramiento.		



7. HALLAZGOS, RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES

El 31 de julio de 2026 se realizó cierre de la auditoría. Previamente, el 10 de julio de 2026, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría al Equipo de Coordinación y Seguimiento, la ANI y de la Interventoría del contrato de concesión carretero APP No. 004 del 2015.

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

Los hallazgos, recomendaciones y conclusiones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

7.1 Hallazgos

7.1.1 Hallazgos para la interventoría

No se identificaron hallazgos para la interventoría

7.1.2 Hallazgos para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. **Incumplimiento recurrente de los plazos contractuales para la revisión y aprobación de los informes mensuales de interventoría.**

En la revisión de los informes mensuales de interventoría correspondientes a los meses de febrero, marzo y abril de 2026, se evidenció que la Supervisión de la ANI superó el plazo de diez (10) días hábiles establecido en la Cláusula 3.7 del Contrato de Interventoría No. 251 de 2015 para la revisión y aprobación de los informes, con demoras de 35, 25 y 26 días hábiles respectivamente. Esta situación se asocia a debilidades en el seguimiento y control de los tiempos establecidos para el trámite de aprobación de los informes, lo que puede generar retrasos en la actualización de la información del proyecto, afectar la oportunidad en la toma de decisiones y ocasionar la acumulación de cuentas por pagar derivadas del contrato de interventoría, con los consecuentes riesgos financieros, legales y reputacionales para la Entidad.

7.2 Alertas con enfoque preventivo

A partir de las validaciones realizadas en la presente auditoría, se generan las siguientes alertas, con el fin de que el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI y la Interventoría implementen las acciones que procedan para evitar la materialización de posibles riesgos:

1. **Alerta con enfoque preventivo por riesgo de pérdida de la Licencia Ambiental para la ejecución de las obras de UF5 y no cumplimiento de alcance del proyecto.**



La Unidad Funcional 5 (Catama - Puente Amarillo) no ha iniciado su construcción y la licencia ambiental corre el riesgo de perder su vigencia conforme al Artículo 2.2.2.3.8.7 del Decreto 1076 de 2015, que establece un plazo de 5 años sin iniciar construcción. El Concesionario no ha radicado la solicitud de modificación ante CORMACARENA, y persisten las dificultades sociales con la comunidad de La Poyata. La ANI debe adelantar las gestiones conducentes a que el Concesionario inicie la construcción de la UF5 o, en su defecto, gestionar las acciones necesarias para mitigar el riesgo de pérdida de vigencia de la licencia, cuya materialización, de conformidad con la distribución contractual de riesgos, es de cargo del Concesionario y afectaría la ejecución del proyecto.

2. Alerta con enfoque preventivo por el deterioro de estructuras clave y potenciales sobrecostos en UF2 y UF3.

Las estructuras principales de las UF2 y UF3 (puentes como Cola de Pato, La Unión, Guayuriba, entre otros, así como tramos de vía con diferentes avances en su estructura de pavimento y conformación) se encuentran inactivas y en proceso de deterioro por exposición a condiciones climáticas y erosión fluvial. La prolongación de esta situación incrementará exponencialmente los costos de reactivación y podría generar eventuales reclamaciones económicas por parte del Concesionario. En este sentido, se considera indispensable cuantificar el impacto de este deterioro, exigir un plan de mantenimiento y protección inmediato, para garantizar que la vía y sus estructuras cumplen con todas las condiciones técnicas y normativas para proyectos de estas características.

3. Alerta con enfoque preventivo por la indefinición del acuerdo transaccional y su impacto en las negociaciones.

Entendiendo que el proyecto se encuentra en un Tribunal de Arbitramento, se considera que, el análisis de un eventual acuerdo transaccional para las UF2 y UF3 se encuentra en un estadio preliminar, sin una decisión formalizada. La falta de una definición clara y oportuna genera incertidumbre, y eventualmente puede afectar las negociaciones con el Concesionario y podría derivar en decisiones que no estén alineadas con la defensa de la Entidad en el arbitraje internacional. Lo anterior adquiere especial relevancia si se considera que el arbitraje internacional (CIRD 01-24-0002-3147), en el cual el Concesionario solicita la terminación anticipada del contrato y el reconocimiento de sobrecostos, representa un riesgo fiscal de gran magnitud para la ANI, en la medida en que una eventual condena en contra de la Entidad según pretensiones del Concesionario y, considerando la aplicación de la fórmula de terminación anticipada establecida en la Cláusula 18.3 de la Parte General del contrato, así como el reconocimiento de compensaciones por riesgos tarifarios y la potencial acumulación de intereses moratorios. Se insta a la Supervisión y a la Interventoría a acelerar los análisis técnicos, financieros y jurídicos necesarios para consolidar la posición de la ANI.

7.3 Recomendaciones

7.3.1 Recomendaciones para la interventoría

- a. Mantener la rigurosidad técnica y la oportunidad en la emisión de informes y alertas, con especial énfasis en la identificación temprana de riesgos y en la cuantificación precisa del impacto de los atrasos y paralizaciones en la ejecución de obras.
- b. Fortalecer la calidad de los informes mensuales en su versión inicial (V0), por ejemplo, mediante la implementación de una lista de chequeo interna suscrita por el responsable técnico y financiero, u otro método que permita al Equipo de Coordinación y Seguimiento verificar el cumplimiento de todos los requisitos mínimos exigidos en el contrato, con el propósito de reducir el número de versiones y devoluciones por parte de la ANI.
- c. Implementar controles internos que permitan identificar y alertar oportunamente sobre la materialización de riesgos asignados al público, especialmente en materia ambiental, social y predial, de manera que las alertas sean emitidas con la suficiente claridad y contundencia para que la ANI pueda tomar decisiones preventivas antes de que se generen nuevas las controversias.
- d. Reforzar las labores de vigilancia sobre las estructuras paralizadas en las UF2 y UF3, emitiendo alertas precisas sobre los riesgos de deterioro y las medidas de protección necesarias para mitigar los sobrecostos futuros y daños mayores de esas intervenciones con avances parciales.

7.3.2 Recomendaciones para el Equipo de Coordinación y Seguimiento (Supervisión)

- a. Implementar una herramienta de control de plazos (matriz de seguimiento, sistema de alertas o sistema de gestión documental que utilice la Entidad) que registre las fechas de radicación de cada informe mensual de interventoría y genere alertas a los supervisores cuando se cumplan 8, 9 y 10 días hábiles desde la entrega, garantizando que las objeciones se emitan dentro del término contractual establecido.
- b. Estructurar un plan de acción orientado a la reactivación de las obras, que contemple todos los escenarios posibles (incluyendo la terminación anticipada), con el fin de minimizar el riesgo fiscal y asegurar la continuidad del proyecto dentro de las facultades legales de la ANI, más allá de los simples requerimientos formales que han resultado insuficientes.
- c. Desarrollar un plan de contingencia robusto para la gestión de la eventual terminación anticipada, preparando todos los soportes necesarios para la liquidación y adoptando decisiones que protejan los intereses de la Nación en el marco del arbitraje internacional. Esto incluye la preparación de la defensa jurídica y la cuantificación de los costos reconocibles.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



- d. Fortalecer la gestión de los riesgos institucionales, atendiendo las debilidades identificadas tanto en el diseño de los controles (responsables genéricos sin rendición de cuentas, periodicidad indefinida y naturaleza reactiva) como en su implementación, donde persiste una brecha entre el seguimiento documental y la adopción de decisiones de fondo. Esta situación ha permitido la identificación de alertas de materialización de riesgos calificados como "EXTREMOS" (RF-GCSP-14, RF-GCSP-15 y RG-GCSP-04), agravada por la suspensión de la capacidad sancionatoria de la ANI en el marco del arbitraje internacional (Orden Procesal No.8).
- e. Adoptar decisiones oportunas en materia de compensaciones tarifarias pendientes (\$73.082.094.700), soluciones para el peaje La Libertad (22 meses sin recaudo), y preparación de la defensa de la Entidad en el proceso arbitral CIRD 01-24-0002-3147, con el fin de mitigar la exposición fiscal derivada de una eventual condena en contra de la ANI.
- f. Se recomienda a la Supervisión de la ANI, aplicar los lineamientos establecidos en el Manual de Reversión GCSP-M-001 para la administración, custodia y reversión de los predios adquiridos a nombre de la ANI y aquellos con gestión en curso, en caso de terminación anticipada del contrato de concesión 004 de 2015, con el fin de garantizar una transferencia ordenada y efectiva al INVIAS o aquella que corresponda como la entidad receptora de la infraestructura vial.
- g. Gestionar con oportunidad el análisis de la posición de la ANI frente al eventual acuerdo transaccional para las UF2 y UF3, garantizando que cualquier decisión esté soportada técnica, financiera y jurídicamente y sea armónica con la estrategia de defensa en el arbitraje. La indefinición prolongada puede generar incertidumbre y afectar las negociaciones. Se aclara que las observaciones y análisis contenidos en este informe no constituyen una recomendación, aprobación o rechazo de la eventual suscripción de un acuerdo transaccional. La determinación sobre su procedencia corresponde a las dependencias competentes de la Entidad, con fundamento en los análisis y soportes técnicos, financieros y jurídicos respectivos adelantados por la Interventoría y por la Supervisión.
- h. Definir e implementar una estrategia para la gestión relacionada con solicitudes de compensaciones pendientes por riesgos tarifarios y menor recaudo, estimadas en \$73.082.094.700 (corte a 30 de abril de 2026), con el fin de mitigar un posible riesgo fiscal y la exposición a posibles reclamaciones de intereses moratorios. Para ello, se recomienda analizar y definir la posición institucional frente a dichas compensaciones, coordinar con la Vicepresidencia Jurídica y el GIT de Defensa Judicial la estrategia de defensa en el arbitraje internacional CIRD 01-24-0002-3147, y evaluar la viabilidad de suscribir las actas de compensación pendientes conforme al procedimiento establecido en la Sección 3.2 de la Parte General, o en su defecto, documentar formalmente la posición de la ANI frente a la improcedencia de dichas compensaciones.



- i. Realizar un seguimiento proactivo a la disponibilidad de recursos de la subcuenta de obras menores, especialmente en el contexto actual de paralización de obras y arbitraje, que podría afectar el fondeo de esta subcuenta.
- j. Reformular con oportunidad los planes de mejoramiento para superar los hallazgos identificados en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con los números 3839, 3972 y 3974.

7.4 Conclusiones

En relación con el Objetivo específico 1.2.1 - *"Estado de la etapa preoperativa - fase de construcción del proyecto, evaluando la función de la Interventoría y de la Supervisión en el seguimiento al plan de obras, el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la gestión de las situaciones que han afectado la ejecución del proyecto"*, se presentan las siguientes conclusiones:

- a. Se evidenció que, a pesar de las acciones conminatorias de la Supervisión, el Concesionario no ha reactivado los frentes de obra paralizados desde abril de 2025. Esta situación, sumada a la suspensión de su capacidad sancionatoria por la Orden Procesal No. 8 del Tribunal Arbitral, ha limitado la efectividad de su función de control y seguimiento, evidenciado en la aplicación de mecanismos de apremio y en la gestión de contingencias que afectan el cumplimiento del plan de obras cuyo avance es de apenas del 31,90% a corte de abril de 2026 y cuya fecha de finalización de fase de construcción está prevista para septiembre 23 de 2026.
- b. La Interventoría, por su parte, ha cumplido con sus obligaciones de seguimiento, reporte y emisión de alertas técnicas. No obstante, su capacidad de acción se ha visto limitada por factores exógenos, como la suspensión de las obras y las restricciones impuestas por el Tribunal de Arbitramento, situaciones que escapan a su esfera de control.
- c. Tanto la interventoría como la Supervisión han realizado el seguimiento a los pendientes prediales de las UF1 y UF7-8, pero la ANI no ha adoptado decisiones definitivas para garantizar su resolución dentro de los plazos establecidos en el Otrosí No. 13, lo que podría generar deducciones a la retribución del Concesionario y eventuales reclamaciones. En cuanto al peaje La Libertad, la Supervisión ha gestionado alternativas para su reactivación, sin que a la fecha se haya logrado una solución definitiva que restablezca el recaudo, situación que afecta la liquidez del proyecto y la capacidad del Concesionario para cumplir sus obligaciones.
- d. La Supervisión ha realizado gestiones para impulsar la solución de las dificultades sociales y ambientales en la UF5, incluyendo la participación en espacios de socialización con la comunidad y requerimientos al Concesionario. No obstante, el Concesionario no ha adelantado las acciones a su cargo, tal como la radicación de la solicitud de modificación de la licencia ambiental, lo que mantiene latente el riesgo de pérdida de su vigencia y la consecuente imposibilidad de ejecutar



esta unidad funcional. Así mismo, la se evidenció que las estructuras con obras suspendidas en UF2 y UF3 presentan un deterioro progresivo, lo cual podría a futuro presentar sobrecostos significativos en caso de reactivación y conservación posterior.

- e. Se evidenció que la Interventoría ha cumplido con el seguimiento y verificación de la gestión predial, reportando a la ANI el estado de la adquisición y expropiación de predios. Sin embargo, la Supervisión de la ANI aún no ha definido un procedimiento integral para la administración, custodia y reversión de los predios adquiridos a nombre de la ANI y aquellos con gestión en curso, en el escenario de una terminación anticipada del contrato. Esta falta de previsión institucional, en el contexto del arbitraje internacional (CIRD 01-24-0002-3147), expone a la Entidad a riesgos de pérdida de recursos públicos y pasivos no gestionados que podrían afectar la liquidación del contrato.
- f. Con fundamento en la aplicación de una lista de chequeo que comprende 86 criterios de evaluación en ocho componentes, no se identificaron incumplimientos contractuales por parte de la Interventoría durante el período auditado (octubre 2023 a junio de 2026). La Unión Temporal Meta demostró cumplimiento en los componentes administrativo, técnico, financiero, jurídico, aforo y recaudo, ambiental, social y predial, destacándose la emisión oportuna de informes, el seguimiento a los planes del Concesionario y la operación de los sistemas de aforo y recaudo. Las debilidades identificadas, relacionadas con la calidad de las evidencias, constituyen oportunidades de mejora que no afectan el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. Se precisa que los rezagos del proyecto (paralización de obras, arbitraje, peaje La Libertad y licencia ambiental de la UF5) obedecen a factores externos al control de la Interventoría, sin que ello exima a la Supervisión ANI de mantener una gestión activa y decisoria sobre estos aspectos críticos.

Con respecto al Objetivo específico 1.2.2 - *"Gestión de la Interventoría y de la Supervisión frente a la materialización de riesgos contractuales asignados al público y a los riesgos institucionales del proceso"*, se tienen las siguientes conclusiones:

- a. La Supervisión de la ANI ha gestionado la materialización de los riesgos asignados a la ANI con impactos fiscales de gran magnitud. El riesgo tarifario ha generado compensaciones estimadas en más de \$73 mil millones, incluyendo los efectos del Decreto 050 de 2023 y la no operación del peaje La Libertad. El riesgo de redes presenta sobrecostos superiores al 200%, con un faltante estimado de \$9.887 millones, mientras que el riesgo predial enfrenta sobrecostos significativos en predios críticos.
- b. La Subcuenta de Excedentes ANI, que corresponde al primer mecanismo de compensación establecido en la Sección 3.2(b) de la Parte General del contrato, presenta un saldo de \$196 millones, insuficiente para cubrir las compensaciones requeridas. Los demás mecanismos de compensación previstos en el contrato (aumento del VIP mediante ampliación del plazo, aumento del VIP mediante incremento de tarifas, y modificación del alcance del proyecto) no

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



han sido aplicados a la fecha. La controversia sobre la suficiencia del conjunto de mecanismos de compensación se encuentra actualmente en discusión en el marco del arbitraje internacional (CIRD 01-24-0002-3147), donde la ANI ha sostenido que dichos mecanismos son suficientes para restablecer el equilibrio económico del contrato.

- c. La Interventoría ha advertido sobre la insuficiencia de la subcuenta de redes frente al presupuesto estimado por el Concesionario, así como sobre los riesgos de sobrecostos en compensaciones ambientales y adquisición predial, dando cumplimiento a sus obligaciones de seguimiento y alerta temprana. Estos riesgos se encuentran en etapa de análisis y seguimiento por parte de la Supervisión, en el contexto del arbitraje internacional y la eventual terminación anticipada del contrato, sin que a la fecha se haya materializado un impacto fiscal para la ANI. No obstante, la definición de los mecanismos de compensación y la toma de decisiones sobre estos riesgos se mantienen condicionadas a los resultados del proceso arbitral (CIRD 01-24-0002-3147) y a la evolución de las negociaciones con el Concesionario.
- d. La Supervisión ha documentado un seguimiento a los riesgos institucionales, pero este seguimiento no se ha traducido en la efectividad de los controles. Se evidencian brechas estructurales en el diseño de los controles, como responsables genéricos, periodicidad no definida y una separación entre el seguimiento documental y la toma de decisiones de fondo
- e. La OCI evidencia que tanto la Interventoría como la Supervisión realizan un seguimiento adecuado de la Subcuenta Obras Menores, a través del reporte mensual de su saldo en los informes de interventoría y del análisis de suficiencia en los informes de supervisión. El saldo actual de \$21.819.550.422,88 (corte a marzo de 2026) se encuentra disponible para atender las obras menores que puedan surgir, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión.

En relación con el Objetivo específico 1.2.3 - "*Análisis de efectividad de planes de mejoramiento*", se concluye lo siguiente:

- a. Las acciones implementadas en el marco del Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) fueron efectivas para atender los hallazgos 1422 y 1588. Con respecto al Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) fueron, efectivas para atender el hallazgo 3840 y 3973, sin embargo, para los hallazgos 3839, 3972 y 3974 se considera como no efectivo.

Elaboró informe: Auditor Oficina de Control Interno – **Carlos Andrés Barrera Pesca**

Revisó informe: Auditor Par Oficina de Control Interno – **Daniel Felipe Sáenz Lozano**

Revisó informe: Jefe de Oficina de Control Interno (E) – **Lina Leidy Leal Díaz** (Periodo comprendido entre el 26 de junio y del 21 de julio del 2026, conforme a la Resolución No. 20263040024135 del 22 de junio de 2026, expedida por el Ministerio de Transporte.)

Revisó y aprobó informe definitivo: Jefe de Oficina de Control Interno – **Judith Alejandra Vargas López**

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 3: Programa y agenda de auditoría.
- Anexo 4: Lista de chequeo de obligaciones de interventoría

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 004 de 2015, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría y las decisiones adoptadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto como orientador del contrato.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable. También se tuvo en cuenta el Decreto 648 de 2017, Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, *Reglamento Único del Sector de la Función Pública*, disponible en el enlace <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Anexo 2: Información adicional de los contratos de concesión y de interventoría
Contrato de concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	5 de mayo de 2015
	Inicio Fase de Preconstrucción	9 de junio de 2015
	Acta de inicio	9 de junio de 2015
	Fecha de finalización estimada	9 de junio de 2045
	Inicio Fase de Construcción	16 de junio de 2022
	Finalización Fase de Construcción	23 de septiembre de 2026

Fuente: Contrato de concesión No. 004 de 2015 y su Otrosí N. 10 del 8 de enero de 2021

CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS SAS	ACCIONISTA	% PARTICIPACION
	ODINSA VÍAS S.A.S.	91,999920%
	SARUGO & CIA en C	8,000000%
	ODINSA PROYECTOS E INVERSIONES S.A.	0,000020%
	ODINSA SERVICIOS S.A.S	0,000020%
	FIDUCIARIA BANCOLOMBIA S.A. SOCIEDAD FIDUCIARIA, ACTUANDO EN SU CONDICIÓN DE SOCIEDAD ADMINISTRADORA DEL FONDO DE CAPITAL PRIVADO POR COMPARTIMENTOS ODINSA VÍAS – COMPARTIMENTO B.	0,00004%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en mayo de 2026.

DOCUMENTOS MODIFICATORIOS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 004 DE 2015

Otrosíes	Objeto
Otrosí No 1. de 5 de junio de 2015	Aclaración temas derivados memorando de estructuración y Amigable Composedor.
Otrosí No. 2. De 5 de noviembre de 2015	Aclaración Unidad Funcional Cero y otros de estructuración.
Otrosí No. 3 de 02 de junio de 2016	Ampliación plazo 6 meses Fase de Preconstrucción – proceso de socialización esquema tarifario Resolución 1130 de 2015
Otrosí No. 4. De 6 de octubre de 2016	Predial- Ajuste de franjas de adquisición predial de acuerdo con estudios y diseños.
Otrosí No. 5. De 4 de noviembre de 2016	Suspensión obligaciones de cierre financiero
Otrosí No. 6 de 21 de diciembre de 2016	Suspensión de las obligaciones de cierre financiero y ampliación Fase de Preconstrucción. Se acordaron intervenciones consideradas como necesarias para garantizar la transitabilidad del corredor vial en UF 1 - 7 y 8.
Otrosí No. 7 de 12 de noviembre de 2019	Suspensión aportes y fondeos de Equity y subcuentas con obligaciones vencidas por un plazo de 4 meses, tiempo en el cual se realizarán mesas de trabajo conjuntas para buscar la solución y alternativas que permitan la ejecución del contrato, en aplicación del Laudo Arbitral. Alcance de gestión predial para atender sentencia.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015**



Otrosíes	Objeto
Otrosí No. 8 de 12 de marzo de 2020	Ampliación del plazo establecido en el Otrosí No. 7 con el fin de realizar la contratación del validador del estudio de tráfico presentado por el Concesionario.
Otrosí No. 9 de 14 de septiembre de 2020	Ampliación del plazo establecido en el Otrosí No. 8 para culminar las mesas de trabajo realizadas entre las Partes.
Otrosí No. 10 de 08 de enero de 2021	Modificación alcance contractual, valor del contrato \$3.200.531 a \$1.580.927 (valor en miles de millones), definición fecha de inicio de la etapa de construcción, modificación Parte Especial y Apéndices Técnicos 1, 2 y 4, plazos UFs, Reversión anticipada UFs. 9, 10 y 11 y desafectación tramos Anillo Vial de Villavicencio y conectante vía antigua con vía nueva a Bogotá y obras ejecutadas por la Gobernación del Meta (1). Parque Los Fundadores (K0+000) a Ciudad Porfía (K5+097) del corredor Villavicencio – Granada y (2). Séptima Brigada (K0+000) al K2+034 pasando el río Ocoa del corredor Villavicencio – Puerto López, expedición de una nueva resolución de peajes que modifique las Resoluciones No. 1130 de 2015 y No. 331 de 2017, declaración de paz y salvo por todas las obligaciones derivadas de la ejecución del Contrato de Concesión No. 004 de 2015, compensación por efectos COVID 19 y se incluyó el tráfico real por el diferencial tarifario (por la imposibilidad de cobro de las tarifas establecidas en la Resolución 1130 de 2015 para las estaciones de peaje Yucao y Casetabla) dando solución a esa controversia.
Otrosí No. 11 de 08 de septiembre de 2021	Priorizar dos (2) obras requeridas para el proyecto previas al inicio de la etapa de construcción: 1. Obras acción popular K16, en la vía que colinda con el Río Guayuriba, sector del K16 entre las abscisas K14+390 y K16+850 (unidad funcional 2 Par Vial de la Cuncia) de la vía nacional que de Villavicencio conduce a Acacías, con el fin de ofrecer el servicio en óptimas condiciones, en cumplimiento de lo ordenado por el Consejo de Estado en Sentencia del 30 de mayo de 2019 y 2. Nuevo puente Yucao teniendo en cuenta el estado del puente actual, ubicado en la abscisa K96+790 (PR101+0109) unidad funcional 7-8, con el fin de evitar la paralización de un servicio público esencial.
Otrosí No. 12 de 24 de enero de 2022	1. Incorporar la Resolución No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 expedida por el Ministerio de Transporte al contrato de concesión. 2. Regular la materialización del riesgo por la no aplicación de las tarifas definidas en el Otrosí 10 del 08 de enero de 2021. 3. Definir la destinación de los “sobrantes” reportados por el Patrimonio Autónomo del Proyecto, en la Subcuenta Recaudo de Peaje. 4. Crear la “Subcuenta para la Adquisición Predial Otrosí 10” en la cuenta proyecto, con el objeto de trasladar los recursos de la subcuenta denominada “Recursos para Adquisición Predial” de la Cuenta ANI, creada con ocasión a lo estipulado en la Cláusula Décima Primera del Otrosí No. 10 del 08 de enero de 2021. 5. Modificar el plazo para la entrega de los Estudios y diseños de del corredor vial en calzada sencilla bidireccional de la Unidad Funcional 5 incluyendo la nueva intersección a desnivel en el sector de Puente Amarillo (Unidad Funcional 5); toda vez que este plazo se encuentra condicionado a la fecha entrega por parte de COVIORIENTE (Contrato de Concesión No. 010 del 23 de julio de 2015 Villavicencio-Yopal) de los diseños definitivos y no objetados para el sector de la intersección de Puente Amarillo. 6. Permitir cesión de accionistas de la Concesión Vial de los Llanos S.A.S y el reemplazo de la posición del Líder para el Contrato de Concesión No. 004 de 2015, de conformidad con la solicitud efectuada por el Concesionario. 7. Regular los montos y plazos para acreditar el cierre financiero y presentación de

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Otrosíes	Objeto
	documentación para cumplimiento de condiciones precedentes para inicio de la fase de construcción.
Otrosí No. 13 de 11 de julio de 2024	Modificar el capítulo I “Definiciones” de la Parte General del Contrato; Modificar la sección 4.17 Procedimiento de Verificación de la parte General del Contrato; Modificar la sección 7.1 Generalidades de la Gestión Predial” de la Parte General del Contrato; Modificar la sección 4.3 “Cálculo de la Retribución” de la Parte Especial del Contrato.
Otrosí No. 14 de 30 de octubre de 2025	Modificar la Tabla 7 “Equipo Mínimo a ser puesto a disposición de la “Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras” para la Etapa Pre Operativa y Operativa del Contrato de Concesión No. 004 de 2015 Policía de Carreteras” del Numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2

Fuente: Modificaciones contractuales del contrato de concesión No. 004 de 2015

Contrato de interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 251 DE 2015	Nombre interventoría	Unión Temporal Meta
	Representante legal	Mayron Vergel Armenta
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2013)	\$34.695.475.764
	Suscripción contrato	5 de junio de 2015
	Suscripción acta de inicio	9 de junio de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	141 meses y 14 días
	Valor contrato (Inicial + Adición)	\$ 45.425.334.883

UNIÓN TEMPORAL META	ACCIONISTAS	% PARTICIPACIÓN
	AFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A.	60,00%
	INCGROUP S.A.S	40,00%
	TOTAL	100%

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto
Otrosí No. 01 – del 07 de junio de 2022	Prorrogar el plazo del Contrato de Interventoría por doce (12) meses, contados a partir del 09 de junio de 2022 y hasta el 08 de junio de 2023
Otrosí No. 02 – del 05 de junio de 2023	Prorrogar el plazo del Contrato de Interventoría por diecinueve (19) meses, contados a partir del 09 de junio de 2023 y hasta el 08 de enero de 2025
Otrosí No. 03 – del 26 de diciembre de 2024	Prorrogar el plazo del Contrato de Interventoría por veintiséis (26) meses y Catorce (14) días, contados a partir del 09 de enero de 2025 y hasta el 22 de marzo de 2027, y adicionar el valor del contrato de interventoría y adicionar los recursos para cubrir ese periodo ampliado

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de interventoría No. 251 de 2015

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Anexo 4: Revisión lista de chequeo actividades de interventoría.

• **Componente Administrativo**

ID	Criterio	Resultado	Observación
1	La interventoría cuenta con un organigrama definido para el proyecto y cumple con el personal mínimo y las dedicaciones requeridas contractualmente.	Cumple	Organigrama definido y personal mínimo acreditado.
2	La interventoría provee los recursos físicos necesarios para desarrollar sus obligaciones contractuales (campamentos, vehículos, equipos de topografía, cómputo, comunicación, laboratorio, peajes, pesaje, indicadores de estado, primeros auxilios).	Cumple con observación	Recursos disponibles. Se recomienda especificar inventario detallado con fechas de verificación.
3	La interventoría suscribe y mantiene vigentes las garantías descritas en el contrato (cumplimiento, salarios y prestaciones, calidad del servicio, RCE).	Cumple	Pólizas vigentes con comprobantes de pago.
4	La interventoría tiene implementado un sistema de gestión de calidad donde se trabaja por procesos (mapa de procesos, procedimientos, indicadores).	Cumple	SGC implementado con mapa de procesos, procedimientos e indicadores documentados.
5	La interventoría tiene su archivo actualizado con la correspondencia enviada y recibida, e implementa sistema de gestión documental (SEGI, NAS).	Cumple	SEGI operativo con respaldo en NAS.
6	La interventoría realiza acciones para garantizar la actualización técnica a su personal (charlas, cursos, entrega documentación, etc.).	Cumple con observación	Capacitaciones ARL realizadas. Se recomienda planeación anual estructurada.
7	La interventoría verifica y efectúa seguimiento al cumplimiento del plan de aseguramiento de calidad del concesionario.	Cumple	No objeción al manual de operación y mantenimiento 2026.
8	La interventoría actualiza la información de seguimiento técnico en ANISCOPIO para validación del supervisor.	Cumple con observación	Actualización reportada. Se recomienda evidenciar verificación independiente.
9	La interventoría responde a solicitudes de la ANI o Concesionario dentro de los 10 días hábiles siguientes.	Cumple	Cumplimiento general, salvo casos complejos que requieren análisis multidisciplinario.
10	La interventoría entrega los informes dentro de los plazos definidos contractualmente (inicial, mensuales, semestrales, de terminación).	Cumple	Informes entregados oportunamente.
11	La interventoría elabora informes finales, actas y documentos de recibo definitivo de la concesión (plan de acción 12 meses antes).	No aplica	Contrato vigente. Se recomienda preparación anticipada.
12	La interventoría evalúa y verifica que la documentación del concesionario se encuentra debidamente clasificada, mantenida y conservada conforme a la Ley de Archivo.	Cumple con observación	Verificación documental en SEGI y NAS. Se recomienda evidencia concreta del acceso y consulta.
13	La interventoría verificará que el concesionario entrega la propiedad o licencia de uso del software afecto a la concesión.	Cumple	Se revisa y se tiene soporte.
14	La interventoría elabora y allega los documentos que se requieran para la liquidación contractual.	No aplica	Contrato en ejecución. Se recomienda preparación anticipada.

• **Componente Técnico**

ID	Criterio	Resultado	Observación
1	Verifica los estudios de trazado y diseño geométrico de todas las unidades funcionales (entrega a 210 días del acta de inicio).	Cumple	No objeción a estudios y diseños por unidad funcional.
2	Verifica los estudios de detalle de las intervenciones de las unidades funcionales y la no objeción de estudios subsiguientes.	Cumple	No objeción para inicio de construcción.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015**



ID	Criterio	Resultado	Observación
3	Verifica el inventario y plan de manejo de redes que puedan verse afectadas con el proyecto.	Cumple	21 actas de cobro tramitadas, 2 en trámite.
4	Verifica que el plan de obras del concesionario incluya cronograma y recursos adecuados, y sea consistente con fechas máximas de inicio de operación.	Cumple	No objeción al plan de obras - Comunicación UTM-V-5814.
5	Revisa y verifica el cumplimiento de los cronogramas por áreas y el progreso del concesionario.	Cumple	Análisis por áreas en informes mensuales.
6	Estudia, evalúa y analiza los impactos generados por la activación de riesgos compartidos (redes y/o geológico).	Cumple	Análisis de riesgos en informes mensuales.
7	Determina el valor tope de obras adicionales y/o complementarias y el valor de operación y mantenimiento de las mismas.	Cumple	Acta de cobro para andenes en Granada.
8	Realiza ensayos de campo y laboratorio según metodologías INVIAS, ICONTEC, ASTM, con certificados de calibración.	Cumple	Informes de calidad y revisión de certificados.
9	Verifica que las obras se ejecuten según diseños definitivos de detalle e identifica daños o afectaciones no advertidos.	Cumple	Trazabilidad de correspondencia en informes mensuales.
10	Verifica el programa de operación y mantenimiento.	Cumple	Verificación mensual en capítulo 6.5.
11	Realiza y analiza mediciones de indicadores de disponibilidad, seguridad, calidad y nivel de servicio.	Cumple	Revisión mensual según Apéndice Técnico 4.
12	Verifica que el concesionario cumpla con la atención de derrumbes, deslizamientos, etc.	Cumple	Registro de emergencias en capítulo 6.5.
13	Verifica que el concesionario cuenta con CCO, bases de operación, equipos de rescate y atención médica.	Cumple	Inspección mensual del CCO (capítulo 6.6).
14	Realiza periódicamente la verificación del estado de las instalaciones del área de servicio.	Cumple	Inspección mensual del área de servicio.
15	Verifica que la concesión preste servicios de postes SOS.	Cumple	Inspección mensual de postes SOS.
16	Revisa los estudios y verifica la implementación de la señalización temporal y planes de manejo de tráfico (PMT).	Cumple	Seguimiento a PMT según Manual de Operación.
17	Formula reportes sobre defectos en barreras, defensas y elementos de contención, y efectúa seguimiento a la corrección.	Cumple	Reporte de novedades mediante comunicaciones.
18	Presenta a la ANI el plan de auditorías de seguridad vial y evidencia el cumplimiento.	Cumple	3 auditorías de seguridad vial realizadas.
19	Elabora los conceptos para permisos de ocupación temporal de vía y revisa la documentación presentada.	Cumple	Reporte en informe mensual capítulo 6.8.
20	Verifica los procedimientos del Concesionario con respecto al control de cargas extra dimensionadas y/o extrapesadas.	Cumple	Seguimiento aleatorio a cargas especiales.
21	Actualiza el inventario vial del proyecto utilizando formatos propuestos a la ANI.	Cumple con observación	Actualización en SICC. Se recomienda evidenciar verificación en campo.
22	Describe en sus informes mensuales el avance del proyecto en materia técnica.	Cumple	Actualización en informes mensuales y ANISCOPIO.
23	Suministra a la ANI un informe de terminación de cada etapa del proyecto dentro de los diez días siguientes.	No aplica	Proyecto en fase preoperativa - construcción.
24	Imparte por escrito asuntos de responsabilidad del Concesionario hacia la ANI que ameriten advertencia o alerta previa.	Cumple	Comunicaciones sobre temas de importancia del proyecto.
25	Verifica que el concesionario haya instalado vallas informativas con información básica de las intervenciones.	Cumple	Reporte en capítulo de información ciudadana.
26	Adelanta un recorrido final por el corredor para corroborar el estado de entrega de la infraestructura.	No aplica	Proyecto en fase preoperativa - construcción.
27	Revisa los informes relacionados con la conclusión de obras de operación y mantenimiento al llegar al término de la concesión.	No aplica	Proyecto en fase preoperativa - construcción.

• **Componente Financiero**

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015**



ID	Criterio	Resultado	Observación
1	Verifica que el cierre financiero cumpla con los requisitos de alcance, vigencia, garantías, compromisos y responsabilidades.	Cumple	Numeral 5.7, informe mensual.
2	Verifica que el concesionario gire a la cuenta proyecto los giros de equity conforme a valores y plazos definidos.	Cumple	Numeral 5.6, informe mensual.
3	Vigila y analiza el programa de amortización de créditos (monto deuda, tipos de crédito, entidades, tasas de interés, plazos).	Cumple	Numeral 5.7, informe mensual.
4	Verifica y analiza los estados financieros auditados del concesionario (31 de diciembre y 30 de junio).	Cumple	Numeral 5.3, informe mensual.
5	Verifica y analiza los estados financieros auditados del patrimonio autónomo (31 de diciembre y 30 de junio).	Cumple	Numeral 5.2, informe mensual.
6	Verifica la actualización del inventario de activos de la concesión (anualmente, primeros 3 meses).	Cumple	Formato GCSP-F-301-V2.
7	Verifica que el concesionario mantenga en su contabilidad claramente identificados los ingresos y egresos por unidad funcional.	Cumple	Estados financieros auditados.
8	Revisa los reportes de tránsito y recaudo para constatar que el ingreso al fideicomiso corresponda al recaudo de peaje.	Cumple	Numerales 5.10, 5.15, 5.16, informe mensual.
9	Lleva el control de retribución o compensación especial del concesionario por unidad funcional.	Cumple	Numerales 5.12, 5.23.2, informe mensual.
10	Hace seguimiento mensual a la TIR, el ingreso esperado o el VPIP y calcula la proyección del Dr generando alertas.	Cumple	Numeral 5.11, informe mensual.
11	Revisa mensualmente los fondeos de las cuentas del patrimonio autónomo (subcuentas predios, ambientales, redes, aportes ANI, recaudo, interventoría, soporte contractual).	Cumple	Numerales 5.8, 5.23.1, informe mensual.
12	Efectúa un control de los desembolsos de las subcuentas cuyos sobrecostos pueden dar lugar a materialización de riesgos compartidos.	Cumple	Numeral 5.8, informe mensual.
13	Verifica que el concesionario cancele la suma correspondiente a los honorarios del estructurador.	Cumple	Estructurador Odinsa, socio del Concesionario.
14	Vela porque el concesionario cumpla con las obligaciones tributarias (impuestos y retenciones).	Cumple	Numerales 5.8, 5.20, informe mensual.
15	Verifica que el concesionario ejecute acciones preventivas para evitar lavado de activos y financiación del terrorismo (SARLAFT).	Cumple	Numeral 5.21, informe mensual.
16	Participa en los comités fiduciarios con análisis financiero preliminar y presenta estados financieros.	Cumple	Numeral 5.4, informe mensual.
17	Imparte por escrito asuntos de responsabilidad del Concesionario que ameriten advertencia o alerta previa.	Cumple	Comunicaciones y capítulo 5.
18	Mensualmente entrega el informe GCSP-F-007 (Ejecución de recursos públicos) y verifica GCSP-F-009 y GCSP-F-008.	Cumple	Formatos GCSP-F-007, F-008, F-009 entregados.
19	Describe en sus informes mensuales el avance del proyecto en materia financiera.	Cumple	Capítulo 5, informe mensual.
20	Evidencia que el concesionario hizo entrega de los avalúos de los activos fijos debidamente actualizado.	Cumple	Formato GCSP-F-301-V2.
21	Verifica que el concesionario terminó oportunamente los contratos de arriendo o ejerció la opción de compra en leasing.	Cumple	Se gestionan activos reversibles.
22	Concilia con el concesionario los formatos fm57, fm112A y fm112B.	Cumple	Formatos GCSP-F-008, F-009.

• **Componente Jurídico**

ID	Criterio	Resultado	Observación
1	Reporta mensualmente a la ANI el avance global del contrato teniendo en cuenta el estado de cumplimiento del concesionario.	Cumple	Capítulo 3, informe mensual.
2	Verifica la celebración de los contratos de diseño geométrico, construcción y O&M durante la etapa preoperativa.	Cumple	Comunicaciones 01-2025-UTM-2512015-311-0039 y 01-2026-UTM-2512015-311-0188.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015**



ID	Criterio	Resultado	Observación
3	Conceptúa jurídicamente a la ANI sobre viabilidad de otrosíes, prórrogas, adiciones o modificaciones contractuales.	Cumple	Conceptos frente a otrosíes 14 y 15.
4	Alerta oportunamente a la ANI sobre presuntos incumplimientos y rinde concepto sobre acciones a seguir y apremio.	Cumple	Periodos de cura e informes de incumplimiento.
5	Acompaña, asesora y apoya a la ANI en el trámite de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos.	Cumple	Tribunal de arbitramento - testimonios de Director y Subdirectora financiera.
6	Responde en primera instancia y somete a aprobación de la ANI las reclamaciones del concesionario.	Cumple	Conceptos sobre EER y materialización de riesgos.
7	Revisa las garantías otorgadas por el concesionario (RCE, cumplimiento, todo riesgo).	Cumple	Concepto comunicación 01-2026-UTM-2512015-311-0364.
8	Valida la existencia de condiciones para fuerza mayor o eventos eximentes de responsabilidad.	Cumple	Concepto EER caño camelias.
9	Prepara para la ANI respuestas a solicitudes, peticiones y requerimientos de la comunidad, usuarios y entes de control.	Cumple	Comunicaciones del área jurídica.
10	Describe en sus informes mensuales el seguimiento, estado y diagnóstico del control jurídico.	Cumple	Capítulo 3, informe mensual.
11	Evidencia que el concesionario entrega el informe de estado de las actuaciones judiciales y administrativas.	No aplica	Contrato en ejecución. Se acompaña arbitraje en curso.
12	Elabora informe del estado de las multas y sanciones en curso o definidos de cara a la liquidación.	No aplica	Contrato no en liquidación.

• **Componente Aforo y Recaudo**

ID	Criterio	Resultado	Observación
1	Realiza conteos de vehículos independientes en cada estación de peaje durante un mínimo de 7 días consecutivos al mes, 24 horas.	Cumple	Formato FET-UTM-500, capítulo 6.2 y 6.10.
2	Revisa periódicamente los flujos de tráfico y compara el TPD real contra el de la estructuración generando alertas.	Cumple	Capítulo 6.6.4, proyecciones estadísticas.
3	Certifica los tráfcos vehiculares en cada caseta de peaje para cada categoría de vehículo.	Cumple	Capítulo 6.2.1, informe mensual.
4	Verifica el conteo de vehículos de tarifas especiales acorde a lo definido por el Ministerio de Transporte.	Cumple	Capítulo 6.5 y 6.2.1 Tabla No. 8.
5	Desarrolla la administración de todos los aspectos relacionados con las tarifas especiales de la concesión.	Cumple	Capítulo 6.5 Tabla No. 57.
6	Revisa y genera informe de reportes, estadísticas diarias e información de tránsito, recaudo y evasión.	Cumple	Capítulo 6.2.2, informe mensual.
7	Efectúa auditorías mensuales a los sistemas de tráfico y recaudo atendiendo la guía de auditoría.	Cumple	Capítulo 6.2 y 6.6.
8	Realiza operativos de control mediante visitas aleatorias no programadas a casetas de peaje (conteos, arqueos, revisión de boletería, planillas).	Cumple	Capítulos 6.3, 6.4, 6.6.7.2.
9	Lleva un control metodológico, programado y claro de la infraestructura en los sitios de recaudo de peajes.	Cumple	Capítulo 6.7.1, formatos de seguimiento.
10	Estima y verifica, sin previo aviso, la confiabilidad de los equipos de control de tránsito.	Cumple	Capítulo 6.4, formatos.
11	Evidencia que se lleva verificación del correcto funcionamiento de los equipos de conteo, clasificación y registro de recaudo.	Cumple	Capítulo 6.4.
12	Verifica y evalúa la información producida por las aplicaciones, software y sistemas de información.	Cumple	Formatos de arqueos y aforos manuales, capítulos 6.3, 6.4, 6.6.
13	Verifica especificaciones técnicas de básculas (capacidad, precisión, impresión, calibración anual) y estado de infraestructura.	Cumple	Capítulo 6.7.2, formatos de seguimiento.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría interna técnica a la función pública de interventoría y de supervisión del proyecto carretero Malla Vial del Meta. Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de 2015



ID	Criterio	Resultado	Observación
14	Verifica que el concesionario cumpla el reglamento de operación de las estaciones de pesaje.	Cumple	Capítulo 6.7.2, libros de novedades.
15	Cuenta con equipos de video en las estaciones de peaje y pesaje con acceso remoto.	Cumple	Capítulo 6.10, registro fotográfico.
16	Imparte por escrito asuntos de responsabilidad del concesionario que ameriten advertencia o alerta previa.	Cumple	Comunicaciones de inspección de infraestructura.
17	Describe en sus informes mensuales el avance del proyecto en materia de aforos y auditorías.	Cumple	Informes mensuales de Interventoría.

• Componente Ambiental

ID	Criterio	Resultado	Observación
1	Verifica que el concesionario elabora y presenta informe con mecanismos y cronogramas para obtención de licencias ambientales y PAGA.	Cumple	Verificación de PAGA (UF1, UF5, UF7-8) y licencias (UF2-UF3).
2	Realiza seguimiento y acompañamiento a trámites para obtención o actualización de licencias y permisos ambientales.	Cumple	Informes mensuales, correspondencia con autoridades.
3	Verifica el cumplimiento del plan de manejo ambiental, la licencia ambiental y los PAGA.	Cumple	Informes trimestrales y mensuales ambientales.
4	Verifica el cumplimiento de los planes de compensación exigidos en la licencia ambiental.	Cumple	Formato GCSP-F-240, informes mensuales capítulo 3.
5	Estudia, evalúa y analiza los impactos generados por la activación de sobre costos de compensaciones ambientales.	Cumple	Informes mensuales, comités de seguimiento.
6	Revisa el Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) y hace seguimiento a observaciones de la autoridad ambiental.	Cumple	ICA No. 9 radicado ANLA20266200422652.
7	Verifica y corrobora muestras y análisis de laboratorio de calidad de aire, agua y ruido, con laboratorios certificados.	Cumple	Verificación de laboratorios certificados.
8	Hace seguimiento al cumplimiento del SG-SST y programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional.	Cumple	Informes mensuales, inspecciones semanales a equipos.
9	Evidencia el cumplimiento del plan de responsabilidad ambiental y social (PRAS) del concesionario.	Cumple	PRAS actualizado el 30 de junio de 2021.
10	Imparte por escrito asuntos de responsabilidad del Concesionario que ameriten advertencia o alerta previa.	Cumple	Comunicaciones y comités de seguimiento.
11	Presenta un informe mensual en el que describe el seguimiento a la gestión ambiental del concesionario.	Cumple	131 informes mensuales con corte a abril 2026.
12	Presenta a la ANI un informe consolidado en materia ambiental con todos los aspectos desarrollados.	Cumple	Informes de UF1 y UF7-8.
13	Valida la información consignada en los formatos ambientales de reversión (GCSP-F-116, GCSP-F-242).	Cumple	Formato GCSP-F-240.

• Componente Social

ID	Criterio	Resultado	Observación
1	Valida la entrega oportuna del plan de compensación socioeconómica y realiza seguimiento a su ejecución.	Cumple	Informe mensual, plan de compensaciones abril 2026.
2	Verifica la entrega oportuna y actualizaciones anuales del plan de gestión social y seguimiento a programas.	Cumple	Versión No. 17, validada octubre 2025.
3	Verifica que el concesionario lleve a cabo encuestas de satisfacción del usuario y evaluación de impacto de comunicación.	Cumple	Verificación anual, última noviembre 2025.
4	Asiste a reuniones de información y formación con comunidades, organizaciones e instituciones.	Cumple	Reunión 03.02.2026 con voceros del peaje La Libertad.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



ID	Criterio	Resultado	Observación
5	Acompaña reuniones de procesos de consultas previas y verifica cumplimiento de acuerdos con comunidades étnicas.	No aplica	Proyecto no requiere consulta previa.
6	Realiza un inventario socioeconómico sobre industria, agroindustria y comercio alrededor del derecho de vía.	Cumple	Actualización anual vigencia 2024-2025.
7	Presenta un informe mensual en el que describe el seguimiento a la gestión social del concesionario.	Cumple	Informe mensual abril 2026.
8	La página web de la interventoría tiene incluidos los lineamientos descritos en el contrato de interventoría.	Cumple	Seguimiento mensual, link de la página web.
9	Verifica la información consignada en página web, video, brochure y publicaciones trimestrales del concesionario.	Cumple	Seguimiento mensual, capítulo 2.
10	Imparte por escrito asuntos de responsabilidad del Concesionario que ameriten advertencia o alerta previa.	Cumple	Comunicado periodo de cura caso Lizcano.

• **Componente Predial**

ID	Criterio	Resultado	Observación
1	Verifica que antes de iniciar intervenciones de cada UF el Concesionario tenga disponibilidad del 40% de la longitud efectiva.	Cumple	Actas de certificación de disponibilidad.
2	Acompaña y verifica la realización de actas de vecindad de predios que pueden verse afectados.	Cumple	Consolidado de actas debidamente suscritas.
3	Verifica la entrega del plan de adquisición de predios y hace observaciones para su no objeción.	Cumple	No objeción UTM-V-1033 y UTM-V-4714.
4	Realiza seguimiento a la adquisición predial verificando completitud de actividades para escrituración.	Cumple	Control continuo, informes mensuales, semestrales y anuales.
5	Ejerce seguimiento y constata relación entre zonas geoeconómicas y proceso de avalúo de las lonjas de propiedad raíz.	Cumple	Aprobación mediante comunicados oficiales.
6	Revisa permanentemente la completitud de documentos de carpetas prediales que entregará el concesionario.	Cumple	Control continuo a expedientes formales.
7	Hace seguimiento y valida la estimación de adquisición predial frente a recursos de la subcuenta predial.	Cumple	Seguimiento anual y mensual, balance 44%.
8	Valida la necesidad de adquirir predios por situaciones de emergencia y verifica justificación técnica.	Cumple	Verificación de justificación técnica.
9	Verifica la justificación de adquisición de áreas remanentes y valida la custodia que adelanta el concesionario.	Cumple	Informe semestral, verificación de cercados.
10	Verifica que el concesionario cumpla especificaciones técnicas sobre cerramiento de áreas requeridas.	Cumple	Formato de verificación de cercados.
11	Lleva a cabo verificación permanente de invasiones de derecho de vía para alertar y acompañar la restitución.	Cumple	Inspección ocular, requerimientos al Concesionario.
12	Efectúa seguimiento a procesos de expropiación que adelanten los abogados del concesionario.	Cumple	Informe semanal del Concesionario.
13	Presenta un informe mensual en el que describe el seguimiento a la gestión predial del concesionario.	Cumple	Capítulo 1, informe mensual.
14	Imparte por escrito asuntos de responsabilidad del Concesionario que ameriten advertencia o alerta previa.	Cumple	Periodo de cura, informe de incumplimiento.
15	Verifica durante la reversión que todos los predios se encuentran libres de ocupación y debidamente saneados.	No aplica	Proyecto en fase de construcción.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría interna técnica a la función pública
de interventoría y de supervisión del
proyecto carretero Malla Vial del Meta.
Contrato de Concesión 004 del 5 de mayo de
2015



Agenda de auditoría:

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

Actividad	Dia	Hora
Apertura de auditoria	03 de junio del 2026	11.00 a.m. a 11:30 a.m.
Entrevista de auditoria	25 de junio del 2026	10:00 am a 12:00 p.m.
Recorrido de verificación al proyecto	10 y 11 de junio del 2026	8:00a.m. a 6:00 p.m. 8:00 a.m. a 6:00 p.m.
Socialización del informe de auditoría preliminar	10 de julio del 2026	2:00 p.m.
Cierre de auditoría	31 de julio del 2026	N.A.