



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20261020068373**
20261020068373
Fecha: **25-03-2026**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY**
Presidente

ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID
Vicepresidente Ejecutivo

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

ASUNTO: Auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría asociada al proyecto Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre febrero y marzo de 2026, realizó la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto carretero Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.

Las conclusiones, recomendaciones y hallazgos derivados de este ejercicio se encuentran consignados en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Con el propósito de coordinar la atención de los hallazgos identificados, los responsables deberán adoptar las medidas correctivas pertinentes dentro de un plazo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la fecha de radicación del presente informe, dando cumplimiento a lo establecido en el procedimiento de planes de mejoramiento de las auditorías internas (EVCI-P-007).



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20261020068373**
20261020068373
Fecha: **25-03-2026**

Se recomienda aplicar una metodología para el análisis de causa raíz para formular adecuadamente los planes de mejoramiento que subsanarán los hallazgos generados en este informe de auditoría e informarlos a la esta Oficina a través de una comunicación formal.

Lo anterior es aplicable a la reformulación del plan de mejoramiento para subsanar el hallazgo registrado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) No. 4020, el cual fue calificado como no efectivo en el presente informe de auditoría.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
Jefe Oficina de Control Interno

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

cc: 1) ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ GERENTE Gerencia Carretero 3 BOGOTA D.C. -3) LAURA MARCELA ALVAREZ PENA Gerencia Carretero 3 BOGOTA D.C. -4) TATIANA FERNANDA OSPITIA GARCIA 3 Gerencia Carretero 3 BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano - Auditor OCI

VoBo: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20261020022480

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
AKTH-LOAJ-OF10-TXHF-M177-4444-8564-54

25/03/2026 08:20:56 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 | 2



AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría asociada al proyecto Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó

2026



CONTENIDO

1. OBJETIVOS	4
1.1 Objetivo general	4
1.2 Objetivos específicos	4
2. ALCANCE	4
3. MARCO NORMATIVO	5
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	6
4.1 Información de contratos	6
4.2 Supervisión y Equipo de Coordinación y Seguimiento	7
4.3 Descripción del proyecto	9
5. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DE LA AUDITORÍA	11
5.1 Inicio de la etapa de operación del proyecto	11
5.1.1 Unidad Funcional 1 (Yondó – Rancho Camacho)	12
5.1.2 Unidad Funcional 8 (Lisboa - Portugal)	16
5.1.3 Unidad Funcional 9 (Portugal - Lebrija)	19
5.1.4 Generalidades sobre la operación y mantenimiento del proyecto	23
5.2 Riesgos contractuales a cargo de la ANI	28
5.2.1 Comportamiento del fondo de contingencias y alerta en oportunidad de pagos	29
5.2.2 Riesgo de falla estructural (Soporte de Estabilidad y Transitabilidad de los subsectores 2 y 3 de la Unidad Funcional 3)	31
5.3 Riesgos institucionales	35
5.4 Función de advertencia emitida por la Contraloría General de la República (UF8)	36
5.4.1 Retraso en la puesta en operación de la Unidad Funcional 8: Lisboa – Portugal	37
5.4.2 Sobrecostos por compensaciones ambientales	37
5.4.3 Entrega al INVIAS del tramo comprendido entre el PR42+000 al PR45+500 de la carretera Cruce Ruta 45 (La Fortuna) – Lebrija (Ruta 6602)	38
5.5 Alerta de control interno emitida por la Contraloría General de la República (UF9)	39
5.5.1 Avances de la Unidad Funcional 9	40

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



5.5.2	Gestión predial UF8 y UF9	40
5.5.3	Riesgos materializados según la Contraloría General de la República	42
5.5.3.1	Demoras en la instalación o no operación de casetas de peaje	42
5.5.3.2	Atraso en el plan de obras	42
5.5.3.3	Costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por eventos eximentes de responsabilidad.....	42
5.6	Análisis de efectividad de planes de mejoramiento	43
5.6.1	Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)	44
5.6.2	Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	55
6.	CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y HALLAZGOS	58
6.1	Conclusiones	58
6.1.1	Conclusiones objetivo específico No. 1 (Inicio etapa de operación)	58
6.1.2	Conclusiones objetivo específico No. 2 (Riesgos contractuales e institucionales).....	60
6.1.3	Conclusiones objetivo específico No. 3 (Función de advertencia CGR UF8)	60
6.1.4	Conclusiones objetivo específico No. 4 (Alerta de control interno CGR UF9).....	61
6.1.5	Conclusiones objetivo específico No. 5 (Efectividad planes de mejoramiento).....	62
6.2	Recomendaciones	62
6.2.1	Para la Interventoría.....	62
6.2.2	Para la Supervisión.....	62
6.3	Hallazgos.....	63
6.3.1	Para la Interventoría.....	63
6.3.2	Para la Supervisión.....	63

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 013 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Ruta del Cacao S.AS, respecto del ejercicio de sus obligaciones contractuales, con el propósito de fortalecer la vigilancia y los controles sobre el desarrollo del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

1. Evaluar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto.
2. Evaluar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto, asignados al público, y de riesgos institucionales.
3. Evaluar la gestión adelantada por la Interventoría y por la Supervisión con ocasión de la función de advertencia emitida por la Contraloría General de la República relacionada con la unidad funcional 8, a través del radicado ANI No. 20234090115472 del 1 de febrero de 2023.
4. Evaluar la gestión adelantada por la Interventoría y por la Supervisión con ocasión de la alerta de la Contraloría General de la República relacionada con la terminación de la unidad funcional 9, a través del radicado ANI No. 20221020170183 del 30 de diciembre de 2022.
5. 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) relacionados con el contrato de concesión No. 013 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. 013 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S, a partir de octubre de 2024 y hasta la fecha de corte de la auditoría.

El análisis se centrará en las gestiones adelantadas para superar la fase de construcción del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja - Yondó, en la atención de alertas de riesgos contractuales e institucionales, en las gestiones para superar situaciones que han originado funciones de advertencia y/o alertas de control interno de parte de la Contraloría General de la República (CGR) y en el análisis de la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos y relacionados con el proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.

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, tales como:

1. Constitución Política de Colombia Artículos 209 y 210.
2. Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
3. Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numeral 4 referido a los Contratos de Concesión.
4. 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.
5. 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).
6. Caracterización del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte – GCSP (Incluidos los demás documentos del sistema integrado de planeación y gestión de la ANI asociados al proceso de GCSP).
7. Contrato de concesión No. 013 de 2015 y modificaciones contractuales.
8. Contrato de interventoría No. VEJ-756 de 2024.
9. Los demás documentos relacionados con los objetivos de la auditoría.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

Clase	Detalle del Contrato	otrosí
Concesionario	<p>RUTA DEL CACAO S.A.S No. contrato: 013 del 21 de agosto de 2015. Fecha acta de inicio: 13 de octubre de 2015. Fecha de terminación: Octubre de 2040 (Estimada) 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. Plazo: “ (a) El plazo del Contrato transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termina la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión. (b) La Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento ocurrirá en cualquiera de los siguientes eventos, el que primero acaezca:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Al cumplirse el año veinticinco (25) contado a partir de la Fecha de Inicio si se ha alcanzado o superado el VPIP¹, o; (ii) En el momento en que, pasados los veinticinco (25) años se verifique de acuerdo con el procedimiento de verificación del VPIP, que se ha alcanzado o superado el VPIP, para lo cual se tendrá como fecha de terminación el décimo Día Hábil del Mes correspondiente a la fecha en la que se verifica tal circunstancia, o; (iii) Al cumplirse el año veintinueve (29) contado a partir de la Fecha de Inicio, aun en el caso en que llegada esa fecha, no se hubiere obtenido el VPIP” <p>URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-3381314</p>	14 otrosíes

¹ VPIP: “Es el valor presente al Mes de Referencia del Recaudo de Peaje, cuyo monto se establece en la Parte Especial”, para el presente caso corresponde a \$1.557.191.763.842 constantes de diciembre de 2013.

Clase	Detalle del Contrato	otrosí
Interventoría	<p>CONSORCIO CONSULTÉCNICOS</p> <p>No. contrato: VEJ-756 del 31 de diciembre de 2024.</p> <p>Fecha acta de inicio: 7 de enero de 2025.</p> <p>Fecha de terminación: 6 de enero de 2030.</p> <p>Objeto: “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 No. 013 De 2015 Del Corredor Denominado “Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó (...)”</p> <p>Plazo: “El plazo estimado de ejecución es de SESENTA MESES (60), contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio y hasta su vencimiento, o supeditado a la terminación anticipada del Contrato de Concesión.”</p> <p>Número de proceso para consulta en Secop II: VJ-VEJ-CM-005-2024</p>	0 otrosíes

Fuente: Información disponible en Secop 1 y Secop II.

Información complementaria sobre los contratos de concesión y de interventoría se muestran en el anexo No. 2.

4.2 Supervisión y Equipo de Coordinación y Seguimiento

La definición 1.155 de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015 establece las siguientes definiciones para Supervisión y Supervisor:

“Supervisor: es la persona designada por la ANI para el cumplimiento de las funciones de supervisión de ejecución de este Contrato previstos en la Ley Aplicable.

Supervisión: para el desarrollo de las actividades de Supervisión se contará con un equipo de apoyo de profesionales o técnicos, con cargo a la Subcuenta Interventoría y Supervisión”.

En línea con lo establecido en el capítulo 2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), se evidenció que la ANI cuenta con un equipo de coordinación y seguimiento que ejerce una labor de dinamización y articulación, para el seguimiento del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, en coordinación con la Interventoría (Consortio Consultécnicos).

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja - Yondó se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad, así:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Roberto Gamaliel Uparela Brid	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutivo (VEJ)
Juan Carlos Rengifo Ramírez	Gerente Funcional (Gerente de proyecto)	Gerencia Carretera 3 (VEJ)
Laura Marcela Álvarez Peña	Líder de Equipo de Seguimiento	

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Tatiana Fernanda Ospitia García	Apoyo Técnico	
Mauricio Martín	Gerente Financiero	Gerencia Financiera 1 (VEJ)
Alberto Barón Sánchez	Apoyo financiero	
Carlos Julio Piedra Zamora	Gerente de Asesoría a la Gestión Contractual	G.I.T. Asesoría Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Paola Andrea Otero López	Abogado contractual del proyecto	
Eliana Restrepo	Gerente Social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Sandra Patricia Izquierdo	Apoyo social	
Sandra Bohórquez	Gerente Ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Gloria Patricia Ballen	Apoyo ambiental	
Catalina Martínez	Gerente de Riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Nubia Stella Parra Arguello	Apoyo riesgos	
Xiomara Juris	Gerente GIT Predial	VPRE – GIT Predial
Diego Fernando Beltrán	Apoyo técnico predial	
Rafael Antonio Díaz Granados	Gerente GIT Asesoría Jurídica Predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial
Margarita Sánchez Zuluaga	Apoyo jurídico predial	

Fuente: Aprobación a informe mensual de interventoría correspondiente a noviembre de 2025, radicado con la comunicación ANI No. 20255010118729 del 29 de diciembre de 2025 y registros de asistencia a recorrido de auditoría durante los días 17 y 18 de febrero de 2026.

El uso del término Supervisión en el presente informe hace referencia al Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.

No obstante, se citan las diferencias entre supervisión e interventoría, establecidas en el artículo No. 83 de la Ley 1474 de 2011:

“ARTÍCULO 83. Supervisión e interventoría contractual. Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutelar la transparencia de la actividad contractual, las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o un interventor, según corresponda.

La supervisión consistirá en el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable, y jurídico que sobre el cumplimiento del objeto del contrato, es ejercida por la misma entidad estatal cuando no requieren conocimientos especializados. Para la supervisión, la Entidad estatal podrá contratar personal de apoyo, a través de los contratos de prestación de servicios que sean requeridos.

La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría.

Por regla general, no serán concurrentes en relación con un mismo contrato, las funciones de supervisión e interventoría. Sin embargo, la entidad puede dividir la vigilancia del contrato principal, caso en el cual en el contrato respectivo de interventoría, se deberán indicar las actividades técnicas a cargo del interventor y las demás quedarán a cargo de la Entidad a través del supervisor.

El contrato de Interventoría será supervisado directamente por la entidad estatal.”

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó hace parte de la cuarta generación de concesiones y representa una inversión de aproximadamente 4.9 billones de pesos, al considerar Capex y Opex. La longitud concesionada asciende a, aproximadamente, 152 km y su recorrido discurre en el departamento de Santander. Las generalidades del proyecto se muestran enseguida:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP – Sep 2025	\$3.119.913,4
OPEX – millones de COP – Sep 2025	\$1.843.856,1
Valor del contrato – millones de COP – Sep 2025	\$5.124.335,4
Fase actual	Construcción
VPIP actual – millones de COP - Dic 2013	\$1.557.191
% Cumplimiento VPIP a dic 2025	28%
Aportes ANI total contrato – millones de COP – Dic 2013	\$1.769.805
% Cumplimiento aportes ANI a dic 2025	46%

Fuente: Aniscopio, página web de la concesión: rutadelcacao.com.co, informe de interventoría de noviembre de 2025 e informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) actualizado a 31 de diciembre de 2025 y disponible en Secop.

El proyecto tiene nueve unidades funcionales (UF), la fase de construcción inició en noviembre de 2016 y ha traído consigo la aplicación de mecanismos alternativos de solución de controversias, incluidos amigables componedores y tribunales arbitrales nacionales e internacionales, la aplicación de esquemas de apremio al Concesionario y el reconocimiento de múltiples Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER). A diciembre de 2025 el proyecto registra un avance de ejecución del 98.15%, así:

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Programado (%)	Ejecutado (%)
1	Yondó – Rancho Camacho	100.00	56.00
2	Barrancabermeja – La Lizama	100.00	100.00
3	La Fortuna – Lisboa	100.00	89.63
4	La Fortuna – Puente La Paz	100.00	100.00
5	Puente La Paz – Santa Rosa	100.00	100.00
6	Túnel La Paz	100.00	100.00
7	Ríosucio – Lisboa	100.00	100.00
8	Lisboa – Portugal	100.00	92.33
9	Portugal – Lebrija	100.00	99.70
Total		100.00	98.15

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) actualizado a 31 de diciembre de 2025 y disponible en Secop.

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015 establece que “La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”. A la fecha de radicación del presente informe se tiene pendiente la suscripción de acta de terminación de las unidades funcionales 1, 8 y 9.

Respecto al estado de la unidad funcional 3, si bien cuenta con acta de terminación, “El porcentaje faltante para su terminación corresponde al Peaje La Renta con un peso del 10.58% del total de la Unidad Funcional. Peaje afectado por protestas de la comunidad.”², protestas fundamentadas, en parte, a las condiciones de la unidad funcional 3 (Ver sección 5.2.2)

Las unidades funcionales 1 y 9 cuentan con acta de terminación parcial y la unidad funcional 8 ha estado inmersa en procesos administrativos sancionatorios y mecanismos alternativos para la solución de controversias definidos contractualmente. La Contraloría General de la República ha hecho especial seguimiento a la terminación de las unidades funcionales 8 y 9, generando funciones de advertencia y alertas de control interno a la ANI.³

Por otro lado, se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos asignados a la ANI; por ende, en el presente informe se analiza una muestra de éstos en función de la gestión que desde la Entidad y desde la Interventoría se lleva a cabo al respecto.

En el siguiente capítulo se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría relacionados con: i) un análisis general respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto, así como de las condiciones de operación de la concesión, ii) materialización de riesgos del proyecto a cargo de la ANI, así como alertas de

² Informe mensual de la interventoría Consorcio Consultécnicos, correspondiente a noviembre de 2025 (Ver radicado ANI No. 20254091569492 del 10 de diciembre de 2025).

³ Función de advertencia emitida por la Contraloría General de la República relacionada con la unidad funcional 8: Radicado ANI No. 20234090115472 del 1 de febrero de 2023. Alerta de la Contraloría General de la República relacionada con la terminación de la unidad funcional 9: Radicado ANI No. 20221020170183 del 30 de diciembre de 2022.

riesgos institucionales, iii) gestión frente a la función de advertencia emitida por la Contraloría General de la República relacionada con la unidad funcional 8, iv) gestión frente a la alerta de la Contraloría General de la República relacionada con la terminación de la unidad funcional 9 y v) análisis de la efectividad de 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. 013 de 2015.

Lo anterior, con base en el análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento (Supervisión), de la interventoría del proyecto, Consorcio Consultécnicos, la entrevista de auditoría y el recorrido realizado al proyecto en febrero de 2026.

5. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DE LA AUDITORÍA

5.1 Inicio de la etapa de operación del proyecto

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015 establece que “*La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional*”, es decir cuando la Interventoría y la ANI acepten las obras correspondientes a la última unidad funcional en construcción. Según lo establecido en la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 013 de 2015, el proyecto se estructuró estimando que la etapa de operación y mantenimiento iniciaría transcurridos 60 meses desde la Fecha de Inicio, que corresponde a 14 de octubre de 2015.

El contrato de concesión también contempla la suscripción de actas de terminación parcial de unidad funcional, “*si, vencido el plazo previsto en el Plan de Obras para la terminación de una Unidad Funcional, ésta no se hubiere completado por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI y se pondrán en servicio las Intervenciones que se hayan realizado*”.

Enseguida se sintetiza el balance de las actas de terminación de unidad funcional suscritas en el proyecto:

Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.

UF	Sector	Avance físico (%)	Suscripción acta de terminación
1	Yondó – Rancho Camacho	56.00	19 de septiembre de 2017 (Parcial)
2	Barrancabermeja – La Lizama	100.00	11 de mayo de 2020
3	La Fortuna – Lisboa	89.63	11 de mayo de 2020
4	La Fortuna – Puente La Paz	100.00	11 de mayo de 2020
5	Puente La Paz – Santa Rosa	100.00 ⁴	31 de mayo de 2022

⁴ Si bien el avance físico es del 100% y se evidenciaron condiciones normales de operación en recorrido de la Oficina de Control Interno del 17 de febrero de 2026, el Concesionario ha venido adelantado reparaciones con ocasión de pérdidas de banca (PR 2+450 y PR10+400), que han tenido seguimiento y control por parte de la Interventoría, tales como observaciones respecto a la demarcación una vez finalizada la intervención y la ejecución de ensayos de laboratorio para asegurar la calidad de los materiales utilizados en obra. Ejemplos al respecto se encuentran en los papeles de trabajo de la auditoría.

UF	Sector	Avance físico (%)	Suscripción acta de terminación
6	Túnel La Paz	100.00	31 de mayo de 2022
7	Riosucio – Lisboa	100.00 ⁵	31 de mayo de 2022
8	Lisboa – Portugal	92.33	Sin suscribir
9	Portugal - Lebrija	98.15	18 de abril de 2024 (Parcial)

Fuente: Actas de terminación de unidad funcional suscritas en el marco del contrato de concesión No. 013 de 2015 e informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) actualizado a 31 de diciembre de 2025 y disponible en Secop.

En ese orden de idea en las secciones 5.1.1, 5.1.2 y 5.1.3 se detallan los pendientes respecto a las unidades funcionales con acta de terminación parcial.

Adicionalmente, la sección 9.1 de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015, establece que, sin perjuicio de la suscripción de las actas de terminación de las unidades funcionales, “(...) el Concesionario deberá cumplir con las obligaciones de Operación y Mantenimiento sobre el Proyecto, en los términos del Apéndice Técnico 2”; por lo tanto, en la sección 5.1.4 se presenta un diagnóstico de aspectos relacionados con la operación y mantenimiento de la concesión, a partir de la verificación en campo realizada por la Oficina de Control Interno los días 17 y 18 de febrero de 2026.

5.1.1 Unidad Funcional 1 (Yondó – Rancho Camacho)

La unidad funcional 1 cuenta con acta de terminación parcial suscrita en septiembre de 2017 y se tiene pendiente i) la instalación y operación del peaje Rancho Camacho y ii) la incorporación de “(...) los tramos de vía Puente Guillermo Gaviria – La Virgen – Rancho Camacho, que forman parte del proyecto Gran Vía Yuma que está siendo construido por Ecopetrol en el marco del convenio interadministrativo DHS176-09 con INVIAS, la Gobernación de Santander y el Municipio de Barrancabermeja”⁶; así:

- **Peaje de Rancho Camacho:**

Tal como se evidenció en la vigencia 2024, se tiene pendiente la construcción y puesta en operación de la estación de peaje de Rancho Camacho, según lo establecido en el capítulo 3.6 del apéndice técnico del contrato de concesión No. 013 de 2015. Las obligaciones contractuales relacionadas con el inicio de operación de la estación de peaje se suspendieron mediante acta suscrita el 6 de marzo de 2021,⁷ entre la ANI, el Concesionario y la Interventoría vigente en ese momento del tiempo (Consortio BBY), con ocasión

⁵ Si bien el avance físico es del 100% y se evidenciaron condiciones normales de operación en recorrido de la Oficina de Control Interno del 17 de febrero de 2026, se tiene pendiente la adopción de medidas de estabilización, control y mantenimiento preventivo y correctivo para mitigar efectos del fenómeno geotécnico identificado en el sector del túnel de La Sorda, lo que fue motivo de controversia dirimida por el Panel de Amigable Composición a través de decisión del 15 de diciembre de 2023 y a la fecha de radicación del presente informe de auditoría es motivo de trámite para la suscripción de un acta de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad.

⁶ Cuyo objeto era ejecutar las diferentes fases del proyecto para la Conexión vial de la Troncal del Magdalena Medio con el Puente Guillermo Gaviria Correa. Ver comunicación con radicado ANI No. 20255010189101 del 03 de junio de 2025.

⁷ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

de la oposición de la comunidad a la instalación del peaje; suspensión que se mantiene a la fecha de este informe.

En el informe mensual No .11 de la Interventoría Consorcio Consultécnicos se indica que “(...) Mediante Acta de Suspensión de fecha 06 de marzo de 2021, se suspendieron las obligaciones contractuales relacionadas con el inicio de operación de la Estación de Peaje Rancho Camacho, por los motivos señalados en los considerandos del acta referida, a partir del 7 de marzo de 2021; esta suspensión se mantiene a la fecha del presente informe” (...)“(...) respecto a la Estación de Peaje de Rancho Camacho ubicada contractualmente entre el sector de Rancho Camacho y el sector de La Sirama, en el corredor vial de la Unidad Funcional 1 Subsector 3, se encuentra instalada una estación de conteo, mientras se puede proceder con la instalación del Peaje.”⁸

No obstante, lo anterior, la no instalación de la estación de peaje de Rancho Camacho dejó de ser un condicionante para suscribir el acta de terminación de la unidad funcional 1, según lo resuelto a través del laudo arbitral con radicado 139521 del 13 de febrero de 2025,⁹ así:

*“5. Declarar que la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI** no puede exigirle a **CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S**, la construcción de la Estación de Peaje Rancho Camacho y la instalación y canalización de los equipos ITS en el Subsector 2 de la Unidad Funcional 1 como condición precedente para la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 1 (...)”*

No se evidenció que se haya suscrito el acta de terminación de la unidad funcional 1. Según lo reportado por la Supervisión y la Interventoría en entrevista de auditoría del 13 de febrero de 2026, el documento depende de un consenso sobre el valor de la retención a aplicar con ocasión de la no instalación del peaje Rancho Camacho y de la no canalización de los equipos ITS en el Subsector 2 de la unidad funcional 1, valor que se liberaría cuando el Concesionario acredite el cumplimiento de las obligaciones contractuales asociadas.¹⁰

Mediante correo electrónico del 19 de marzo de 2026, en respuesta al informe preliminar de auditoría, la Gerencia de Asesoría a la Gestión Contractual de la Vicepresidencia Jurídica precisó que “(...) En consecuencia y en aras de atender a esa disposición, el Concesionario y la Interventoría se encuentran realizando el cálculo del valor con el objeto de que la retribución compense de manera efectiva la infraestructura puesta a disposición, sin incluir el respectivo peaje.”, acorde a lo establecido, en materia de retribución, en el Decreto 1082 de 2015 “Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional”

⁸ Informe correspondiente a noviembre de 2025, radicado en la ANI a través de la comunicación No. 20254091569492 del 10 de diciembre de 2025. Por otra parte, con base en el contenido del capítulo 12 del informe citado (Informe aforo y recaudo), se evidencia seguimiento y control por parte de la Interventoría al tráfico registrado en la estación de conteo.

⁹ Laudo disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁰ Transcripción de la reunión disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.



Se precisa que el laudo 139521 no obligó a la ANI a suscribir el acta de terminación de la unidad funcional 1, según se evidencia en el numeral 19 de la sección D del Auto No. 46 del 4 de marzo de 2025 del Tribunal Arbitral, así:

“En este sentido, es evidente que el Tribunal no condenó a la ANI a suscribir el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 1, supuesto este en el que se basa la solicitud de aclaración.”

Por otro lado, a través del laudo 139521 se condenó a la ANI a compensar económicamente al Concesionario, así:

*“15. Condenar a la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI** a consignar en la Subcuenta Recaudo Peaje la suma de **NUEVE MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES MILLONES TREINTA Y TRES MIL SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE PESOS (\$9.243.033.669)** por concepto de la compensación por Menor Recaudo de Peaje de la Estación de Peaje Rancho Camacho correspondiente al periodo comprendido entre el 1° de octubre de 2023 y el 29 de febrero de 2024. (...)*

*16. (...) condenar a la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI** a reliquidar la Retribución y/o Compensación Especial de la Unidad Funcional 1, según corresponda, teniendo en cuenta la compensación por Menor Recaudo de Peaje de la Estación de Peaje Rancho Camacho reconocida por el periodo comprendido entre el 1° de octubre de 2023 y el 29 de febrero de 2024 (...)*

*17. Condenar a la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI** a pagar, a favor de **CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S.**, intereses de mora sobre las sumas de dinero reconocidas en el presente Laudo, en los términos y desde las oportunidades previstas en los artículos 192 y 195 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (...)*

Según se detalla en la sección 5.1.2 del presente informe de auditoría, la ANI impuso al Concesionario una multa que se actualiza conforme a lo establecido en la sección 10.4 de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015 y que se tasó inicialmente en \$66.313.312.740, mediante Resolución No. 20237070017615 del 15 de diciembre de 2023 y confirmada mediante Resolución No. 20257070000175 del 13 de enero de 2025. Según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20255010070711 del 28 de febrero de 2025, desde la Vicepresidencia Ejecutiva se ha informado al Concesionario un cruce de cuentas para restar al valor remanente de la multa impuesta, a favor de la ANI, solicitando paz y salvo *“(...) correspondiente a la Condena de la ANI relacionada en el Resuelve No. 15 del Laudo del Tribunal de Arbitramento No. 139521”*.

Se evidenció que el reconocimiento derivado del cruce de cuentas se contabilizó en el patrimonio autónomo del proyecto, según se evidencia en el certificado fiduciario No. C305100001-9855-0358-01¹¹; sin embargo, a la fecha de radicación del presente informe no se evidenció un paz y salvo al respecto entregado por el Concesionario.

Por otro lado, según se indica en la sección 5.1.2 del presente informe de auditoría, las decisiones establecidas a través de las Resoluciones ANI 20237070017615 y 20257070000175 se analizan en el trámite arbitral con radicado 158133, debido a una demanda arbitral formulada por el Concesionario en

¹¹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

abril de 2025¹² y a través de la que se pretende, entre otros aspectos, la declaración de nulidad de estos actos administrativos. A la fecha de radiación del presente informe de auditoría es incierta la decisión del trámite arbitral No. 158133.

- **Inclusión vías convenio interadministrativo DHS 176-09:**

Continúa pendiente finalizar la incorporación de las vías del convenio interadministrativo DHS 176-09 al proyecto, según lo establecido en la sección 3.5 de la parte especial del contrato de concesión No. 013 de 2015. Estas vías son necesarias para lograr la canalización de los equipos ITS en el Subsector 2 de la Unidad Funcional 1 y así la operación del peaje de Rancho Camacho, situación analizada en el trámite arbitral con laudo No. 139521, mencionado líneas arriba.

Se evidenció que en 2025 hubo acercamientos con Ecopetrol al respecto, tal como “(...) una visita conjunta entre la ANI, Interventoría, el Concesionario y Ecopetrol junto con sus contratistas, para una inspección preliminar al S1 de la Gran Vía YUMA, entre el Km 3.545 y el 4+890, también en calzada sencilla”, “(...) A pesar de lo anterior, no se ha recibido la infraestructura entre el PR 0+500 y el 4+890, y por lo tanto, continúan a cargo de ECP - INVIAS – MUNICIPIO DE BARRANCABERMEJA.”¹³

Asimismo, a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20255010189101 del 3 de junio de 2025, 20255010222181 del 26 de junio de 2025 y 20255010412461 del 10 de noviembre de 2025, se evidenciaron requerimientos de la ANI a Ecopetrol, Gobernación de Santander, Distrito de Barrancabermeja y al Instituto Nacional de Vías para lograr la inclusión de estas vías en el contrato de concesión No. 013 de 2015.

Según lo reportado en el informe de riesgos de Interventoría correspondiente a noviembre de 2025,¹⁴ la entrega del tramo pendiente “(...) no tiene efectos económicos por los que la ANI deba retribuir al Concesionario u otro tercero por la entrega tardía de la infraestructura; por el contrario, de acuerdo a lo establecido en la Sección 3.8, literal (c), romanillo (iv) de la Parte Especial del Contrato de Concesión, es al Concesionario a quien se le debe descontar de la Retribución por menor recaudo de peaje el monto establecido contractualmente por menores costos de operación y mantenimiento del tramo vial que no se le haya entregado.”, lo que se evidenció ha sido considerado en las actas de compensación especial en elaboración para la unidad funcional 1.¹⁵

¹² Notificada por la Gerencia del GIT de Defensa Judicial a la Supervisión mediante memorando ANI No. 20257010072343 del 28 de abril de 2025.

¹³ Capítulo 10 (Informe área operativa) del informe de Interventoría correspondiente a noviembre de 2025, radicado en la ANI a través de la comunicación No. 20254091569492 del 10 de diciembre de 2025.

¹⁴ Sección 20.6 del informe de Interventoría correspondiente a noviembre de 2025, radicado en la ANI a través de la comunicación No. 20254091569492 del 10 de diciembre de 2025.

¹⁵ Ver, por ejemplo, comunicación con radicado ANI No. 20255010311621 del 28 de agosto de 2025, mediante la que la ANI hace devolución de las actas de compensación por menor recaudo por no instalación del peaje de Rancho Camacho No. 001, 002, 003, 004 y 005, así como comunicaciones allí citadas.

5.1.2 Unidad Funcional 8 (Lisboa - Portugal)

La no terminación y puesta a disposición de la unidad funcional 8 ha dado lugar a la implementación de los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 013 de 2015, incluyendo la imposición de una multa tasada inicialmente en \$66.313.312.740, según se evidencia en la Resolución ANI No. 20237070017615 del 15 de diciembre de 2023, confirmada mediante Resolución ANI No. 20257070000175 del 13 de enero de 2025.¹⁶

Se evidenció que estas Resoluciones se analizan en el trámite arbitral con radicado 158133, debido a una demanda arbitral formulada por el Concesionario en abril de 2025¹⁷ y a través de la que se pretende, entre otros aspectos, la declaración de nulidad de estos actos administrativos. A la fecha de radicación del presente informe, el trámite está en curso y se evidenció que la ANI gestiona su defensa.¹⁸

Por otro lado, se evidenció que la gestión del Concesionario frente a la estabilidad del terreno de la unidad funcional 8 ha sido motivo de la aplicación de los esquemas de apremio definidos en el contrato de concesión No. 013 de 2015, según se evidencia, por ejemplo, en las solicitudes de inicio de procesos sancionatorios con radicado ANI No. 20223060147163 del 29 de noviembre de 2022 y 20233060176573 del 24 de noviembre de 2023.

Asimismo, la gestión del Concesionario frente a la estabilidad del terreno ha sido motivo de controversias contractuales, según se evidencia, por ejemplo, con la decisión No. 152356 del 15 de septiembre de 2025 del Panel de Amigable Composición del Proyecto, pues a través de esta decisión, se declaró, entre otros aspectos:

*“(…) **TERCERO: DECLARAR** que, el deslizamiento en masa que ocurrió el 1 de octubre de 2023 es un EER en los términos de la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato, en la medida en que, por sus características y según analizó el Panel en la parte motiva, la CONCESIONARIA no estaba obligada a prever que podía ocurrir, ni podía razonablemente evitar sus efectos. Por lo anterior, prospera la solicitud tercera de la convocatoria y se niegan las solicitudes 1,2,3,4 y 8 de la ANI, de conformidad con las razones expuestas en esta Decisión.*

***SEXTO: DECLARAR** que debe otorgarse a la CONCESIONARIA un Periodo Especial, desde el 1 de octubre de 2023 hasta el 15 de septiembre de 2025, fecha de esta decisión como mínimo, sin perjuicio de que las partes puedan acordar un periodo adicional al acá expresado, según lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.
(…)*

¹⁶ La trazabilidad de los pagos y cruces de la multa relacionada se puede consultar en el capítulo 14.15 del informe mensual de la interventoría Consorcio Consultéctnicos correspondiente a noviembre de 2025 (Radicado ANI No. 20254091569492 del 10 de febrero de 2025)

¹⁷ Notificada por la Gerencia del GIT de Defensa Judicial a la Supervisión mediante memorando ANI No. 20257010072343 del 28 de abril de 2025.

¹⁸ Defensa soportada, por ejemplo, en el memorial de contestación de demanda arbitral subsanada (Radicado ANI No. 20264090020661 del 22 de enero de 2026)



NOVENO: DECLARAR que la obligación contenida en el Plan de obras respecto del plazo de entrega de la Unidad Funcional 8 es exigible a la concesión Ruta del Cacao S.A.S. (sic), aun cuando el plazo para la entrega de la UF8 se encuentre vencido desde el 05 de abril de 2022, fecha en la que termino el plazo de cura máximo otorgado para la entrega de la Unidad Funcional en mención, dentro de las condiciones establecidas en esta decisión, especialmente las referidas al Periodo Especial. Por lo anterior, prospera parcialmente la solicitud 6 de la ANI.

DÉCIMO: DECLARAR que la CONCESIONARIA está en la obligación de cumplir con la entrega de la Unidad Funcional 8 en el Plan de Obra, pero dentro de las condiciones establecidas en esta Decisión, especialmente las referidas al Periodo Especial y sus efectos. (...)"

En ese sentido, el deslizamiento al que hace alusión el Panel de Amigable Composición del Proyecto a través de la decisión No. 152356 condiciona la terminación y suscripción de un acta de terminación para la unidad funcional 8.

Con el propósito de acordar los términos para ejecutar las actividades requeridas en el sector afectado y así lograr la terminación de la unidad funcional 8, se evidenció que entre la Supervisión, el Concesionario y la Interventoría se ha trabajado en un documento de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) que establece un periodo especial de treinta y seis meses para ejecutar las actividades de preconstrucción y construcción, contados desde la fecha de suscripción del documento, 13 de marzo de 2026.¹⁹ Por lo tanto, se estima que la unidad funcional 8 podría entrar en operación y mantenimiento en 2029.

El 18 de febrero de 2026 la Oficina de Control Interno llevó a cabo una verificación de las condiciones actuales de la unidad funcional 8, evidenciando, entre otros aspectos: i) terminación de las intervenciones requeridas para asegurar la transitabilidad en el tramo afectado de la Ruta 6602 (existente) con ocasión del movimiento de remoción en masa del 1 de octubre de 2023 y ii) inexecución de actividades en el tramo de la vía nueva afectado con ocasión del movimiento de remoción en masa del 1 de octubre de 2023 (K100+450 -100+960), cuya intervención estaría condicionada al documento en trámite mencionado en el párrafo anterior. Parte del registro fotográfico asociado se muestra enseguida:

¹⁹ Ver radicado ANI No. 20265010041463 del 11 de febrero de 2026.





<p>Foto 1. Sector PR45 Ruta 6602 (Hacia Bucaramanga)</p>	<p>Foto 2. Sector PR45 Ruta 6602 (Hacia Barrancabermeja)</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>
<p>No se evidenciaron novedades en la operación, se evidenció relleno lateral terminado y cercado adecuado de derecho de vía, con defensa metálica y cunetas longitudinales.</p>	
<p>Foto 3. Sector PR45 Ruta 6602 (Obra drenaje)</p>	<p>Foto 4. Sector PR45 Ruta 6602 (Talud afectado)</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>
<p>La foto 3 demuestra obra de mitigación y de drenaje lateral, tipo box culvert, sin acumulación de sedimentos. La foto 4 demuestra que no se tienen movimientos de remoción de masa activos en la zona afectada en octubre de 2023 (parte superior izquierda – donde se construye la nueva UF8). Asimismo, se evidencia terminación de obras de mitigación en el talud superior, así como empradización.</p>	

Foto 5. Desmonte D7.1 (Vía nueva UF8)	Foto 6. Derrumbe octubre 2023 (Vía nueva UF8)
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>
<p>Se evidenció una doble calzada finalizada, a excepción del tramo K100+700 -K100+960. No obstante, se evidenció posible intervención de terraplén finalizado (Relleno 6.2), condicionado a decisión de proceso sancionatorio solicitado con radicado ANI No. 20223060147163.</p>	<p>El movimiento de remoción en masa afectó cortes y rellenos previamente intervenidos. En la visita de la Oficina de Control Interno no se evidenciaron frentes de obra activos en el tramo K100+700 – K100+960.</p>

5.1.3 Unidad Funcional 9 (Portugal - Lebrija)

A través del anexo No. 1 del acta de terminación parcial de la unidad funcional 9, suscrita el 18 de abril de 2024, se establecieron pendientes en materia técnica que se debían superar dentro de los 180 días, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de terminación parcial, plazo que se cumplió el 15 de octubre de 2024, según lo establecido en la sección 4.17(a)(iv)(2) de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015, modificada por el otrosí No. 12 de febrero de 2021.

Mediante memorando con radicado ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, la Supervisión reportó el estado de estos pendientes a la Oficina de Control Interno, con base en el seguimiento que se adelanta desde la Interventoría, así:

“De acuerdo con lo reportado por la Interventoría Consorcio Consultécnicos, se evidencia solo pendientes establecidos para el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 9, que inicialmente se establecieron setecientos cuarenta y siete (747) y a la fecha solo continúan abiertos cinco (5) del componente Técnico, los cuales se detallan a continuación:

No. PENDIENTE	FACILIDAD / ESTRUCTURA / SECTOR	DESCRIPCIÓN PENDIENTE
635	Accesos a predios y conexiones vías Municipales	K111+040 (Escuela Mirabel), calzada derecha, costado derecho, acceso sin capa de acabado, debe intervenir mínimo hasta la línea predial del Proyecto, se requiere señalización preventiva para el cruce de estudiantes desde la escuela hasta el puente peatonal.

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



No. PENDIENTE	FACILIDAD / ESTRUCTURA / SECTOR	DESCRIPCIÓN PENDIENTE
662	Accesos a predios y conexiones vías Municipales	K115+970, calzada derecha, costado derecho, el acceso carece de franja de circulación peatonal, se requiere conformar la respectiva franja tipo pompeyano con el objeto de proporcionar seguridad al peatón (observación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial), se evidencian empozamientos por falta de manejo de aguas de escorrentía.
670	Accesos a predios y conexiones vías Municipales	K116+330, calzada derecha, costado derecho, El acceso carece de franja de circulación peatonal, se requiere conformar la respectiva franja tipo pompeyano con el objeto de proporcionar seguridad al peatón (observación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial), empozamiento de agua debido a presencia de desniveles en la carpeta asfáltica.
725	Seguridad Vial	Falta corregir aspectos de seguridad vial, del acceso vehicular y peatonal a la Vereda Santo Domingo, desde la calzada norte.
744	Iluminación	Pendiente iluminación de paraderos.

“

Se evidenció que la permanencia de pendientes en materia técnica ha dado lugar a la retención de la compensación especial asociada a la unidad funcional 9 desde octubre de 2024, según se detalla en la comunicación con radicado ANI No. 20254091490562 del 21 de noviembre de 2025, que a su vez da cuenta de la gestión que viene adelantando la Interventoría y la Supervisión para iniciar un proceso administrativo sancionatorio al respecto. Mediante memorando con radicado ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, la Supervisión informó a la Oficina de Control Interno, que la solicitud de inicio del proceso administrativo sancionatorio al interior de la Entidad se encuentra en trámite.

Respecto a los pendientes presentados en la tabla precedente, su estado fue verificado por la Oficina de Control Interno en recorrido adelantado el 18 de febrero de 2026, así:

Foto 7. Acceso K111+040 – Escuela Mirabel	Foto 8. Acceso K115+970 - Empozamiento
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



<p>Se evidenció colocación de mezcla asfáltica con demarcación horizontal y cuneta longitudinal. El diagnóstico visual arroja posible necesidad de mejorar los acabados de la intervención.</p>	<p>Se evidenciaron elementos de seguridad vial; sin embargo, se tienen contrapendientes que pueden contribuir a empozamientos.</p>
<p>Foto 9. Acceso K116+330 – Empozamiento</p>	<p>Foto 10. Iluminación paraderos.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.</p>
<p>Se evidenció demarcación que contribuye a seguridad vial; sin embargo, se mantienen desniveles en la carpeta asfáltica que contribuyen a la creación de empozamientos.</p>	<p>Se evidenció disponibilidad de postes de luz. Según lo informado por la Interventoría en el recorrido, los equipos de iluminación han sido motivo de hurto.</p>

Foto 11. Acceso vereda Santo Domingo	Foto 12. Acceso vereda Santo Domingo
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18-02-2026.
<p>Se evidenció acceso en pavimento rígido a vereda Santo Domingo, así como paso peatonal. Sin embargo, permanece la necesidad de mejorar aspectos de seguridad vial para su uso, debido a, entre otros aspectos, las características geométricas del retorno ubicado en el sector. Las características del paso peatonal, la vía de acceso a la vereda y el retorno fueron motivo del hallazgo No. 1596 del PMI, establecido por la Contraloría General de la República.</p>	

Con posterioridad a la socialización del informe preliminar de auditoría y mediante correo electrónico del 18 de marzo de 2026, la Subdirección Técnica y Operativa de la Interventoría reportó que “A fecha de 18 de marzo de 2026, los pendientes relacionados en la tabla, se encuentran cerrados a excepción del pendiente de Santo Domingo.”

Adicional a los pendientes citados, en las consideraciones del acta de terminación parcial de la unidad funcional 9 también se estableció:

“32. Que dentro del alcance previsto para la Unidad Funcional 9 se encuentra la Estación de Peaje denominada “La Angula”, cuya obra civil no ha podido ser construida por hechos ajenos al Concesionario.

33. Por lo anterior, mediante Acta suscrita por las Partes el 19 de marzo de 2024, se reconoció la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad ocasionado por las manifestaciones de la comunidad, que han afectado las obligaciones del Concesionario, relacionadas con las actividades constructivas de la Estación de Peaje La Angula del Proyecto.”

Se evidenció que el periodo especial reconocido al Concesionario con ocasión del Evento Eximente de Responsabilidad finalizó el 19 de marzo de 2025. A la fecha de radicación del presente informe no ha sido posible construir la estación de peaje La Angula y, a pesar de que el periodo especial del Evento Eximente de Responsabilidad finalizó, el Concesionario continúa remitiendo a la Supervisión y a la Interventoría informes de seguimiento al respecto, que son analizados y objetado por la Interventoría, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20254091535582 del 2 de diciembre de 2025.



A la fecha de radicación del presente informe, no se cuenta con un documento contractual que haya prorrogado el periodo especial del EER. Mediante memorando con radicado ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, la Supervisión informó a la Oficina de Control Interno que se encuentra “(...) *en revisión el acta de prórroga para el EER.*”, lo que se corroboró con copia de correos electrónicos remitidos por la Supervisión que demuestran gestión al respecto en conjunto con la Interventoría y el Concesionario durante 2026²⁰. Posteriormente a la socialización del informe preliminar de auditoría y mediante correo electrónico del 18 de marzo de 2026, se informó que se busca que el periodo especial cubra el periodo comprendido entre el “(...) *20 de marzo de 2025 y hasta 12 meses más contados a partir de la firma del documento.*”

No obstante, la gestión orientada a la ampliación del periodo especial del Evento Eximente de Responsabilidad, se considera que la ausencia de un documento contractual que exima, o en su defecto conmine, a la construcción y puesta en operación del peaje La Angula, desde marzo de 2025, da lugar a un hallazgo en el presente informe de auditoría.

5.1.4 Generalidades sobre la operación y mantenimiento del proyecto





Con relación a las obras de mantenimiento, la sección 6.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015 establece que “*Las Obras de Mantenimiento deberán adelantarse aun cuando no exista una categoría o procedimiento específico para éstas en este numeral, de manera que los elementos de la(s) vía(s) cumplan con los Indicadores previstos en el Apéndice Técnico 4 y cumplan su función de manera adecuada con la calidad de servicio establecida en el Contrato, en el presente Apéndice Técnico y en los demás documentos del Contrato.*”

Se evidenció seguimiento y control al cumplimiento de los indicadores previstos en el apéndice técnico 4, los que condicionan la retribución/compensación especial a la que tiene derecho el Concesionario, lo que se corroboró, por ejemplo, con los anexos de la comunicación con radicado ANI No. 20264090183162 del 13 de febrero de 2026, correspondiente a las actas de retribución de diciembre de 2025, enviadas por la Interventoría a la Supervisión.

De otra parte, el apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015 establece las obligaciones del Concesionario en materia de operación durante la ejecución del proyecto, en función de “(...) *los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio técnico y de la atención al usuario, tecnología avanzada, cobertura, seguridad vial e integridad de la(s) vía(s)*”, para lo que se hace necesaria la disponibilidad de equipos de atención al usuario, sistemas de comunicación e información, disponibilidad de un centro de control operacional (CCO), así como condiciones adecuadas de operación en estaciones de pesaje y de peaje, entre otros aspectos.

En el recorrido de auditoría del 17 y 18 de febrero de 2026 la Oficina de Control Interno llevó a cabo una verificación a la operación del proyecto, constatando el seguimiento y control por parte de la Interventoría, así:

²⁰ Cadenas de correos electrónicos disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

<p>Foto 13. Ambulancia estación de pesaje La Ángula.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18 de febrero de 2026.</p>	<p>Foto 14. Dispositivos médicos ambulancia.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18 de febrero de 2026.</p>
<p>Se evidenció disponibilidad de ambulancias con conductor y personal médico. Se hizo verificación aleatoria de medicamentos e implementos médicos, evidenciando la aplicación del método de “semáforo de medicamentos y dispositivos”. La Interventoría compartió ejemplos soportes de inspecciones que lleva a cabo a las ambulancias de la concesión.</p>	
<p>Foto 15. Cámaras peajes Interventoría.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17 de febrero de 2026.</p>	<p>Foto 16. Equipos e instalaciones peaje La Paz.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17 de febrero de 2026.</p>
<p>Se evidenciaron instalaciones y equipos en condiciones normales de funcionamiento en la estación de peaje La Paz (No operativa). Se verificaron controles de la Interventoría, tales como disponibilidad y funcionamiento de cámaras independientes a las del Concesionario, con el acceso remoto correspondiente, así como seguimiento a las novedades en la estación de peaje (Soporte en papeles de trabajo de la auditoría), que también se revisaron en el libro digital del Concesionario.</p>	

<p>Foto 17. Centro de Control de Operaciones - CCO.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17 de febrero de 2026.</p>	<p>Foto 18. Centro de Control de Operaciones - CCO</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17 de febrero de 2026.</p>
<p>Se llevó a cabo un recorrido de verificación a las instalaciones del CCO, evidenciando que en términos generales se cumple con las disposiciones establecidas en la sección 3.1 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 013 de 2015. En la sala de comunicaciones se verificó, entre otros aspectos, el control del sistema contra incendios en túneles, frente a lo cual la Interventoría acreditó el seguimiento y control correspondiente (Ver radicado ANI No. 20264090191702 del 17 de febrero de 2026).</p>	
<p>Foto 19. Poste SOS 61 UF 3.2</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17 de febrero de 2026.</p>	<p>Foto 20. Poste SOS 146 UF9</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18 de febrero de 2026.</p>
<p>Se hicieron pruebas aleatorias al funcionamiento de los postes SOS 61 y 146. Los resultados de la prueba al poste No. 61 (UF3.2) no fueron exitosos y los resultados de la prueba al poste No. 146 arrojaron una novedad respecto a su georreferenciación, pues desde el CCO se informó que este se tenía identificado como el poste No. 105. El estado de funcionamiento de los postes SOS es motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría, según se evidencia, por ejemplo, a través de observaciones enviadas al Concesionario a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20264090105592 del 29 de enero de 2026 y 20254091607452 del 19 de diciembre de 2025, entre otras.</p>	

<p>Foto 21. Estación de pesaje La Ángula (UF9)</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18 de febrero de 2026.</p>	<p>Foto 22. Estación de pesaje La Ángula (UF9)</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18 de febrero de 2026.</p>
<p>Se evidenció una estación de pesaje operativa con herramientas de control de la Interventoría, tales como cámaras y monitor independientes a los del Concesionario. Se verificó la vigencia del certificado de calibración de la báscula sin identificar novedades. Se concluyó que la ausencia de un convenio vigente con la Policía de Carreteras pone en riesgo el control de carga extrapesada o sobredimensionada no autorizada.</p>	
<p>Foto 23. Emisoras de la concesión.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17 de febrero de 2026.</p>	<p>Foto 24. Vallas proyecto.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 18 de febrero de 2026.</p>
<p>Se evidenció funcionamiento de las emisoras únicamente en los túneles. La Interventoría acreditó seguimiento a la gestión del Concesionario con relación a las emisoras a través de, por ejemplo, las comunicaciones con radicado ANI No. 20254090745922 del 14 de junio de 2025, 20254090720952 del 10 de junio de 2025 y 20264090145712 del 6 de febrero de 2026.</p>	<p>Se evidenció necesidad de actualización de las vallas del proyecto, al tener en cuenta que la fase de construcción no ha finalizado. Se evidenció que se viene adelantando la gestión al respecto con la Oficina de Comunicaciones de la ANI.</p>

Por otro lado, y respecto a la operación de las estaciones de peaje, se evidenció que el 15 de diciembre de 2025 ocurrió un ataque terrorista en la estación de La Lizama, situación que fue motivo de una solicitud de reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER) por parte del Concesionario, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20254091588232 del 15 de diciembre de 2025, con alcance a través de la comunicación con radicado ANI No. 20254091650442 del 31 de diciembre de 2025.

Se evidenció el análisis procedente y conceptos por parte de la Interventoría y de diferentes áreas que conforman la Supervisión, a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20254091620712 del 22 de diciembre de 2025, 20264090044332 del 15 de enero de 2026, 20265010024453 del 22 de enero de 2026, 20266030038593 del 6 de febrero de 2026, 20266020049703 del 23 de febrero de 2026.

A la fecha de radicación del presente informe no se evidenció el concepto GIT de Asesoría a Gestión Contractual de la Vicepresidencia Jurídica, a cargo del proyecto, requerido para que la ANI emita su decisión, luego de surtir el trámite ante el Comité de Contratación acepte o rechace la solicitud del Concesionario, según lo establecido en el procedimiento GCSP-P-040.

Al respecto, la sección 14.2 (c)(iii) establece que la ANI, como parte notificada, debía pronunciarse, aceptando o negando la solicitud del Concesionario, “(...) dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación”, plazo que ha sido superado sin que exista aceptación o rechazo del EER; por lo tanto, se establece un hallazgo en la sección 6.3.

De otra parte, la sección 3.3.9.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015 establece que *“El Concesionario establecerá un protocolo de coordinación con la Policía de Carreteras con el objeto de que ésta pueda desempeñar sus funciones conforme a la Ley Aplicable y a los convenios que tenga suscritos o suscriba en un futuro con la ANI”*, obligación que se debe cumplir *“(...) desde el momento de la suscripción del Acta de Entrega de Infraestructura y hasta la reversión total del Proyecto.”*

Se evidenció que no se tiene un convenio vigente que establezca un protocolo de coordinación con la Policía de Carreteras desde octubre de 2023, lo que ha sido motivo de seguimiento de la Interventoría²¹ y ha dado lugar a gestiones orientadas a la suscripción de un nuevo convenio, tales como acercamientos y requerimientos del Concesionario a la Policía de Carreteras durante 2025²² y medicación por parte de la Delegada de Concesiones e Infraestructura de la Superintendencia de Transporte a través de reunión llevada a cabo el 23 de diciembre de 2025, con la participación del Concesionario, la Interventoría, la

²¹ Ver capítulo 10.10 del informe mensual de interventoría correspondiente a diciembre de 2025 y requerimiento al Concesionario mediante comunicación con radicado ANI No. 20264090305992 del 11 de marzo de 2026.

²² Ver comunicaciones con radicado RDC-2025-03-00564-S, RDC-2025-08-02060-S, RDC-2025-10-02544-S y RDC-2025-10-02624-S, disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.



Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, donde se registró lo siguiente en el acta de reunión²³:

“De acuerdo con lo expuesto durante la reunión, a la fecha no se cuenta con un Convenio de Cooperación suscrito entre el Concesionario y la DITRA. El Convenio anterior finalizó el día 11 de octubre de 2023, y actualmente se encuentra en proceso de liquidación. Según lo informado por el Concesionario, ya fue elaborada la minuta de liquidación, la cual está en revisión por parte del área de convenios de la DITRA. Una vez se finalice este proceso, se procederá con la suscripción de un nuevo convenio.

Pese a que el Convenio no se encuentra vigente, el Concesionario manifestó que la Dirección de Tránsito y Transporte cuenta con 2 puestos de control permanentes a lo largo del corredor vial, ubicados respectivamente en los municipios que lo integran. Estos puntos están destinados a ejercer funciones específicas de control, tales como: velar por la circulación en los carriles demarcados, desarrollar actividades para contrarrestar actos delictivos, vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad, prevenir la conducción en estado de embriaguez y realizar campañas de sensibilización relacionadas con el respeto de las normas de tránsito, entre otras actividades programadas.

Adicionalmente, por parte de la DITRA, se realiza el acompañamiento al Concesionario al largo del corredor vial en caso de siniestros. Por último, el Concesionario aclaró que, una vez se finalice la liquidación actualmente en curso, se dará inicio al proceso de elaboración y verificación del listado de requerimientos por parte de DITRA para la posterior suscripción de un nuevo convenio. Para ello, se propone la posibilidad de iniciar este proceso de manera simultánea.”

No obstante, las gestiones desarrolladas, no se evidenció que la ausencia de un convenio vigente con la Policía de Carreteras esté soportada en un documento contractual, ni que ese incumplimiento contractual haya sido motivo de aplicación de las sanciones y/o esquemas de apremio que se establecen en el capítulo X del contrato de concesión No. 013 de 2015, lo que da lugar a un hallazgo en el presente informe de auditoría.

5.2 Riesgos contractuales a cargo de la ANI

Las secciones 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015 y 3.9 de la parte especial del contrato de concesión No. 013 de 2015 establecen los riesgos asignados a la ANI, así como las medidas aplicables para la compensación económica asociada, en caso de ser procedente, tales como el fondo de contingencias y rendimientos de subcuentas del patrimonio autónomo.

En ese orden de ideas, en esta sección se presentan i) riesgos materializados a cargo de la ANI que han dado lugar a compensaciones económicas al Concesionario, al exponer el comportamiento del fondo de contingencias del proyecto (Sección 5.2.1), y las ii) gestiones ejecutadas en el marco del riesgo de falla estructural en los subsectores 2 y de la unidad funcional 3, debido a sus efectos en la operación de la concesión vial (Sección 5.2.2).

²³ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

5.2.1 Comportamiento del fondo de contingencias y alerta en oportunidad de pagos

Con base en lo reportado por la Supervisión mediante memorando ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, el certificado de Fidupervisora de los movimientos del fondo de contingencias del proyecto con corte a 31 de enero de 2026²⁴ y el contenido del informe mensual de Interventoría correspondiente a diciembre de 2025,²⁵ se evidenció que se han materializado los siguientes riesgos a cargo de la ANI, generando compensaciones económicas al Concesionario, así:

Tabla 6. Riesgos materializados y compensados a enero de 2026. ²⁶

No.	Riesgo	Valor compensado	Fuente de recursos
1	Falla estructural ²⁷	\$ 3.059.507.471,00	Fondo de Contingencias
2	No instalación de peajes	\$ 136.879.168.122,00	Fondo de Contingencias
3	Comercial ²⁸	\$ 936.169.072.664,35	Fondo de Contingencias
4	Tarifario ²⁹	\$ 11.652.834.800,00	Fondo de Contingencias
Total		\$ 1.090.265.078.252,35	

Fuente: Memorando ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, el certificado de Fidupervisora de los movimientos del fondo de contingencias del proyecto con corte a 31 de enero de 2026 y el contenido del informe mensual de Interventoría correspondiente a diciembre de 2025.

Se evidenció seguimiento por parte de la Interventoría y de la Supervisión a la ejecución de recursos con ocasión de la materialización de riesgos a cargo de la ANI. En sus informes mensuales, la Interventoría

²⁴ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁵ Radicado ANI No. 20264090023662 del 9 de enero de 2026.

²⁶ Adicionalmente se evidenció que se prevé una compensación por sobrecostos en el manejo de redes del proyecto, estimada en \$2.504.495.195,00, para lo que se tendrían recursos suficientes en el fondo de contingencias (Ver Tabla 7). Mediante memorando con radicado ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026 la Supervisión informó “Con respecto a materialización del riesgo por mayores costos por interferencia de **REDES**:

Los fondeos pactados de la subcuenta \$7.679.108.702 a diciembre de 2013 ó \$8.647.529.809 en corrientes.

Concesionario ya fondeo al 120%: \$2.067.838.421 y se usaron los rendimientos a 02/2022: \$1.638.574.168 en corrientes.

Aprobados en Comité No 1: \$5.383.879.838, a cargo de la ANI \$2.504.495.195 para un total aprobado para ejecución de redes por \$15.931.792.677ctes. (184%). Ejecutado (Facturado-pagado): 148% (12.7 /8.6).” Se evidenció que se adelanta gestión interna para el desarrollo de un segundo comité de previa aprobación respecto a sobrecostos por redes (Ver acta de reunión del 4 de febrero de 2026, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría)

²⁷ Ver sección 5.2.2.

²⁸ Relacionado principalmente con la materialización del Diferencial de Recaudo para el año No. 8 (Dr8), sobre el que la Oficina de Control Interno presentó un análisis en el informe de auditoría correspondiente a la vigencia 2024, radicado ANI No. 20241020179493 del 25 de octubre de 2024. Según lo reportado por la Supervisión en el memorando ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, no se tienen actas de compensación en trámite.

²⁹ Se ha materializado con ocasión del Decreto No. 050 de 2023 y la aplicación de tarifas diferenciales en el peaje La Lizama.

presenta la trazabilidad de las necesidades y recursos ejecutados frente a cada riesgo, específicamente en el capítulo No. 20 “Seguimiento Informe de Riesgos”, asimismo, con ocasión de las necesidades y ejecución de compensaciones económicas, se evidenció que la ANI gestionó ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público una actualización al fondo de contingencias aprobado en la estructuración del contrato de concesión No. 013 de 2015, obteniendo la aprobación de una modificación en noviembre de 2021.³⁰

La actualización del fondo de contingencias ha permitido que, con corte a 31 de enero de 2026, se tenga disponibilidad de recursos para continuar mitigando riesgos a cargo de la ANI, en caso de que se materialicen, así:

Tabla 7. Saldos fondo de contingencias riesgos que se pueden materializar.

No.	Riesgo	Saldo en fondo de contingencias
1	Falla estructural	\$ 31.494.748.230,39
2	Sobrecostos adquisición predial	\$ 96.617.298.852,48
3	Sobrecostos compensaciones ambientales ³¹	\$ 65.353.056.340,81
4	No instalación de peajes	\$ 149.765.158.992,74
5	Sobrecosto redes	\$ 61.510.519.431,45
6	Comercial	\$ 85.123.803.136,84
7	Tarifario	\$ 18.546.360.419,74
8	Costos ociosos ³²	\$ 52.914.434.975,68
Total		\$ 561.325.380.380,13

Fuente: Certificado de Fiduprevisora de los movimientos del fondo de contingencias del proyecto con corte a 31 de enero de 2026.

Respecto al riesgo de no instalación de peajes, que corresponde al riesgo con mayor saldo en el fondo de contingencias, en la auditoría se verificaron soportes adicionales de gestiones frente a compensaciones generadas por la no instalación de los peajes Rancho Camacho (UF1), La Renta (UF3) y La Paz UF5, evidenciando las órdenes de pago enviadas desde la ANI a Fiduprevisora, con los soportes del caso, tales como las Resoluciones mediante las que la ANI declara la ocurrencia de contingencia.

No obstante, lo anterior, verificados los soportes citados y con fundamento en la sección 3.6 (d) de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2025, se genera una alerta por el tiempo transcurrido para el pago de las contingencias declaradas mediante las Resoluciones ANI No. 20255010005595 y No. 20255010005575, ambas del 12 de mayo de 2025 (menor recaudo La Renta y La Paz, cuarto trimestre de 2024).

³⁰ Radicado MHCP 2-2021-062744 del 26 de noviembre de 2021.

³¹ Ver sección 5.4.2.

³² Ver sección 5.5.3.3.

La sección 3.6 (d) establece:

“(...) desde la fecha de surgimiento de la respectiva obligación a cargo de la ANI y durante los primeros cuarenta y cinco (45) Días no se causarán intereses de ningún tipo. Desde el vencimiento del plazo anterior y hasta los quinientos cuarenta (540) días se causarán intereses remuneratorios a la tasa DTF más cinco (5) puntos porcentuales”.

Para este caso:

1. La obligación de pago a cargo de la ANI surgió con la expedición de las resoluciones que reconocen la contingencia (12 de mayo de 2025).³³
2. Se evidenció que las instrucciones de pago a Fiduprevisora se impartieron mediante los oficios No. 20255010223361 del 27 de junio de 2025 y No. 20255010244921 del 14 de julio de 2025, es decir, transcurridos más de cuarenta y cinco (45) días calendario desde el surgimiento de la obligación.

Por lo anterior, se generaría una alerta de causación de intereses en los términos contractuales, lo que da lugar a un hallazgo en el presente informe. Se aclara que en la auditoría no se evidenció reclamación por intereses asociada a estos pagos.

5.2.2 Riesgo de falla estructural (Soporte de Estabilidad y Transitabilidad de los subsectores 2 y 3 de la Unidad Funcional 3)

La sección 3.9.1 (d) de la parte especial del contrato de concesión No. 013 de 2015, establece eventos amparados por la ANI con ocasión de la inestabilidad de los subsectores 2 y 3 de la unidad funcional 3, subsectores para los que la tabla No. 16 del apéndice técnico No. 1 del contrato de concesión No. 013 de 2015 estableció un alcance de mantenimiento y operación.

Estos eventos corresponden a:

“(i) Inestabilidad de Taludes: Remoción mensual por caída mensual de material granular por movimiento de los coluviones sobre los subsectores 2 y 3 de la Unidad Funcional 3, siempre y cuando el volumen de caída individual o acumulado durante el Mes superes o iguale los 2.000 m³ (...)”

“(ii) Pérdida de la banca: Reconstrucción de los tramos de vía afectados por movimientos de los coluviones que generen pérdida total o parcial de la banca.”



“(iii) Fallo estructural del pavimento: Reconstrucción de los tramos de vía afectados por movimientos de los coluviones que generen fallos en la estructura del pavimento, los cuales tengan una diferencia de altura superior a un (1) metro en una longitud mínima de diez (10) metros.”

³³ Mediante correo electrónico del 18 de marzo de 2026 y respuesta al informe preliminar de auditoría, la Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento informó que “Este caso puntual, se debe al cambio de vicepresidente y registro de firmas lo cual toma un tiempo de trámite en la Fiduprevisora. Sin embargo, se aclara que la Concesionaria no ha realizado cobro de intereses a la fecha”

En la Tabla 6 se detalla que el fondo de contingencias ha tenido retiros con ocasión de la materialización de este tipo de eventos, entre 2018 y 2022, con ocasión de falla estructural por movimiento de coluvión, según el capítulo de riesgos del informe mensual de Interventoría correspondiente a diciembre de 2025²⁵.

Se resalta que en el informe mensual de Interventoría correspondiente a diciembre de 2025 también se precisó que en 2019 se ejecutaron acciones para intervenir la zona del denominado puente Caño Seco, correspondiente al sector 2 de la unidad funcional 3.

El 17 de febrero de 2026 la Oficina de Control Interno verificó las condiciones del sector correspondiente al puente de Caño Seco, evidenciando su cierre, así como la implementación de un plan de manejo de tránsito (PMT) para asegurar la transitabilidad por el paso alternativo construido en 2019, que fue reconocida al Concesionario mediante Resolución ANI No. 20215000007885 del 26 de mayo de 2021, mediante la cual se ordenó el pago por este concepto. Se evidenció que el cierre del puente se originó con ocasión de las recomendaciones del Diagnóstico Integral del Estado del Puente de Caño Seco presentado por el Concesionario, debido a que la estructura no cuenta con capacidad de soporte remanente y presenta un riesgo de colapso, así:³⁴

Foto 25. UF3.2: Restricción PR31 y Puente Caño Seco.	Foto 26. UF3.2: Restricción PR31 y Puente Caño Seco
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.</p>
<p>Condiciones actuales de la superficie del puente Caño Seco, se evidenció que la estructura se encuentra en una zona inestable que continúa ocasionando desplazamientos de los elementos y deformaciones en el pavimento.</p>	<p>Condiciones del paso alternativo unidireccional y controlado por un plan de manejo de tránsito. Se evidencia erosión que puede originar movimientos de remoción en masa.</p>

³⁴ Página 10-5 informe mensual de Interventoría correspondiente a diciembre de 2025.

Foto 27. UF3.2: Restricción PR31 y Puente Caño Seco.	Foto 28. UF3.2: Restricción PR31 y Puente Caño Seco
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.
Condiciones del acceso al puente de Caño Seco en el sentido Barrancabermeja – Bucaramanga. Se evidencia riesgo de movimientos de remoción en masa, frente a los cuales el Concesionario tiene la obligación de retirar el material que obstruya la vía para así asegurar la transitabilidad. La Interventoría lleva a cabo seguimiento y control a las acciones del Concesionario para asegurar la transitabilidad en el sector, según se evidencia, por ejemplo, en la comunicación con radicado ANI No. 20264090132222 del 4 de febrero de 2026.	

Se evidenció que desde la Vicepresidencia Ejecutiva se ha presentado la necesidad de recursos para intervenir el puente de Caño Seco a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, en el marco del Anteproyecto de Presupuesto de Ingresos y Gastos de la Entidad para la vigencia 2026,³⁵ teniendo en cuenta una posible reconstrucción que no haría parte del alcance del contrato de concesión No. 013 de 2015, es decir que su ejecución requeriría de alternativas como la suscripción de una modificación contractual. No obstante, a la fecha de radicación de este informe, no se evidenciaron recursos asignados ni un plan de trabajo orientado a la intervención del puente Caño Seco.

Por otro lado, se evidenció que se tienen identificados eventos que requieren ser intervenidos en los subsectores 2 y 3 de la unidad funcional 3 y que podrían representar retiros adicionales del fondo de contingencias. Al respecto se precisa lo siguiente en el capítulo 6.3 del informe mensual de Interventoría correspondiente a diciembre de 2025:²⁵

“Acuerdo de Intervención Sectores Críticos:

En aras de mejorar la seguridad vial de la UF3.2 y UF3.3, se está proyectando la intervención de los sectores que a continuación se relacionan:

- *Unidad Funcional UF3.2: cuatro tramos:*
 - *T1, PR21+085 a PR21+262.*
 - *T5, PR29+010 a PR29+170.*

³⁵ Radicado ANI No. 20255050049343 del 15 de marzo de 2025.

- T6, PR30+780 a PR31+660.
- T8, PR34+070 a PR34+120.
- Unidad Funcional UF3.3: site tramos:
 - T1, PR34+310 a PR35+000.
 - T2, PR35+880 a PR36+360.
 - T3, PR37+180 a PR37+330.
 - T4, PR38+750 a PR38+900.
 - T5, PR39+170 a PR39+270.
 - T6, PR39+290 a PR39+750.
 - T7, PR40+630 a PR40+730.

Las intervenciones serán ejecutadas en dos etapas de la siguiente manera:

1) Etapa No. 1: en la cual se desarrollarán las actas de vecindad de la zona de influencia, los trámites o permisos ambientales que se requieran y las notas técnicas pertenecientes a la estructura de pavimento y aquellas zonas con pérdida de banca.

2) Etapa No. 2: ejecución de obra.

En la actualidad, se está surtiendo el proceso de revisión de tarifas para luego proceder con la elaboración del Acta de Fijación de Precios Unitarios, según los lineamientos descritos en la circular No. 2024500000174 "Lineamientos para el Trámite de Actas de Fijación de Precios Unitarios para Obras Menores y Estudios y Diseños".

A la fecha de radicación del presente informe, se evidenciaron avances respecto a la etapa No. 1, pues mediante comunicación con radicado ANI No. 20264090192032 del 17 de febrero de 2026, la Interventoría dio no objeción al inicio de las actividades preliminares en materia social, "En relación con los demás aspectos de la propuesta (componentes técnico, ambiental, notas técnicas y oferta económica), se dará alcance una vez la Interventoría haya culminado la revisión integral de la información y soportes remitidos, incluyendo los resultados de las mesas de trabajo previamente realizadas. En consecuencia, se emitirá un oficio complementario con las observaciones, aprobaciones y/o requerimientos adicionales a que haya lugar, en el menor plazo posible.", asimismo, se evidenció que mediante oficio con radicado ANI No. 20264090275682 del 4 de marzo de 2026, la Interventoría dio la no objeción al componente de notas técnicas, que también hacen parte de la etapa No. 1.

El 17 de febrero de 2026 la Oficina de Control Interno llevó a cabo recorrido de verificación en estos sitios críticos, identificando la urgencia de intervención, de lo que se presenta parte del registro fotográfico asociado enseguida:

Foto 29. UF3.3: T5 PR39+170 – PR39+270	Foto 30. UF3.3: T4 PR38+750 – PR38+900
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.</p>
<p>Se evidenció socavación y pérdida de cuneta, con riesgo de pérdida de banca. Se cuenta con señalización temporal.</p>	<p>Se evidenciaron deformaciones en el terreno que han afectado la corona de la vía, principalmente la cuneta. Se cuenta con señalización temporal.</p>
Foto 31. UF3.3: T1 PR35 (Quebrada la Leona)	Foto 32. UF3.3: T1 PR35 (Quebrada la Leona)
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 17-02-2026.</p>
<p>Se evidenció pérdida de banca y socavación del terreno, que puede afectar la estructura del box culvert.</p>	<p>Se evidenciaron deformaciones en el terreno que han afectado la corona de la vía. Se cuenta con señalización temporal.</p>

5.3 Riesgos institucionales

Mediante memorando con radicado ANI No. 20265010033683, del 30 de enero de 2026, la Gerencia del Proyecto, de la Vicepresidencia Ejecutiva, informó a la Oficina de Control Interno que no se han identificado alertas de riesgos de los procesos institucionales, principalmente en lo correspondiente al proceso de Gestión Contractual y Seguimiento a Proyectos de Infraestructura de Transporte, con ocasión de situaciones identificadas en el proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, lo que está en línea con lo reportado por el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno a través de correo electrónico del 30 de enero de 2026, así:

“(…) no se reportó ninguna novedad, alerta o posible evento del proyecto Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó que haya impactado los indicadores, controles o planes de mitigación

identificados. Lo anterior, se encuentra en el informe de seguimiento en el SharePoint de riesgos, donde el modo carretero no generó ninguna información.”

No obstante, se pone a consideración evaluar alertas respecto a los riesgos del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte identificados con los códigos RG-GCSP-02 y RG-GCSP-04, relacionados con la posibilidad de pérdida reputacional y económica por i) hallazgos debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de garantías (RG-GCSP-02) y ii) sobrecostos debido a inoportuna e insuficiente atención de problemáticas de diferente índole en la ejecución del proyecto (RG-GCSP-04).

A pesar de que no se identificaron incumplimientos en la aplicación de los controles definidos por la Entidad para los riesgos citados, la Oficina de Control Interno identificó que en el proyecto persisten situaciones relacionadas con la oportunidad y la formalización en la aprobación de las pólizas, principalmente en lo correspondiente al contrato de concesión, lo que no permitió establecer la efectividad del plan de mejoramiento formulado para superar el hallazgo No. 4020 de la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP), en lo correspondiente al riesgo RG-GCSP-02 (Ver sección 5.6).

Respecto al riesgo RG-GCSP-04, se pone a consideración evaluar una alerta temprana frente al riesgo con ocasión de una posible inoportuna atención a la problemática del deterioro progresivo que se presenta en los subsectores 2 y 3 de la unidad funcional 3, incluida la atención del sector de Caño Seco (Ver sección 5.2.2).

5.4 Función de advertencia emitida por la Contraloría General de la República (UF8)

Por medio de la comunicación CGR 2023EE0012421, con radicado ANI No. 20234090115472 del 1 de febrero de 2023, la Contraloría General de la República realizó un pronunciamiento de advertencia a la ANI como gestor fiscal, con ocasión de hechos relacionados con el cumplimiento del plazo previsto para la terminación de las obras de la unidad funcional 8 del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.

A través de la comunicación citada, la Contraloría General de la República presentó los antecedentes de la unidad funcional 8 del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó y un análisis de criterios de excepcionalidad cualitativos y cuantitativos de trascendencia social alto impacto ambiental y connotación económica; análisis que da lugar a la advertencia.

Los criterios y las variables evaluadas por la Contraloría General de la República en su análisis se citan en la siguiente tabla, junto con las conclusiones del Ente de Control al respecto:

Tabla 8. Síntesis de análisis de criterios de excepcionalidad cualitativos y cuantitativos de trascendencia social alto impacto ambiental y connotación económica de la Contraloría General de la República.

CRITERIO	VARIABLE	CONCLUSIÓN
Trascendencia social	1. Impacto del retraso en el inicio de operación de las Unidades Funcionales	El retraso en el inicio de la etapa operativa de la Unidad Funcional 8, representa un impacto negativo en la comunidad, afectando la transitabilidad y la seguridad vial
Alto Impacto Ambiental	2. Sobrecostos por compensaciones socio ambientales.	La obligación contractual en la subcuenta ambiental para el Concesionario es de \$8.353.226.241 a precios constantes de diciembre de 2013 y de acuerdo al presupuesto estimado por el Concesionario y validado por la Interventoría con corte a junio de

CRITERIO	VARIABLE	CONCLUSIÓN
		2021, incluidos los posibles sobrecostos generados por la modificación de la Licencia Ambiental de las UFs 8 y 9, se evidencia que los recursos que se encuentran en la subcuenta ambiental son insuficientes para cubrir dicha obligación.
Alta connotación económica	3. Estabilidad de las obras de contención, pavimento y drenaje en el área de la doble calzada y franjas de retiro por la existencia de grandes coluviones activos en la UF8	No es viable para el INVIAS en las condiciones que pactó la ANI con la Sociedad Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S., en el Otrosí Nro. 14 de septiembre de 2021, del Contrato de Concesión No. 013 de 2015, recibir el tramo comprendido entre el PR 42+000 al 45+050 de la carretera Cruce Ruta 45 (La Fortuna) - Lebrija. Ruta 6602.

Fuente: Sección 2.1.2 de la comunicación CGR 2023EE0012421, con radicado ANI No. 20234090115472 del 1 de febrero de 2023.

La Oficina de Control Interno ha llevado a cabo seguimiento a las acciones implementadas en el proyecto frente a las situaciones identificadas por la Contraloría General de la República, según se evidencia, por ejemplo, en las comunicaciones con radicado ANI No. 20231020085973 del 13 de junio de 2023, 20241020179493 del 25 de octubre de 2024 y 20251020100683 del 9 de junio de 2025.

Enseguida se presenta un análisis del estado actual de las situaciones originadoras de la función de advertencia:

5.4.1 Retraso en la puesta en operación de la Unidad Funcional 8: Lisboa – Portugal

Según lo expuesto en la sección 5.1.2, la conclusión de la Contraloría General de la República, consistente en que “El retraso en el inicio de la etapa operativa de la Unidad Funcional 8, representa un impacto negativo en la comunidad, afectando la transitabilidad y la seguridad vial” se mantiene, pues a febrero de 2026 la unidad funcional 8 no ha sido puesta en servicio, lo que ha traído consigo la declaratoria de incumplimiento y de multa al Concesionario, así como controversias que se analizan en el trámite arbitral con radicado 158133.

El principal factor que condiciona la terminación, entrega y puesta en operación de la unidad funcional 8 consiste en la solución al sector afectado por un movimiento de remoción en masa del pasado 1 de octubre de 2023, que, a su vez, afectó la ruta nacional 6602, entre el PR42+470 y PR42+580. Este movimiento de remoción en masa fue motivo de controversia elevada al Panel de Amigable Composición del Proyecto, cuya decisión dio lugar a que entre las partes se acordaran los términos para finalizar la unidad funcional 8, cuya finalización estaría prevista para 2029 (Ver sección 5.1.2).

5.4.2 Sobrecostos por compensaciones ambientales

Respecto a la conclusión de la Contraloría General de la República, consistente en que “La obligación contractual en la subcuenta ambiental para el Concesionario es de \$8.353.226.241 a precios constantes de diciembre de 2013 y de acuerdo al presupuesto estimado por el Concesionario y validado por la Interventoría con corte a junio de 2021, incluidos los posibles sobrecostos generados por la modificación de la Licencia Ambiental de las UFs 8 y 9, se evidencia que los recursos que se encuentran en la subcuenta ambiental son insuficientes para cubrir dicha obligación.”, se evidenció que se cuenta con un plan de

aportes y un saldo en el fondo de pasivos contingentes que permitirá mitigar la posible materialización de los sobrecostos asignados a la Entidad en materia de compensaciones ambientales.

Según lo reportado por la Interventoría en su informe mensual correspondiente a diciembre de 2025³⁶, se ha alcanzado el 116.28% del uso de la subcuenta de compensaciones ambientales. Contractualmente, la franja del riesgo a cargo de la ANI inicia a partir de la ejecución del 120%, para lo cual se cuenta con aproximadamente \$65.000 millones en el fondo de contingencias del proyecto, según certificado de Fiduprevisora, con corte a enero de 2026;³⁷ lo que sería suficiente para mitigar el riesgo, al tener en cuenta que se estima un valor total de compensaciones de, aproximadamente \$47.000 millones.³⁶ A febrero de 2026, que no ha habido retiros del fondo de contingencias para atender sobrecostos por compensaciones ambientales.

5.4.3 Entrega al INVIAS del tramo comprendido entre el PR42+000 al PR45+500 de la carretera Cruce Ruta 45 (La Fortuna) – Lebrija (Ruta 6602)

A partir de las verificaciones adelantadas por la Oficina de Control Interno en el primer trimestre de 2026, se considera que persiste la conclusión establecida por la Contraloría General de la República, consistente en que *“No es viable para el INVIAS en las condiciones que pactó la ANI con la Sociedad Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S., en el Otrosí Nro. 14 de septiembre de 2021, del Contrato de Concesión No. 013 de 2015, recibir el tramo comprendido entre el PR 42+000 al 45+500 de la carretera Cruce Ruta 45 (La Fortuna) - Lebrija. Ruta 6602”*, pues mediante memorando ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, la Supervisión informó a la Oficina de Control Interno que las condiciones actuales de la unidad funcional 8, donde se debe tener en cuenta el deslizamiento ocurrido el pasado 1 de octubre de 2023, impiden la entrega de la infraestructura vial al INVIAS, así:

“De conformidad con lo dispuesto en el Otrosí No. 14 al Contrato de Concesión, se establece:

“CONSIDERACIONES

(...)

12. Que en razón de la solución propuesta por el Concesionario para el manejo del corredor vial existente de la Unidad Funcional No. 8, dentro del alcance de dicha UF el Concesionario realizará la Rehabilitación, la Operación y Mantenimiento entre el PR40+800 y el PR42+000 y entre el PR45+500 y el PR48+000, de acuerdo al esquema presentado a continuación.

³⁶ Ver capítulo de riesgos del informe con radicado ANI No. 20264090023662 del 9 de enero de 2026.

³⁷ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.



Para el tramo intermedio comprendido entre el PR42+000 y el PR45+500 se realizará la devolución anticipada al INVIAS una vez suscrita el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8.”

A la fecha, el Acta de Terminación de la UF8 no ha sido suscrita, ni existe un horizonte cierto para su formalización, como consecuencia del deslizamiento ocurrido el 01 de octubre de 2023, el cual impide la construcción del tramo de la nueva traza comprendido entre las abscisas K100+450 y K100+960 (510 m).

En este contexto, y mientras los usuarios del corredor vial continúen transitando por la Ruta Nacional RN 6602, el Concesionario mantiene plenamente las obligaciones contractuales de Rehabilitación, Operación y Mantenimiento sobre dicho corredor, razón por la cual no resulta jurídicamente procedente la reversión de este sector al INVIAS.”

No obstante, lo anterior, en la verificación adelantada en febrero de 2026 por la Oficina de Control Interno, se evidenció operación sin novedades en el tramo comprendido entre el PR42+000 y el PR45+500 (Ver sección 5.1.2). Según se detalla en las evidencias del cumplimiento del plan de mejoramiento del hallazgo establecido en la base de datos del Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) con el número 1550, las obras para la estabilización de este tramo finalizaron en marzo de 2025, lo que permitió que el levantamiento a una restricción de tránsito a través de la Resolución INVIAS No. 05637 de 2025 (Ver sección 5.6.1).

5.5 Alerta de control interno emitida por la Contraloría General de la República (UF9)

A través de la comunicación con radicado ANI No. 20221020170183 del 30 de diciembre de 2022, la Oficina de Control Interno recibió una alerta de la Contraloría Delegada para el Sector de Infraestructura con ocasión de hechos y riesgos relacionados con el cumplimiento del plazo previsto para la terminación de las obras de la unidad funcional 9, “(...) con el fin de que la OCI realice acciones inmediatas y eficaces en el marco del ejercicio de sus funciones, para que se garantice la salvaguarda de los recursos públicos y no se genere un mayor impacto negativo a la Comunidad beneficiaria de este proyecto.”

A partir de 2023, la Oficina de Control Interno ha remitido reportes periódicos a la Contraloría Delegada para el Sector de Infraestructura respecto al avance físico de la unidad funcional 9, demostrando así seguimiento permanente a las situaciones que dieron lugar a la alerta por parte del Ente de Control.³⁸

Enseguida se presentan consideraciones de la Oficina de Control Interno frente a las situaciones alertadas por la Contraloría General de la República:

5.5.1 Avances de la Unidad Funcional 9

Según lo expuesto en la sección 5.1.3, se mantienen pendientes establecidos en el anexo No. 1 del acta de terminación parcial de la unidad funcional 9, suscrita el 18 de abril de 2024, lo que ha dado lugar a la retención de la compensación especial asociada a esta unidad funcional, así como a gestión por parte de la Interventoría y de la Supervisión para iniciar un proceso administrativo sancionatorio al respecto.

A diciembre de 2025 se reporta un avance físico de la unidad funcional 9 del 98.15%. El factor principal que condiciona la suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 9 es la construcción del peaje La Angula, situación que estuvo inmersa en un Evento Eximente de Responsabilidad, según acta suscrita el 24 de marzo de 2024, sobre el que se analiza la posibilidad de prorrogar por segunda vez el periodo especial asociado, vencido desde el 19 de marzo de 2025.

5.5.2 Gestión predial UF8 y UF9

En la alerta de control interno, la Contraloría General de la República informó que la adquisición predial en conjunto para las unidades funcionales 8 y 9 del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, con corte a julio de 2022, no superaba el 65%. *“La situación predial antes relacionada es generada por el cambio del diseño geométrico de la UF 9 del inicialmente contemplado en la FASE III, lo que ocasionó cambios en la gestión predial, esta decisión ha generado posibles áreas sobrantes, las cuales no serán utilizadas en la construcción del proyecto”*

En primer lugar, con base en el seguimiento y control de la Interventoría, se evidenció que a diciembre de 2025 la adquisición predial en conjunto de las unidades funcionales 8 y 9 se aproxima al 86%;³⁹ lo que no afecta la construcción de la unidad funcional 8, ni la operación de la unidad funcional 9.

En segundo lugar, respecto a las *“(…) posibles áreas sobrantes, las cuales no serán utilizadas en la construcción del proyecto”*, la Supervisión reportó a la Oficina de Control Interno, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, que dichas áreas continúan a nombre de la

³⁸ Ejemplos de comunicaciones remitidas por la Oficina de Control Interno a la Contraloría General de la República con ocasión de la alerta de control interno relacionada con la unidad funcional 9: Radicados ANI No. 20231020019621 del 23 de enero de 2023, 20231020049891 del 16 de febrero de 2023, 20231020087251 del 15 de marzo de 2023, 20231020122341 del 17 de abril de 2023, 20231020166231 del 16 de mayo de 2023, 20231020204281 del 13 de junio de 2023, 20231020325711 del 12 de septiembre de 2023, 20231020437401 del 4 de diciembre de 2023, 20241020121871 del 24 de abril de 2024, 20241020420941 del 20 de noviembre de 2024 y 20251020327981 del 9 de septiembre de 2025.

³⁹ Ver Tabla 19-2 Resumen del Estado de la Gestión Predial del informe mensual de Interventoría No. 12, correspondiente a diciembre de 2025.



ANI y que continúa en trámite un proceso administrativo sancionatorio con expediente ANI No. 20237070320700081E con ocasión del no reintegro de los recursos asociados a la subcuenta predial, cuyo valor asciende a aproximadamente \$4.900 millones.

Con relación a la titularidad de las áreas, mediante comunicación con radicado ANI No. 20265010033683 del 30 de enero de 2026, la Supervisión precisó a la Oficina de Control Interno lo siguiente:

“Actualmente la titularidad de las áreas identificadas como no requeridas para la ejecución del proyecto se encuentra a nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en virtud de que dichas áreas fueron adquiridas bajo la Declaratoria de Utilidad Pública e Interés Social del proyecto, expedida mediante Resolución No. 20216060003455 del 1 de marzo de 2021 “ Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 573 del 24 de marzo de 2015 proferida por el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura y se actualiza la franja de utilidad pública e interés social del proyecto vial Bucaramanga Barrancabermeja Yondó, en cumplimiento del Artículo 58 literal e) de la Ley 388 de 1997 referente a la declaratoria de utilidad pública e interés social”. Estas áreas determinadas como no requeridas conservan la naturaleza jurídica de bienes de uso público, conforme a la normativa aplicable en materia de infraestructura y dominio público.

Teniendo en cuenta que la mayoría de las áreas identificadas como no requeridas para la ejecución del proyecto deben ser segregadas del área originalmente adquirida a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura, y considerando que la naturaleza jurídica actual de dichas áreas corresponde a bienes de uso público, y de acuerdo con lo conceptuado por la Interventoría se considera procedente adelantar la segregación catastral de las mismas y gestionar el respectivo cambio de su naturaleza jurídica, con el fin de que sean clasificadas como bienes fiscales.

A su vez durante el mes de noviembre de 2025 se realizó reunión con la Central de Inversiones CISA, donde la entidad indicó que las actuaciones administrativas, catastrales y registrales necesarias para tal efecto corresponden de manera exclusiva al actual titular del derecho de dominio de los predios, quien es, la Agencia Nacional de Infraestructura. En este sentido, la Concesionaria se encuentra actualmente proyectando las escrituras de desenglobe de las áreas correspondientes, con el propósito de efectuar una adecuada segregación catastral y jurídica de las áreas identificadas como no requeridas para la ejecución del proyecto, en atención al requerimiento formulado por la Interventoría mediante la comunicación CCO-470-0776-2025 del 25 de junio de 2025 y respondido por el Concesionario mediante la comunicación RDC-2025-07-01577-S de fecha del 02 de Julio de 2025.”

Finalmente, y respecto al uso de estas áreas, se evidenció que la Interventoría lleva a cabo verificaciones en campo de condiciones de cerramiento e invasiones, consolidando los resultados en bases de datos de con registro fotográfico, que se actualizan mensualmente.⁴⁰

En el recorrido adelantado por la Oficina de Control Interno en febrero de 2026 no se identificaron alertas respecto a cerramiento e invasiones en las unidades funcionales 8 y 9.

⁴⁰ En los papeles de trabajo de la auditoría se presentan ejemplo de matrices, correspondientes a diciembre de 2025 y enero de 2026.

5.5.3 Riesgos materializados según la Contraloría General de la República

La Contraloría General de la República expuso que en la ejecución del proyecto se han materializado tres riesgos, que a su juicio consisten en: i) Demoras en la instalación o no operación de casetas de peaje, 2) Atraso en el Plan de Obras y 3) Costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por eventos eximentes de responsabilidad. Enseguida se presentan las consideraciones de la Oficina de Control Interno a partir de lo evidenciado en la auditoría realizada en el primer trimestre de 2026:

5.5.3.1 Demoras en la instalación o no operación de casetas de peaje

En lo correspondiente a la unidad funcional 9, que fue el énfasis del Ente de Control, efectivamente se materializó una demora en la instalación y no operación del peaje La Angula, según se ha detallado en el cuerpo de este informe (Ver sección 5.1.3). Según se ha mencionado, la puesta en operación del peaje La Angula ha estado inmersa en un Evento Eximente de Responsabilidad, sobre el que se analiza la procedencia de extensión del periodo especial asociado.

5.5.3.2 Atraso en el plan de obras

Según se sintetizó en la Tabla 4, con corte a diciembre de 2025 la ejecución del plan de obras continúa por debajo del 100%. Se considera que la terminación de la construcción del proyecto está principalmente condicionada a la instalación de estaciones de peaje y a la finalización de la unidad funcional 8, que registra un avance del 92.33%, lo cual, según se detalló en la sección 5.1.2, ha dado lugar a la imposición de sanciones y multas al Concesionario, que hacen parte de controversias analizadas en el trámite arbitral con radicado 158133.

5.5.3.3 Costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por eventos eximentes de responsabilidad

En la alerta de control interno, la Contraloría General de la República expuso que el riesgo se ha materializado con ocasión de solicitudes del Concesionario de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad en las unidades funcionales 8 (de carácter geotécnico) y 9 (debido a bloqueos ocasionados por actividades para construir el peaje La Angula entre el 5 y el 22 de julio de 2022), que involucraban el reconocimiento de costos ociosos. Con corte a febrero de 2026, no se evidenció que dichas solicitudes hayan dado lugar al reconocimiento de costos ociosos.

Se resalta que en el acuerdo tercero del *Acta Declaratoria de la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad* del 19 de marzo de 2024, suscrita con ocasión de la no construcción del peaje La Angula, se estableció:

“TERCERO: El **CONCESIONARIO** manifiesta que a la fecha de suscripción de la presente Acta y en relación con lo señalado en la misma, no existen costos ociosos por mayor permanencia en obra respecto del Evento Eximente de Responsabilidad declarado en este documento, ni recursos del Concesionario ociosos en la medida que los mismos han podido ser utilizados para otras actividades, razón por la cual la ANI, a la fecha de la suscripción de la presente Acta, no queda obligada a efectuar ningún tipo de reconocimiento por este concepto de acuerdo a lo regulado en la Sección 14.2 (h) de la Parte General del Contrato de Concesión.”

Con base en el certificado de Fidupervisora de los movimientos del fondo de contingencias del proyecto con corte a 31 de enero de 2026, se evidenció que no ha habido retiros para atender contingencias generadas por costos ociosos.¹⁸

Por otro lado, se evidenció que continúan adelantando análisis al interior del proyecto frente a los costos ociosos en los que pudo haber incurrido el Concesionario durante la pandemia ocasionada por el Covid-19.⁴¹ No ha habido un consenso al respecto y, según el informe de interventoría correspondiente a diciembre de 2025 “(...) La metodología para el cálculo y reconocimiento de los costos ociosos COVID-19 fue presentada por la ANI, no obstante, a la fecha no han sido atendidas por parte del Concesionario las observaciones realizadas por la Interventoría con la cual se pueda establecer el reconocimiento de los costos ociosos por parte de la ANI.”

5.6 Análisis de efectividad de planes de mejoramiento

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la Contraloría General de la República (CGR)⁴²:

“

(...)

- a) **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
- b) **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
- c) **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
 - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
 - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

⁴¹ Como evidencia se cuenta con actas de reunión del 4 y 11 de febrero de 2026.

⁴² Ver Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007), disponible para consulta en el enlace:

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig/evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v1.pdf

d) **Sin pronunciamiento de efectividad:** la cual se da cuando del análisis de efectividad se concluye que se requiere información adicional futura de la gestión relacionada con la causa del hallazgo o el resultado esperado.

No se cuenta con la información suficiente que permita concluir que se superó del todo la causa raíz o que se lograra el resultado esperado.”⁴³

En virtud de lo anterior y con fundamento en las bases de datos de los Planes de Mejoramiento Institucional (PMI) y de Procesos (PMP), se adelantó el análisis de efectividad, desde el punto de vista administrativo, de hallazgos relacionados con el contrato de concesión No. 013 de 2015, identificados en la base de datos del PMI con los números 1543, 1546, 1550 y 1562 y con el número 4020 en la base de datos del PMP.

5.6.1 Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)


- **Hallazgo 1543**

Tabla 9. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1543 (PMI)

Hallazgo	1543	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 19. ZODME Portugal Unidad Funcional 8 – Concesión Bucaramanga-Barrancabermeja- Yondó Contrato 013 de 2015 – Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria.</p> <p>En visita de inspección realizada a la Concesión por parte de la CGR, se identificaron las siguientes deficiencias en el ZODME (abreviatura conocida para identificar las Zonas de Disposición de Material de Excavación Sobrante) Portugal ubicado en la Unidad Funcional 8, no se evidenció delimitación clara del área de depósito, el cercado con polisombra es discontinuo en algunos tramos, no se evidenció conformación ni compactación del material depositado, además, se observó ausencia de nivelación y descapote de terreno en algunas áreas.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Solicitud de concepto a interventoría que incluya: <ul style="list-style-type: none"> Estado de uso de las ZODMES del proyecto. Estado de implementación de medidas del PMA aplicables para las ZODMES. Estado de cumplimiento de lo establecido en la Resolución 1665 del 20 de septiembre de 2021 (modificación para ZODME ZPORTUGAL) Estado de aplicación de Resolución 0472 de 2017 y Resolución 1257 de 2021 (gestión integral de RCD) Concepto de interventoría (informe que contiene la información relacionada previamente). Visita de la ANI e Interventoría para verificación del cumplimiento de las medidas. Informe de seguimiento ANI. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p>		

⁴³ En el instructivo EVCI-I-007 se utiliza el término “No Conformidades” para hallazgos de la Oficina de Control Interno, lo que será motivo de actualización.

Hallazgo	1543	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>5. Acta de Socialización / Presentación / Manual de supervisión e interventoría</p> <p>6. Procedimiento de seguimiento a la gestión social y ambiental GCSP-P-006. (revisión y/o actualización)</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>7. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	Las situaciones evidenciadas obedecen a una inadecuada gestión integral de los residuos de demolición y construcción, en su almacenamiento por parte del concesionario, así como una deficiente supervisión por parte de la interventoría en esta actividad y del seguimiento al cumplimiento de las obligaciones del concesionario por parte de la ANI.		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad:			
<p>Los soportes de las unidades de medida correctivas demuestran el seguimiento y control por parte de la interventoría Consorcio BBY y de la ANI a las medidas implementadas por el Concesionario para dar cumplimiento a sus obligaciones en materia de Zonas de Disposición de Materiales de Excavación Sobrantes (ZODMEs), haciendo énfasis en la ZODME Portugal, cuyas condiciones evidenciadas por la CGR en octubre de 2023 dieron lugar a la formulación del hallazgo.</p> <p>Por su parte, los soportes de las unidades de medida preventivas demuestran la socialización y disponibilidad de documentación del Sistema Integrado de Planeación y Gestión orientada a evitar la repetición de hallazgos similares, pues dan cuenta de lineamientos internos para el seguimiento y control en materia ambiental de los proyectos a cargo de la ANI.</p> <p>Se resalta que, con fundamento en los soportes que acreditan el cumplimiento de la unidad de medida No. 3, en agosto de 2024 el apoyo ambiental del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto evidenció que “(...) respecto a la Zodme Portugal de la UF8, la zona de disposición de material de excavación ha experimentado un proceso de revegetalización natural, presenta un contexto ecológico y paisajístico singular. Esta área, ha sido objeto de renacimiento biológico, donde la flora nativa ha comenzado a establecerse, lo que se traduce en una recuperación ecológica notable.</p> <p><i>Esta dinámica de revegetalización no solo contribuye a la biodiversidad local, sino que también proporciona servicios ecosistémicos, como la estabilización del suelo, la reducción de la erosión y la mejora de la calidad del aire.</i></p> <p><i>Sin embargo, el acceso a las diferentes secciones de esta área se ve restringido, por la densidad de la vegetación y por la falta de intervención dificulta la movilidad. Esta inaccesibilidad puede ser positiva desde un punto de vista ambiental, ya que limita la perturbación humana y permite que los procesos naturales de regeneración continúen sin interferencias.”</i></p> <p>La Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno informó a través del informe de cierre del plan de mejoramiento que “(...)es crucial destacar que la ZODME Portugal se encuentra habilitada por la Autoridad Nacional</p>			

Hallazgo	1543	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>de Licencias Ambientales (ANLA), según la Resolución 1665 del 20 de septiembre de 2021, la cual establece especificaciones técnicas para la zona (como capacidad, estructuras de contención, sistema de subdrenaje, sistema de drenaje de aguas superficiales, piscinas desarenadoras, cobertura vegetal y acceso vial). A la fecha de elaboración del presente informe, aún se mantiene en vigor la medida preventiva de suspensión de actividades para todas las ZODMES, impuesta por la ANLA a través de la Resolución 1792 del 15 de agosto de 2023.”</i></p> <p>En visita de campo realizada por la Oficina de Control Interno en febrero de 2026 se evidenció que la ZODME Portugal se encuentra inactiva, es decir que no hace parte de las zonas donde se adelanta gestión de residuos de demolición y construcción. Se evidenció un terreno con cobertura vegetal, sin alertas visibles de erosión o inestabilidad. En consecuencia, no se evidenciaron condiciones de una inadecuada gestión integral de residuos de demolición y construcción.</p> <p>Finalmente, la Oficina de Control Interno evidenció, a través del contenido del capítulo ambiental de los informes mensuales de la Interventoría Consorcio Consultécnicos, así como de actas de comités ambientales, donde participa el Concesionario, la Interventoría y la ANI, continuidad en el seguimiento y control a las acciones del Concesionario relacionadas con las ZODMES del proyecto.</p> <p>En consecuencia, se considera que las acciones implementadas permitieron atender las condiciones que dieron origen al hallazgo, por lo cual el plan de mejoramiento se establece como efectivo.</p>			
<p>Registro fotográfico de la Zodme Portugal del 18 de febrero de 2026:</p>			
			

Hallazgo	1543	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)

- **Hallazgo 1546**

Tabla 10. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1546 (PMI)

Hallazgo	1546	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 22. Mantenimiento y Operación Concesión Bucaramanga Barrancabermeja Yondó. Contrato 013 de 2015 - Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Beneficio de Auditoría Cualitativo.</p> <p>En visita de inspección a la Concesión Bucaramanga Barrancabermeja Yondó, por parte de la CGR, los días 02, 03 y 04 de octubre de 2023, se evidenciaron deficiencias constructivas, en el mantenimiento y operación de la Concesión, ya que se observaron algunos tramos de la vía con fallas en el pavimento tales como ahuellamiento, grietas, fisuras; así mismo, deficiencias en el mantenimiento rutinario, como falta de rocería y limpieza en el derecho de vía; deficiencias en la señalización horizontal y vertical; en la seguridad de los equipos de las estaciones de pesaje y peaje.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comunicado al concesionario 2. Informes del Concesionario 3. Informe de la interventoría 4. Acciones Administrativas Conminatorias <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Manual de Interventoría y Supervisión <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>Ocasionado por deficiencias constructivas, así como deficiencias en el seguimiento y control técnico de las obras y la operación, por inobservancia de lo establecido en el Apéndice Técnico 2 de Mantenimiento y Operación del Contrato de Concesión 013 de 2015.</p>		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



Hallazgo	1546	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Análisis de efectividad:</p> <p>Los soportes de las unidades de medida correctivas demuestran el seguimiento y control por parte de las interventorías Consorcio BBY y Consorcio Consultécnicos, así como de la ANI a las medidas implementadas por el Concesionario para dar cumplimiento a sus obligaciones en materia de operación y mantenimiento, según lo establecido en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015.</p> <p>Por su parte, el soporte de la unidad de medida preventiva demuestra documentación disponible en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión orientada a evitar la repetición de hallazgos similares, pues demuestran lineamientos internos para el seguimiento y control de los proyectos a cargo de la ANI.</p> <p>A través del informe de cierre del plan de mejoramiento, radicado en la Entidad con el No. 20255010071143 del 24 de abril de 2025, el Vicepresidente Ejecutivo certificó que <i>“Las unidades de medida planteadas por la ANI lograron el objetivo esperado, dado que de acuerdo con lo reportado por la Interventoría Consorcio BBY, en las comunicaciones relacionadas como acciones conminatorias, se puede evidenciar el seguimiento y verificación por parte de la Interventoría de las actividades tendientes a garantizar las deficiencias constructivas y afectaciones al nivel de servicio del corredor, presentando los soportes frente al hallazgo mencionado, y evidencias de las acciones realizadas por el Concesionario para la atención y/o corrección de observaciones detectadas por la Contraloría General de la República.”</i></p> <p>En la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno durante el primer trimestre de 2026, se evidenció que ante incumplimientos a lo definido en el Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015, se aplican las disposiciones contractuales, tales como afectaciones a la retribución y/o compensación especial y la aplicación de los esquemas de apremio definidos en el capítulo X del contrato de concesión No. 013.</p> <p>Las afectaciones a la retribución/compensación especial están fundamentadas en el cálculo del índice de cumplimiento, que a su vez se determina con base en los resultados de la medición de indicadores de los niveles de servicio definidos contractualmente, lo que se corroboró con las actas de retribución de diciembre de 2026, remitidas por la Interventoría Consorcio Consultécnicos a la Supervisión a través del oficio con radicado ANI No. 20264090183162 del 13 de febrero de 2026.</p> <p>La aplicación a los esquemas de apremio por incumplimientos a lo definido en el Apéndice Técnico 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015, se evidenció, por ejemplo, con la solicitud de inicio del procedimiento administrativo sancionatorio con ocasión del incumplimiento del indicador E1 (IRI), de la unidad funcional 7.2 (Ver radicado ANI No. 20265010002253 del 05-01-2026)</p> <p>En materia de deficiencias constructivas, en la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno durante el primer trimestre de 2026 se evidenció que en el proyecto también se aplican las sanciones y esquemas de apremio definidas en el capítulo X del contrato de concesión No. 013 de 2015. Ejemplo de ello, es el proceso administrativo sancionatorio en trámite con ocasión del incumplimiento a las especificaciones técnicas en la construcción del terraplén ubicado entre las abscisas K100+010 a K100+130 de la unidad funcional 8 (Ver radicado ANI No. 20223060147163 del 29-02-2022)</p>			

Hallazgo	1546	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>En ese orden de ideas, se evidenció que ante incumplimientos en materia de construcción y de operación y mantenimiento, la Interventoría y la Supervisión aplican las medidas contractuales previstas, tales como afectaciones a la retribución y/o compensaciones especiales, así como esquemas de apremio, superando la situación que originó el hallazgo.</p>			

- **Hallazgo 1550**

Tabla 11. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1550 (PMI)

Hallazgo	1550	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 26. Estabilidad de las obras de contención, pavimento y drenaje en el área de la doble calzada y franjas de retiro por la existencia de grandes coluviones activos en la UF 8 Contrato de Concesión 013 de 2015 BBY. Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria para Indagación Preliminar.</p> <p>Se evidenció la materialización del riesgo de desestabilización de los coluviones activos en la Unidad Funcional 8, en el sector PR 42+470 al 42+580, indicado en la advertencia realizada por la CGR, mediante documento 2023EE0012421, Advertencia al Gestor Fiscal, Agencia Nacional de Infraestructura ANI – Contrato Concesión APP 4G No.013 de 2015, tal como se observó en la visita de inspección realizada al sitio del deslizamiento el 3 de octubre de 2023. Situación que afecta el bien de beneficio y uso público de la Nación, en detrimento del patrimonio del Estado.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de seguimiento de la Interventoría del sector PR42+470 al 42+580 Acciones Administrativas Conminatorias Resolución tránsito de vehículos por el sector sin restricciones Fallo amigable No. 152356 <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Interventoría y Supervisión Proceso Administrativo Sancionatorio <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>Lo anterior por la no inclusión en la matriz de riesgos, la probabilidad de ocurrencia de deslizamientos por la actividad de los coluviones presentes en el Tramo PR42+000y45+500 en la definición del trazado y diseño de la Unidad Funcional 8 y por tanto no se estableció un plan de mitigación del riesgo, como lo indicó la advertencia de la Contraloría General de la República.</p>		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria.	Criterio de efectividad	Modificación del fundamento normativo.
Análisis de efectividad:			
<p>Los soportes de las unidades de medida correctivas evidencian el seguimiento y control por parte de las interventorías Consorcio BBY y Consorcio Consultécnicos, así como de la ANI, a las medidas implementadas en el</p>			

Hallazgo	1550	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>sector comprendido entre el PR42+471 y el PR42+580 de la Ruta Nacional 6602 (La Fortuna - Lebrija), afectado por el movimiento de remoción en masa del 3 de octubre de 2023.</p> <p>Asimismo, evidencian decisiones de actores externos, tales como INVIAS y el Centro de Arbitraje, Conciliación y Amigable Composición de la Cámara de Comercio de Bogotá, relacionadas con i) el levantamiento de restricciones de tránsito en el sector afectado (Resolución INVIAS No. 05637 del 29 de noviembre de 2025) y con la ausencia de responsabilidad del Concesionario frente a las causas del movimiento de remoción en masa ocurrido en octubre de 2023 (Decisión No. 152356 del 15 de septiembre de 2025 del Panel de Amigable Composición del Proyecto)</p> <p>Por su parte, los soportes de las unidades de medida preventivas, demuestran la disponibilidad de documentación del Sistema Integrado de Planeación y Gestión orientada brindar lineamientos internos para el seguimiento y control de los proyectos a cargo de la ANI, así como para la aplicación de procedimientos administrativos sancionatorios.</p> <p>Se resalta que a través de la decisión No. 152356 del 15 de septiembre de 2025 del Panel de Amigable Composición se declaró la imposibilidad de prever el deslizamiento, entre otros aspectos, así:</p> <p>“TERCERO: DECLARAR que, el deslizamiento en masa que ocurrió el 1 de octubre de 2023 es un EER en los términos de la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato, en la medida en que, por sus características y según analizó el Panel en la parte motiva, la CONCESIONARIA no estaba obligada a prever que podía ocurrir, ni podía razonablemente evitar sus efectos. Por lo anterior, prospera la solicitud tercera de la convocatoria y se niegan las solicitudes 1,2,3,4 y 8 de la ANI, de conformidad con las razones expuestas en esta Decisión.</p> <p>CUARTO: DECLARAR que, el EER al que se refiere el numeral anterior exime a la CONCESIONARIA, durante el Periodo Especial reconocido por esta Decisión, de cumplir las obligaciones que establece el literal r) de la sección 4.5 de la Parte General del Contrato, en la zona afectada de la Unidad Funcional 8.</p> <p>QUINTO: DECLARAR que la CONCESIONARIA queda relevada de dar cumplimiento a las obligaciones contractuales referidas al tramo comprendido entre PR42+475 y PR 42+550 de la Ruta Nacional 6602, durante el Periodo Especial reconocido por esta Decisión según lo expuesto en la parte motiva. Por lo anterior prospera parcialmente la petición cuarta de la convocatoria y prospera parcialmente la 5 de la ANI.”</p> <p>A través del informe de cierre del plan de mejoramiento (Radicado ANI No. 20255010233623 del 19-12-25), el Vicepresidente Ejecutivo de indicó que “(...) sobre la no inclusión en la matriz de riesgos, de la probabilidad de ocurrencia de deslizamientos por la actividad de los coluviones presentes en el Tramo PR42+000 y 45+500 de la Unidad Funcional 8, de acuerdo con la decisión del Amigable componedor, tras el evento ocurrido en el K42+470, el Concesionario no estaba obligado a prever que podría ocurrir dicho evento.” Asimismo, a través del informe de cierre se evidencia que las obras para la estabilización del tramo afectado finalizaron en marzo de 2025.</p> <p>Finalmente, en visita realizada en febrero de 2026 por parte de la Oficina de Control Interno, se verificó que el tramo comprendido entre el PR42+471 y el PR42+580 se encuentra intervenido y estabilizado, con tránsito habilitado conforme a lo dispuesto por el INVIAS, sin observarse nuevas afectaciones asociadas al evento ocurrido en octubre de 2023.</p>			

Hallazgo	1550	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
En consecuencia, se evidencia la ejecución de las medidas correctivas, el seguimiento institucional y la definición contractual respecto a la previsibilidad del evento. Por lo anterior, se concluye que las acciones implementadas atendieron la situación que dio origen al hallazgo, por lo que el plan de mejoramiento se establece como efectivo.			

- **Hallazgo 1562**

Tabla 12. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1562 (PMI)

Hallazgo	1562	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 10- Apropiación de recursos para el pago del laudo proferido por tribunal arbitramento dentro tramite arbitral proferido el 17 de junio de 2022 de la cuenta por pagar constituida en la vigencia 2023. Administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria. (A) (D). La entidad no realizó las gestiones oportunas y suficientes para apropiar los recursos necesarios para cumplir con la obligación de pagar la condena impuesta mediante laudo proferido el 17 de junio de 2022, por el tribunal de arbitramento Contrato de Concesión APP No. 013 de 2015 por \$5.768.990.160, por cual mediante Resolución de la ANI 20237010018795 del 29-12-2023 realiza una liquidación al 17 de junio de 2022, por \$5.923.444.214,34 donde se incluye reconocimiento de intereses y se reconoce el gasto y se ordena el pago parcial de \$4.848.392.441,92 de la condena impuesta.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Documentos que soportan las gestiones del pago parcial de la condena interpuesta mediante el laudo proferido el 17 de junio de 2022. 2. Documentos que soportan las gestiones del pago del saldo de la condena interpuesta mediante el laudo proferido el 17 de junio de 2022. UNIDAD DE MEDIDAS PREVENTIVA 3. Socializar Procedimiento Gestión del cumplimiento de sentencias y, conciliaciones y pago de gastos judiciales GEJU-P-012 INFORME DE CIERRE 4. Informe de cierre.</p>		
Causa del hallazgo	Esta situación se presenta por deficiencias en la gestión de la entidad para cumplir con el pago de la totalidad de la obligación y para la consecución de los recursos presupuestales oportunos y suficientes.		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria.	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad:			
A fin de dar contexto, el laudo arbitral No. 127211 del 17 de junio de 2022 condenó a la ANI con los siguientes resuelve:			
<p><i>“Decimoctavo. Condenar a la Agencia Nacional de Infraestructura a pagar a la Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S., la suma actualizada de CINCO MIL SETECIENTOS SESENTA Y OCHO MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA MIL</i></p>			

Hallazgo	1562	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>CIENTO SESENTA PESOS (\$5.768.990.160) por concepto de los costos incurridos por la Concesionaria relacionados con actividades y obras que la Convocada debe asumir por razón de los riesgos a su cargo, incluidos los costos incurridos por actividades y obras adelantadas para asegurar la estabilidad y transitabilidad del Subsector 2.2, desde el recibo de dicha vía hasta la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 2. Por lo anterior, prosperan las Pretensiones de condena 4.1., 4.3. y 4.4. formuladas por la Convocante en la demanda reformada.</i></p> <p><i>Decimonoveno. Condenar a la Agencia Nacional de Infraestructura a pagar a la Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S., el monto actualizado de MIL CIENTO UN MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS (\$1.101.966.949), por concepto de las Deducciones por Desempeño efectuadas sobre la retribución por el incumplimiento de los Indicadores del Apéndice Técnico 4 en el Subsector 2.2. de la Unidad Funcional 2 y en los Subsectores 3.2 y 3.3 de la Unidad Funcional 3 del Proyecto. Por lo anterior, prosperan las Pretensiones de condena 4.2. y 4.4. de la demanda reformada.”</i></p> <p>Se debe tener en cuenta que la causa del hallazgo está asociada a las gestiones oportunas que debió adelantar la Agencia para el cumplimiento del resuelve decimooctavo.</p> <p>Una vez revisados los soportes de las unidades de medida correctivas, se concluyó que estas demuestran que efectivamente se gestionó lo necesario para realizar el pago parcial de la condena interpuesta mediante el laudo arbitral, de la siguiente manera:</p> <p>UM Correctivas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>“Documentos que soportan las gestiones del pago parcial de la condena interpuesta mediante el laudo proferido el 17 de junio de 2022”</i> Para el cumplimiento del resuelve decimonoveno, se observó que mediante memorando No. 20225000160073 el 21 de diciembre de 2022 (previo a la generación del hallazgo) la Vicepresidencia Ejecutiva - VEJ tramitó el pago del resuelve 19 del laudo proferido, que corresponde a condena por \$1.101.966.949 por devoluciones por desempeño efectuadas sobre la retribución por incumplimiento de indicadores, soportado con radicado No. 20225000399811 del 9 de diciembre de 2022, en el que se solicita a la fiduciaria el traslado de la subcuenta de excedentes ANI para el pago de la condena, por valor total de \$1.148.621.244, correspondientes al capital de la condena más \$46.654.295 por intereses causados entre el 6 de julio y el 2 de diciembre de 2022. Al respecto la fiduciaria confirmó la realización efectiva del traslado realizado el 14 de diciembre de la misma anualidad. <p>Por otra parte, se observó la orden de pago proferida por bajo la Resolución No. 20237010018795 del 29 de diciembre de 2023, a través de la que se liquidaron los intereses corrientes entre el 5 de julio y 5 de octubre de 2022 por \$139.326.845 e intereses moratorios del 26 al 28 de diciembre de 2023 por \$15.127.209, para un total por intereses de \$156.115.137. Valor capital más intereses \$5.923.444.214.</p> <p>En esta Resolución se señala que la Interventoría presentó la cuenta de cobro el 26 de diciembre de 2023 y que la Entidad dispone de \$4.848.392.441,92 para abonar a la deuda sobre el resuelve decimooctavo, tal como ordena la Vicepresidencia Jurídica con esta Resolución.</p>			

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



Hallazgo	1562	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>2. <i>“Documentos que soportan las gestiones del pago del saldo de la condena interpuesta mediante el laudo proferido el 17 de junio de 2022”</i>. Su cumplimiento se soportó de la siguiente manera:</p> <p>a) Con memorando No. 20247010117563 del 11 de julio de 2024, la Coordinación del GIT de Defensa Judicial con asunto <i>“solicitud prioritaria PAC para el pago del saldo de la deuda del laudo arbitral 127211 proyecto BBY – urgente término para pagar dentro de 10 días”</i>, dirigido a la Coordinación del GIT Administrativo y Financiero, se actualizó el cálculo de los valores adeudados teniendo en cuenta el abono realizado en diciembre de 2023, que cubrió en total \$311.868.136 por intereses recalculados al 30 de enero de 2024, generando un saldo de la obligación por \$167.218.970,69 por intereses moratorios pendientes entre el 31 de enero y el 25 de julio de 2024, más el capital pendiente para un total de \$1.399.684.825, solicita urgentemente se gestione un cupo PAC por valor total referido.</p> <p>b) Resolución No. 20247010009315 del 24 de julio de 2024 proferida por la Vicepresidencia Jurídica en la que se resuelve reconocer el gasto y ordenar el pago total del saldo pendiente de la condena del laudo arbitral con radicado CCB 127211 y en ese sentido pagar la suma de \$1.399.684.824,73</p> <p>c) Con memorando No. 20243060331861 del 16 de septiembre de 2024 la Gerencia Financiera de la VEJ, del proyecto BBY, reitera la solicitud de paz y salvo al representante legal de la Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S. <i>“(…) por concepto de las condenas impuestas proferidas en el laudo arbitral 127211 saldadas y pagadas por la Entidad”</i>.</p> <p>d) En comunicación de la Concesionaria Ruta del Cacao S.A.S., suscrita por su representante legal, con radicado No.2024-11-03895S confirman la recepción de los saldos descritos en los numerales y literales anteriores, y certifican expresamente el paz y salvo a la Agencia <i>“por concepto de las condenas impuestas proferidas en Laudo Arbitral 127211 saldadas y pagadas por la Entidad”</i>.</p> <p>De acuerdo con lo anterior se dio cumplimiento a las unidades de medida correctiva establecidas para el caso particular. No obstante, se resalta el gasto adicional para la Agencia debido a la inoportunidad en el pago por un valor total de \$525.741.402 por concepto de intereses corrientes y de mora sobre el capital adeudado de acuerdo con los “resolves 18° y 19°” del laudo, lo cual equivale al 7.65% adicionales al capital ordenado en contra de la Agencia.</p> <p>Al respecto en el marco de las normas de austeridad en el gasto contenidas en el Decreto 1068 de 2015, capítulo 7 Otras Disposiciones, artículo 2.8.4.8.1 establece:</p> <p><i>“Pagos conciliaciones judiciales. Los apoderados de los órganos públicos deben garantizar que los pagos de las conciliaciones judiciales, las transacciones y todas las soluciones alternativas de conflictos sean oportunos, con el fin de evitar gastos adicionales para el Tesoro Público”</i>.</p> <p>Respecto a la unidad de medida correctiva <i>“3. Socializar Procedimiento Gestión del cumplimiento de sentencias y, conciliaciones y pago de gastos judiciales GEJU-P-012”</i>, se evidenció a través de acta de reunión virtual, que indica como organizador a la Vicepresidencia Ejecutiva, la socialización del hallazgo en cuestión y el procedimiento de</p>			

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



Hallazgo	1562	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Gestión Jurídica GEJU-P-012 “Pago de Condenas”, la reunión contó con la participación de ingenieros, contratistas, la Gerencia Financiera y el líder de seguimiento del proyecto BBY de la VEJ, y profesionales de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno -VPRE. El acta no da cuenta de la fecha de realización de la reunión ni de compromisos establecidos en ella.</p> <p>En el Informe de cierre PMI remitido por la VEJ a la VPRE en el formato EVCI-F-034 con radicado ANI No. 20255010113213 del 26 de junio de 2025 en el numeral IV. Efectividad del plan de mejoramiento para atacar la causa y efecto del hallazgo indicado, se indica que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dado que se cuenta con el paz y salvo por parte del concesionario, las unidades de medida planteadas lograron el objetivo esperado. 2. Indican que la ANI sí realizó las gestiones oportunas y suficientes para apropiar recursos y cumplir con la condena impuesta en el laudo arbitral 127211. <p>Al respecto, la Oficina de Control Interno precisa que el cumplimiento de las unidades de medida correctivas están orientadas a la superación de la situación particular que dio lugar al hallazgo, para el caso, la falta de gestión oportuna para el pago del laudo arbitral 127211, que ocasionó, como se mencionó líneas arriba, el pago de \$525.7 millones por intereses; mientras que las unidades de medida preventivas se orientan a que los hechos no se vuelvan a repetir con situaciones semejantes por la misma causa.</p> <p>En la auditoría adelanta por la Oficina de Control Interno en el primer trimestre de 2026, la VEJ reportó, respecto a la apropiación oportuna de recursos para el pago de condenas, que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Se debe contar con una notificación oficial de la condena / sentencia 2. Con el numeral 1, remiten al área de Contabilidad para el registro contable el formato GADF-F-120 “Liquidación de la Deuda con fines contables” versión 001 del 13 de junio de 2025. Al respecto se observó que en el formato se identifican los datos básicos del concesionario y proceso, información adicional de las condiciones de pago, el resumen de la valoración de la obligación (discriminando capital, condena en costas, actualización de capital, intereses corrientes y de mora) e incluye las observaciones a la actualización del proceso y comentarios generales. El formato tiene los campos para las firmas por parte del Gerente Financiero de la VEJ y el Coordinador del GIT de Defensa Judicial. 3. Incorporar la necesidad en el anteproyecto de presupuesto 4. Revisan si se cuenta con cupo en la asignación establecida en el Decreto de desagregación del presupuesto. <p>Frente a la información solicitada que permitiera validar la no repetición de los hechos que originaron el hallazgo, la VEJ informó la aplicación del procedimiento GEJU-P-012 Pago de Condenas (socializado como acción preventiva), las solicitudes de provisiones ante el Ministerio de Hacienda por parte de la Entidad, para buscar la apropiación de recursos; y remitió:</p>			

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



Hallazgo	1562	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>1. <i>Relación de las condenas contra la ANI y relación de las fechas de envío de información.</i> Se validó el cargue de la condena del Laudo arbitral CCB 141913 en carpeta de contabilidad con corte a diciembre de 2025 en el formato GADF-F-120 “Liquidación de la Deuda con fines contables”, la Ejecutoria No. 178 del 18/03/2025 para corrección de un concepto dentro del auto y el Laudo arbitral 141913 proferido el 5/03/2025 en la CCB contra la ANI por valor corregido de \$35.825.535.588</p> <p>2. <i>Formato de reconocimiento condena e intereses condena Laudo Arbitral 141913.</i> Corresponden a los formatos GADF-F-120 con corte a marzo, junio y diciembre de 2025, con sus respectivos comentarios generales diligenciados, en los que incluyen la discriminación de intereses (\$885 millones con corte a junio de 2025, y acumulados por \$2.047 millones de pesos con corte a diciembre de 2025).</p> <p>3. <i>Carpeta enviada al área de contabilidad - Formato 84 (información a revelar en los estados financieros).</i> La inclusión de la información a revelar se verificó en las notas a los estados financieros de cierre de 2025, en la página web https://www.ani.gov.co/sites/default/files/6_notas_a_los_estados_financieros_20251.pdf dentro de la nota No. 22 Cuentas por Pagar – subtítulo Sentencias e intereses de sentencias – Laudos arbitrales ejecutoriados (...), página 110. En esta indica el valor en libros por el monto de la condena, y sobre la tasa de interés incluye: “DTF (rango de fecha) *: 19 de marzo de 2025 al 30 de junio de 2025 *Se aplica DTF entre los 10 primeros meses”.</p> <p>A partir de la verificación adicional hecha por la Oficina de Control Interno, respecto a la condena establecida con el laudo arbitral CCB 141913, se evidenció gestión para el reconocimiento por parte de la Entidad, lo que permite establecer la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo, teniendo en cuenta que su causa fue “(...)deficiencias en la gestión de la Entidad para cumplir con el pago de la totalidad de la obligación y para la consecución de los recursos presupuestales oportunos y suficientes.”</p> <p>No obstante, se resalta la obligación que, independiente de los procesos de Defensa Judicial de la Agencia, la Entidad debe contablemente identificar, reconocer, medir, presentar y revelar los hechos económicos, en cumplimiento de la normatividad asociada, en atención al principio fundamental de devengo⁴⁴.</p>			

5.6.2 Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

- **Hallazgo 4020**

⁴⁴ Resolución No. 533 de 2015 de la Contaduría General de la Nación – CGN, por la cual se define el marco normativo para entidades de gobierno.

Res. CGN No. 080 de 2021 *modifica el Procedimiento contable para el registro de los procesos judiciales, arbitrajes, conciliaciones extrajudiciales y embargos sobre cuentas bancarias* Res. No. 431 de 2023 expedida por la Agencia Nacional para la Defensa Jurídica del Estado - ANDJE *Por la cual se adopta una metodología de reconocido valor técnico para el cálculo de la obligación contingente de los procesos judiciales.* La normatividad referida fue adoptada internamente con la Resolución ANI No. 20247010010885 del 27-08-2024. En adición, el procedimiento GADF-P-001 de Gestión Contable establece la información, formatos, oportunidad y responsables para reportar los hechos económicos de la Agencia.

Tabla 13. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 4040 (PMP)

Hallazgo	4020	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>No se evidenció una gestión oportuna para la revisión y aprobación de las pólizas de los contratos de concesión No. 013 de 2015 y de interventoría No. 469 de 2015, lo que va en contravía del procedimiento “Aprobación y administración de pólizas y demás garantías” (GCSP-P-012) y de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto establecida en el numeral 2.2.2 (j) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), así:</p> <p><i>“El equipo de coordinación y seguimiento al proyecto desarrollará las actividades encaminadas a coordinar, evaluar y controlar el correcto desarrollo del proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, para lo cual dicho equipo asumirá, las siguientes funciones o actividades generales:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>j) Controlar y hacer seguimiento a la constitución en condiciones de idoneidad y suficiencia de las garantías de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, así como al vencimiento de las mismas, sin perjuicio de la responsabilidad del interventor del contrato de concesión y del interventor o supervisor de los demás contratos que se suscriban entre ellos el de interventoría, frente a la verificación de fondo en relación con la suficiencia, vigencia y actualización oportuna de las garantías”</i></p> <p>A su vez, la falta de gestión para la revisión y aprobación de las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría genera una alerta de materialización del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Conceptos emitidos por cada área. (90%)</p> <p>UNIDAD DE MEDIDAS PREVENTIVA</p> <p>2. Procedimiento GCSP-P-012 Aprobación y administración de pólizas y demás garantías. (10%)</p>		
Causa del hallazgo	Gestión inoportuna para la revisión y aprobación de las pólizas de los contratos de concesión No. 013 de 2015 y de interventoría No. 469 de 2015.		
Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa.		
Análisis de efectividad:	<p>La documentación que acredita el plan de mejoramiento demuestra gestión interdisciplinaria para la aprobación de pólizas relacionadas con los contratos de interventoría y de concesión del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó. Asimismo, a través del plan de mejoramiento se demuestra la disponibilidad del procedimiento interno GCSP-P-012, cuyo objetivo es <i>“Aprobar y administrar las pólizas y demás garantías relacionadas con los contratos de Concesión y Obra Pública y sus respectivas interventorías (tramitados a través de la plataforma SECOP I), permisos y autorizaciones temporales con el fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual y/o administrativa.”</i></p>		

Hallazgo	4020	Efectividad	No efectivo
<p>En febrero de 2026 se revisó el estado de las pólizas relacionadas con los contratos de interventoría y de concesión del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, evidenciando lo siguiente:</p> <p>Para el contrato de concesión No. 013 de 2015:</p> <p>a. Garantía de cumplimiento: La última aprobación de actualización de la póliza (anexos 40 y 41) se dio a través del formato GCSP-F-003 con radicado ANI No. 20244090152401 del 10-05-24. Manteniendo la vigencia de la garantía, el Concesionario ha venido remitiendo a la ANI los anexos 42 a 48; anexos que no tienen un formato de aprobación disponible en el sistema Orfeo.</p> <p>Dentro de las últimas acciones, se tiene la solicitud de conceptos sobre los anexos 45, 46, 47 y 48 hecha por la Gerencia Técnica (VEJ) a la Gerencia del GIT Financiero (VEJ) y a la Gerencia del GIT de Asesoría a la Gestión Contractual (VJ), a través del memorando ANI No. 20255010245203 del 30-12-2025.</p> <p>Según lo reportado en la respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 11-02-26, “(...) a la fecha se cuenta con viabilidad del área financiera”. No se evidenció concepto de la Gerencia del GIT de Asesoría a la Gestión Contractual (VJ). Según la actividad No 6 del procedimiento GCSP-P-012, se debe “Emitir concepto jurídico, financiero y técnico (en los casos que se requiera), en un término de 10 días hábiles para contratos que requieran aprobación de póliza”, plazo que estaría superado al tener en cuenta el requerimiento hecho por la Gerencia Técnica (VEJ) en diciembre de 2025.</p> <p>b. Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual (RCE): Las últimas aprobaciones de actualización de la póliza (anexos 27, 28 y 29) se dio a través de los formatos GCSP-F-003 con radicado ANI No. 20223060361271, 20225000114341 y 20225000186931. Manteniendo la vigencia de la póliza, el Concesionario ha venido remitiendo a la ANI anexos posteriores (hasta el No. 45), que no cuentan con formato de aprobación en el sistema Orfeo.</p> <p>Dentro de las últimas acciones se evidenciaron cruces de comunicaciones entre la ANI y la Interventoría, para que esta última atienda observaciones a su concepto del estado de la póliza de RCE (Ver radicado ANI No. 20265010030321 del 30-01-26)</p> <p>c. Póliza Todo Riesgo Construcción (TRC): La última aprobación de actualización de la póliza (anexos 11, 12, 13 y 15) se dio a través del formato GCSP-F-003 con radicado ANI No. 20233060023261. Manteniendo la vigencia de la póliza, el Concesionario ha venido remitiendo a la ANI anexos posteriores (hasta el No. 54), que no cuentan con formato de aprobación en el sistema Orfeo.</p> <p>Dentro de las últimas acciones se evidenciaron cruces de comunicaciones entre la ANI y la Interventoría, para que esta última atienda observaciones a su concepto del estado de la póliza de TRC (Ver radicado ANI No. 20265010030331 del 30-01-26)</p> <p>Para el contrato de interventoría No. 469 de 2015: Se tienen observaciones a los anexos 15 y 16 de la garantía de cumplimiento, que deben ser atendidas por el Consorcio BBY para la liquidación del contrato No. 469 de 2015, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20265010028611 del 29-01-2026.</p>			

Hallazgo	4020	Efectividad	No efectivo
<p>Para el contrato de interventoría VEJ-756 de 2024: Se tiene aprobación de las pólizas vigentes de cumplimiento y de responsabilidad civil extracontractual según se evidencia en el formato GCSP-F-003 con radicado ANI No. 20255010000701 del 07-02-25.</p> <p>Conclusión de la Oficina de Control Interno:</p> <p>El plan de mejoramiento demuestra que en la ANI existe el procedimiento GCSP-P-012 para la aprobación y administración de pólizas. En la revisión de los soportes se evidenció gestión entre las áreas técnica, financiera y jurídica, así como observaciones y comunicaciones con el concesionario frente a los anexos de las diferentes pólizas.</p> <p>Sin embargo, respecto de la Garantía Única de Cumplimiento del contrato de concesión No. 013 de 2015, se evidenció que el término de diez (10) días hábiles previsto en el procedimiento GCSP-P-012 para la emisión de los conceptos se encuentra superado. Adicionalmente, se identificaron anexos remitidos por el concesionario que no cuentan con aprobación formal registrada en el sistema de gestión documental.</p> <p>En consecuencia, persisten situaciones relacionadas con la oportunidad y la formalización en la aprobación de las pólizas, principalmente en lo correspondiente al contrato de concesión, situación asociada a la causa del hallazgo. Por lo tanto, el plan de mejoramiento se establece como no efectivo.</p>			

6. CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y HALLAZGOS

6.1 Conclusiones

6.1.1 Conclusiones objetivo específico No. 1 (Inicio etapa de operación)

1. Se evidenció que la Interventoría y la ANI verifican las actas de terminación definitivas y parciales suscritas en el proyecto por parte de la Interventoría y de la ANI y que la suscripción de las actas de terminación definitivas de las unidades funcionales 1, 8 y 9 condicionan el inicio de la etapa de operación del proyecto.
2. Se evidenció que la suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 1 depende de un consenso sobre el valor de la retención a aplicar con ocasión de la no instalación del peaje Rancho Camacho y de la no canalización de los equipos ITS en el subsector 2 de la unidad funcional 1.
3. Se evidenció que continúa vigente la suspensión de las obligaciones contractuales relacionadas con el inicio de operación del peaje Rancho Camacho en la unidad funcional 1, establecida a través de acta suscrita el 6 de marzo de 2021 y con ocasión de oposición de la comunidad.
4. Se evidenció que la canalización de los equipos ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) en el subsector 2 de la unidad funcional 1 está condicionada a la inclusión de vías del convenio interadministrativo DHS 176-09, para lo que desde la ANI se han adelantado gestiones con

Ecopetrol, la Gobernación de Santander, Distrito de Barrancabermeja y el Instituto Nacional de Vías.

5. Se evidenció que la no terminación y puesta a disposición de la unidad funcional 8 ha dado lugar a la implementación de los esquemas de apremio establecidos en el contrato de concesión No. 013 de 2015, sobre los que las decisiones establecidas por la ANI han sido motivo de controversias que se analizan a través de los mecanismos definidos contractualmente.
6. Se evidenció que la terminación de la unidad funcional 8 depende de una solución a las afectaciones que sufrió el tramo comprendido entre las abscisas K100+700 y K100+960 (aproximadamente), con ocasión del deslizamiento del 1 de octubre de 2023, que fue un Evento Eximente de Responsabilidad según decisión No. 152356 del 15 de septiembre de 2025 del Panel de Amigable Composición del Proyecto, para lo que, el 13 de marzo de 2026 se suscribió un documento contractual que establece las condiciones para adelantar las actividades de preconstrucción y construcción en el tramo afectado, que, se estima, finalizarían en 2029.
7. Se evidenció seguimiento y acciones conminatorias con ocasión de la no superación de los pendientes del acta de terminación parcial de la unidad funcional 9, tales como retención de la compensación especial asociada a esta unidad funcional y gestión para iniciar un proceso administrativo sancionatorio al respecto
8. Se evidenció que el principal factor que condiciona la suscripción del acta de terminación definitiva de la unidad funcional 9 es la instalación del peaje denominado La Angula, sobre el que la oposición de la comunidad dio lugar al reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad en marzo de 2024, cuya prorroga de periodo especial finalizó en marzo de 2025. A la fecha de radicación del presente informe, la no instalación del peaje La Angula no se encuentra soportada en un Evento Eximente de Responsabilidad vigente.
9. Se evidenció seguimiento y control al cumplimiento de los indicadores establecidos en el apéndice técnico 4 del contrato de concesión No. 013 de 2015, relacionados con la operación y mantenimiento de la concesión vial.
10. Se verificó el seguimiento a equipos de atención al usuario, sistemas de comunicación e información, disponibilidad de un centro de control operacional (CCO), así como condiciones adecuadas de operación en estaciones de pesaje y de peaje, entre otros aspectos. No obstante, el seguimiento y control por parte de la Interventoría, se identificaron novedades en el funcionamiento de los postes SOS y de las emisoras de la concesión.
11. Se evidenció gestión frente a la solicitud de reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad con ocasión del atentado terrorista a la estación de peaje de La Lizama en diciembre de 2025; sin embargo, el plazo contractual para que la ANI se pronuncie al respecto ha sido superado.
12. Se evidenció gestión para la suscripción de un convenio de cooperación entre el Concesionario y la Policía de Carreteras; sin embargo, la concesión carece de un convenio desde octubre de 2023, sin que esta situación este cobijada por una acción contractual, tal como un Evento Eximente de

Responsabilidad o la aplicación de las sanciones y/o esquemas de apremio que se establecen en el capítulo X del contrato de concesión No. 013 de 2015.

6.1.2 Conclusiones objetivo específico No. 2 (Riesgos contractuales e institucionales)

1. Se evidenció seguimiento y control a la ejecución de recursos con ocasión de los riesgos materializados y que han dado lugar a compensaciones económicas (falla estructural UF3.2 y UF3.3, no instalación de peajes, comercial y diferencial tarifario).
2. Se evidenció que, con ocasión de las necesidades y ejecución de compensaciones económicas. La ANI gestionó ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público una actualización al fondo de contingencias aprobado en la estructuración del contrato de concesión No. 013 de 2015, obteniendo la aprobación de una modificación en noviembre de 2021, que ha permitido tener disponibilidad de recursos para continuar mitigando riesgos a cargo de la ANI.
3. Se identificó una alerta de superación del plazo definido en la sección 3.6 (d) de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015 para el pago de las contingencias declaradas mediante las Resoluciones ANI No. 20255010005595 y No. 20255010005575, ambas del 12 de mayo de 2025 (menor recaudo La Renta y La Paz, cuarto trimestre de 2024).
4. Se evidenció la urgencia de intervención de sectores críticos en la unidad funcional 3 que pueden dar lugar a la ejecución de recursos del fondo de contingencias en materia de falla estructural, que requieren actividades preliminares, tales como el desarrollo de actas de vecindad en la zona de influencia, así como de trámites ambientales.
5. Se evidenció que, en la unidad funcional 3, el sector del puente de Caño Seco presenta la mayor criticidad, debido al cierre de la estructura por riesgo de colapso y a la inestabilidad del terreno, que mantiene una alerta permanente por posibles movimientos en masa. No obstante, el contrato de concesión no contempla una intervención estructural de fondo sobre el puente, por lo que la Vicepresidencia Ejecutiva gestionó la solicitud de recursos en el Anteproyecto de Presupuesto 2026. A la fecha de este informe, no se registran recursos asignados ni un plan de trabajo para su intervención.
6. Se evidenció que la ANI no ha identificado alertas de riesgos institucionales asociadas al estado del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó; sin embargo, teniendo en cuenta las situaciones advertidas frente a la oportunidad y formalización en la aprobación de pólizas, así como el deterioro progresivo en sectores de la unidad funcional 3, se considera pertinente evaluar alertas respecto de los riesgos RG-GCSP-02 y RG-GCSP-04, con el fin de prevenir posibles impactos reputacionales y económicos.

6.1.3 Conclusiones objetivo específico No. 3 (Función de advertencia CGR UF8)

1. Se evidenció que la unidad funcional 8 no ha sido puesta en servicio, lo que ha traído consigo la declaratoria de incumplimiento y de multa al Concesionario, así como controversias que se analizan en el trámite arbitral con radicado 158133.

2. Se evidenció que el principal factor que condiciona la terminación, entrega y puesta en operación de la unidad funcional 8 consiste en la solución al sector afectado por un movimiento de remoción en masa del pasado 1 de octubre de 2023, que, a su vez, afectó la ruta nacional 6602, entre el PR42+470 y PR42+580.
3. Se evidenció que el 13 de marzo de 2026, durante la ejecución de la auditoría, se suscribió un documento contractual que establece las condiciones para adelantar las actividades de preconstrucción y construcción del tramo que condiciona la terminación de la unidad funcional 8, prevista para 2029. Documento informado a la Oficina de Control Interno con ocasión de las conclusiones del informe preliminar de auditoría.
4. Se evidenció que se cuenta con un plan de aportes y un saldo en el fondo de pasivos contingentes que permitirá mitigar la posible materialización de los sobrecostos asignados a la Entidad en materia de compensaciones ambientales.
5. Se evidenció que la no terminación y condiciones de la unidad funcional 8 no permitirían la entrega al INVIAS del tramo comprendido entre el PR43+000 al PR45+500, acorde a lo establecido en el otrosí No. 14 al contrato de concesión No. 013 de 2015.
6. En términos generales, las situaciones advertidas por la Contraloría General de la República se mantienen, pues i) no ha finalizado la construcción de la unidad funcional 8, ii) se prevén sobrecostos en las compensaciones ambientales y iii) no ha sido viable la entrega al INVIAS del tramo PR43+000 al PR45+500.

6.1.4 Conclusiones objetivo específico No. 4 (Alerta de control interno CGR UF9)

1. Se evidenció la permanencia de pendientes establecidos en el anexo No. 1 del acta de terminación parcial de la unidad funcional 9, suscrita el 18 de abril de 2024, lo que ha dado lugar a la retención de la compensación especial asociada a esta unidad funcional, así como a gestión por parte de la Interventoría y de la Supervisión para iniciar un proceso administrativo sancionatorio.
2. Se evidenció que el factor principal que condiciona la suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 9 es la construcción del peaje La Angula, situación que estuvo inmersa en un Evento Eximente de Responsabilidad, según acta suscrita el 24 de marzo de 2024, sobre el que se analiza la posibilidad de prorrogar, por segunda vez, el periodo especial asociado, vencido desde marzo de 2025.
3. Se evidenció que a diciembre de 2025 la adquisición predial en conjunto de las unidades funcionales 8 y 9 se aproxima al 86%; lo que no afecta la construcción de la unidad funcional 8, ni la operación de la unidad funcional 9.
4. Se evidenció que las áreas sobrantes de las unidades funcionales 8 y 9 continúan a nombre de la ANI y que continúa en trámite un proceso administrativo sancionatorio con ocasión del no reintegro de los recursos asociados a la subcuenta predial.
5. Se evidenció que la Interventoría lleva a cabo verificaciones en campo de las condiciones de cerramiento e invasiones de las áreas sobrantes de las unidades funcionales 8 y 9, consolidando los

resultados en bases de datos de con registro fotográfico, que se actualizan mensualmente. No se identificaron alertas respecto a cerramiento e invasiones en las unidades funcionales 8 y 9.

6. Se evidenció que la no instalación de estaciones de peajes es un riesgo materializado en el proyecto.
7. Se evidenció que la fase de construcción no se ejecutó dentro de los plazos estimados en la estructuración del proyecto. Con corte a diciembre de 2025 el plan de obras continua por debajo del 100%.
8. Se evidenció que no se han materializado costos ociosos por mayor permanencia en obra.
9. En términos generales, se considera que las situaciones alertadas por la Contraloría General de la República se mantienen a excepción del reconocimiento de costos ociosos por eventos eximentes de responsabilidad, lo que no ha sucedido a la fecha.

6.1.5 Conclusiones objetivo específico No. 5 (Efectividad planes de mejoramiento)

1. Se estableció la efectividad de los planes de mejoramiento de los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) con los números 1543, 1546, 1550 y 1562, en lo correspondiente a la incidencia administrativa de los hallazgos.
2. Se estableció concepto de no efectividad para el plan de mejoramiento del hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 4020.

6.2 Recomendaciones

6.2.1 Para la Interventoría

1. Actualizar la página web de la Interventoría (<https://www.interventoriaconsultecnicos.com/>) con el fin de dar cumplimiento a los criterios establecidos en el anexo técnico No. 4 del contrato No. VEJ-756 de 2024, en lo relacionado con la presentación de niveles de información sobre datos importantes y la disponibilidad de un enlace específico para el uso de la ANI con relación al proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.
2. Evaluar la efectividad de los mecanismos de seguimiento y requerimiento implementados frente a las deficiencias en la operación de los postes SOS y emisoras de la concesión, con el fin de determinar la necesidad de adoptar medidas adicionales que aseguren el cumplimiento integral de las obligaciones contractuales por parte del Concesionario.
3. Fortalecer los mecanismos internos para la identificación y formalización de alertas frente a presuntos incumplimientos al contrato de concesión No. 013 de 2015, garantizando la oportuna remisión de requerimientos correspondientes o se eleve a la ANI la solicitud de inicio de las sanciones o esquemas de apremio definidas en el capítulo X del contrato de concesión No. 013 de 2015.

6.2.2 Para la Supervisión

1. Con base en la experiencia en la ejecución del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, proponer ajustes al procedimiento interno establecido en el sistema integrado de planeación y

gestión relacionado con solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad (GCSP-P-040), con el propósito de que la ANI acepte o rechace este tipo de solicitudes dentro del término contractual establecido en los proyectos de 4G.

2. Continuar y documentar las gestiones adelantadas frente a la inestabilidad del puente Caño Seco, en coordinación con las entidades competentes, con el fin de mitigar riesgos para los usuarios de la concesión vial, aunque su intervención no haga parte del alcance contractual del proyecto.
3. Con relación al pago de condenas, independiente de los procesos de Defensa Judicial de la Agencia, la Entidad debe contablemente identificar, reconocer, medir, presentar y revelar los hechos económicos, en cumplimiento de la normatividad asociada, en atención al principio fundamental de devengo. Asimismo, se recomienda gestionar la apropiación del gasto para el pago oportuno de los laudos arbitrales y todos los mecanismos alternativos de solución de conflictos, a fin de evitar mayores gastos para el tesoro público.
4. Reformular con oportunidad el plan de mejoramiento del hallazgo establecido en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 4020.

6.3 Hallazgos

6.3.1 Para la Interventoría

1. No se evidenciaron alertas de la Interventoría dirigidas al Concesionario ni a la ANI con ocasión de la ausencia en el proyecto de un convenio de cooperación vigente con la Policía de Carreteras, al que hace referencia la sección 3.3.9.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015. De acuerdo con el literal (o) de la cláusula 3.1 del contrato de interventoría No. VEJ-756 de 2024, la Interventoría debe realizar los apremios o requerimientos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario o solicitar a la ANI el inicio de actuaciones administrativas por mora o cumplimiento defectuoso de lo establecido en el contrato de concesión.

6.3.2 Para la Supervisión

1. No se evidenció que se haya suscrito un documento que determine las condiciones y plazos para la ampliación del periodo especial que finalizó el 19 de marzo de 2025, según el acuerdo segundo del documento de *Acuerdo de Extensión de Periodo Especial por Evento Eximente de Responsabilidad Unidad Funcional 9, Derivado de la Imposibilidad de Construir la Estación de Peaje La Angula* del 17 de septiembre de 2024; al respecto el párrafo primero del acuerdo segundo del documento de acuerdo de extensión de periodo especial estableció lo siguiente:

“PARÁGRAFO 1: No obstante lo definido en el presente numeral, si las causas que dieron lugar al Evento Eximente de Responsabilidad se mantienen para el 30 de diciembre de 2024, las Partes de buena fe se reunirán para acordar los términos de un nuevo documento que determinará las condiciones y plazos para la ampliación del Periodo Especial por el término que sea requerido. En todo caso, este documento se suscribirá a más tardar el 30 de enero de 2025.”

2. No se evidenció cumplimiento del plazo con el que cuenta la ANI para aceptar o rechazar la solicitud de reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad con ocasión del atentado terrorista del pasado 15 de diciembre de 2025 a la estación de peaje La Lizama, solicitud hecha por el Concesionario a través de la comunicación con radicado ANI No. 20254091588232 del 15 de diciembre de 2025 y con alcance a través de la comunicación con radicado ANI No. 20254091650442 del 31 de diciembre de 2025. Según lo establecido en el inciso (iii) del literal (c) de la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015 la ANI debe aceptar o rechazar la solicitud “(...) dentro de los (15) Días siguientes” a la notificación de la parte afectada.
3. No se evidenció que la ausencia de un protocolo de coordinación vigente entre el Concesionario y la Policía de Carreteras, exigido en la sección 3.3.9.1 del apéndice técnico No. 2 del contrato de concesión No. 013 de 2015, esté soportada en acciones contractuales, tales como la aplicación de sanciones, esquemas de apremio o la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad. Esta situación afecta el cumplimiento de la obligación a cargo de la ANI, de controlar el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, según lo establecido en el literal (e) de la sección 4.6 de la parte general del contrato de concesión.
4. No se evidenció que el pago de las contingencias declaradas mediante las Resoluciones ANI No. 20255010005595 y No. 20255010005575, ambas del 12 de mayo de 2025 (menor recaudo La Renta y La Paz, cuarto trimestre de 2024) se efectuara dentro de los cuarenta y cinco (45) días calendario desde el surgimiento de la obligación de la ANI, acorde a lo establecido en la sección 3.6 (d) de la parte general del contrato de concesión No. 013 de 2015; lo que puede generar un riesgo fiscal para la Entidad, definido por el Departamento Administrativo de la Función Pública como “el efecto dañoso sobre los recursos públicos y/o los bienes y/o intereses patrimoniales de naturaleza pública, a causa de un evento potencial”.

Elaboró informe: Auditor Oficina de Control Interno – **Daniel Felipe Sáenz Lozano**
Auditora Oficina de Control Interno (Análisis efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1562) – **Natali Caballero Téllez**

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



ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de los contratos de concesión y de interventoría.
- Anexo 3: Plan y agenda de la auditoría.

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 013 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 la Supervisión, como orientadora del contrato.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos:

- 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 a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



Anexo 2: Información adicional de los contratos de concesión e interventoría.

Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 013 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	21 de agosto de 2015
	Inicio Fase de Preconstrucción	13 de octubre de 2015
	Inicio Fase de Construcción	8 de noviembre de 2016
	Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento	No se ha dado inicio
	Fecha Reversión	Octubre 2040

Fuente: Información disponible en Secop.

CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Cintra Infraestructura Colombia S.A.S	30.0%
	Ruta del Cacao JH Hodco S.L.U (John Laing Group plc)	30.0%
	RM Holding S.A.S	20.0%
	MC Victorias Tempranas S.A.S	20.0%
TOTAL		100.0%

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Modificar la sección 1.2. del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 13 del 21 de agosto de 2015 – Parte General.	2 de octubre de 2015
Otrosí No. 2	Modificar la sección 3.5 (b) y (c) del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 13 del 21 de agosto de 2015 – Parte Especial.	9 de octubre de 2015
Otrosí No. 3	Modificar el encabezado del Capítulo III – OPERACIÓN DEL PROYECTO del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión bajo esquema de APP No. 013 del 21 de agosto de 2015. Modificar la sección 3.3.1 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 013 del 21 de agosto de 2015 – Parte Especial.	5 de enero de 2016
Otrosí No. 4	Modificar la sección 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 013 del 21 de agosto de 2015.	12 de enero de 2016
Otrosí No. 5	Modificar la sección 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 013 del 21 de agosto de 2015.	11 de marzo de 2016
Otrosí No. 6	Modificar la “tabla 9 – equipo mínimo a ser puesto a disposición de la policía de carreteras” del numeral 3.3.9.3 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 013 del 21 de agosto de 2015.	13 de mayo de 2016
Otrosí No. 7	Modifica la sección 5.3 de la parte especial específicamente la “tabla plazo máximo de ejecución” para la UF 1 ampliando el plazo a 8 meses.	8 de mayo de 2017

AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de Supervisión
y de Interventoría asociada al proyecto
Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó



Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 8	Modifica el numeral 5.3 Programación de las obras del Capítulo V de la Parte Especial del Contrato.	19 de febrero de 2018
Otrosí No. 9	Modificación del contrato en relación con el derecho de los prestamistas a tomar posesión del contrato en el caso de inhabilidades sobrevinientes.	29 de mayo de 2018
Otrosí No. 10	Se modifican apartes del contrato en relación con el concepto de cesión especial de Retribución.	27 de junio de 2018
Otrosí No. 11	Las Partes acuerdan reubicar el Peaje La Renta.	6 de diciembre de 2020
Otrosí No. 12	Modificación del "Procedimiento de Verificación de Unidad Funcional" con origen en la adquisición de predios. Modificación de las fórmulas de retribución. Inclusión procedimientos e índices de cumplimiento predial.	23 de febrero de 2021
Otrosí No. 13	Ajuste de pólizas.	5 de agosto de 2021
Otrosí No. 14	Ajustes unidad funcional 8.	24 de septiembre de 2021.

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 106, correspondiente a julio de 2024.

Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. VEJ-756 DE 2024	Nombre interventoría	Consortio Consultécnicos
	Representante legal	Jorge Luis Taján de Ávila
	Valor (M/CTE diciembre de 2024) – Incluye IVA	\$ 31.020.938.276
	Suscripción contrato	31 de diciembre de 2024.
	Suscripción acta de inicio	7 de enero de 2025
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	60 meses (5 años)
	Fecha de terminación	7 de enero de 2023

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 11, correspondiente a noviembre de 2025 y acta de inicio de contrato VEJ-756 de 2024.

Consortio Consultécnicos	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Consultores técnicos y económicos SAS	90%
	Consultores e interventores técnicos	10%
	TOTAL	100%

Fuente: Resolución ANI No. 20247030016315 del 12 de diciembre de 2024, "Por la cual se Adjudican los lotes 1, 2, 3, 4 y 5 dentro del Concurso de Méritos Abierto No. VJ-VEJ-CM-0052024"

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	03-02-2026	11:00 – 12:30
Entrevistas de auditoría	13-02-2026	8:00 – 13:00
Recorrido de verificación al proyecto	17-02-2026 18-02-2026	8:00 – 17:00 9:00 – 15:00
Reunión resultados preliminares de la auditoría con Representantes del Equipo de Supervisión.	02-03-2026	10:00 – 11:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	16-03-2026	7:00
Reunión de aclaraciones a comentarios producto de la socialización del informe preliminar con Representantes del Equipo de Supervisión.	20-03-2026	9:00 – 9:30
Cierre de auditoría (Correo electrónico)	24-03-2026	14:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Se dio a conocer la situación actual del proyecto y se demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión.