



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020148833**
20231020148833
Fecha: **04-10-2023**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **CAROLINA BARBANTI MANSILLA**
Presidente (E)

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Vicepresidente Ejecutiva

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

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Malla Vial del Meta

Respetadas Ingenieras:

La Oficina de Control Interno, en los meses de agosto y septiembre de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Malla Vial del Meta.

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

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

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



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020148833**
20231020148833
Fecha: **04-10-2023**

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) LUIS ALEXANDER GARZON HERNANDEZ Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyecto: Adriana Barrios Rodríguez – Auditor de la Oficina de Control Interno
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20231020060015
GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA

**Informe de auditoría a la función pública de la
Supervisión y de Interventoría asociadas al
proyecto de concesión carretera Malla Vial del Meta**

**OFICINA DE
CONTROL INTERNO**



**2023
SEPTIEMBRE**

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	5
1.1	Objetivo general.....	5
1.2	Objetivos específicos	5
2.	ALCANCE.....	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1	Información de contratos	7
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	9
4.3	Descripción del proyecto	10
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	12
5.1	Ejecución del plan de obras	13
5.1.1	Unidad Funcional 1: Granada - Guamal	14
5.1.2	Unidad Funcional 2: Guamal – Acacías – La Cuncia	18
5.1.3	Unidad Funcional 3: La Cuncia – Ciudad Porfía.....	25
5.1.4	Unidad Funcional 5: Catama – Puente Amarillo	26
5.1.5	Unidad Funcional 6: Villavicencio – Puerto López	27
5.1.6	Unidad Funcional 7-8: Puerto López – Puerto Gaitán	34
5.1.7	Conclusiones sobre el estado de ejecución del plan de obras	40
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	42
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.....	54
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	71
8.1	Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la Contraloría General de la República)	71
8.1.1	Hallazgo 1324-22	73
8.1.2	Hallazgo 1421-1	77
8.1.3	Hallazgo 1422-2	78
8.2	Verificación de atención a solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte	81
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	84
9.1	Conclusiones	84

9.2	No Conformidades	87
9.2.1	Para la Supervisión.....	87
9.2.2	Para la Interventoría	88
9.3	Recomendaciones.....	89
9.3.1	Para la Supervisión.....	89
9.3.2	Para la Interventoría	90
10.	ANEXOS	92

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.	7
Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto.	9
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.	10
Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.	11
Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto	11
Tabla 6. Modificación plazos estimados etapas del proyecto.	12
Tabla 7. Avance programación de obras por Unidad Funcional.	13
Tabla 8. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	42
Tabla 9. Personal mínimo faltante en el contrato de interventoría N. 251 de 2023.	43
Tabla 10. Estado de cumplimiento pólizas contrato de concesión N. 004 de 2015	63
Tabla 11. Riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte que consideran controles relacionados con la revisión de las pólizas de los contratos de concesión e interventoría.	65
Tabla 12. Solicitudes de la Contraloría General de la República en la ventana de tiempo de la auditoría... ..	81
Tabla 13. Solicitudes de la Procuraduría General de la Nación en la ventana de tiempo de la auditoría	82
Tabla 14. Solicitudes de la Defensoría del Pueblo en la ventana de tiempo de la auditoría.	82

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 004 de 2015 correspondiente al proyecto de Iniciativa Privada (IP) Malla Vial del Meta, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial de los Llanos S.A.S., respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

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

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

1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 004 de 2015; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del Contrato de Concesión bajo el esquema de Iniciativa Privada No. 004 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., a partir de enero de 2022 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión en la fase de construcción, con base en una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- 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.

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

- Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- 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.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 04 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Concesión Vial de los Llanos S.A.S., así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de Interventoría No. No. 251 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Unión Temporal Meta, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los contratos de concesión y de interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, Concesionario o interventor y otrosíes suscritos a septiembre de 2023:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Concesión Vial de los Llanos S.A.S No. contrato: 004 del 5 de mayo de 2015. Objeto: “El presente Contrato de Concesión bajo un esquema de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.” Acta de Inicio: 09 de junio de 2015. Plazo: El plazo del Contrato es variable, y transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión (Condicionado a la obtención del valor presente, a 31 de diciembre de 2013, del recaudo de peaje - VPIP) Fecha de finalización estimada: 9 de junio de 2045 URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-19-3423753</p>	12 Otrosíes
Interventoría	<p>Unión Temporal Meta No. contrato: 251 del 5 de junio de 2015. Objeto: Es la ejecución de la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del Contrato de Concesión bajo un esquema de asociación público privada de iniciativa privada cuyo objeto es “realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial, social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Malla Vial del Meta.” Acta de Inicio: 09 de junio de 2015. Plazo: 115 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio. Fecha de finalización: 8 de enero de 2025 URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3565201</p>	2 Otrosíes

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

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 004 de 2015 ha tenido 12 otrosíes, lo cual se detalla en el Anexo 2. A continuación, se presenta lo principalmente acordado tras la suscripción de las últimas 3 modificaciones contractuales.

- **Otrosí No. 10 del 8 de enero de 2021:** la principal modificación al contrato de concesión No. 004 de 2015 se dio con la suscripción del Otrosí No. 10 del 8 de enero de 2022, en donde se acordó redefinir

el alcance del contrato con el fin de hacerlo financieramente viable de conformidad con el Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019, modificando la parte especial del contrato, así como el *apéndice técnico 1 – Alcance del contrato, apéndice técnico 2 – Condiciones para la operación y mantenimiento* y el *apéndice técnico 4 – Indicadores*. Se cambió la longitud concesionada de 354 km a 267 km, reduciendo el valor del CAPEX de 3.200.531 a 1.580.927 (valor en miles de millones) y las unidades funcionales a operar, eliminando las UF4, UF9, UF10 y UF11.

- **Otrosí No. 11 del 8 de septiembre de 2021:** se acordó priorizar el inicio de las intervenciones en la vía que colinda con el Río Guayuriba del sector del K16 en la Unidad Funcional 2 – Par vial La Cuncia, según sentencia del 30 de mayo de 2019 proferida en segunda instancia,, en el marco de una acción popular; adicionalmente se acordó priorizar el inicio de las intervenciones en el puente del río Yucao en la UF7-8, debido a que el 25 de noviembre de 2020, se presentó una emergencia consistente en una falla estructural que imposibilitó el paso vehicular por este puente durante 10 días, la cual se reanudó una vez el Concesionario realizó la reparación; el tránsito está limitado al paso de 1 vehículo de máximo 52 toneladas por riesgo de colapso.
- **Otrosí No. 12 del 24 de enero de 2022:** se acordó adoptar la Resolución No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 expedida por el Ministerio de Transporte *por la cual se establecen tarifas para las estaciones de peaje Iraca, Ocoa, La Libertad Casetabla, Yucao y El Cairo, tarifas diferenciales en las estaciones de peajes Iracá, Ocoa y la Libertad, las cuales forman parte del proyecto vial de iniciativa privada Malla Vial del Meta*. Por otra parte, se acordó modificar la acreditación del cierre financiero y se estableció que hubo una materialización del riesgo por menor recaudo a causa de no aplicación de las tarifas establecidas en el Otrosí N. 10 del 8 de enero de 2021 entre el 16 de abril y el 30 de septiembre de 2021, por lo que, se estipuló la realización del acta de compensación y el correspondiente pago al Concesionario con recursos de la Subcuenta Excedentes.

En ese sentido, respecto al contrato de concesión No. 004 de 2015, éste ha tenido doce (12) modificaciones contractuales, cuyos motivos, desde el año 2020 han estado relacionados principalmente con la modificación del contrato de concesión en el marco del Laudo Arbitral de 2019, la priorización de obras, las tarifas de peajes y la compensación al Concesionario por menor recaudo. En particular, después de la suscripción del Otrosí N. 10 del 8 de enero de 2021, con el cambio del alcance del contrato, fue posible finalizar los requisitos para suscribir el acta de inicio de la fase de construcción el 16 de junio de 2022.

A septiembre de 2023, se está tramitando la emisión del Otrosí N. 13 al contrato de concesión N. 004 de 2015, con el fin de modificar la Parte General del contrato en la sección *4.17 Procedimiento de verificación* de las unidades funcionales, en relación con la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional, depende de que se haya verificado el cumplimiento de al menos, de las metas físicas programadas, así como las Especificaciones Técnicas contempladas en la Sección 2.5 del Apéndice Técnico 1 y los valores mínimos de aceptación de Indicadores del Apéndice Técnico 4, dando paso al reconocimiento de la Retribución y permitiendo que las demás Especificaciones Técnicas se cumplan en los siguientes 180 días a la suscripción de la referida Acta de Terminación, ello en plena concordancia con lo señalado en el artículo 5 de la Ley 1508 de 2012 y en el artículo 2.2.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015.

Según reportó la Supervisión en su componente predial, en el desarrollo de los contratos de 4G en la Entidad, se ha determinado que el plazo de 180 días no resulta suficiente para finalizar todas las gestiones y una vez culminado, de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, se debería modificar la retribución al Concesionario hasta su cumplimiento total; sin embargo, se continúa con la obligación integral

de operación, por lo que se llevaron a cabo mesas de trabajo entre la ANI y la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) entre 2017 y 2020, como consecuencia de lo cual, entre la CCI y la ANI se llegó a una propuesta de modificación contractual que busca la aplicación de un nuevo procedimiento de verificación que se armonice con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 1508 de 2012, en torno al derecho a la retribución del Concesionario, sin que se desmejore la posición de la Entidad frente a los aspectos económicos del contrato de Concesión, la asunción de riesgos y la exigibilidad de las obligaciones a cargo de los Concesionarios.

Adicionalmente, y derivado de la revisión del procedimiento de verificación, se encontró la posibilidad de efectuar ajustes en torno a algunos aspectos que han presentado diversos entendimientos en su aplicación, como el otorgamiento del plazo de cura, luego de la primera verificación, y la posibilidad de imposición de multas y aplicación de deducciones a la compensación especial, si luego de suscrita el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional se evidencia el incumplimiento de alguna especificación técnica que previamente habría sido validada en la revisión de la Interventoría.

En relación con el contrato de interventoría No. 251 de 2015, según se presentó en la Tabla 1, se han suscrito 2 otrosíes a septiembre de 2023, dichas modificaciones contractuales han sido emitidas principalmente con el fin de ajustarse a los plazos del desarrollo del contrato de concesión N. 004 de 2015.

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

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto Malla Vial del Meta se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta al Gerente de Proyectos carreteros y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto²:

Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lyda Milena Esquivel Roa	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Nidia Luz Angela Sierra Oliveros	Gerente de proyecto	Equipos Técnicos (VE)
Luis Alexander Garzón Hernández	Líder de Equipo	
Laura Marcela Casanova Arenas	Ingeniero de apoyo	
Pedro Alberto Perdomo Roa	Apoyo financiero	Equipo financiero (VE)
Luisa María Sánchez Llano	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Diana Mildreth Contreras Bernal	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Liseth Alejandra Villarreal Játiva	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Sergio Vargas Correa	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos

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

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Blanca Lilia Ortega Sánchez	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Leila Johana Martínez Mora	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevista de auditoría en agosto de 2023

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Malla Vial del Meta hace parte de las iniciativas privadas del programa de cuarta generación de concesiones (4G) y representa una inversión de aproximadamente 1,58 billones de pesos. Las vías de la Concesión Malla Vial del Meta tienen una longitud total estimada de 267,54 km y su recorrido discurre integralmente en el Departamento del Meta.

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

El proyecto cuenta con dos corredores principales:

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

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

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP del mes de referencia – Dic 2013	\$492.439	
CAPEX – millones de COP del mes de referencia – Dic 2013	\$1.088.488	
Valor del contrato – millones del mes de referencia – Dic 2013	\$1.580.927	
Fase actual	Construcción	
VPIP Contractual – millones de COP diciembre 2013	\$951.237	
VPIP Acumulado – millones de COP diciembre 2013	\$379.072	
% Avance VPIP (julio de 2023)	39,58%	
Aportes ANI – millones de COP 2013	No aplica	

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

Fuente: Respuesta entrevista de auditoría – Componente Financiero.

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

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

Unidad Funcional	Sector	Origen (PR)	Destino	Subsector	Longitud aproximada (km)
0	Todo el proyecto			-	267,54
1	Villavicencio - Granada	K77+900	K38+039	Granada – Guamal	39,86
2		K38+039	K14+100	Guamal – Acacias – La Cuncia	23,79
3		K14+100	K5+097	La Cuncia- Ciudad Porfía	9
5	Catama – Puente Amarillo	K5+700	K12+448	Inicio intersección Catama – K12+448	6,75
		K0+000	K0+505	K12+448 – Nuevo Origen K0+000	0,51
6	Villavicencio - Puerto López	K2+034	K79+900	K2+034 - Puerto López	77,87
7 - 8	Puerto López - Puerto Gaitán	K0+000	K60+000	Puerto López - El Toro K60+000	60
		K60+000	K109+619	El Toro K60+000 - Puerto Gaitán	49,62

Fuente: Tabla 3 del Apéndice Técnico 1 modificado en el Otrosí N. 10 del contrato de concesión No. 004 de 2015.

Con base en la Sección 3.6 de la Parte Especial, modificada con el Otrosí N. 10 del contrato de concesión No. 004 de 2015, en el proyecto se prevé la operación de 6 estaciones de peaje, 5 que hacían parte de la infraestructura existente recibida por el Concesionario y 1 nueva estación de peaje definida en la Sección 3.6 del Apéndice Técnico 1 vigente – “Estaciones de peaje nuevas”, la cual se deberá instalar durante la Fase de Construcción y entrará en operación una vez sea firmada el acta de finalización de la Unidad Funcional 5, donde se prevé la construcción de la Conectante Catama – Puente Amarillo (Ver Tabla 4). Según lo anterior se presenta en la siguiente tabla las estaciones de peaje con las que cuenta el Concesionario:

Tabla 5. Estaciones de peaje del proyecto

Nombre	Tipo	Unidad Funcional	Tramo	PR	Fecha de inicio
Iraca	Existente	UF1	Villavicencio – Granada	06 + 800	A cargo del contrato de concesión No. 04 de 2015 desde el 9 junio de 2015.
Ocoa		UF2		54 + 670	
La Libertad		UF6	Villavicencio – Puerto López	17 + 570	
Casetabla		UF7 - UF8	Puerto López – Puerto Gaitán	16 + 230	Anteriormente se encontraba a cargo del INVIAS mediante el Contrato No. 250 de 2011, posteriormente pasó a cargo del contrato de concesión No. 04 de 2015 el 18 de abril de 2016
Yucao	99 + 180				
El Cairo	Nuevo	UF5	Doble Calzada Catama – Puente Amarillo	12+400	Entrará en funcionamiento una vez finalice la fase de construcción de la UF 5

Fuente: Numeral f de la Sección 3.5 de la Parte Especial del contrato de concesión No 4 de 2015.

El plazo estimado de la Fase de Preconstrucción se estableció inicialmente en 12 meses, contados desde la fecha de inicio del proyecto (9 de junio de 2015); este plazo se amplió a 6 meses, postergándose para el 9 de diciembre de 2016, a través del Otrosí No. 3. Posteriormente, con el Otrosí N. 5 del contrato de concesión, se amplió dicho plazo 30 días más, cambiando la fecha al 9 de enero de 2017. En este periodo,

el 1 de diciembre de 2016, el Concesionario presentó una demanda arbitral en contra de la ANI, a fin de que se analizaran los efectos del cambio en las variables macroeconómicas del proyecto, en especial la caída del precio del petróleo y sus consecuencias en el tráfico esperado, que según el Concesionario correspondía a un evento imprevisible.

Lo anterior, dio lugar a que con el Otrosí N. 6 del contrato de concesión N. 004 de 2015, se ampliara dicho plazo hasta el fallo del Laudo Arbitral, lo que sucedió el 28 de febrero de 2019. Con la decisión del Tribunal de Arbitramento se estableció que las condiciones iniciales del contrato de concesión eran inviables debido a las situaciones presentadas por el Concesionario en la demanda. Posteriormente, con el Otrosí N. 7 se estableció el plazo para realizar mesas de trabajo con el fin de verificar la viabilidad del proyecto hasta el 12 de marzo de 2020, plazo que fue prorrogado hasta el 12 de septiembre de 2020 a través del Otrosí N. 8, y hasta el 28 de septiembre mediante el Otrosí N. 9, posteriormente a partir del Otrosí N. 10 con el cambio del alcance del Contrato, se estableció adicionalmente la modificación de los plazos de las etapas del contrato de concesión según se presenta a continuación:

Tabla 6. Modificación plazos estimados etapas del proyecto

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

Fuente: Parte especial del contrato de concesión N. 004 de 2015 y su modificatorio en el Otrosí N. 10 del 8 de enero de 2021.

Posteriormente, a la suscripción del Otrosí N. 10 se cumplieron las condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción definidas en la sección 4.4 de la Parte General del contrato de concesión No. 004 de 2015 y se suscribió el Acta de Inicio de la Fase de Construcción el 16 de junio de 2022, fase en la que, a septiembre de 2023 se encuentra el contrato de concesión y, de acuerdo con el plan de obras no objetado, se prevé la finalización de la fase de construcción el 23 de septiembre de 2026.

En ese orden de ideas, en las siguientes secciones se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría, relacionados con i) un análisis general sobre el comportamiento de la concesión, **con base en una muestra selectiva de aspectos que a septiembre de 2023 ocurren en el proyecto**, ii) la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento, iii) las acciones derivadas de solicitudes de los Entes de Control y de la Superintendencia de Transporte.

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, así como por parte de la Interventoría del proyecto Unión Temporal Meta, las entrevistas realizadas a través de Microsoft Teams y el recorrido realizado al proyecto en septiembre de 2023.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con el objetivo específico 1.2.1, en esta sección se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción, en función del estado y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

5.1 Ejecución del plan de obras

El avance general del proyecto con corte a 30 de agosto de 2023, según lo evidenciado en la plataforma Aniscopio³ se encuentra según lo establecido en el Plan de Obras aprobado del proyecto, teniendo un 8,42 % ejecutado frente al 5,78 % programado, lo cual evidencia un ligero anticipo del 2,64%. Este porcentaje contempla 5 de las 6 unidades funcionales especificadas en la sección 4.3, dado que la Unidad Funcional 5 aún no ha iniciado, según se detallará en los porcentajes de avance por Unidad Funcional de la Tabla 7. Al respecto, se evidencia que los diseños correspondientes a la intersección Puente Amarillo y la intersección Catama a agosto de 2023 se encuentran en fase de no objeción, teniendo en cuenta que según lo establecido en el apéndice técnico 1 modificado mediante el Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015 se debía realizar el ajuste de estas intersecciones dado que en Puente Amarillo se definió una intersección tipo glorieta a desnivel y el empalme con el Anillo Vial de Villavicencio se debía ajustar dado que no se construirán 2 carriles por sentido en el tramo Fundadores – Catama, que estaba inicialmente previsto en los diseños fase III.

En este sentido, se presentan a continuación los porcentajes de avance reportados por la Interventoría en Aniscopio con corte al 30 de agosto de 2023 con respecto a los porcentajes de obra programados en el último plan de obras no objetado mediante la comunicación del Interventoría con radicado ANI N. 20224091013802 del 9 de septiembre de 2022:

Tabla 7. Avance programación de obras por Unidad Funcional.

UNIDAD FUNCIONAL	LONGITUD	PROGRAMADO	EJECUTADO	DESVIACIÓN
1: Granada – Guamal	39,86	3,65%	29,63%	25,98%
2: Guamal – La Cuncia	23,94	7,34%	14,80%	7,46%
3: La Cuncia – Ciudad Porfía	9,00	0%	3,45%	3,45%
5: Catama – Puente Amarillo	7,26	1,97%	0%	-1,97%
6: Villavicencio – Puerto López	77,87	0,85%	0,51%*	-0,34%
7-8: Puerto López – Puerto Gaitán	109,62	49,30%	49,74%	0,44%
Total	265,46	5,78%	8,42%	2,64%

* El porcentaje reportado en la información base de la auditoría con corte a junio de 2023 es de 0,51%, sin embargo, no se reporta en Aniscopio

Fuente: Aniscopio con corte al 30 de agosto de 2023 e información de seguimiento enviada por la Supervisión en el desarrollo de la Auditoría.

Según lo reportado anteriormente, en general el plan de obras del proyecto se está cumpliendo por parte del Concesionario, sin embargo, en relación con la Unidad Funcional 5 se tiene pendiente su iniciación y la Unidad Funcional 6, a pesar de contar con avances no se reportan en la plataforma Aniscopio, por lo cual, se recomienda a la Supervisión realizar los ajustes procedentes a la brevedad en dicha plataforma, teniendo en cuenta que es la herramienta principal de información a la comunidad y a los actores interesados en el proyecto.

Al respecto, durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió por correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la siguiente observación:

“(…) Respecto a la afirmación de que en ANISCOPIO no se encuentra reportado el avance correspondiente de la Unidad Funcional 6, se aclara que quincenalmente la Interventoría del proyecto ha realizado el cargue de

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

los avances relacionados a Unidad Funcional 6, tal como se puede observar en la siguiente ficha generada de Aniscopio, aspecto que puede ser validado al ingresar a la plataforma. (...)"

En consecuencia, se realizó nuevamente la verificación y se evidenció que se presenta el porcentaje ejecutado de la UF6 con corte a 15 de septiembre de 2023; sin embargo, no se presenta el porcentaje programado de la UF3 ni el ejecutado de la UF5, ni siquiera en 0% que es el avance actual, como se reportará en la sección 5.1.4, según se presenta a continuación:

Figura 1 Avance en construcción contrato de concesión N. 004 de 2015 en ANISCOPIO



Fuente: Aniscopio consultado el 26 de septiembre de 2023

En esta línea, se recomienda a la Supervisión liderar acciones con las diferentes áreas de la Entidad con las que se gestiona la información reportada de los proyectos en la plataforma Aniscopio, teniendo en cuenta que la Interventoría realiza el cargue de la información oportunamente cada 15 días, según evidenciado por la Supervisión y las respuestas emitidas en la entrevista de auditoría con la Interventoría.

A continuación, se presentan las obras y actividades que se encuentran en ejecución en el proyecto y su estado de avance según ha reportado la Interventoría y la verificación realizada por la Oficina de Control Interno los días 6, 7 y 8 de septiembre de 2023.

5.1.1 Unidad Funcional 1: Granada - Guamal

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 9 de septiembre de 2022, la Unidad Funcional 1 tiene un avance del 29,63% vs. un 3,65% programado y tienen fecha de terminación el 15 de febrero de 2025, en donde se evidenció que el Concesionario ha adelantado las actividades asociadas al mejoramiento del broche Humadea que preveía actividades de mejoramiento para adaptación a lo estipulado en el *Artículo 13.- Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras* de la Ley 105 de 1993, en particular con el ancho de bermas y se encuentra próximo a ser finalizado, por otra parte, se está realizando la cimentación del puente sobre el río Guamal. Se evidenció que la Interventoría y la Supervisión realizan recomendaciones técnicas al respecto, asociadas, entre otras, a los rendimientos de obra en aras de cumplir con la entrega de las unidades funcionales en el plazo contractual establecido. A continuación, se muestra el registro fotográfico de esta Unidad Funcional.

Inicialmente se presenta el registro fotográfico de los sectores denominados en el apéndice técnico 1 modificado en el Otrosí N. 10 como *sectores sin intervención* los cuales sólo tienen estipulada la intervención

prioritaria en los correspondientes subsectores. Se cita a continuación la definición de esta intervención según la sección 4.2 – Alcance de las intervenciones del apéndice técnico 1:

“(…) Intervenciones Prioritarias: En las vías que se le entreguen al Concesionario se deben realizar intervenciones prioritarias, las cuales deben ser realizadas durante los primeros [6] meses a partir de la Fecha de Inicio, para rehabilitar y mantener la(s) vía(s) concesionada(s) en un estado de conservación aceptable y unas condiciones de operación seguras para el tráfico y hasta llevar a cabo las obras de duplicación o de rehabilitación y mejoramiento descritas en el presente Apéndice Técnico. La intervención prioritaria comprende como mínimo las siguientes actividades:

- (1) Parqueo y/o Bacheo
- (2) Señalización Vertical
- (3) Señalización Horizontal
- (4) Remoción de Derrumbes
- (5) Limpieza de Márgenes, separadores y Corredor del proyecto
- (6) Limpieza de Obras de Drenaje (…)”

Al respecto se evidenció que la Unidad Funcional cumple con este requerimiento y el estado del pavimento se encuentra de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión, según se presenta a continuación.

Foto 1. Estado pavimento UF1	Foto 2. Estado pavimento UF1
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidenció la presencia de postes SOS en el corredor y el buen estado de la vía.</p>	<p>Se observó el tramo Granada – Guamal con la correspondiente señalización horizontal.</p>

Adicionalmente, se estipula en el apéndice técnico 1 modificado por el Otrosí N. 10 el mejoramiento del sector Broche Humadea en una longitud del 1,88 km, el cual tiene un avance del 95% de acuerdo con lo reportado por la Interventoría durante el recorrido de verificación de la auditoría; se encuentran pendientes los empalmes y la finalización de andenes, según se presenta a continuación.

<p>Foto 3. Finalización intervención en andenes</p>	<p>Foto 4. Intervención Broche Humadea</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidenció la intervención en andenes al inicio del frente de obra.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se observó que la mayor parte del tramo en el paso urbano de Humadea se encuentra finalizado.</p>

Por otra parte, se estipula en el apéndice técnico 1 modificado por el Otrosí N. 10, la construcción de un nuevo puente sobre el río Guamal con un carril de operación, el cual tendrá una luz total de 230 m, el cual se encuentra en ejecución de cimentación y que presenta un avance del 7% versus un 10,4% programado, según reportado por la Interventoría en el recorrido de auditoría, por lo que se presenta un retraso del 3,40%, dado que el proyecto se ha visto afectado por las lluvias presentadas en los últimos meses en el territorio nacional. Se presenta a continuación el registro fotográfico del frente de obra:

<p>Foto 5. Puente río Guamal K37+670 – K37+900</p>	<p>Foto 6. Puente río Guamal K37+670 – K37+900</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidenció realización de pilotes pre-excavados en el frente de obra.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se observó armado para vigas tipo cajón postensadas.</p>

- Peaje Iracá

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció que la operación del peaje Iracá se realiza con la infraestructura entregada en el año 2015, con 2 carriles uno por sentido; al respecto, se tiene prevista la construcción de un nuevo peaje con 4 carriles, sin embargo su intervención no ha iniciado dado que en el plan de obras se tiene programado su inicio en noviembre de 2023.

<p>Foto 7. Peaje Iracá K69+035</p>	<p>Foto 8. Peaje Iracá K69+035</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidencia el peaje Iracá en operación de acuerdo con lo entregado al Concesionario para operación.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidenció que se encuentran instalados los nuevos equipos en el marco del cumplimiento de la Resolución, 20213040035125 de 2021⁴ de interoperabilidad.</p>

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real, según lo establecido en el contrato de interventoría 251 de 2015; se señala adicionalmente que a septiembre de 2023 la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje se encuentra culminada.

<p>Foto 9. Equipos Interventoría - Peaje Iracá K69+035</p>	<p>Foto 10. Equipos Interventoría - Peaje Iracá K69+035</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidencian cámaras de la Interventoría en el peaje Iracá en operación y transmisión en tiempo real.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidencia cámara de la Interventoría a nivel de carril para el sentido Villavicencio – Granada.</p>

En relación con la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV en el proyecto, se evidenció que el Concesionario tenía como plazo para habilitarse como operador IP/REV el día 30 de octubre de 2022, según la Resolución 20213040051695 del 29 de octubre 2021 del Ministerio de Transporte y de la Circular Externa 2022500017701 del 16 de febrero de 2022 de esta Entidad. En virtud de esta obligación se verificó que la Concesión Vial de los Llanos SAS se habilitó el

⁴ “Por la cual se adecua la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones.”

día 2 de marzo de 2023, según consulta realizada en la página del Ministerio de Transporte.⁵ En particular el peaje Iracá cuenta con habilitación emitida por el Ministerio de Transporte mediante comunicación 20235000351681 del 5 de abril de 2023 y durante el recorrido de verificación de la auditoría se comprobó el funcionamiento.

5.1.2 Unidad Funcional 2: Guamal – Acacías – La Cuncia

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 9 de septiembre de 2022, la Unidad Funcional 2 tiene un avance del 14,80% vs. un 7,34% programado y tiene fecha de terminación el 15 de febrero de 2026, en donde se evidencia que se tiene un anticipo del 7,46% en la ejecución. Se evidenció que el Concesionario ha adelantado las actividades asociadas a la construcción de la segunda calzada en algunos tramos entre La Cuncia y Acacías, se inició la construcción del par vial en La Cuncia; sin embargo, se vieron afectadas por inundaciones en el río Guayuriba por lo que se encuentran suspendidas a septiembre de 2023 y la intervención del puente caño Chupao.

Inicialmente se presenta el registro fotográfico de los sectores denominados en el apéndice técnico 1, modificado en el Otrosí N. 10, como *sectores sin intervención* los cuales sólo tienen estipulada la intervención prioritaria; en particular para esta Unidad Funcional se prevé en toda la calzada existente del tramo. Al respecto se evidenció que la Unidad Funcional cumple con este requerimiento y el estado del pavimento se encuentra de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión, según se presenta a continuación.

Foto 11. Estado pavimento UF2	Foto 12. Tramo nueva calzada Acacías – La Cuncia
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidenció la implementación de señalización vertical y horizontal así como el buen estado de la vía.</p>	<p>Se observó que en algunos tramos del corredor Villavicencio – Granada el Concesionario ha construido algunos tramos de nueva calzada.</p>

Respecto a los tramos de nueva calzada finalizados por el Concesionario se señala que, aunque cuenten con la finalización de ejecución de obras, aún no han sido recibidos por la Interventoría teniendo en cuenta que se realizará el acta de terminación de Unidad Funcional una vez se cuente con las intervenciones finalizadas integralmente y el tramo sea operativo entre Acacías y La Cuncia, lo cual fue señalado por la Interventoría durante el recorrido de auditoría.

⁵ Disponible para consulta en el enlace: <https://siget.mintransporte.gov.co/Reporte>

Por otra parte, el tramo denominado par vial La Cuncia tuvo un inicio anticipado a la fase de construcción en septiembre de 2021 dado que las intervenciones previstas se desarrollan en el marco de respuesta a una acción popular que se presentó en el desarrollo del contrato, por lo que se habían iniciado las obras de conformación del terraplén, instalación de base y subbase hasta que hubo una inundación del río Guayuriba en junio de 2022 lo que ocasionó la suspensión de las obras y a septiembre de 2023 el Concesionario se encuentra en fase de reformulación de diseños y posibles ajustes requeridos en materia predial, social, ambiental y otras.

Al respecto, se revisó la solicitud de la Interventoría con radicado ANI N. 20234090606502 del 1 de junio de 2023, en donde se requería por tercera vez la entrega de estos diseños para revisión y no objeción. En virtud de que la solicitud obedece a una acción popular y que está en el marco del cumplimiento contractual, se recomienda liderar acciones con el Concesionario con el fin de obtener los diseños y así las intervenciones. Su finalización está prevista para el 15 de febrero de 2026 y teniendo en cuenta que se han suspendido las obras por 13 meses, esta intervención podría ser la ruta crítica del proyecto y representar a futuro retrasos en el cierre de la Unidad Funcional 2. Se presenta a continuación el estado de las intervenciones, con el material transportado por el río en su momento.

Foto 13. Par vial La Cuncia K14+390 – K16+850	Foto 14. Par vial La Cuncia K14+390 – K16+850
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidenció la presencia de material granular transportado por el río Guayuriba al área de intervención.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se observó que las obras de intervención hidráulica que se estaban desarrollando no se afectaron; sin embargo, el terraplén se desplazó completamente y se requiere un nuevo diseño.</p>

Por otra parte, en las áreas de intervención del par vial que ya cuentan con cercado, visto que las intervenciones se encuentran suspendidas por un periodo de 13 meses, se observó durante el recorrido que el cercado de los predios ha sido averiado y se presentan invasiones en los predios del proyecto, por lo que se recomienda liderar acciones con el Concesionario en materia de resolución de esta problemática. Se presenta a continuación la evidencia fotográfica:

Foto 15. Finalización intervención en andenes	Foto 16. Intervención Broche Humadea
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se evidenció la intervención en andenes al inicio del frente de obra.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se observó que la mayor parte del tramo en el paso urbano de Humadea se encuentra finalizado.</p>

Durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió por correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la siguiente observación, reportando la gestión que adelanta el Concesionario en esta materia:

“(…) Al respecto, el Concesionario a través de las siguientes comunicaciones ha venido reportado a las Entidades territoriales las invasiones presentes en el derecho de vía, a fin que las mismas de acuerdo a sus competencias, procedan a la restitución del espacio público (…)”

Según se evidencia en el acta de cierre de la auditoría la Supervisión reportó 15 oficios con los cuales el Concesionario ha adelantado la gestión correspondiente para mitigar la invasión del derecho de vía, con lo que se recomienda adicionalmente realizar el seguimiento correspondiente y realizar la gestión interinstitucional que proceda.

Por otra parte, se estipula en el apéndice técnico 1, modificado por el Otrosí N. 10, la construcción del puente caño Chupao, que cuenta con una luz de 14 m, el cual tiene un avance del 12% vs. 70,80% programado a junio de 2023, según lo reportado por la Interventoría en el informe mensual del mes de junio de 2023. De acuerdo con el recorrido de auditoría, se evidenció que cuenta con la finalización de los estribos en ambos costados, está pendiente fundir el área de apoyo e instalar la superestructura. Se presenta a continuación el registro fotográfico del frente de obra.

Foto 17. Puente caño Chupao K19+712	Foto 18. Puente caño Chupao K19+712
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se evidenció finalización de estribo sur y armado para fundición de apoyos.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se evidenció finalización de estribo norte y armado para fundición de apoyos.</p>

- Peaje Ocoa

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció que la operación del peaje Ocoa se realiza con la infraestructura entregada en el año 2015, con 4 carriles, 2 por sentido; al respecto, se tiene prevista la ampliación del peaje para operar con 4 carriles por sentido; sin embargo su intervención no ha iniciado dado que en el plan de obras se tiene programado su inicio en julio de 2024. Se presenta a continuación el registro fotográfico del peaje.

Foto 19. Peaje Ocoa K20+360	Foto 20. Peaje Ocoa K20+360
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidencia el peaje Ocoa en operación de acuerdo con lo entregado al Concesionario para operación, en 2 carriles por sentido.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p> <p>Se evidenció que se encuentran instalados los nuevos equipos en el marco del cumplimiento de la Resolución, 20213040035125 de 2021⁶ de interoperabilidad y se verificó el paso de vehículos mediante telepeaje.</p>

En lo que se refiere a la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV en el proyecto, según se ha mencionado anteriormente, se verificó que la Concesión Vial de los Llanos SAS se habilitó el día 2 de marzo de 2023, según consulta realizada en la página del Ministerio de Transporte.⁷ En particular el peaje Ocoa cuenta con habilitación emitida por el Ministerio de Transporte mediante comunicación 20235000330751 del 30 de marzo de 2023 y durante el recorrido de verificación de la auditoría se comprobó el funcionamiento.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real, según lo establecido en el contrato de interventoría 251 de 2015; se señala adicionalmente que a septiembre de 2023 la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje se encuentra culminada.

⁶ "Por la cual se adecua la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones."

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

Foto 21. Equipos Interventoría - Peaje Ocoa K20+360	Foto 22. Equipos Interventoría - Peaje Ocoa K20+360
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se evidencian cámaras de la Interventoría en el peaje Ocoa en operación y transmisión en tiempo real.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se evidencia cámara de la Interventoría a nivel de carril.</p>

Se evidencia adicionalmente que en el área del peaje y báscula La Libertad la Interventoría ha señalado que la policía de carreteras está haciendo uso indebido del espacio de la concesión para almacenamiento de vehículos que se han visto involucrados en siniestros viales, según se presenta a continuación.

Foto 23. Estación de Peaje y Pesaje Ocoa	Foto 24. Estación de Peaje y Pesaje Ocoa
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se evidencia ocupación indebida con vehículos en el área de la concesión.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023 Se evidencia ocupación indebida con camiones en el área de la concesión.</p>

En el marco del cumplimiento del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002* sección 2.2.2 *Funciones o actividades del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto* acápite c que cita lo siguiente:

“(...) c) Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo (...)”

En atención al uso indebido del área concesionada por parte de la Policía de Carreteras o las Entidades de Tránsito del área, se recomienda a la Supervisión liderar acciones con estas Entidades con el fin de liberar el área concesionada y evitar posibles siniestros viales o problemáticas adicionales en materia de seguridad vial y personal.

- Báscula Ocoa

En relación con las estaciones de pesaje del proyecto, de acuerdo con la sección 3.2 del apéndice técnico 1, modificado mediante el Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, el *Concesionario deberá construir, operar y mantener como mínimo, dos (2) Estaciones de Pesaje fijas en el Corredor del Proyecto*, lo cual está previsto en las unidades funcionales 2 y 6. La estación de pesaje de la Unidad Funcional N. 1 no ha iniciado su construcción dado que está prevista para marzo de 2024.

A septiembre de 2023 se opera la báscula entregada al Concesionario la cual opera en el sentido Granada – Villavicencio, según se presenta a continuación:

Foto 25. Estación de pesaje Ocoa K20+360	Foto 26. Estación de pesaje Ocoa K20+360
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidencia operación de la báscula en sentido Granada – Villavicencio.</p>	<p>Durante el recorrido de auditoría se verificó la operación de la báscula mediante verificación in situ.</p>

Respecto a la operación de la báscula, se resalta la intervención prevista en el apéndice técnico 1, modificado mediante Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, para la Unidad Funcional 0 de operación del proyecto y que representa el mayor porcentaje de retribución:

“(…) Incluye las actividades exclusivamente atribuibles a la Operación del Proyecto dentro de las cuales se encuentra la operación de las estaciones de peaje, pesaje, del CCO, Áreas de servicio, así como la operación de los servicios que prestará la Concesión, tales como Grúa, Ambulancia, Inspectoría vial, Comunicaciones con el Usuario, Policía de Carreteras, entre otros (…)”

Adicionalmente, en el apéndice técnico 1 en la sección 3.2 se establecen los requerimientos que deben cumplir las estaciones de pesaje a construir por el proyecto y sus características mínimas estipulando:

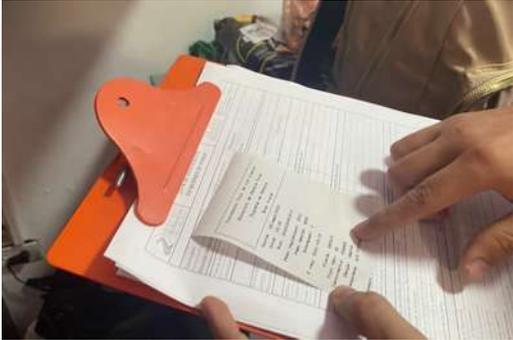
“(…) (c) Si al Concesionario le fueren entregadas Estaciones de Pesaje existentes, este deberá adaptarlas para que cumplan con lo exigido por las Secciones anteriores y el Apéndice Técnico 2. (…)”

A su vez en el apéndice técnico 2, modificado mediante Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, se establecen entre otros requerimientos de las estaciones de pesajes lo siguiente:

“(…) Una Estación de Pesaje debe poder realizar los controles de pesaje en los dos sentidos de circulación del tránsito. Los nuevos sistemas de pesaje incluirán sistemas combinados dinámicos y estáticos y buscarán reducir el número de camiones que deba detenerse. La estación fija debe contar con un área de administración, una zona de estacionamiento para los infractores, un área de servicio de la Operación y un sistema de básculas dinámicas para detectar y clasificar previamente los vehículos sobrecargados y verificar el peso por eje y el total de los vehículos con sobrepeso en la báscula estática. (…)” Subrayado fuera del texto

Por lo que, visto que el único control de pesaje que se tiene en el corredor Villavicencio – Granada es el de la estación de pesaje Ocoa que fue entregada al Concesionario por cuanto ya existía y dado que el Concesionario está en la obligación de adaptarla a los requerimientos contractuales de acuerdo con el acápite c del numeral 3.2 del apéndice técnico 1, y teniendo en cuenta que en el plan de obras se tiene prevista la construcción de una nueva estación de pesaje, se recomienda evaluar la pertinencia de solicitar al Concesionario la implementación de tipo temporal de medición de peso en el sentido Villavicencio – Granada o priorizar la intervención prevista que en el plan de obras está programada desde marzo de 2024 con finalización en octubre de 2025.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes en la estación de pesaje Ocoa, según lo establecido en el contrato de interventoría 251 de 2015; se presenta a continuación la evidencia fotográfica de la verificación realizada in situ.

Foto 27. Equipos Interventoría - Pesaje Ocoa K20+360	Foto 28. Equipos Interventoría - Pesaje Ocoa K20+360
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidencian cámaras de la Interventoría en la estación de pesaje.</p>	<p>Se realizó verificación de la información que reporta la Interventoría respecto a las mediciones de pesaje.</p>

Se evidencia adicionalmente que en el área del peaje y báscula Ocoa se han adelantado las obras de la segunda calzada y adecuación del área para estación de pesaje y área de servicio, según se presenta a continuación.

Foto 29. Segunda calzada peaje Ocoa K20+360	Foto 30. Segunda calzada peaje Ocoa K20+360
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidencia segunda calzada a la altura de la ubicación de la futura nueva báscula Ocoa.</p>	<p>Se observa segunda calzada y carril de ingreso a la futura área de servicio y báscula.</p>

5.1.3 Unidad Funcional 3: La Cuncia – Ciudad Porfía

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 9 de septiembre de 2022, la Unidad Funcional 3 tiene un avance del 3,45% vs. un 0% programado y tiene fecha de terminación el 23 de septiembre de 2026, en donde se evidencia que se tiene un anticipo del 3,45% en la ejecución, al respecto se estableció que el Concesionario ha adelantado únicamente actividades asociadas a la construcción de la segunda calzada en uno de los tramos.

Inicialmente se presenta el registro fotográfico de los sectores denominados en el apéndice técnico 1, modificado en el Otrosí N. 10, como *sectores sin intervención* los cuales sólo tienen estipulada la intervención prioritaria que en particular para esta Unidad Funcional se prevé en los 9 km de la calzada existente del tramo. Al respecto se evidenció que la Unidad Funcional cumple con este requerimiento y el estado del pavimento se encuentra de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión, según se presenta a continuación.

Foto 31. Estado pavimento UF3	Foto 32. Estado pavimento UF3
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidenció la implementación de señalización vertical y horizontal así como el buen estado de la vía.</p>	<p>Se observó que la calzada existente se encuentra de acuerdo con los requerimientos de intervención prioritaria.</p>

Adicionalmente, se tiene un único frente de obra que ha sido intervenido por el Concesionario que corresponde a un tramo de 700 m que se encuentra finalizado según se presenta a continuación.

<p>Foto 33. Segunda calzada UF3 K10+500</p>	<p>Foto 34. Segunda calzada UF3 K10+500</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidenció finalización de segunda calzada sin puesta en operación debido a las intervenciones programadas en el tramo.</p>	<p>Se observó que el tramo construido incluye un retorno sencillo y ya se encuentra finalizado.</p>

Respecto a los tramos de nueva calzada finalizados por el Concesionario se señala que, aunque cuenten con la finalización de ejecución de obras, aún no han sido recibidos por la Interventoría, teniendo en cuenta que se realizará el acta de terminación de Unidad Funcional una vez se cuente con las intervenciones finalizadas integralmente y el tramo sea operativo entre La Cuncia y Ciudad Porfía, lo cual fue señalado por la Interventoría durante el recorrido de auditoría.

5.1.4 Unidad Funcional 5: Catama – Puente Amarillo

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 9 de septiembre de 2022, la Unidad Funcional 5 tiene un avance del 0% vs. un 1,97% programado y tiene fecha de terminación el 23 de septiembre de 2026, en donde se evidencia que su inicio debía realizarse con las actividades de la construcción del puente Guatiquía y la intersección a desnivel Catama en julio de 2023. Se presenta a continuación el registro fotográfico de las actividades que aún no han iniciado.

<p>Foto 35. Intersección Catama K5+700</p>	<p>Foto 36. Intersección Catama K5+700</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>
<p>Se observa intersección sin intervenciones previstas a pesar de estar programadas iniciar en mayo de 2023.</p>	<p>Se observa intersección sin intervenciones previstas a pesar de estar programadas iniciar en mayo de 2023.</p>

Al respecto, según lo reportado por la Interventoría en el mes de junio de 2023, el tramo cuenta con la No objeción de los estudios y diseños de la Unidad Funcional incluyendo intersección Catama e intersección Puente Amarillo, mediante comunicación de la Interventoría con radicado ANI N. 20234090635442 del 8 de junio de 2023. Al respecto la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI N. 20234090787032 del 14 de julio de 2023 requirió al Concesionario el inicio de las obras de cimentación del puente Guatiquía en julio de 2023, a lo que el Concesionario respondió que realizará una propuesta de cambio del plan de obras teniendo en cuenta los antecedentes que existieron en la formulación de los diseños de la UF5.

Por otra parte, se evidenció que la Unidad Funcional 5, a septiembre de 2023, aún no ha cumplido con las condiciones precedentes para dar inicio a su construcción, pues, por ejemplo, cuenta con el acta de certificación de disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva y su plazo venció el 10 de abril de 2023, lo cual constituye un mayor retraso en el inicio de ejecución de la unidad funcional 5.

En virtud de estos hechos se recomienda liderar acciones para requerir al Concesionario a dar inicio a la Unidad Funcional cumpliendo los requisitos para el inicio de intervención, teniendo en cuenta que a agosto de 2023 ya se reporta un retraso en la ejecución y las intervenciones previstas se encuentran en la ruta crítica del proyecto, dado que están vinculadas a la fecha de finalización del plan de obras el 23 de septiembre de 2026, en cumplimiento de los 1.560 días de la fase de construcción estipulados en la Parte Especial modificado mediante el Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, lo cual con una modificación del plan de obras no variará y se excederán los tiempos contractuales establecidos para la finalización de la fase de construcción.

5.1.5 Unidad Funcional 6: Villavicencio – Puerto López

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 9 de septiembre de 2022, la Unidad Funcional 6 tiene un avance del 0,51% vs. un 0,85% programado y tiene fecha de terminación el 31 de mayo de 2025, en donde se evidencia que se tiene un ligero atraso del 0,34% en la ejecución. Se evidenció que el Concesionario ha adelantado únicamente actividades asociadas a la intervención prioritaria de la calzada existente.

Se presenta el registro fotográfico de los sectores denominados en el apéndice técnico 1 modificado en el Otrosí N. 10 como sectores con intervención prioritaria, que para esta Unidad Funcional se prevé en los 77,87 km de la calzada existente del tramo. Al respecto se evidenció que la Unidad Funcional cumple con este requerimiento y el estado del pavimento se encuentra de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión, según se presenta a continuación.

Foto 37. Estado pavimento UF6	Foto 38. Estado pavimento UF6
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se evidenció la implementación de señalización vertical y horizontal, así como el buen estado de la vía.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se observó que la calzada existente se encuentra de acuerdo con los requerimientos de intervención prioritaria.</p>

Adicionalmente, en esta Unidad Funcional se tiene prevista la incorporación del paso peatonal sobre el río Negro y la construcción de 6,17 km de la segunda calzada entre Río Ocoa y el Acceso a la Base Aérea Apiay, lo cual está previsto para inicio en octubre de 2023. Por otra parte, en esta Unidad Funcional se incluyen la operación del área de servicio y el centro de control de operaciones de los cuales se presenta a continuación el registro fotográfico.

- Área de servicio

Foto 39. Área de servicio UF6	Foto 40. Área de servicio UF6
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se evidencia área de servicio con acceso a cafetería y adaptación de accesibilidad del área.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se observa área de servicio en operación con clasificación de residuos y señalización correspondiente.</p>

En relación con el área adecuada por el Concesionario, se recomienda evaluar el cumplimiento de las áreas de acuerdo con las características mínimas del apéndice técnico 1, modificado mediante el Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, teniendo en cuenta la obligación establecida de que:

"(...) (c) El Concesionario deberá instalar, recibir y/o adecuar como mínimo dos (2) Áreas de Servicio en el Corredor del Proyecto. La ubicación de las áreas de servicio nuevas considerará entre otras, la disponibilidad de predios, redes de servicios públicos y funcionalidad misma.

(d) Si al Concesionario le fueren entregadas Áreas de Servicio existentes, este deberá adaptarlas para que cumplan con lo exigido por las secciones anteriores y el Apéndice Técnico 2. (...)"

- Centro de control de operaciones (CCO)

Foto 41. Centro de Control de Operaciones UF6	Foto 42. Centro de Control de Operaciones UF6
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencia área administrativa del Concesionario en operación.</p>	<p>Se observa área predial del Concesionario en operación.</p>
Foto 43. Centro de Control de Operaciones UF6	Foto 44. Centro de Control de Operaciones UF6
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencia área de parqueadero del centro de control de operaciones.</p>	<p>Se observa vista de sala de control de la vía en la oficina del Concesionario.</p>

Respecto a la infraestructura para la operación de la vía, en particular respecto al Centro de Control de Operaciones, el apéndice técnico 2 modificado mediante el Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, establece:

“(…) Desde el inicio de la concesión, el Concesionario deberá ejercer funciones de control, contabilización y entrega de información de tráfico (volúmenes, accidentes, etc.) y peaje a la ANI a través de un Centro de operación que deberá estar operativo a más tardar dentro de los primeros seis meses de la Fase de Construcción. (…)” Subrayado fuera del texto.

En línea con esta obligación contractual, el CCO que cumpla con todos los requisitos establecidos en los apéndices técnicos 1 y 2 se debió haber entregado a más tardar el 15 de diciembre de 2022, lo cual, según el plan de obras, estaba previsto para el 13 de diciembre de 2022; sin embargo, no se realizó la construcción ni la entrega de la infraestructura en el corredor del proyecto en el plazo previsto.

Al respecto se señala que la ubicación actual del CCO provisional se encuentra en el Anillo Vial del Villavicencio, que hacía parte del contrato inicial en la Unidad Funcional 4, la cual fue eliminada del proyecto de acuerdo con la redefinición del alcance en el Otrosí N. 10 del 8 de enero de 2021, por lo que no haría parte del corredor del proyecto.

En consideración a la no entrega del CCO la Interventoría en la comunicación con radicado ANI N. 20234090323042 del 23 de marzo de 2023 solicitó la no objeción al plazo de cura por el presunto incumplimiento de los avances relacionados con el Centro de Control de Operaciones, en los siguientes términos:

“(…) Habida consideración a lo anteriormente expuesto, a juicio de esta Interventoría el Concesionario se encuentra incumplido en los avances de obra previstos para el Centro de Control de Operaciones previstas en el Plan de Obras.

En efecto, tal y como se mencionó, el Concesionario se encuentra incumplido en la obligación de contar con un Centro de Control de Operación en la UF6, a más tardar dentro de los primeros seis (6) meses de la Fase de Construcción, conforme lo previsto en el numeral 3.3.10.1 del Apéndice Técnico 2, en el numeral 3.1. del Apéndice Técnico 1, en el Apéndice Técnico 9, y, de manera particular, en el Plan de Obras presentado por el Concesionario.

Lo anterior, toda vez que el Concesionario debía finalizar el CCO a más tardar el 13 de diciembre de 2022.

Por tanto, a juicio de esta Interventoría resulta justificado otorgar un Plazo De Cura igual a sesenta días (60) Días para que subsane dicho incumplimiento.

En consecuencia, solicitamos el pronunciamiento de la No Objeción por parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la entidad para continuar con el otorgamiento del Plazo de Cura mencionado.

En todo caso, se recuerda que si el Concesionario NO SANEA el incumplimiento en el Plazo de Cura que se pretende otorgar, será procedente iniciar el proceso de imposición de multa a que hace alusión el literal “(e)” de la sección 6.1 de la Parte especial del Contrato de Concesión, conforme con lo estipulado en las secciones 10.2 y 10.3 de la Parte General del Contrato de Concesión. (…)”

A lo cual la ANI dio respuesta mediante comunicación con radicado ANI N. 20235000120531 del 14 de abril de 2023 con algunas observaciones en relación con la formulación del presunto incumplimiento de la obligación.

Durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió mediante correo electrónico el estado asociado a las últimas gestiones realizadas en esta materia en los siguientes términos:

“(…)Se aclara que el Concesionario mediante comunicación CE-000317 (radicado ANI No. 20234090605342 del 01 de junio de 2023), dirigido a la interventoría, emitió respuesta respecto al presunto incumplimiento sobre la obligación referente al CCO, de esto, la ANI solicitó a la Interventoría pronunciamiento sobre si procede o no el plazo de cura en comento. No obstante lo anterior, se tiene que a la fecha se encuentra en trámite solicitud de modificación del plazo de cura de parte de la interventoría. (…)”

Se concluye que a septiembre de 2023 se encuentra en trámite la formulación del plazo de cura correspondiente, con lo que se recomienda evaluar la pertinencia de verificar si el CCO actualmente en operación cumple los requisitos mínimos establecidos contractualmente y continuar los recursos conminatorios con el Concesionario, teniendo en cuenta que la no disponibilidad de esta infraestructura en los términos establecidos contractualmente podría repercutir en la operación del corredor.

- Peaje La Libertad

En la visita realizada, se evidenció que la operación del peaje La Libertad se realiza con la infraestructura entregada en el año 2015, con 2 carriles, 1 por sentido; al respecto, se tiene prevista la ampliación del peaje para operar con 4 carriles, 2 por sentido; sin embargo su intervención no ha iniciado dado que en el plan de obras se tiene programado su inicio en febrero de 2024. Se presenta a continuación el registro fotográfico del peaje.

Foto 45. Peaje La Libertad PR 17 + 570	Foto 46. Peaje La Libertad PR 17 + 570
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencia el peaje La Libertad en operación de acuerdo con lo entregado al Concesionario para operación, en 2 carriles por sentido.</p>	<p>Se evidenció que se encuentran instalados los nuevos equipos en el marco del cumplimiento de la Resolución, 20213040035125 de 2021⁸ de interoperabilidad y se verificó el paso de vehículos mediante telepeaje.</p>

En los que se refiere a la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV, según se ha mencionado anteriormente, se verificó que la Concesión Vial de los Llanos SAS se habilitó el día 2 de marzo de 2023, según consulta realizada en la página del Ministerio de Transporte⁹. En particular el peaje La Libertad cuenta con habilitación emitida por el Ministerio de Transporte mediante comunicación 20235000207841 del 2 de marzo de 2023 y durante el recorrido de verificación de la auditoría se comprobó el funcionamiento.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real, según lo establecido en el contrato de interventoría 251 de 2015; se señala adicionalmente que a septiembre de 2023 la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje se encuentra culminada.

⁸ "Por la cual se adecua la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones."

⁹ Disponible para consulta en el enlace: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

Foto 47. Equipos Interventoría - Peaje La Libertad PR 17 + 570	Foto 48. Equipos Interventoría - Peaje La Libertad PR 17 + 570
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023
Se evidencian cámaras de la Interventoría en el peaje La Libertad en operación y transmisión en tiempo real.	Se evidencia cámara de la Interventoría a nivel de carril.

Adicionalmente, durante el recorrido de auditoría se realizó la verificación de arcos de caja en el peaje La Libertad junto con la Interventoría, en donde se verificó la implementación de formatos de la Interventoría y contabilización de fondos en caseta y oficina de peaje; se presenta a continuación el registro fotográfico de esta actividad.

Foto 49. Equipos Interventoría – Peaje La Libertad PR 17 + 570	Foto 50. Equipos Interventoría – Peaje La Libertad PR 17 + 570
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023
Se evidencian cámaras de la Interventoría en el peaje La Libertad en operación y transmisión en tiempo real.	Se evidencia cámara de la Interventoría a nivel de carril.

Al respecto, se evidenció la actividad de la Interventoría en la contabilización aleatoria e implementación de los controles en materia de manejo de efectivo en las estaciones de peaje.

- Báscula La Libertad

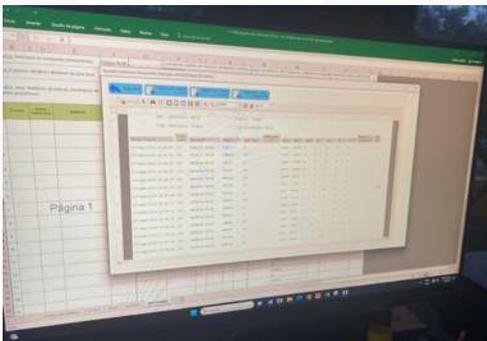
En relación con las estaciones de pesaje del proyecto, según se ha mencionado previamente, el *Concesionario deberá construir, operar y mantener como mínimo, dos (2) Estaciones de Pesaje* lo cual está previsto en las unidades funcionales 2 y 6. La estación de pesaje de la Unidad Funcional N. 6 no ha iniciado su construcción dado que está prevista para enero de 2024. A septiembre de 2023 se opera la báscula entregada al Concesionario la cual opera en el sentido Villavicencio – Puerto López según se presenta a continuación.

Foto 51. Estación de pesaje La Libertad	Foto 52. Estación de pesaje La Libertad
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Durante el recorrido de auditoría se verificó la operación de la báscula mediante verificación in situ.</p>	<p>Se evidencia báscula en operación en sentido Puerto López – Villavicencio.</p>

Respecto a la operación de la báscula, se resalta que de acuerdo con lo citado en la sección 5.1.2 para la estación de pesaje Ocoa, en el apéndice técnico 2, modificado mediante Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, se establece que *una Estación de Pesaje debe poder realizar los controles de pesaje en los dos sentidos de circulación del tránsito*. La estación de pesaje La Libertad es el único control de pesaje que se tiene en el corredor Villavicencio – Puerto López y en el tramo hasta Puerto Gaitán continúa siendo el único control de pesaje hasta el puente Yucao, que se encuentra al final del tramo, es decir es el único control de pesaje en una distancia aproximada de 180 km.

En consideración de este hecho, y de que los controles en las estaciones de pesaje evitan deterioro prematuro de la vía y afectaciones en estructuras existentes de las unidades funcionales, se recomienda evaluar la pertinencia de solicitar al Concesionario la implementación de tipo temporal de medición de peso en el sentido Villavicencio – Puerto López o priorizar la intervención prevista.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes en la estación de pesaje La Libertad, según lo establecido en el contrato de Interventoría 251 de 2015; se presenta a continuación la evidencia fotográfica de la verificación realizada in situ.

Foto 53. Equipos Interventoría - Pesaje La Libertad	Foto 54. Equipos Interventoría - Pesaje La Libertad
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 6 de 2023</p>
<p>Se evidencian cámaras de la Interventoría en la estación de pesaje.</p>	<p>Se realizó verificación de la información que revisa la Interventoría respecto a las mediciones de pesaje.</p>

Se evidencia adicionalmente que en el área del peaje y báscula La Libertad, la Interventoría ha señalado que la Policía de Carreteras está haciendo uso indebido del espacio de la concesión para almacenamiento de motocicletas que se han visto involucradas en siniestros viales, según se presenta a continuación.

Foto 55. Estación de Peaje y Pesaje La Libertad	Foto 56. Estación de Peaje y Pesaje La Libertad
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencia ocupación indebida con motocicletas en el área de la concesión.</p>	<p>Se evidencia ocupación indebida con motocicletas en el área de la concesión.</p>

En atención a la invasión indebida del área concesionada por parte de la Policía de Carreteras o las Entidades de Tránsito del área, según se ha mencionado en la sección 5.1.2, en donde se evidenció la misma problemática en la UF2, se recomienda a la Supervisión liderar acciones con estas Entidades con el fin de liberar el área concesionada y evitar posibles siniestros viales o problemáticas adicionales en materia de seguridad vial y personal.

5.1.6 Unidad Funcional 7-8: Puerto López – Puerto Gaitán

Según el plan de obras vigente, aprobado el pasado 9 de septiembre de 2022, la Unidad Funcional 7-8 tiene un avance del 49,74% vs. un 49,30% programado y tiene fecha de terminación el 27 de noviembre de 2025, con lo que se evidencia que la Unidad Funcional se está ejecutando de acuerdo con lo programado; se evidenció que el Concesionario ha adelantado las actividades asociadas a la intervención prioritaria de la calzada existente y la construcción del puente sobre el río Yucao, el cual tuvo un inicio anticipado de acuerdo con lo estipulado en el Otrosí N. 11.

Se presenta el registro fotográfico de los sectores en donde se prevén actividades superficiales de pavimento necesarias para el cumplimiento del indicador E6 en una longitud de 109,62 km. Al respecto se evidenció que la Unidad Funcional cumple con este requerimiento y el estado del pavimento se encuentra de acuerdo con lo estipulado en el contrato de concesión, según se presenta a continuación.

Foto 57. Estado pavimento UF7-8	Foto 58. Estado pavimento UF7-8
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se evidenciaron tramos en donde se ha realizado bacheo con el fin de cumplir con el indicador E6.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se observó que se han hecho intervenciones de bacheo y se encuentra pendiente la señalización horizontal.</p>

Adicionalmente en esta Unidad Funcional se está realizando la construcción del nuevo puente sobre el río Yucao, el cual de acuerdo con lo reportado por la Supervisión se encuentra con un avance del 26,33% vs. Un 49,30% y las actividades que presentan retrasos corresponden a la cimentación de debería estar finalizada en mayo de 2023 y por ende se presenta un atraso en el inicio de instalación de la superestructura que sólo se ha iniciado en las pilas centrales, como se evidenció durante el recorrido de auditoría.

Foto 59. Puente Yucao K100+195 – K100+325	Foto 60. Puente Yucao K100+195 – K100+325
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se evidenció que se continúan las intervenciones de cimentación en el estribo Puerto López</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se evidencia armado de las primeras dovelas de la superestructura.</p>

- Peaje Casetabla

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció que la operación del peaje Casetabla se realiza con la infraestructura entregada en el año 2015 con 2 carriles, 1 por sentido; al respecto, se tiene prevista la ampliación del peaje en el área administrativa con una caseta de 40 m², sin embargo, su intervención no ha iniciado dado que en el plan de obras se tiene programado su inicio en octubre de 2024. Se presenta a continuación el registro fotográfico del peaje.

Foto 61. Peaje Casetabla K16+025	Foto 62. Peaje Casetabla K16+025
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencia el peaje La Libertad en operación de acuerdo con lo entregado al Concesionario para operación con 2 carriles.</p>	<p>Se evidenció que se encuentran instalados los nuevos equipos en el marco del cumplimiento de la Resolución, 20213040035125 de 2021¹⁰ de interoperabilidad y se verificó el paso de vehículos mediante telepeaje.</p>

En lo que se refiere a la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV en el proyecto según se ha mencionado anteriormente, se verificó que la Concesión Vial de los Llanos SAS se habilitó el día 2 de marzo de 2023, según consulta realizada en la página del Ministerio de Transporte.¹¹

En particular, el peaje Casetabla no cuenta con una habilitación del Ministerio de Transporte según lo consultado en el sitio web en septiembre de 2023¹²; sin embargo durante el recorrido de verificación de la auditoría se comprobó el funcionamiento y de acuerdo con el personal en el peaje se manifestó que en esa semana se estaba implementando; adicionalmente durante la socialización del informe de auditoría, mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la Interventoría remitió la Resolución N. 20235000957161 del 31 de agosto de 2023 en donde se habilitan los 2 carriles del peaje Casetabla al Recaudo Electrónico Vehicular (REV), sin embargo, esta información aún no se reporta en la plataforma del Ministerio de Transporte.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real, según lo establecido en el contrato de interventoría 251 de 2015; se señala adicionalmente que a septiembre de 2023 la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje se encuentra culminada.

¹⁰ “Por la cual se adecua la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones.”

¹¹ Disponible para consulta en el enlace: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

¹² Disponible para consulta en el enlace: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Peajes>

<p>Foto 63. Equipos Interventoría – Peaje Casetabla K16+025</p>	<p>Foto 64. Equipos Interventoría – Peaje Casetabla K16+025</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencian cámaras de la Interventoría en el peaje La Libertad en operación y transmisión en tiempo real.</p>	<p>Se evidencia cámara panorámica de la Interventoría en el peaje.</p>

Respecto al cumplimiento del indicador E14 se evidenció que el peaje cuenta con 4 luminarias por costado con una separación aproximada de 30 m, según se presenta a continuación.

<p>Foto 65. Iluminación Peaje Casetabla K16+025</p>	<p>Foto 66. Iluminación Peaje Casetabla K16+025</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencian luminarias en ambos costados en aproximación a la caseta de peaje.</p>	<p>Se evidencian luminarias en ambos costados en aproximación a la caseta de peaje.</p>

Respecto a la iluminación requerida para la operación de los peajes se cita a continuación el requerimiento establecido en el apéndice técnico N. 2 modificado mediante el Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, en la sección 3.3.4.1:

“(…) Las Estaciones de Peaje deberán contar con toda la infraestructura básica y las edificaciones que permitan ofrecer condiciones adecuadas de confort y seguridad a los usuarios, incluyendo señalización indicativa e iluminación de un tramo mínimo de la vía de 300 metros en cada sentido. Las acometidas de servicios de todas las instalaciones necesarias para la Operación de la vía serán administradas por el Concesionario, incluyendo las estaciones de peaje, pesajes, y centros de control, pero sin limitarse a ellas. (…)” Subrayado fuera del texto

De acuerdo con lo visualizado en campo, la iluminación se presenta máximo en una distancia de 50 – 80 m por lo que se recomienda evaluar con el Concesionario las medidas pertinentes para cumplir con la iluminación de la vía en 300 m en cada sentido, teniendo en cuenta que dentro de las obligaciones de operación de la UFO se encuentra la operación de los peajes, según lo establecido contractualmente y en

particular este requerimiento está asociado a ofrecer las condiciones adecuadas de confort y seguridad de los usuarios.

- Peaje Yucao

De acuerdo con la visita realizada, se evidenció que la operación del peaje Yucao se realiza con la infraestructura entregada en el año 2015 con 2 carriles, 1 por sentido; al respecto, se tiene prevista la ampliación del peaje en el área administrativa con una caseta de 40 m²; sin embargo, su intervención no ha iniciado dado que en el plan de obras se tiene programado su inicio en octubre de 2024. Se presenta a continuación el registro fotográfico del peaje.

Foto 67. Peaje Yucao PR K 99+0206	Foto 68. Peaje Yucao PR K 99+0206
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p> <p>Se evidencia el peaje Yucao en operación de acuerdo con lo entregado al Concesionario para operación con 2 carriles.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p> <p>Se evidenció que se encuentran instalados los nuevos equipos en el marco del cumplimiento de la Resolución, 20213040035125 de 2021¹³ de interoperabilidad y se verificó el paso de vehículos mediante telepeaje.</p>

En lo que se refiere a la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV, según se ha mencionado anteriormente, se verificó que la Concesión Vial de los Llanos SAS se habilitó el día 2 de marzo de 2023, según consulta realizada en la página del Ministerio de Transporte.¹⁴

En particular el peaje Yucao no cuenta con una habilitación del Ministerio de Transporte según lo consultado en el sitio web¹⁵; sin embargo durante el recorrido de verificación de la auditoría el 7 de septiembre de 2023 se comprobó el funcionamiento y de acuerdo con el personal en el peaje se manifestó que en esa semana se estaba implementando. Adicionalmente durante la socialización del informe de auditoría, mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la Interventoría remitió la Resolución N. 20235000957161 del 31 de agosto de 2023 en donde se habilitan los 2 carriles del peaje Yucao al Recaudo Electrónico

¹³ "Por la cual se adecua la reglamentación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se dictan otras disposiciones."

¹⁴ Disponible para consulta en el enlace: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

¹⁵ Disponible para consulta en el enlace: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Peajes>

Vehicular (REV), sin embargo, esta información aún no se reporta en la plataforma del Ministerio de Transporte.

En relación con el seguimiento y control a la operación, la Interventoría cuenta con el sistema de cámaras independientes y con la transmisión en tiempo real, según lo establecido en el contrato de interventoría 251 de 2015; se señala adicionalmente que a septiembre de 2023 la implementación del sistema de interoperabilidad en el peaje se encuentra culminada.

<p>Foto 69. Equipos Interventoría - Peaje Yucao PR K 99+0206</p>	<p>Foto 70. Equipos Interventoría - Peaje Yucao PR K 99+0206</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencian cámaras de la Interventoría en el peaje Yucao en operación y transmisión en tiempo real.</p>	<p>Se evidencia cámara panorámica de la Interventoría en la parte central del peaje.</p>

En relación con la operación del peaje se evidenció que el mantenimiento de la capa de rodadura, la señalización horizontal, los elementos de reducción de velocidad se encuentran en un estado de mantenimiento defectuoso, teniendo en cuenta que se presentan roturas locales y ahuellamiento en los carriles de recaudo, según se presenta en las siguientes fotografías.

<p>Foto 71. Peaje Yucao PR K 99+0206</p>	<p>Foto 72. Peaje Yucao PR K 99+0206</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023</p>
<p>Se evidencian deficiencias de mantenimiento en los reductores de velocidad al inicio del peaje.</p>	<p>Se evidencia que el ingreso al peaje presenta deficiencias en señalización horizontal, ahuellamiento y falta de mantenimiento.</p>

Al respecto, se evidencia que la Entidad ha sido objeto de hallazgos por parte de la Contraloría General de la República a causa de deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento, deficiencias en la

señalización horizontal en otros proyectos de concesión carretera administrados por la Entidad; por lo que, si bien la obligación del Concesionario en fase de construcción es la operación del corredor de acuerdo con las condiciones entregadas en el año 2015, ejecutando el mantenimiento rutinario y asegurando principios de operación del corredor, se recomienda evaluar lo pertinente a liderar acciones por parte de la Interventoría y la Supervisión en materia de realización del mantenimiento correspondiente del corredor, en particular las estaciones de peaje, teniendo en cuenta que este aspecto repercute directamente en los aspectos reputacionales de la Entidad y que el deterioro de la vía podría afectar, a mediano plazo, la operación del corredor.

En relación con este aspecto, según se comentará en la sección 6, la Interventoría para el mes de junio de 2023, había emitido las alertas correspondientes relacionadas con el deterioro y/o ausencia de reductores de velocidad en los carriles de peaje y el mal estado de las señales informativas; sin embargo, de acuerdo con lo evidenciado en el recorrido de auditoría se presentan falencias adicionales en el estado de pavimentos y la señalización horizontal, por lo que se recomienda emitir las alertas en relación con este hecho, teniendo en cuenta que se observó que el Concesionario ejecuta estas actividades de mantenimientos, sin embargo, por ejemplo, en el caso del pavimento presenta nuevamente signos de ahuellamiento y deterioro en general.

5.1.7 Conclusiones sobre el estado de ejecución del plan de obras

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El avance físico global del plan de obras, con corte a 30 de agosto de 2023, es de 8,42% ejecutado contra 5,78% programado, es decir que se tiene un anticipo en el plan de obras vigente de 2,64%, aprobado el 9 de septiembre de 2022.
2. Se evidenció que los porcentajes de avance programado total asociados al plan de obras reportados por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría corresponden a lo registrado en Aniscopio; aunque algunos de los porcentajes programados y ejecutados no se reportan en la plataforma, por lo cual se recomienda liderar acciones al interior de la Entidad con las áreas encargadas en aras de actualizarla, más aún, teniendo en cuenta que esa plataforma es de acceso público.
3. Con el Otrosí N. 10 al contrato de concesión se cambió el alcance general del contrato de concesión N. 004 de 2015 pasando de una longitud concesionada de 354 km a 267,54 km. Se inició la fase de construcción el 16 de junio de 2022 y se prevé su finalización el 23 de septiembre de 2026. En general se presenta un avance de acuerdo con lo programado; sin embargo, la Unidad Funcional 5 no ha dado su inicio dado que aún no supera las condiciones para iniciar construcción; por ejemplo, no cuenta con la disponibilidad predial del 40% y los diseños fueron no objetados recientemente; al respecto, se evidencia que la finalización programada coincide con la de la fase de construcción y podría ser la ruta crítica del proyecto en el mediano plazo.
4. Con relación a la construcción del proyecto, se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han emitido observaciones al Concesionario asociadas a los rendimientos en obra, estabilización de taludes, manejo de aguas, señalización temporal en obra, mantenimiento de la carretera y predios requeridos para la construcción, entre otros aspectos de carácter técnico.
5. En el recorrido de auditoría se evidenció que la estación de peaje Yucao no cuenta con el mantenimiento adecuado en relación con el estado de los pavimentos, la señalización horizontal y vertical, reductores de velocidad, entre otros; este hecho ha dado lugar a la formulación de

hallazgos por parte de la Contraloría en otros proyectos carreteros administrados por la Entidad, por lo que se recomienda exhortar al Concesionario a realizar el mantenimiento periódicamente con el fin de asegurar el cumplimiento de los principios de la operación del proyecto establecidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión.

6. Respecto a la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV en las 5 estaciones de peaje del proyecto, se verificó que las estaciones Ocoa, Iracá y La Libertad a septiembre de 2023 cuentan con la habilitación del Ministerio de Transporte, y las estaciones Yucao y Casetabla tienen el sistema habilitado, cuentan con la Resolución oficial del Ministerio de Transporte para la habilitación, sin embargo, esta información aún no se reporta en la plataforma oficial del Ministerio de Transporte.
7. Durante el recorrido de auditoría se evidenció que el Concesionario cuenta con Centro de Control de Operaciones operativo provisionalmente; sin embargo, no se encuentra dentro del corredor del proyecto y a septiembre de 2023 no ha sido entregado. Teniendo en cuenta que el plazo máximo para cumplir este requerimiento era 6 meses a partir del inicio de la fase de construcción, se evidenció que ha sido excedido el plazo para la entrega por lo que a septiembre de 2023 está en trámite la formulación de un plazo de cura para atender el requerimiento.
8. Durante el recorrido de auditoría se evidenció que, en las áreas del peaje y báscula La Libertad y Ocoa, la policía de carreteras está haciendo uso indebido del espacio de la concesión para almacenamiento de motocicletas y automóviles que se han visto involucrados en siniestros viales, por lo que se recomienda a la Entidad liderar las acciones correspondientes en materia interinstitucional, en el marco de la preservación del área concesionada y evitar incidentes viales.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría Unión Temporal Meta, en agosto de 2023:

Tabla 8. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	11	10
02	Gestión Técnica	23	23
03	Gestión Financiera	15	15
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión de aforo y recaudo	17	17
06	Gestión Ambiental	10	9
07	Gestión Social	9	8
08	Gestión predial	12	12

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión, en donde se resalta que el personal que atendió el recorrido de auditoría cuenta con el conocimiento del proyecto desde su inicio, lo cual es de gran valor teniendo en cuenta las controversias contractuales que se han presentado durante el desarrollo del contrato de concesión N. 004 de 2015.

Se identificaron situaciones que dan lugar a las **No Conformidades** que se presentan en la sección 9.2.2, según se detalla a continuación.

- Contratación personal mínimo

La obligación establecida en el plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015 respecto al personal mínimo establece en la *cláusula 3.1 Personal del interventor* lo siguiente:

“(..) El interventor deberá contar con todo el personal necesario para desarrollar el objeto del contrato de interventoría.

(...)

(d) El Interventor se compromete a que el personal cumpla con el tempo de dedicación y permanencia exigido para cada cargo en el Pliego de Condiciones y según su ofrecimiento en la Propuesta presentada. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, la ANI tendrá la facultad de requerir al Interventor para que por su cuenta y riesgo exija mayor dedicación y permanencia de su personal, sin que dicho requerimiento genere para la ANI la obligación de reconocerle al Interventor ningún valor adicional al establecido en el presente Contrato. (...)”

Adicionalmente en la sección 5.5 del plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015 se establece lo siguiente respecto al personal mínimo:

“(..) El personal mínimo obligatorio requerido para la ejecución de la Interventoría que no será calificable pero el interventor deberá contar con él para la ejecución de la misma, el cual se detalla en la Tabla 3. (...)”
Subrayado fuera del texto.

En la Tabla 3 se especifican 62 profesionales a contratar durante la ejecución de la fase construcción con diferentes dedicaciones, sin embargo, durante la revisión de la información de la auditoría, en particular el criterio de la Matriz de Evaluación de Desempeño denominado *Organización de la Interventoría* y en la reunión de cierre del recorrido de auditoría en la oficina de Villavicencio, se verificó que a septiembre de 2023, la Interventoría no cuenta con los siguientes profesionales:

Tabla 9. Personal mínimo faltante en el contrato de interventoría N. 251 de 2023

Cargo / Oficio	Cantidad de personas requeridas	% de dedicación	Cantidad de personas contratadas	Personal faltante
Ingeniero Residente de Redes	1	50%	0	1
Profesional en Área Predial	2	100%	1	1
Cadenero I	2	100%	0	2
Inspector de Obra	4	100%	2	2
Inspector SISOMA	4	100%	2	2
			Total	8

Fuente: Elaboración propia con base en la información presentada por la Interventoría el 8 de septiembre de 2023 y la tabla 3 del plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que la Interventoría no cumple con la contratación del personal mínimo exigido contractualmente, por lo que se formula una No Conformidad en la sección 9.2.2 a la Interventoría por el incumplimiento de la sección 5.5 del plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015.

Al respecto, según se presenta en la sección 8.1 la contratación del personal mínimo del contrato de interventoría ya había sido objeto de hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, por lo que, deben implementarse unidades de mejoramiento de fondo que permitan subsanar definitivamente las deficiencias que se presentan en materia de contratación del personal mínimo.

Durante la socialización del informe de auditoría, la Interventoría remitió mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la gestión realizada en materia de contratación del personal mínimo del contrato de interventoría N. 251 de 2015:

“(...) Para el 30 de agosto de 2023 estaba pendiente la contratación de los siguientes profesionales:

- *Ingeniero Residente de Redes:*
- *Cadenero I 1*
- *Cadenero I 2*
- *Inspector de Obra 1.*
- *Inspector de Obra 3*
- *Inspector SISOMA 3*
- *Inspector SISOMA 4*

- *Ingeniero Profesional Predial*

Sin embargo a la fecha se remitieron a la ANI las siguientes hojas de vida para suplir los cargos que se encontraban vacantes así:

- **Ingeniero Residente de Redes:** *Didier Vallejo Quinceno, esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0904 del 15 de septiembre. Estamos a la espera de la aprobación de la ANI.*
- **Cadenero I 1:** *Freddy Antonio Garavito Gil, esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0816 el 23 de agosto del 2023. Estamos a la espera de la aprobación de la ANI.*
- **Cadenero I 2:** *Carlos Arturo Aguilar Darapo, esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0816 el 23 de agosto del 2023. Estamos a la espera de la aprobación de la ANI.*
- **Inspector de Obra 1:** *Luis Alfonso Amaya Ramírez, esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0912 del 18 de septiembre. Estamos a la espera de la aprobación de la ANI.*
- **Inspector SISOMA 4:** *Laura Trejos García Esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0893 del 13 de septiembre. Estamos a la espera de la aprobación de la ANI.*
- **Ingeniero Profesional Predial:** *Sandra Milena Sanabria Galindo, esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0919 del 19 de septiembre. Estamos a la espera de la aprobación de la ANI.*

Por otra parte, de acuerdo con las aprobaciones remitidas por la ANI se han vinculado los siguientes funcionarios:

- **Inspector de Obra 3:** *Jairo Enrique Saray Hernández Esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0706 el 26 de julio del 2023 con rad ANI 20234090834352. La ANI aprobó la hoja de vida con el rad ANI 20235000298121 el 23 de agosto del 2023. El señor Saray está vinculado en la interventoría desde el 1 de septiembre 2023.*
- **Inspector SISOMA 3:** *Diana Marcela Pinilla Capera Esta hoja de vida se radicó con el 01-2023-UTM-2512015-311-0749 el 8 de agosto del 2023 con rad ANI 20234090883652. La ANI aprobó la hoja de vida con el rad ANI 20235000303311 el 28 de agosto del 2023. La señora Pinilla está vinculada en la interventoría desde el 1 de septiembre 2023.*

Así las cosas, la Interventoría está pendiente de la aprobación de las hojas de vida remitidas a la ANI para proceder con la contratación y por lo tanto, solicita respetuosamente se ponga a su consideración la aplicación de esta No conformidad y quede como recomendación.

(...)"

De acuerdo con lo reportado por la Interventoría a septiembre de 2023, se está realizando la gestión de contratación y aprobación por parte de la ANI con el fin de cumplir con la plantilla del personal mínimo; sin embargo, al 25 de septiembre de 2023, se encuentra pendiente la contratación y aprobación por parte de la ANI de 6 profesionales de la plantilla mínima de personal del contrato de interventoría N. 251 de 2015; en consecuencia se formula una No Conformidad en la sección 9.2.2.

- Contenido de la página web de la Interventoría

El plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015 establece en la *sección 5.3.3 Funciones Generales* lo siguiente respecto a la información que debe tener la página web de la Interventoría:

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

Al respecto se consultó la página web de la Interventoría <https://www.uniontemporalviasmeta.com/> la cual cuenta efectivamente con un acceso protegido con contraseña para el acceso de la Agencia Nacional de Infraestructura; sin embargo, la información a la que accede regularmente la Entidad en tiempo real se realiza mediante un software especializado que ha instalado la Interventoría en los computadores del personal del Equipo de coordinación y seguimiento más no a través de la página web de la Interventoría conforme lo estipula el contrato de interventoría.

Por otra parte, en relación con la transmisión *en tiempo real, de los principales frentes de obra, y de la operación de cada una de las básculas*, se verificó durante el recorrido de auditoría que se tiene la transmisión en tiempo real únicamente para las estaciones de peaje del proyecto, más no para las cámaras asociadas a las básculas y en relación con los frentes de obra no se tienen cámaras en los principales frentes de obra visitados como las intervenciones de los puentes Guamal y Yucao.

Teniendo en cuenta que no se está cumpliendo con lo estipulado en el plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015 sección 5.3.3, se formula una No Conformidad en la sección 9.2.2 a la Interventoría.

Durante la socialización del informe de auditoría, la Interventoría remitió mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la gestión realizada en materia de contratación del personal mínimo del contrato de interventoría N. 251 de 2015:

“(…) En primer lugar, consideramos necesario poner de presente que la información que es recopilada a través de cámaras de video goza de proyección a la luz de la ley 1581 de 2012¹⁶ y la ley 1266 de 2008¹⁷, modificada

¹⁶ Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales

¹⁷ Por la cual se dictan las disposiciones generales del hábeas data y se regula el manejo de la información contenida en bases de datos personales, en especial la financiera, crediticia, comercial, de servicios y la proveniente de terceros países y se dictan otras disposiciones.

por la ley 2157 de 2021¹⁸ por virtud de lo cual no puede ser de público conocimiento, al respecto nos permitimos citar la guía de protección de datos personales en sistemas de video vigilancia de la Superintendencia de Industria y Comercio¹⁹ que al respecto dice:

“8. DIVULGACIÓN DE LA INFORMACIÓN

El acceso y divulgación de las imágenes debe estar restringido¹⁶ y su Tratamiento solo podrá hacerse por personas autorizadas por el Titular y/o por solicitud de una autoridad pública en ejercicio de sus funciones. En consecuencia, la divulgación de la información que se recolecta por medio de un SV debe ser controlada y consistente con la nacionalidad establecida por el Responsable del Tratamiento”

Es de resaltar que la finalidad del registro de video de las cámaras que instala la Interventoría en la vía (peajes, básculas) es por una parte verificar la información de tráfico que remite el concesionario y es utilizado para efectos de las actas de retribución, y por la otra tener evidencia del cumplimiento de las obligaciones del concesionario referentes a la disponibilidad de las estaciones de pesaje²⁰.

Teniendo en cuenta lo anterior esta interventoría garantiza que la ANI puede tener acceso a la información recolectada en las cámaras de video a través de La aplicación de hikvision.

Es de resaltar que el mencionado aplicativo hikvision, solo pudo ser instalado en el computador que está siendo utilizado por Diego Ardila quien tiene el cargo de asistente administrativo ANI, debido a que existen una serie de permisos que deben ser tramitados por la supervisión al interior de la entidad para que la herramienta pueda ser instalada

De conformidad con lo anterior es claro que la Interventoría si está cumpliendo su obligación de garantizar la transmisión en tiempo real de la “visualización de cada estación de báscula debe incluirse tanto una panorámica de la instalación como el detalle del monitor de la báscula (indicador de peso) simultáneo con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula”

En cuanto a los frentes de obra nos permitimos manifestarle que esta interventoría semanalmente rinde informes a la ANI en los que con imágenes muestra el avance que se tiene en la ejecución de las obras, ahora bien en cuanto a las cámaras de video y la transmisión en tiempo real nos permitimos aclarar lo siguiente:

En este momento del proyecto las intervenciones se encuentran concentradas en las UF1, 2, 3 y 7-8, diariamente el personal técnico y profesional de la interventoría hace presencia en los diferentes frentes de obra, en donde se realizan toma de fotografías y videos de lo más importante y relevante en cada uno de ellos. Los videos son compartidos con la Agencia como anexos dentro del correspondiente informe mensual.

¹⁸ Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley estatutaria 1266 de 2008, y se dictan disposiciones generales del habeas data con relación a la información financiera, crediticia, comercial, de servicios y la proveniente de terceros países y se dictan otras disposiciones

¹⁹ https://sic.gov.co/sites/default/files/files/Nuestra_Entidad/Guia_Vigilancia_sept16_2016.pdf

²⁰ Sección 3.3.8 Apéndice Técnico 2. El Concesionario debe garantizar que la infraestructura esté disponible las 24 horas diarias, los 365 Días del año. A pesar de lo anterior, el Concesionario podrá proponer horarios de Operación de las Estaciones de Pesaje de acuerdo con el volumen y los horarios del tráfico que transite por las estaciones, de forma que sea posible (i) realizar verificaciones aleatorias y (ii) cubrir un volumen mensual mínimo representativo del volumen de vehículos pesados que circulen por las Estaciones de Pesaje. El Concesionario deberá proponer lo anterior en la sección de control de pesos del Manual de Operación y será verificado por la Interventoría, sin compromiso de aceptar la propuesta del Concesionario.

Consideramos que con este procedimiento estamos asegurando documentar lo necesario para un adecuado control y seguimiento, adicionalmente y por el tipo de proyecto y la manera que se desarrolla es muy difícil tener cámaras fijas en los frentes de obra debido a temas de prestación del servicio y seguridad. Es importante tener en cuenta que este proyecto es dinámico y que por lo mismo los frentes de obra van desplazándose en el tiempo dentro de los diferentes corredores. Existen muchas zonas en donde no hay servicio de internet y en los lugares en donde hemos logrado establecernos con cámaras (Zonas de peaje y pesaje), tiene vigilancia por parte del concesionario las 24 horas del día

Debido a lo anterior consideramos de imposible cumplimiento la instalación de cámaras de video fijas para poder ver en tiempo real los diferentes frentes de obra. Por lo anterior, la Interventoría manifiesta no estar de acuerdo con las observaciones de la auditoría realizada y solicita se ponga a su consideración la aplicación de No Conformidad y quede como recomendación. (...)

Respecto a lo evidenciado por la Interventoría en relación con la política de protección de datos se precisa que el plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015 es claro en establecer las características del enlace con el cual se debe contar en la página web de la interventoría en los siguientes términos: *un link o enlace específico y único para el uso de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA* (subrayado fuera del texto); en lo revisado durante la auditoría, la página web a septiembre de 2023 no cuenta con un *enlace específico y único para el uso de la ANI*; dado que, como se evidenció durante el recorrido al proyecto y la respuesta de la Interventoría a la socialización del informe de auditoría, la transmisión en tiempo real se realiza mediante un software específico que no se incluye en la página web de la interventoría, motivo por el cual se mantiene la No Conformidad.

En lo referente a la información reportada por la Interventoría sobre el avance de los frentes de obra, el plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015 es claro en establecer el requerimiento del video *en tiempo real, de los principales frentes de obra, y de la operación de cada una de las básculas, INFRAESTRUCTURA* (subrayado fuera del texto); al respecto se evidencia a manera de ejemplo que el frente asociado al puente sobre el río Guamal visitado en el recorrido de auditoría tiene una duración de 648 días, plazo en el cual podría cumplirse el requerimiento contractual citado, o el puente sobre el río Yucao en la UF7-8 tiene una duración de 690 días, por lo que aplicaría lo mismo. Respecto a las básculas el contrato es claro en mencionar la transmisión en tiempo real también en éstas, por lo que se mantiene la No Conformidad según la formulación inicial.

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

- Revisión del Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA)

En el *apéndice técnico 6 Gestión Ambiental – Capítulo IV Obligaciones durante la Fase de construcción – Sección 4.1 inciso (c) del Contrato de Concesión N. 004 de 2015*, se estipula que es obligación del Concesionario:

“(...) Remitir a la interventoría y a la ANI, el informe de cumplimiento ambiental (ICA) dentro de los dos (2) días siguientes a su presentación a la Autoridad Ambiental (...)”

En la sección 5.3.3 inciso f) del Plan de Cargas del contrato de Interventoría N. 251 de 2015 se establece que la Interventoría debe:

“(…) Revisar el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA, elaborado por el concesionario (en caso de que aplique), de acuerdo a la periodicidad establecida en la Licencia Ambiental según los formatos establecidos para tal fin por la Autoridad Ambiental, con todos sus anexos y soportes. (…)”

Al respecto la Interventoría manifestó durante la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño lo siguiente:

“(…) A la fecha, se han presentado tres (3) ICA’s desde el inicio del contrato, bajo el Expediente LAV 0037-00-2017, bajo la Resolución 1529 de 2017, Artículo Trigésimo (Artículo 30), el Concesionario deberá presentar a la ANLA de forma semestral un (1) Informe de Cumplimiento Ambiental ICA, aplicando los Formatos de los Informes ICA – ANEXO 2 del “Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos” MMA – SECAB, 2002, correspondiente a los siguientes perdidos: (sic)

1. ICA No. 1: 10 de septiembre de 2021 al 31 de diciembre de 2021
2. ICA No.2: 1 enero de 2022 al 30 de junio de 2022
3. ICA No. 3: 1 julio de 2023 al 30 de diciembre de 2023.

Dentro de la Gestión de seguimiento y control adelantada por la Interventoría, solicitó al Concesionario remitir el número de radicado y su copia, del soporte de radicación del ICA No. 3, mediante comunicación 01-2023-UTM-2512015-311-0329 con fecha del 12 de abril, con el cual se evidencie la radicación del ICA ante la ANLA con fecha límite el 31 de marzo de 2023.

Por su parte el Concesionario, remite comunicación indicando que radico el documento, y envía copia del documento radicado al ANLA, mediante comunicación 02-01-20230413000003228 con fecha del 13 de abril de 2023. (…)”

Sin embargo, no fue posible verificar en la correspondencia emitida ni en el contenido del capítulo 3 de gestión ambiental con radicado ANI N. 20234090783072 del 14 de junio de 2023 las revisiones que ha realizado la Interventoría en el marco del cumplimiento del inciso f) de la sección 5.3 del Plan de Cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015.

Durante la socialización del informe de auditoría, la Interventoría remitió mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la gestión realizada en materia de revisión del Informe de Cumplimiento Ambiental en el marco del contrato de interventoría N. 251 de 2015, en los siguientes términos:

“(…) En primer lugar se aclara que la entidad competente para la aprobación de los informes ICA es la ANLA según lo establecido en el Decreto 1076 de 2015, en la sección 9 de Control y Seguimiento, Artículo 2.2.2.3.9.1²¹, motivo por el cual es de entender que el Así mismo, y de acuerdo con el Apéndice Técnico 6 Gestión Ambiental, del Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No.04 del 2015, en el Capítulo IV numeral 4.1 de Obligaciones generales durante la Fase de Construcción, en el inciso c), establece a cargo del

²¹ [...] Los proyectos, obras o actividades sujetos a licencia ambiental o plan de manejo ambiental, serán objeto de **control y seguimiento por parte de las autoridades ambientales...**” (Subrayado y negrilla fuera de texto) [...]

Siendo la Autoridad Ambiental Competente, la que debe pronunciarse sobre los Informes de Cumplimiento Ambiental ICA, Artículo 2.2.2.3.9.1 (9). [...]

Allegados los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICAs) la autoridad ambiental competente deberá pronunciarse sobre los mismos en un término no mayor a tres (3) meses.

PARÁGRAFO 1. La autoridad ambiental que otorgó la licencia ambiental o estableció el plan de manejo ambiental respectivo, será la encargada de efectuar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades autorizadas.

[...]

Concesionario la obligación de enviar a la Interventoría el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA, una vez sea radicado ante la Autoridad Ambiental y no antes de radicarlo ante la misma.

Por lo anterior el Concesionario remite el documento a la Interventoría una vez lo ha radicado a la Autoridad Ambiental, en efecto se lee en el Apéndice 6:

[...]

Remitir a la Interventoría remitir a la Interventoría y a la ANI el Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) dentro de los dos (2) Días siguientes a su presentación a la Autoridad Ambiental,

[...]

Al respecto, se indica que, la Interventoría dentro de sus funciones de seguimiento y control, verificó que el Concesionario radicará el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA, ante la ANLA, específicamente para el caso del ICA No.3, ante la ANLA (cuyo plazo máximo de radicación era el 30 de marzo de 2023). Con ocasión de dicho seguimiento se solicitó al Concesionario remitir soporte de radicación mediante comunicado 01-2023-UTM-2512015-311-0329 el 12 de abril de 2023 (Ver comunicado 01-2023-UTM-2512015-311-0329).

El Concesionario mediante comunicado con radicado CVLL 02-01-20230413000003228 con fecha del día 13 de abril de 2023, informó que, radicó el documento ICA No. 3, y remitió copia del informe de cumplimiento ambiental del tramo Ciudad Porfía-Acacias con radicado ANLA 2023069367-1-000 del 31 de marzo de 2023, dando cumplimiento a lo establecido en el Apéndice técnico 6 Gestión Ambiental (Ver Comunicado 02-01-20230413000003228).

Dicho lo anterior y teniendo claridad que, es la Autoridad Ambiental Competente, en este caso la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, la encargada de pronunciarse sobre los Informes de Cumplimiento Ambiental – ICA, se indica que la interventoría en ejercicio de sus funciones de seguimiento, supervisión y control ha realizado las siguientes actividades de verificación:

- *Que el concesionario realice la entrega del Documento ICA en los tiempos señalados por la Autoridad, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 077 del 16 de enero de 2019 “Por la cual se establecen las fechas para la Presentación de los Informes de Cumplimiento Ambiental en el marco del proceso de seguimiento ambiental de proyectos de competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales y de dictan otras disposiciones”.*
- *Que el concesionario cumpla sus obligaciones de acuerdo con lo establecido en el Capítulo IV numeral 4.1 (c) del Apéndice Tenido 6 Gestión Ambiental del Contrato de Concesión NO. 004 del 2015.*
- *Revisar que el documento y la información radicada a la ANLA, cumpla con la estructura y contenido general establecida en el Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos – criterios y procedimientos, expedido por el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de 2002, con el cual se establecen y define los criterios técnicos y el procedimiento para el ejercicio de seguimiento ambiental.*
- *Adicionalmente, se realiza el seguimiento y verificación al cumplimiento de las obligaciones y requerimientos establecidas por la ANLA, a partir de los Autos Administrativos, lo cual se verifica por parte de la Interventoría, en las reuniones de oralidad producto del seguimiento y control realizado por la Autoridad Ambiental.*
- *Así mismo, se ha solicitado al Concesionario mediante comunicados 01-2023-UTM-2512015-311-0811 del 23 de agosto y 01-2023-UTM-2512015-311-0886 con fecha del 13 de septiembre de 2023, indicar el estado y avance de la Gestión Ambiental implementación de las actividades y cumplimiento de los Autos Administrativos, información que debe estar incluida en los ICAs.*

Finalmente nos permitimos manifestar que esta Interventoría aporta la evidencia suficiente y necesaria para solicitar se considere que las conclusiones presentadas por el informe de auditoría de la Oficina de Control interno, no procedan como No Conformidad sino como recomendaciones a la Interventoría. .

(...)”

En relación con la gestión reportada por la Interventoría se evidencia que ésta corresponde a lo estipulado en el Plan de Cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015 en el sentido que la Interventoría cumple con *Revisar el Informe de Cumplimiento Ambiental ICA, elaborado por el concesionario*; sin embargo, según se ha mencionado anteriormente, no fue posible verificar en el contenido del capítulo 3 de gestión ambiental con radicado ANI N. 20234090783072 del 14 de junio de 2023 las revisiones que ha realizado la Interventoría en el marco del cumplimiento del inciso f) de la sección 5.3 del Plan de Cargas, por lo que se recomienda establecer una sección específica en donde se detalle la gestión que realiza la Interventoría en esta materia en el informe mensual de interventoría.

- Vallas informativas

Durante el recorrido de auditoría se verificó que no se cuenta con la instalación de las vallas informativas del proyecto; al respecto la Interventoría en la *Sección 2.3.4.3 Vallas informativas* del informe mensual N. 97 del mes de junio de 2023 en el *Capítulo 2 Gestión Social* con radicado ANI N. 20234090783072 del 14 de junio de 2023, señala lo siguiente:

“(...) Las vallas informativas de este proyecto están en proceso de actualización; conforme al nuevo alcance del proyecto, establecido en el otrosí N°10 y para el inicio de obras relacionado en el otrosí N°12.

Por consiguiente, en la reunión de seguimiento mensual social de junio, la interventoría nuevamente pregunta al concesionario el estado y avance para la respectiva instalación de las vallas informativas, a lo que el concesionario manifiesta que realizó una consulta a la ANI sobre el contenido de las fotografías, y continúa en la etapa de diseño de la propuesta que se presentará para la aprobación de la ANI y el Ministerio. (...)”

A continuación, se presenta el registro fotográfico de la estructura para la valla informativa evidenciado durante el recorrido de auditoría en la Unidad Funcional 7-8.

Foto 73. UF7-8: Valla informativa corredor Puerto López – Puerto Gaitán	Foto 74. UF7-8: Valla informativa corredor Puerto López – Puerto Gaitán
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023
Se evidenció estructura para valla informativa sin arte.	Se evidenció estructura para valla informativa sin arte.

Según se detallará en la sección 7 a pesar de contar con acta de inicio del año 2015, acta de inicio de fase de construcción de 2022 y emisión de la última directriz en materia de logos e imagen del Gobierno Nacional

de junio de 2023, a septiembre de 2023 el proyecto no cuenta con la instalación de las vallas informativas previstas por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 20233040025285 del 22 de junio de 2023, por lo que se formuló una No Conformidad a la Supervisión en materia del cumplimiento de esta obligación contractual. En virtud de que ya se cuenta con la aprobación del arte por parte de la Entidad se recomienda realizar el correspondiente seguimiento al Concesionario para su instalación en el marco de los 30 días calendario establecidos en la Resolución 20233040025285 del 22 de junio de 2023 y según los lineamientos de ubicación y número de vallas requeridas.

- Percepción al usuario - Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)

De acuerdo con los resultados de las encuestas de percepción del usuario en el año 2022,²² se reportó el proyecto Malla Vial del Meta con algunos indicadores inferiores al 67% lo cuales se citan a continuación.

- No.1 ¿Conoce los servicios prestados en la vía (ambulancia, carro taller, grúa, postes SOS, etc.)? presentó un resultado de 39%
- No.3 Ha recibido información de la vía sobre: Cierres, Teléfonos de contacto en caso de emergencia, etc., presentó un resultado de 40%

En función de estos indicadores se evidencia que según lo reportado por la Supervisión, la Interventoría emitió la comunicación con radicado ANI N. 20234090595202 del 30 de mayo de 2023 en donde se realiza seguimiento a las acciones de mejoramiento implementadas por el Concesionario tales como radio difusión y publicación en redes sociales del Concesionario. Al respecto, se recomienda liderar acciones con el Concesionario con el fin de evaluar si el plan de mejoramiento resulta efectivo en el marco de la mejora en los porcentajes de los criterios evaluados en la encuesta de percepción al usuario.

- Disponibilidad predial 40% UF5 - UF6

En relación con la disponibilidad predial del 40% con que debe contar el Concesionario para el inicio de las intervenciones, se evidenció que en el acta de inicio de la fase de construcción del 16 de junio de 2022 se remitieron únicamente las actas de certificación en cumplimiento del 40% de la longitud efectiva de las unidades funcionales 2 y 7-8, al respecto se revisó la comunicación de la Interventoría con radicado ANI N. 20234090960122 del 25 de agosto de 2023 en donde la Interventoría evidencia que el plazo para demostrar la disponibilidad el 40% venció el 10 de abril de 2023 para la UF5 y el 31 de marzo de 2023 para la UF6 y para la UF3 se vencerá el próximo 27 de noviembre de 2023; por lo que, el Concesionario estaría teniendo pendientes para dar inicio a las actividades de construcción de las Unidades Funcionales 5 y 6, según las condiciones precedentes para el inicio de la fase de Construcción, estipuladas en el Capítulo 4 de la Sección 4.4 de la Parte General del Contrato, según se cita a continuación:

“(…) (e) Respecto de los Predios, el Concesionario deberá (i) haber adquirido; o (ii) demostrar que se tiene disponibilidad -entendida como la tenencia que le permita al Concesionario acceder físicamente al predio- sobre el cuarenta por ciento (40%) (ya sea por (i), por (ii) o por la suma de ambos) de la longitud efectiva de los Predios necesarios para la ejecución de la primera Unidad Funcional cuyas Intervenciones deban acometerse al inicio de la Fase de Construcción de acuerdo con el Plan de Obras. El porcentaje anterior podrá ser superior, si así se define entre el Concesionario y los Prestamistas. (...)”

²² Disponible para consulta en el enlace: <https://www.ani.gov.co/percepcion-del-usuario>

Al respecto se recomienda realizar el seguimiento correspondiente y si es el caso conminar al Concesionario al cumplimiento de este requisito, teniendo en cuenta que a septiembre de 2023 habría atrasos en el plan de adquisición predial no objetado mediante comunicación 20224090940152 del 24 de agosto de 2023.

- Invasión de predios de la Concesión

En el recorrido de auditoría se evidenció que en las intervenciones que se encuentran suspendidas en el Par Vial La Cuncia, algunos predios presentan invasiones y afectación del cercado de los predios por parte de la comunidad, por lo que se recomienda liderar acciones con el Concesionario en materia de resolución de esta problemática y así procurar la custodia apropiada de los predios de los proyectos de la Entidad.

- Estación de pesaje en los 2 sentidos

Teniendo en cuenta que las estaciones de pesaje Ocoa y La Libertad son los únicos puntos de control de peso en el corredor de 267 km, se recomienda evaluar la pertinencia de solicitar al Concesionario la implementación de tipo temporal de medición de peso en el sentido Villavicencio – Granada y Villavicencio – Puerto López, o priorizar la intervención prevista que en el plan de obras está programada desde marzo de 2024 con finalización en octubre de 2025, dado que en el apéndice técnico 2 se establece que la operación de las estaciones de pesaje en operación del proyecto se deben operar en doble sentido según se ha reportado en las secciones 5.1.2 y 5.1.5.

- Área de servicio y Centro de control de operaciones

En relación con el área de servicio en operación del Concesionario, se recomienda evaluar el cumplimiento de las áreas de acuerdo con las características mínimas del apéndice técnico 1 modificado mediante el Orosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, teniendo en cuenta la obligación establecida prevé áreas adicionales a las que se encuentran en operación a septiembre de 2023.

Por otra parte, en relación con la operación del Centro de Control de Operaciones, se recomienda evaluar la pertinencia de verificar si cumple los requisitos mínimos establecidos contractualmente y continuar los recursos conminatorios con el Concesionario teniendo en cuenta que la no disponibilidad de esta infraestructura en los términos establecidos contractualmente podría repercutir en la operación del corredor a mediano plazo.

- Iluminación de las estaciones de peaje

En general en las 5 estaciones de peaje del proyecto se observó que la iluminación de aproximación se presenta máximo en una distancia de 100m, según verificación realizada en campo, por lo que se recomienda evaluar las medidas pertinentes para cumplir con la iluminación de aproximación en la vía en 300 m en cada sentido con el Concesionario, teniendo en cuenta que dentro de las obligaciones de operación de la UFO se encuentra la operación de los peajes, según lo establecido contractualmente y que en particular este requerimiento está asociado a ofrecer las condiciones adecuadas de confort y seguridad vial de los usuarios.

- Mantenimiento de pavimentos y señalización estaciones de peaje

Las estaciones de peaje del corredor cuentan con la capa de rodadura que se entregó desde el año 2015 y su mantenimiento no ha sido realizado oportunamente por el Concesionario, por lo que se recomienda evaluar lo pertinente a liderar acciones por parte de la Interventoría y la Supervisión en materia de realización del mantenimiento correspondiente del corredor, en particular las estaciones de peaje, teniendo en cuenta que este aspecto repercute directamente en los aspectos reputacionales de la Entidad y el

deterioro de la vía podría afectar, a mediano plazo, la operación del corredor; además de que a la Entidad le han sido formulados hallazgos de la Contraloría General de la República por esta causa. Se cita a manera de ejemplo, el hallazgo N. 1067-31 formulado al proyecto Autopista Conexión Pacífico III en la Auditoría Regular de la vigencia 2015²³:

“(…) Hallazgo 31. Administrativo – Operación

Personal y equipo de Atención Médica

En visita de la CGR a la Concesión se observó que la Camilla de lona de la Ambulancia de Placa UCX 693, no cumple con este requerimiento, dado que se encuentra oxidada, afectando el servicio a los usuarios.

Estaciones de Peaje

En la visita a la Concesión se observaron las Estaciones de Peaje de Supía y Acapulco en el que se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento, deficiencias en la señalización horizontal y medidores de la energía expuestos, lo cual afecta la calidad en la prestación del servicio. (…)” Subrayado fuera del texto

Se citan adicionalmente otros hallazgos que han sido formulados por las deficiencias en mantenimiento en las estaciones de peaje: 373-26 en el proyecto Bosa – Granada – Girardot, 428-4 del proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, 976-45, 978-47 y 979-48 del proyecto Neiva – Espinal – Girardot, entre otros.

Al respecto se evidenció que la Interventoría ha realizado el seguimiento correspondiente en materia de estado de mantenimiento de los pavimentos según se reporta en la sección 6.7. Inspección de señalización, infraestructura y operación estaciones de peaje y pesaje del Capítulo 6 - Peajes y pesajes del informe mensual de junio de 2023 con radicado ANI N. 20234090783072 del 14 de junio de 2023.

El detalle de los criterios evaluados en la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño se muestra en el anexo N. 4.

²³ Radicado ANI N. 20164090778772 del 2 de septiembre de 2016

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

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

Se identificaron situaciones que dan lugar a la **No Conformidades** que se presenta en la sección 9.2.1, según se detalla a continuación.

- Contratación personal mínimo contrato de interventoría N. 251 de 2023

De acuerdo con lo reportado en la sección 6, la interventoría Unión Temporal Meta no está cumpliendo con la contratación del personal mínimo estipulado en el contrato de interventoría N. 251 de 2015 para la fase de construcción, dado que tiene pendiente la contratación de 8 profesionales, de los cuales 7 tienen una dedicación del 100% y un tiene una dedicación del 50%, lo cual constituye un incumplimiento del contrato de Interventoría. Al respecto se cita la obligación del Equipo de Coordinación y Seguimiento en relación con el cumplimiento de las obligaciones contractuales de los contratos de interventoría establecido en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) *sección 2.2.2 Funciones o actividades del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.*

“(…) e) Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión;

f) Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto (…)”

Al respecto se evidencia que la Supervisión del contrato de interventoría N. 251 de 2015 no ha recomendado al ordenador del gasto la solicitud de inicio de procedimiento sancionatorio en virtud del *Capítulo VI Mecanismos de apremio y sanciones*, el cual estipula específicamente lo siguiente en relación con el incumplimiento del personal mínimo de la Interventoría:

“(…)CLÁUSULA 6.1 Multas

(a) Los incumplimientos de las obligaciones del contrato a los que la ANI impondrá una multa diaria y sucesiva equivalente al uno por mil(1x1000) del valor del contrato a ejecutar, DESDE LA FECHA DEL INCUMPLIMIENTO hasta que el Interventor cumpla a satisfacción la obligación son:

(…)

(ii) Incumplimiento en relación con el cambio de Profesionales Acreditados. Si el Interventor no reemplaza oportunamente a cualquiera de los profesionales acreditados como requisito de ejecución del Contrato de Interventoría y/o si el reemplazo propuesto no cumple con las condiciones mínimas señaladas en la Hoja de Datos, la rechazará el cambio e impondrán la mencionada multa, hasta que presente un candidato para reemplazo, y el mismo sea aprobado por la ANI. Las multas se suspenderán durante el plazo de estudio de la hoja de vida por parte de la ANI, pero si la ANI rechazan

el candidato las multas se impondrá incluso durante el periodo de estudio de manera retroactiva, hasta que el Interventor cumpla con la obligación.

(...)

(iv) Por incumplimiento en relación con las obligaciones contenidas en el presente contrato respecto al Personal del Interventor

(...)

(vi) Incumplimiento relacionado con "Plantilla de Personal". Por el incumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Contrato.

(...)"

Adicionalmente no se evidenció que la Supervisión haya determinado un plazo de cura a la Interventoría para subsanar el incumplimiento, en virtud de la cláusula 6.2 del contrato de interventoría N. 251 de 2015, citada a continuación:

"(...)CLÁUSULA 6.2. Período de Cura

- (a) El Interventor contará con un plazo de cura determinado por la ANI de hasta cinco (5) Días, para sanear el incumplimiento detectado. Este período de cura se contará desde el día en que la ANI comunique al Interventor del incumplimiento, vencido el cual, si persiste el incumplimiento la ANI impondrá la multa desde la fecha en que la ANI hayan identificado el incumplimiento.*
- (b) Si el Interventor sana el incumplimiento en el plazo de cura señalado por la ANI, conforme a lo señalado en el literal (a) anterior, no se impondrá la multa.*
- (c) Vencido el plazo de cura sin que el Interventor haya saneado el incumplimiento se causarán las multas hasta que el Interventor sanee el incumplimiento o se complete el tope señalado en el presente contrato, lo que ocurra primero. Si se llegase a completar el tope señalado en la el(sic) presente contrato, sin que se haya saneado el incumplimiento, la ANI deberá tomar las medidas que garanticen la continuidad del proyecto, incluyendo pero sin limitarse a, las señaladas en el presente Contrato. Las multas se calcularán a partir de la fecha del incumplimiento y no a partir de la fecha de vencimiento del período de cura. (...)"*

Teniendo en cuenta que se está incumpliendo la contratación del personal mínimo de la Interventoría, aunque la Supervisión realice los descuentos por el personal correspondiente cada uno de los meses en donde no se cuenta con la disponibilidad del personal, se está incumpliendo la verificación del adecuado ejercicio de la Interventoría y no se ha notificado a la Entidad respecto al inicio de un proceso sancionatorio por el incumplimiento de la plantilla mínima del personal del interventor; adicionalmente no se han determinado plazos de cura a la Interventoría con el fin de subsanar este incumplimiento. Además de que la no contratación de los cargos mínimos de la interventoría podría repercutir en el seguimiento inapropiado de la construcción de las obras en el contrato de concesión N. 004 de 2015; al respecto se formula una No Conformidad a la Supervisión en la sección 9.2.1.

Durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la gestión realizada en materia de verificación del personal mínimo del contrato de Interventoría en su ejercicio como Supervisor del contrato de interventoría N. 251 de 2015:

"(...) En relación a la verificación del personal mínimo del contrato de interventoría, se informa que desde la supervisión se han realizado diferentes requerimientos tendientes conminar el cumplimiento del personal mínimo de la oferta económica, no obstante, la movilidad del personal es bastante alta, siendo consecuente,

que en la presente vigencia se han aprobado de parte del equipo de supervisión un total de 7 hojas de vida, mediante las siguientes comunicaciones:

- Profesional en área predial 2: Rad ANI No. 2023500033611 del 3/02/2023
- Inspector de obra 3: Rad ANI 2023500033611 del 3/02/2023
- Residente ambiental: Rad ANI No. 2022500045911 del 14/02/2023
- Asistente administrativo- ANI: Rad ANI 20235000108551 del 3/04/2023
- Cadenero I – 1: Rad ANI 20235000108551 del 3/04/2023
- Inspector SISOMA 3: Rad ANI 20235000140861 del 27/04/2023
- Auxiliar de ingeniería predial: Rad ANI 20235000175921 del 24/05/2023

Así mismo y en consecuencia de no soportar el personal mínimo de la plantilla del mes objeto de revisión, se informa que en el trámite de la factura correspondiente al periodo de mayo de 2023, la Agencia por concepto de personal descontó un valor de:

\$ 13.394.167 pesos 2013.

Con lo anterior, se corrobora que la supervisión si está cumpliendo la obligación de verificación de la disposición del personal mínimo de parte del interventor, no obstante, dada la alta movilidad de personal y que otros no aceptan el cargo ofertado, se atiende el compromiso de requerir constantemente el cumplimiento de las obligaciones que le asisten al interventor. En este entendido, no es cierto que el personal nunca hubiere sido contratado.

No obstante lo anterior, y de acuerdo con lo informado por la Interventoría, se presentaron los siguientes retiros del personal aprobado:

- Inspector de Obra 1: 20/01/2023
- Ingeniero residente redes: 28/02/2023
- Asistente administrativo - ANI: 2/03/2023
- Auxiliar predial: 28/02/2023
- Inspector de Obra 3: 27/03/2023
- Inspector SISOMA 3: 27/04/2023
- Cadenero I – 1: 3/04/2023
- Cadenero I – 2: 23/05/2023
- Profesional en área predial 2: 23/06/2023
- Profesional aseguramiento en gestión de calidad: 9/06/2023 (...)"

En relación con la gestión que reporta la Supervisión se reitera que aunque la Supervisión realice los descuentos por el personal correspondiente en cada uno de los meses en donde no se cuenta con la disponibilidad del personal mínimo estipulado contractualmente, se presenta un presunto incumplimiento del contrato de interventoría y no se ha notificado a la Entidad respecto al inicio de un proceso sancionatorio por el incumplimiento de la plantilla mínima del personal del interventor; con lo que se concluye que el Equipo de Coordinación y Seguimiento no está cumpliendo la función establecida en *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002) sección 2.2.2 *Funciones o actividades del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto*:

“(…)

e) *Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión;*

f) *Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto(…)”; subrayado fuera del texto*

Por otra parte, el hecho de que la Interventoría no haya estado en la capacidad de contratar el personal mínimo a causa de la oferta de personal que se tenga en el área del proyecto u otras circunstancias que tenga la Interventoría para no cumplir lo estipulado contractualmente son razones exógenas al desarrollo al contrato de interventoría N. 251 de 2015 y por consiguiente no están previstas en su minuta. Asimismo han pasado 15 meses del inicio de la fase de construcción del contrato de concesión N. 004 de 2015 y el contrato de interventoría N. 251 de 2015 lleva 8 años en ejecución, plazos en los cuales la Interventoría debe estar en la capacidad de cumplir el contrato suscrito de acuerdo con los requisitos cumplidos durante el proceso de licitación; por lo que, la Supervisión debería gestionar las acciones conminatorias con la Interventoría y si es el caso determinar plazos de cura a la Interventoría con el fin de subsanar este incumplimiento, lo cual no se ha realizado a septiembre de 2023, por lo que se mantiene la No Conformidad formulada en la sección 9.2.1.

- Vallas informativas

Según mencionado en la sección 6 durante el recorrido de auditoría se evidenció que no se cuenta con la instalación de las vallas informativas; al respecto, se cita lo estipulado en el artículo 6 en la Resolución 20233040025285 del 22 de junio de 2023 *por la cual se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte que contrate el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil):*

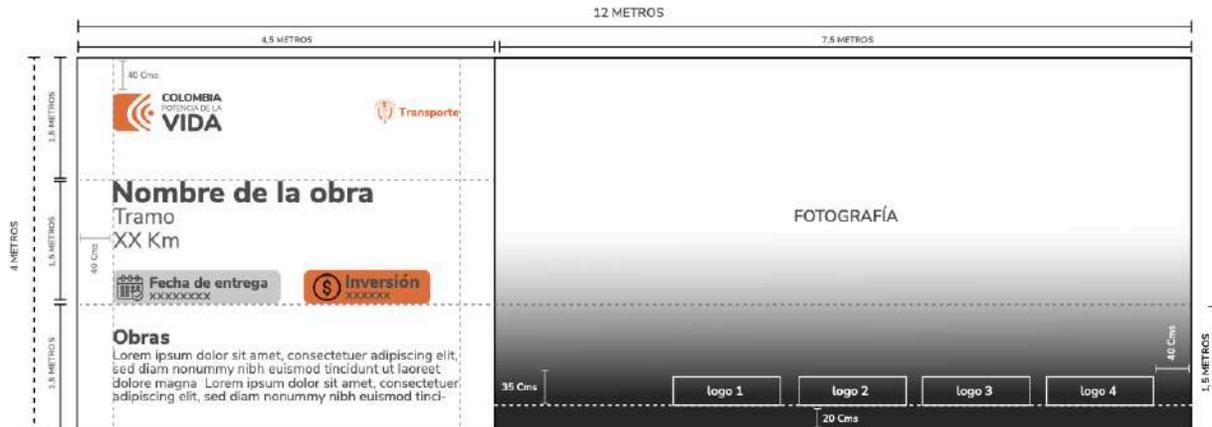
“(…) Artículo 6o. Entrega. El contratista deberá presentar dentro de los ocho (8) días calendario contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, o a la terminación y entrega de la obra o proyecto de infraestructura, según sea el caso, el arte del prototipo de las vallas a instalar para aprobación de la dependencia de comunicaciones de la entidad competente. Una vez aprobado el arte, el contratista deberá instalar las vallas de información de un plazo no mayor a treinta (30) días calendario. Aquellas que no cumplan con los requisitos estipulados en la presente Resolución, deberán ser retiradas y reemplazadas en un plazo no mayor a diez (10) días calendario. (...)”

En relación con los plazos establecidos en la Resolución 20233040025285 de 2023, se evidencia que las vallas no habían sido instaladas en el proyecto teniendo en cuenta que no había sido posible determinar el cierre financiero del proyecto y su correspondiente viabilidad de construcción por lo que no era posible informar a la comunidad detalles del proyecto; sin embargo, con la suscripción del Otrosí N. 10 del 8 de enero de 2021 se determinó la viabilidad del proyecto y podría haberse notificado a la comunidad lo pertinente al desarrollo del proyecto con los artes definidos en su momento por el gobierno vigente.

Por otra parte, con el inicio de la fase de construcción el 16 de junio de 2022 también se hubiera podido notificar a la comunidad, sin embargo, teniendo en cuenta que en ese periodo se presentaban modificaciones de imagen a nivel del Gobierno Nacional, se debían esperar instrucciones respecto a las publicaciones oficiales lo cual surtió efecto con la emisión de la Resolución 20233040016175 del 25 de abril

de 2023 y posteriormente con la Resolución 20233040025285 de 2023,²⁴ del Ministerio de Transporte en donde se modificó el anexo que especifica el diseño y logos del gobierno nacional que deben estar presentes en la valla informativa de la siguiente manera:

Figura 2. Ejemplo composición visual para vallas informativas en el sector transporte 2023



Fuente: Directiva presidencia N. 03 del 29 de mayo de 2023

En virtud de los plazos mencionados anteriormente comentados que datan de 2021, 2022 y 2023 se evidencia que entre abril de 2023 y septiembre de 2023 el Concesionario ha tenido los 8 días calendario que establece la Resolución 20233040025285 del 22 de junio de 2023 para presentar el arte y la ANI ha tenido el plazo para aprobación, teniendo en cuenta que todos los detalles están definidos en el anexo de la Resolución 20233040025285 de 2023; en consecuencia, í se han excedido los 30 días calendario para instalar las vallas de información del proyecto y se formula una No conformidad para la Supervisión en la sección 9.2.1 teniendo en cuenta que se está incumpliendo una directiva del Ministerio de Transporte.

Adicionalmente, en materia de instalación de las vallas del proyecto se cita lo estipulado en la Resolución 20233040025285 de 2023 en relación con la cantidad y distribución de las vallas en el proyecto:

“(…) Artículo 5o. Tipos de vallas, cantidad y distribución según tipo de obra. La distribución y cantidad de las vallas informativas de las obras y proyectos de infraestructura de transporte (construcción, reparaciones y mantenimiento) que contraten el Instituto Nacional de Vías (Invias), la Agencia Nacional de Infraestructura y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) se realizará de acuerdo a los siguientes criterios, según el tipo de obra:

A. Prototipo de la valla informativa

Las vallas informativas a instalar se ceñirán a los parámetros gráficos y al formato establecido en el Anexo de la presente Resolución.

B. Cantidades y distribución

Vías

- En todas las obras se colocará una (1) valla al inicio de la obra y una (1) valla en el punto de finalización de la obra.

²⁴ Disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

- En obras entre 0,1 kilómetros y 80 kilómetros de longitud se colocará, además de las vallas al inicio y al final de la obra, una (1) valla en un punto intermedio de la obra.

- En obras superiores a 80 kilómetros de longitud se colocarán, además de las vallas al inicio y al final de la obra, vallas intermedias cada 40 kilómetros, las cuales deben ser equidistantes entre sí. (...)"

Se recomienda tener en cuenta esta distribución teniendo en cuenta que la longitud concesionada es de 267,54 por lo que se requiere la disposición de más de 1 valla informativa, contrario a la única estructura que se encuentra instalada en septiembre de 2023 en el proyecto.

En la formulación del informe preliminar de auditoría se había formulado esta No Conformidad a la Interventoría, a lo cual la Interventoría respondió de la siguiente manera mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023:

"(...) En primer lugar, esta interventoría quiere aclarar que 1) la obligación de instalar las vallas informativas es del Concesionario²⁵ y 2) para su instalación se requiere que la ANI autorice el arte de acuerdo con el cual deberán ser elaboradas²⁶.

Teniendo claridad en cuanto a las competencias que le asisten a cada uno de los intervinientes, la Interventoría en el marco de las propias ha hecho los siguientes requerimientos al concesionario a fin de que éste instale las vallas en mención:

- *El 09 de febrero de 2022 la interventoría mediante comunicación UTM-V-5288 rad. ANI 20224090147412 solicitó al concesionario se informe sobre el trámite y/o gestión que desarrolla para la actualización de las vallas informativas del proyecto teniendo en cuenta el alcance del Otrosí N°10 y N°12.*
- *El 07 de abril de .2022 la interventoría mediante radicado UTM-V-5419 (ANI 20224090400102) reiteró al concesionario lo solicitado en el anterior comunicado.*
- *El 15 de enero de 2023 la interventoría con radicado 01-2023-UTM-2512015-311-0056 (ANI 20234090062092) solicitó al concesionario informe sobre el estado de avance y/o cronograma de instalación de las vallas informativas del proyecto, soportando dicha gestión.*
- *El 22 de agosto de 2023 la interventoría mediante comunicación 01-2023-UTM-2512015-311-0807 rad. ANI 20234090944012 solicitó al concesionario información del contenido para las vallas informativas del proyecto.*

²⁵ Sección 3.3.5.2 Apéndice Técnico 2 "En un término máximo de veinte (20) Días Calendario contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio, el Concesionario instalará vallas informativas que contengan la información básica de las obras de ampliación que se realizarán, el plazo y la firma que las ejecuta, de acuerdo con la Resolución No. 000090 del 26 de enero de 2004 expedida por el Ministerio de Transporte, según se modifique o adicione de tiempo en tiempo. En la definición del número y localización de las vallas a lo largo del período de concesión, el Concesionario considerará las recomendaciones de la Interventoría

²⁶ Artículo 6 en la Resolución 1219 del 4 de mayo de 2015, "(...) ARTÍCULO 6º. ENTREGA. El contratista deberá presentar dentro de los ocho (8) días calendario contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, o a la terminación y entrega de la obra o proyecto de infraestructura, según sea el caso, el arte del prototipo de las vallas a instalar para aprobación de la dependencia de comunicaciones de la entidad competente. Una vez aprobado el arte, el contratista deberá instalar las vallas de información de un plazo no mayor a treinta (30) días calendario. Aquellas que no cumplan con los requisitos estipulados en la presente Resolución, deberán ser retiradas y reemplazadas en un plazo no mayor a diez (10) días calendario. (...)" *Negrita y Subrayado fuera del texto. Subrayado fuera de contexto.*

- El 08 de septiembre de 2023 la interventoría mediante comunicación 01-2023-UTM-2512015-311-0873 rad. ANI 20234091024522 reitera al concesionario lo solicitado en el radicado 01-2023-UTM-2512015-311-0807 rad. ANI 20234090944012.

Ante los requerimientos de la Interventoría el concesionario ha manifestado en repetidas oportunidades que no ha cumplido con su obligación de instalar las vallas debido a que no ha obtenido la aprobación del Arte de las vallas como lo exige el Artículo 6 en la Resolución 1219 del 4 de mayo de 2015, el cual se aclara se encuentra vigente así:

- El 11 de abril de 2022 el concesionario remite mediante comunicado 02-01-20220411000003714 y rad. interventoría CI-8213, la respuesta a las comunicaciones de interventoría UTM-V-5288 y UTM-V-5419, donde el concesionario manifiesta que se encuentra pendiente de aprobación los diseños de las vallas por parte de la ANI.
- El 14 de febrero de 2023 el concesionario emite la respuesta a la comunicación de interventoría N°01-2023-UTM-2512015-311-0056 mediante comunicado Cvll 02-01-20230214000002066 y rad. Interventoría 02-2023-UTM-2512015-311-0198 en la cual informan sobre la gestión desarrollada para el último año respecto de la actualización de las vallas informativas del proyecto.
- Para el mes de julio, en el seguimiento realizado y en lo consignado en el informe mensual, se identifica que el concesionario envió mediante correo electrónico el 31 de julio de 2023, a la oficina de comunicaciones de la ANI la propuesta gráfica con la imprenta, con copia a la interventoría donde se identifica el boceto presentado. Por lo que se está en espera de la respuesta por parte de comunicaciones ANI.
- Posterior a lo antes mencionado, en el seguimiento realizado para el mes de agosto de 2023 con relación a las vallas informativas del proyecto, desde la supervisión de la ANI, se copia a la dirección de interventoría un correo electrónico dirigido a la concesión el 22 de agosto de 2023, informando el contenido mínimo de las vallas informativas, en este mismo correo se observa que comunicaciones ANI solicita el aval técnico. (ver anexo vallas correo ANI). Del contenido de este correo la interventoría emite un comunicado dirigido a la concesión, el cual está relacionado en el apartado de los requerimientos de este comunicado para el 22 de agosto de 2023.

El día 29 de agosto de 2023, la ANI realiza un requerimiento vía telefónico al encargado de comunicaciones de la concesión, el cual responde mediante correo electrónico de el mismo día, relaciona la información solicitada directamente a la ANI.

- El 19 de septiembre de 2023 el concesionario emite respuesta a la comunicación de interventoría N°01-2023-UTM-2512015-311-0807 y 01-2023-UTM-2512015-311-0873, mediante comunicado Cvll CE-001393 y rad. Interventoría 02-2023-UTM-2512015-311-1212 en el cual informan sobre el envío de la información solicitada a la agencia directamente, manifestando que “el Concesionario envió los ajustes solicitados y de acuerdo con el correo electrónico del 19 de septiembre de 2023 de parte del área de comunicaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura, en este momento el diseño de la valla se encuentra en proceso de revisión y aprobación.” (Ver anexo).

Vale mencionar que los anexos señalados en la respuesta de la concesión, corresponden a dos correos electrónicos intercambiados entre el concesionario y la ANI, del día 19 de septiembre 2023 en donde la concesión solicita información de la revisión de las vallas y la ANI responde que “la revisión es un proceso en que participan personas de diferentes áreas, por lo que agradece tener paciencia, mientras se realizan las revisiones”.

En línea a los requerimientos efectuados por la interventoría expresados anteriormente, exponemos la trazabilidad de la gestión desarrollada en el marco del seguimiento y control ante la concesión para la instalación de las vallas informativas:

- *La Interventoría mediante comunicado 01-2023-UTM-2512015-311-0178 y rad. ANI N°20234090231262 del 28 de febrero del 2023, solicitó a la vicepresidencia ejecutiva su gestión y verificación con la oficina de comunicaciones de la ANI, instrucciones para que el concesionario reciba la información de la elaboración de las vallas informativas. La entidad responde con el comunicado 20235000120561 del 14 de abril del 2023 anexando el memorando N° 20231040049013, donde se indica que el Ministerio de Transporte se encuentra en trámite de aprobación y firma de una nueva resolución, y que una vez publicada se informará para adelantar por parte del concesionario, la instalación de las vallas informativas.*
- *En el informe mensual del mes de mayo 2023 se informa el avance de las vallas informativas, donde el concesionario reporta que “les fue compartido por la ANI la resolución mencionada y que el concesionario iniciará el proceso de diseño de vallas para presentarlas a la ANI y el Ministerio para su respectiva aprobación”. Periodo en que la interventoría solicita verbalmente al “encargado de comunicaciones” de la concesión estar pendiente y mantener una línea de comunicación directa con la oficina de comunicaciones para avanzar con el asunto.*
- *En el informe mensual del mes de junio 2023 el concesionario reporta que “se están en producción de las fotos para las vallas y realizarán en la segunda semana de junio la consulta a la ANI sobre una especificación requerida en la resolución”; la interventoría realiza seguimiento y verifica que el concesionario contrata un equipo externo para realizar las fotos mencionadas. Además, para ese mismo mes la agencia remite la circular N°20235000000284, en dónde recomienda que antes de imprimir cualquier valla o diseño, se debe contar con el “visto bueno de la ANI”.*

En ese mismo documento se da a conocer la emisión de la Resolución 20233040025285 del 20 de junio 2023, en la que se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas, entre otros. Documento que la interventoría comparte con el concesionario para que se revise y aplique en el proceso desarrollado.

- *Para el mes de julio, en el seguimiento realizado y en lo consignado en el informe mensual, se identifica que el concesionario envió mediante correo electrónico a la oficina de comunicaciones de la ANI la propuesta gráfica con la imprenta, con copia a la interventoría donde se identifica el boceto presentado. Por lo que se está en espera de la respuesta por parte de comunicaciones ANI.*

Lo anterior sin perjuicio de poner de presente que mediante la resolución 20233040016175 del 25 de abril de 2023 el Ministerio de Transporte adoptó un nuevo anexo con base en el cual deben elaborarse las vallas para los proyectos, especificaciones que le son aplicables al Concesionario pues la misma resolución establece que si en el proyecto respectivo hay vallas instaladas no será necesaria su actualización sin perjuicio de lo establecido en el artículo 7 de la Resolución 0001219 de 4 de mayo de 2015²⁷.

Es claro en consecuencia que la Interventoría ha realizado todas las actividades que le son exigibles para lograr el cumplimiento de la obligación, pero que ha sido la ANI quien no ha dado la aprobación al arte de las vallas motivo por el cual el concesionario no las ha instalado, motivo por el cual solicita respetuosamente se elimine la no conformidad que se contesta.

(...)”

Según lo evidenciado por la Interventoría, la gestión al 25 de septiembre de 2023 se encontraba en cabeza de la ANI, por lo que se recibió la siguiente comunicación por correo electrónico del 29 de septiembre de 2023 por parte de la Supervisión:

²⁷Artículo 7 Reemplazo y Mantenimiento. Las vallas deberán ser reemplazadas por el contratista cada 365 días. No obstante lo anterior, el contratista será responsable del mantenimiento de las vallas, las cuales deberán mantenerse siempre en perfecto estado de legibilidad seguridad y deben ser reemplazados en caso de presentar deterioro

“(…) En atención a las gestiones de las vallas, se informa que las mismas ya fueron aprobadas de parte del área competente de la Agencia, y de ello se remitió correo electrónico de parte de la interventoría (…)”

En donde se anexaron los correos electrónicos²⁸ informando que la Supervisión ha realizado la gestión asociada a obtener la aprobación por parte la Oficina de Comunicaciones y la correspondiente gestión para aprobación con el Ministerio de Transporte y obteniendo la correspondiente aprobación el día 26 de septiembre de 2023, según lo informado mediante correo electrónico por parte del Concesionario²⁹; adicionalmente se tiene definido el arte de la valla según se evidencia a continuación:

Figura 3. Valla informativa proyecto Malla Vial del Meta.



Fuente: Correo electrónico de respuesta socialización del 29 de septiembre de 2023

Al respecto, se cita la obligación de la Entidad según el artículo 9 en la Resolución 20233040025285 de 2023 por la cual se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte que contrate el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil):

*“(…) **ARTÍCULO 9º. CUMPLIMIENTO. EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, según el caso, serán responsables que se dé cumplimiento a lo dispuesto en la presente Resolución**” (Subrayado y negrita fuera del texto).*

Visto que la Entidad es responsable del cumplimiento de la Resolución 20233040025285 y considerando que para el cierre de la auditoría el 29 de septiembre de 2023 el proyecto de concesión carretera Malla Vial del Meta administrado por la Agencia Nacional de Infraestructura no cuenta con la instalación de las vallas informativas establecidas en la Resolución 20233040025285 de 2023, se mantiene la No Conformidad.

²⁸ Disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría

²⁹ ídem

Se comentan a continuación algunas revisiones desarrolladas en el marco del cumplimiento de obligaciones contractuales de la Interventoría y del contrato de Concesión N. 004 de 2015, y de acuerdo con los aspectos revisados durante el desarrollo de la auditoría se tienen las siguientes **Recomendaciones** para la Supervisión:

- Aprobación de pólizas del contrato de concesión N. 004 de 2015

Según la respuesta al cuestionario de auditoría entregado por la Supervisión, se manifestó que el 16 de agosto de 2022 mediante comunicación con radicado ANI N. 20224090902102 la interventoría solicitó la No Objeción a un plazo de cura por el presunto incumplimiento de no tener las garantías vigentes el cual fue otorgado por la ANI mediante oficio con radicado ANI. N. 20225000318811 del 6 de octubre de 2022, posteriormente se realizó la gestión correspondiente entre el Concesionario, la Interventoría y la ANI realizaron la gestión correspondiente entre octubre de 2022 y agosto de 2023, en donde la Interventoría presentó el balance del estado de presentación de las pólizas mediante comunicación 20234090910442 del 14 de agosto de 2023 en donde manifestó que las pólizas de Seguro de Cumplimiento Estatales ANI Decreto 182 No. NB-100205142 expedida por la Compañía Mundial de Seguros S.A. cumple los requisitos de aprobación; sin embargo, las pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual y la póliza Multiriesgo no cumplen algunos aspectos según se reporta a continuación.

Tabla 10. Estado de cumplimiento pólizas contrato de concesión N. 004 de 2015

GARANTÍA	PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL NO. 802021565 EXPEDIDA POR LA COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A	PÓLIZAS DE SEGURO MULTIRIESGO NO. 8092 Y DE SEGURO DE DAÑOS CONTRA TODO RIESGO NO. 8001003612 EXPEDIDAS POR AXA COLPATRIA SEGUROS S.A
COBERTURA	NO CUMPLE Está pendiente la eliminación de cláusula de enfermedades transmisibles o que se solicite debidamente la inclusión de esta en el Otrosí, dado que se aceptó en la póliza de obas civiles	NO CUMPLE Está pendiente lo siguiente: 1. Pendiente de que se aporte un único contrato de seguro y se elimine la cláusula de medidas necesarias. El Concesionario anunció que lo aportaría. 2. Eliminar las cláusulas de arbitramento y firmes pavimentos, enfermedades transmisibles LMA 5394 y cyber loss limited LMA 55410 porque no están incluidas en el Apéndice Financiero 3. 3. Eliminar las cláusulas de indemnización y NMA 2842 Definición de pérdida/evento/ siniestro porque no son coincidentes con la pactada en el Apéndice Financiero 3
VALOR ASEGURADO	CUMPLE Certificado RE17768 Deben ser: 100% - \$46.690.978.5 06,79 50% - \$23.345.489.2 53,39 Gastos médicos evento: \$1.584.087.48 1 Gastos médicos vigencia: \$ 158.408.748 Valores pactados: 100% - \$48.722.409.1 41 50% - \$48.722.409.1 41 Gastos médicos evento: \$2.500.000.00 0 Gastos médicos vigencia: \$500.000.000	CUMPLE Sección I Debe ser: \$1.401.124.06 0.458 Valor pactado: \$1.431.978.45 0.131 Sección II: Debe ser: \$504.268.738. 671,28 Valor pactado: \$532.771.353. 778
VIGENCIA	CUMPLE Certificado RE17815 Debe ser: desde el 16/06/2022 hasta el 24/09/2026. Vigencia pactada: el 16/06/2022 hasta el 24/09/2026	NO CUMPLE Está pendiente de que se ajuste la vigencia de la Sección I hasta el 24 de septiembre de 2026. La vigencia de la Sección II está debidamente pactada
OBSERVACIÓN	La interventoría en su comunicación 01- 2023-UTM-2512015-311-0733 de 1 de agosto de 2023, radicado ANI 20234090857212 explicó las razones por las cuales no es aceptable la inclusión de “la cláusula de enfermedades transmisibles” teniendo en cuenta que no está en el apéndice financiero 3 el cual no ha sido modificado.	La interventoría en su comunicación 01- 2023-UTM-2512015-311-0733 de 1 de agosto de 2023, radicado ANI 20234090857212 se pronunció sobre la última documentación allegada por el concesionario. Es de advertir que, pese a que, la ANI ha manifestado su eventual acuerdo en relación con la modificación del contrato de concesión para la inclusión de las cláusulas enfermedades transmisibles LMA 5394 y cyber loss

GARANTÍA	PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL NO. 802021565 EXPEDIDA POR LA COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A	PÓLIZAS DE SEGURO MULTIRIESGO NO. 8092 Y DE SEGURO DE DAÑOS CONTRA TODO RIESGO NO. 8001003612 EXPEDIDAS POR AXA COLPATRIA SEGUROS S.A
		limited LMA 55410, como exclusión lo cierto es que a la fecha como ella misma lo ha reiterado NO ha habido ninguna modificación contractual

Fuente: oficio de la Unión Temporal Meta con radicado ANI N. 20234090910442 del 14 de agosto de 2023.

En este orden de ideas y teniendo en cuenta que las pólizas aún no cumplen los requerimientos para su aprobación, la Supervisión reportó que a agosto de 2023 se está en proceso de estructuración de parte de la Interventoría del informe final que define el presunto incumplimiento asociado a no tener las garantías vigentes en los términos requeridos por la minuta del contrato, teniéndose como antecedente que durante el proceso de cura, se surtieron diferentes gestiones que determinan la actualización de garantías según lo convenido contractualmente, y otras que en su trámite no corresponde a lo definido en la minuta del contrato.

Al respecto se cita la obligación del Equipo de Coordinación y Seguimiento en relación con el cumplimiento de las obligaciones contractuales de los contratos de interventoría establecido en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) *sección 2.2.2 Funciones o actividades del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.*

“(…) j) Controlar y hacer seguimiento a la constitución en condiciones de idoneidad y suficiencia de las garantías de los contrato 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; (…)”

Visto que no ha sido posible la aprobación de las garantías del contrato de concesión, se recomienda liderar acciones en materia de gestión con el Concesionario que sean acordadas o de tipo conminatorio para realizar el ajuste correspondiente, teniendo en cuenta que los aspectos faltantes mencionados en la Tabla 10 podrían acaecer en cualquier momento durante el desarrollo del contrato y podrían repercutir en la ejecución del contrato de concesión.

Por otro lado, se señala que en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual vigente de la Entidad se ha identificado como riesgo institucional: *Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, 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,* según el mapa de riesgos por proceso y seguimiento a los riesgos del proceso *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a septiembre de 2023.³⁰

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

³⁰ Mapa de riesgos, disponible para consulta y descarga en https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_de_riesgos_de_gestion_institucional.pdf

Tabla 11. Riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte que consideran controles relacionados con la revisión de las pólizas de los contratos de concesión e interventoría.

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

Fuente: Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual de la Entidad³⁰

Durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la siguiente gestión adelantada a esa fecha:

“(...) El Concesionario en la comunicación CE-001045 (radicado ANI No. 20234090935002 del 18 de agosto de 2023) remitió respuesta a las observaciones presentadas por la Interventoría frente a las garantías de Responsabilidad Civil Extracontractual y Póliza Seguro Multiriesgo y Seguro de daños contra Todo Riesgo, y allega además nuevos certificados de las mencionadas pólizas

Teniendo en cuenta lo anterior, la ANI recibió comunicación No. 01-2023-UTM2512015-311-0810 mediante el cual la Interventoría solicita plazo hasta el 01 de septiembre de 2023 para emitir pronunciamiento frente a la documentación remitida por el Concesionario.

Así las cosas, a través de la comunicación ANI No. 20235000301621 del 25 del agosto de 2023, la ANI solicitó mediante radicado ANI No. 20235000301621 del 25 de agosto de 2023, la revisión de la documentación aportado por el Concesionario considerando el balance presentado por interventoría con el comunicado 01-2023-UTM-2512015-311-0774.

Posteriormente con radicado ANI No. 20234090967642 del 28 de agosto de 2023, dio alcance a la comunicación 20234090935002 del 18 de agosto de 2023, frente a esto la Entidad solicitó a la Interventoría efectuar la respectiva revisión y emitir su pronunciamiento. (...)”

Con lo que se evidencia que la Entidad está liderando acciones en materia de la gestión de aprobación de las pólizas, en consecuencia, se reitera la recomendación de continuar el seguimiento correspondiente e implementar medidas efectivas al respecto.

- Transmisión en tiempo real cámaras de la interventoría

Durante el recorrido de auditoría se evidenció que a la Interventoría no le ha sido posible entregar la transmisión en tiempo real de las cámaras del peaje Yucao dado que no se ha habilitado el software correspondiente en los equipos de cómputo de la Agencia; al respecto se recomienda realizar las gestiones

con el GIT de tecnología en la Entidad para poder acceder a la información, de acuerdo con lo estipulado en el plan de cargas del contrato de interventoría N. 251 de 2015.

- Solicitud de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) - POLCA

A agosto de 2023 la Supervisión reportó que el Concesionario a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234090646622 del 09 de junio de 2023 presentó solicitud de reconocimiento de EER asociado a la imposibilidad de suscribir nuevo convenio con la Policía de carreteras, el cual fue remitido a la Interventoría, para efecto de establecer su viabilidad desde sus diferentes componentes.

La Interventoría generó comunicación con radicado ANI No. 20234090749602 del 07 de julio de 2023, en donde se manifiesta dando viabilidad a lo requerido por el Concesionario; posteriormente se realizó la gestión de conceptos en las diferentes gerencias de la Entidad, por lo que se generó una nueva solicitud a la Interventoría para revisión de aspectos relacionados con la solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad.

Adicionalmente, durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la siguiente gestión adelantada a esa fecha:

“(...) Se aclara que, mediante comunicación 20235000293251 del 17 de agosto de 2023. Emitió observaciones frente al Concepto emitido. Posteriormente, la Interventoría con comunicación 01-2023-UTM-2512015-311-0839 (radicado ANI No. 20234090980312 del 30 de agosto de 2023), traslada observaciones al Concesionario.

La Ani con comunicación 20235000314521 del 05 de septiembre de 2023, indicó a la Interventoría que atenta del trámite y gestiones que al respecto desarrolle el Concesionario e Interventoría, y el pronunciamiento respectivo en el término solicitado. (...)”

Se evidencia que, aun cuando a septiembre de 2023 la Entidad esté realizando la gestión correspondiente en aras de dar respuesta al Concesionario, se ha superado el periodo de 15 días hábiles para dar respuesta al Concesionario, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 14.2 numeral (d) inciso (iii), situación que ya había sido evidenciada por la Oficina de Control Interno en la auditoría realizada en el año 2019, dando lugar a la No Conformidad identificada en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad (PMP), con el número 3839 cuyo plan de mejoramiento se encuentra vigente, por lo que se está reincidiendo en este incumplimiento contractual por parte de la ANI; teniendo en cuenta que la No Conformidad se encuentra abierta en el Plan de Mejoramiento por Procesos-PMP de la Entidad, esto se incluirá en el seguimiento que hace la Oficina al PMP.

La ANI debe implementar soluciones efectivas ante este incumplimiento contractual y realizar las gestiones pertinentes con el fin de emitir de manera oportuna las respuestas al Concesionario y evitar posibles hallazgos de la Contraloría General de la República.

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

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

posibilidad de pérdida reputacional de la Entidad, según el mapa de riesgos del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* vigente a septiembre de 2023.³¹

- Menor recaudo por el no incremento de los peajes

El 15 de enero de 2023 el Gobierno Nacional emitió el Decreto 50 de 2023 *por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) y de la Agencia Nacional de Infraestructura*. En cumplimiento de esta directiva el proyecto ha presentado un menor recaudo en relación con lo establecido en el contrato de concesión N. 004 de 2015; al respecto la Supervisión, en la entrevista de auditoría manifestó que se han presentado las siguientes cifras de menor recaudo y la gestión desarrollada en los siguientes términos:

“(…)

- *Menor recaudo primer trimestre: \$6.600.814.600 (fuente interventoría)*
- *Menor recaudo segundo trimestre: \$7.533.179.800 (fuente interventoría)*

En relación a las gestiones desarrolladas, se informa que el abordar los efectos del mismo desbordan las competencias del equipo de supervisor, dado que las mismas obedecen a políticas ministeriales, que inclusive han llevado a la modificación del presupuesto de la ANI. De manera particular, las gestiones del equipo de supervisión remiten a informar a las partes (concesionario – interventoría), el desarrollo y/o avance de gestiones que la Agencia desarrolla, con el fin de encontrar mecanismos de compensación por las afectaciones generadas por el no incremento de tarifas. (...)”

En particular, teniendo en cuenta que el proyecto Malla Vial del Meta es una asociación público privada de iniciativa privada, se cita a continuación lo establecido en la parte general del contrato de concesión N. 004 de 2015 en relación con los riesgos asignados a la ANI en materia de *efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje*:

“(…) 13.3 Riesgos de la ANI (…)

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

A su vez, los mecanismos de compensación establecidos en la sección 3.2 se citan de la siguiente manera:

“(…) 3.2 Compensación por Riesgo (…)

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

- (i) Subcuenta Excedentes ANI del Patrimonio Autónomo.*
- (ii) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje -VPIPrp- mediante ampliación del plazo.*

³¹ Mapa de riesgos, disponible para consulta y descarga en https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_de_riesgos_de_gestion_institucional.pdf

(iti) Aumento del valor presente de Recaudo de Peaje - VPIPrT - mediante el incremento de estaciones de peajes y/o tarifas establecidas en el Contrato Parte Especial.

(iv) Modificación del Alcance del Proyecto. (...)"

En este sentido, en función de las acciones que está liderando el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto en materia de evaluar los mecanismos de compensación en el desarrollo del contrato de concesión N. 004 de 2015, se recomienda evaluar conjuntamente con el Concesionario y la Interventoría el método más adecuado a aplicar en el desarrollo del contrato, teniendo en cuenta que *las políticas ministeriales, que inclusive han llevado a la modificación del presupuesto de la ANI*, citadas en la respuesta de la entrevista de auditoría del componente de riesgos, no se involucren en la compensación de riesgos del contrato de concesión N. 004 de 2015, siendo éste de iniciativa privada.

Durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 la siguiente consideración:

"(...) Se debe hacer claridad, que la supervisión no tiene competencia alguna para definir la fuente de recursos para compensación, reiterando que esta directriz es de carácter Ministerial, e inclusive, de pronunciamientos del Consejo de Estado, lo cual desborda facultades inclusive de la Vicepresidencia Ejecutiva (...)"

En virtud de la consideración de la Supervisión se aclara que, teniendo en cuenta que el contrato de concesión N. 004 de 2015 es de iniciativa privada, la recomendación está orientada a evaluar oportunamente los mecanismos de compensación establecidos en la sección 3.2 del contrato de concesión N. 004 de 2015.

- Indicadores percepción usuario

De acuerdo con los resultados de las encuestas de percepción del usuario en el año 2022,³² se reportó el proyecto Malla Vial del Meta con algunos indicadores inferiores al 67%, de acuerdo con lo reportado en la sección 6. En función de estos indicadores se evidencia que según lo reportado por la Supervisión la Interventoría emitió la comunicación con radicado ANI N. 20234090595202 del 30 de mayo de 2023, en donde se realiza seguimiento a las acciones de mejoramiento implementadas por el Concesionario tales como radio difusión y publicación en redes sociales del Concesionario. Al respecto se recomienda liderar acciones con el Concesionario con el fin de evaluar si el plan de mejoramiento resulta efectivo en el marco del incremento en los porcentajes de los criterios evaluados en la encuesta de percepción al usuario, en pro de la mejora continua de la gestión en esta materia en los proyectos a cargo de la Entidad.

- Reporte de información en ANISCOPIO

Según la información expuesta en la sección 5.1 se evidenció que el porcentaje de avance de la Unidad Funcional 6 no se reporta correctamente en Aniscopio, dado que no se evidencia el valor ejecutado y la ejecución está en el 0,51% vs. un porcentaje de 0,85% programado, según se presenta a continuación:

³² Disponible para consulta en el enlace: <https://www.ani.gov.co/percepcion-del-usuario>

Figura 4 Avance en construcción contrato de concesión N. 004 de 2015 en ANISCOPIO



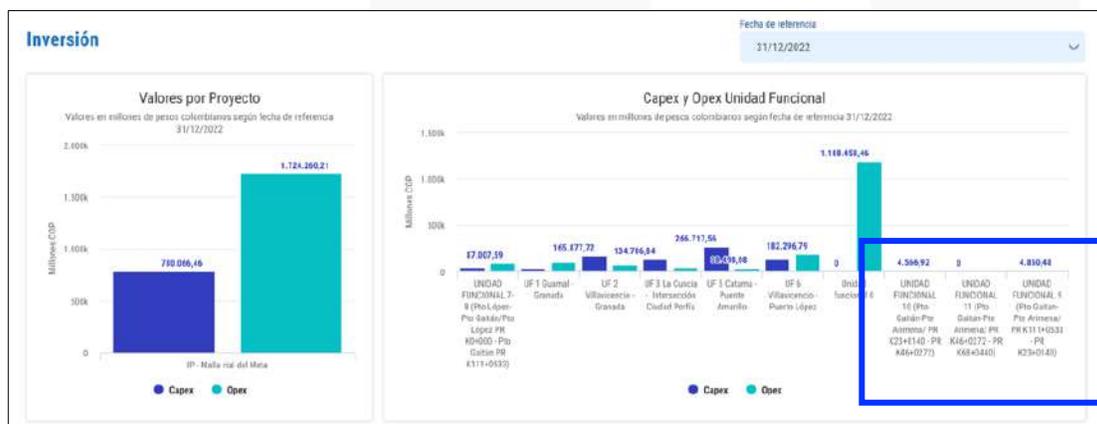
Fuente: Aniscopio consultado en septiembre de 2023 con corte al 30 de agosto de 2023

Durante la socialización del informe de auditoría, según se ha comentado en la sección 5.1, la Supervisión mediante correo electrónico del 25 de septiembre de 2023 reportó que el porcentaje ejecutado de la UF6 se reportó en el corte a 15 de septiembre de 2023, sin embargo, faltaban otros datos de porcentajes programados y ejecutados de otras unidades funcionales, por lo cual, se recomienda liderar acciones con las diferentes áreas de la Entidad en aras de optimizar la información reportada.

Por lo que se recomienda ajustar lo reportado e implementar los controles pertinentes en relación con el seguimiento a la información reportada en la plataforma Aniscopio teniendo en cuenta que es el mecanismo principal de comunicación con las partes interesadas del proyecto y en algunas ocasiones ha sido objeto de hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, evidenciando inconsistencias en la información.

Adicionalmente, se presenta a continuación la imagen que reporta la plataforma Aniscopio en relación con las inversiones en el proyecto.

Figura 5 Inversión del contrato de concesión N. 004 de 2015 en ANISCOPIO



Fuente: Aniscopio consultado en septiembre de 2023

En donde aún se reporta información relacionada con las unidades funcionales 9, 10 y 11 que ya no hacen parte de los corredores administrados por la Entidad, teniendo en cuenta que se realizó su reversión al INVIAS en el marco de la modificación del alcance del contrato con la emisión del Otrosí N. 10, por lo que se recomienda ajustar lo pertinente con el fin de brindar la información correcta a la comunidad.

- Estudios y diseños pendientes UF2 y ejecución de la UF5

En relación con los diseños pendientes de la UF2, cuya finalización está prevista para el 15 de febrero de 2026, y de acuerdo con lo descrito en la sección 5.1.2, se recomienda acordar acciones efectivas con el Concesionario con el fin de obtener los diseños y las intervenciones; esto teniendo en cuenta que se han suspendido las obras por 13 meses y esta intervención podría ser la ruta crítica del proyecto y representar a futuro retrasos en el cierre de la Unidad Funcional 2.

Respecto a la ejecución de la Unidad Funcional 5, se recomienda liderar acciones para requerir al Concesionario dar inicio a la Unidad Funcional, teniendo en cuenta que a agosto de 2023 ya se reporta un retraso en la ejecución y las intervenciones previstas se encuentran en la ruta crítica del proyecto, dado que están vinculadas a la fecha de finalización del plan de obras, el 23 de septiembre de 2026, en cumplimiento de los 1.560 días de la fase de construcción estipulados en la Parte Especial modificado mediante el Orosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015, lo cual con una modificación del plan de obras no variará y podrían excederse los tiempos contractuales establecidos para la finalización de la fase de construcción.

Adicionalmente, en relación con la Unidad Funcional 5, se evidenció que la Interventoría alertó en la comunicación con radicado ANI N. 20234090960122 del 25 de agosto de 2023 que el plazo para demostrar la disponibilidad del 40% venció el 10 de abril de 2023 para la UF5, lo que demuestra que no se han cumplido las condiciones para iniciar la construcción de la Unidad Funcional. Al respecto, se recomienda realizar la gestión correspondiente con el Concesionario para cumplir la disponibilidad del 40%, y que según se ha mencionado la Unidad Funcional 5 podría ser una de las rutas críticas del proyecto.

- Elementos abandonados en peajes de la concesión

Según lo descrito en las secciones 5.1.2 y 5.1.5 en los peajes La Libertad y Ocoa se presentan ocupaciones indebidas de las áreas concesionadas, con ubicación de motocicletas y automotores por parte de la Policía de Carreteras o las Entidades de Tránsito del área; en consecuencia, se recomienda a la Supervisión gestionar lo pertinente con estas Entidades con el fin de liberar el área concesionada y evitar posibles siniestros viales o problemáticas adicionales en materia de seguridad vial y judicial..

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, se validaron:

1. La efectividad de las acciones que se han cumplido y adelantado en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generadas a partir de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República.
2. Las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas, a partir del 2022, por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte.

La verificación de las acciones descritas se presenta a continuación:

8.1 Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la Contraloría General de la República)

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del señor Contralor General de la República, en el que, en relación con las acciones cumplidas de los planes de mejoramiento de los sujetos de control fiscal, emitió lineamiento consistente en que:

“De conformidad con la Ley 87 de 1993 y sus normas reglamentarias, corresponde a las Oficinas de Control Interno de los sujetos de control, dentro de sus funciones, verificar las acciones que a su juicio hayan subsanado las deficiencias que fueron objeto de observación por parte de la CGR. Estas acciones deben estar evidenciadas, lo cual será el soporte para darlas por cumplidas e informarlo a la Contraloría General de la República, en comunicación dirigida al Contralor Delegado que corresponda de conformidad con la resolución de sectorización vigente.

Las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo han desaparecido o se han modificado los supuestos de hecho o de derecho que dieron origen al mismo, corresponde a las Oficinas de Control Interno señalar su cumplimiento e informarlo a la CGR (...).

Lo antes expuesto, sin perjuicio de la verificación que la CGR realice a través de cualquier tipo de auditoría o actuación de vigilancia y control fiscal.

En este contexto, la rendición de los avances semestrales del plan de mejoramiento que presenten los sujetos de control fiscal solamente deberá contener las acciones correctivas y preventivas que, a la fecha de corte de su presentación, aunque no hayan subsanado las causas que generaron el hallazgo”.

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 CGR:³³

1. **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.

³³ 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_v2.pdf

2. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
3. **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.
4. **Sin pronunciamiento de efectividad:** la cual se da cuando del análisis de efectividad se concluye que se requiere información adicional y/o 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.

En virtud de lo anterior, en la presente auditoría se revisó la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos de hallazgos relacionados con la Concesión Vial de los Llanos S.A.S, derivados de las auditorías realizadas por la Contraloría General de la República (CGR) para las vigencias 2018³⁴ y 2021³⁵ hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)³⁶ con los números: 1324-22, 1421-1 y 1422-2, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

³⁴ Informe de auditoría radicado con el No. 20194090732352 del 17 de julio de 2019

³⁵ Informe de auditoría radicado con el No. 20214090606862 del 1 de junio de 2021

³⁶ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

8.1.1 Hallazgo 1324-22

Hallazgo	1324-22			Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 22. Administrativo. Contrato de Transacción celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Gobernación del Meta.</p> <p>Se observa que presuntamente no se está dando cumplimiento oportuno por parte de la Gobernación del Meta al contrato de transacción celebrado con la ANI suscrito el 4 de mayo de 2015, ya que existe un retraso en el cumplimiento del plazo consagrado en la cláusula tercera numerales 3.4 y 3.5 de dicho contrato, por cuanto este vence el primero (01) de agosto de 2019, es decir, a 2 meses de terminarse dicho contrato las obras correspondientes a las etapas uno y dos se encuentran tan solo en una ejecución física del 32,3% en promedio, el cual corresponden a: El 62,5% para la primera etapa y el 2,16% para la segunda etapa.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto jurídico para NO prorrogar el Contrato de Transacción. 2. Acta de reunión revisión conjunta entre las Vicepresidencias Jurídica y Ejecutiva sobre el mecanismo para aprobar solicitud de NO prórroga del Contrato de Transacción (Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 10 del 4 de mayo de 2015). 3. Requerimiento de orden prejudicial y/o judicial <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Acta de cierre administrativo <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de cierre. 				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: <i>“Se observa que presuntamente no se está dando cumplimiento oportuno por parte de la Gobernación del Meta al contrato de transacción celebrado con la ANI suscrito el 4 de mayo de 2015, ya que existe un retraso en el cumplimiento del plazo consagrado en la cláusula tercera numerales 3.4 y 3.5 de dicho contrato.”</i></p>				
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
<p>De acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Transacción celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Gobernación del Meta suscrito el 4 de mayo de 2015, durante el recorrido de auditoría se procedió a realizar la verificación de la ejecución de las obras, teniendo en cuenta que la Contraloría señala que <i>no se está dando cumplimiento oportuno por parte de la Gobernación del Meta al contrato de transacción celebrado con la ANI suscrito el 4 de mayo de 2015.</i></p> <p>Se cita a continuación el alcance técnico del Contrato de Transacción en cada uno de los tramos establecidos:</p> <p><i>“(…) 3.10 Descripción técnica, jurídica y financiera de la obra.</i></p> <p><i>(…)Descripción técnica:</i></p> <p><u><i>Tramo I doble calzada Fundadores – Ciudad Porfía.</i></u></p> <p><i>(…)Para esta doble calzada la intervención contempla la ampliación de la vía existente llevándola a una doble calzada con tres carriles por sentido, separador central, andenes laterales y ciclorrutas en ambos costados. Igualmente contempla la construcción de dos puentes vehiculares para el paso por los caños Grande y Pendejo, seis (6) puentes peatonales, una intersección a nivel en el acceso a Ciudad Porfía y otra a desnivel en el barrio La Rochela. (…)”</i></p>					

Hallazgo	1324-22	Efectividad	Efectivo
Por otra parte, se presenta a continuación el estado de ejecución de las obras según lo evidenciado en campo por la Oficina de Control Interno el 8 de septiembre de 2023.			
Foto 75. Tramo I – Fundadores – Ciudad Porfía		Foto 76. Tramo I – Fundadores – Ciudad Porfía	
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>		 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>	
Se observa doble calzada con 3 carriles por sentido con separador central y puente peatonal.		Se evidencian andenes laterales y ciclorruta construidos	
Foto 77. Tramo I – Fundadores – Ciudad Porfía		Foto 78. Tramo I – Fundadores – Ciudad Porfía	
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>		 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>	
Se observan obras inconclusas en uno de los 6 puentes peatonales previstos en el proyecto		Se observa intervención parcial en la intersección La Rochela, con algunos pendientes en acabados	
<p>Según las verificaciones realizadas en campo por la Oficina de Control Interno se evidencia que las intervenciones del tramo I Fundadores – Ciudad Porfía se realizaron casi en su totalidad: i) se finalizó la doble calzada con tres carriles por sentido en todo el tramo con separador central, ii) los andenes laterales y ciclorrutas en ambos costados presentan algunas discontinuidades en donde no se finalizaron pero están ejecutados en la mayor parte, iii) se construyeron los dos puentes vehiculares para el paso por los caños Grande y Pendejo, iv) se construyeron 4 puentes peatonales de seis (6) puentes peatonales previstos, v) la intersección a nivel en el acceso a Ciudad Porfía se construyó y vi) la intersección en el barrio La Rochela no se construyó a desnivel, pero se construyó a nivel aunque presenta algunos pendientes a septiembre de 2023.</p> <p>Por otra parte, se cita a continuación el alcance técnico del Contrato de Transacción en el tramo II:</p> <p><i>“(…) 3.10 Descripción técnica, jurídica y financiera de la obra.</i></p>			

Hallazgo	1324-22	Efectividad	Efectivo
<p>(...)Descripción técnica:</p> <p><u>Tramo II doble calzada Séptima Brigada – Río Ocoa (K2+034)</u></p> <p>(...)Esta doble calzada tiene su inicio en la intersección de la Séptima Brigada con el anillo vial de Villavicencio y se proyecta bajo la misma sección vial que la propuesta para la doble calzada Fundadores – Ciudad Porfía, es decir, tres carriles por sentido, separador central, andenes laterales y ciclorrutas en ambos costados, así como una intersección a desnivel proyectada en el Camino Ganadero y un segundo puente para el cruce sobre el río Ocoa. Esta doble calzada es el inicio de la dobla calzada que desde el K2+034 de este corredor llega hasta inmediaciones del acceso a la Base Aérea de Apiay. (...)"</p> <p>Se presenta a continuación el estado de ejecución de las obras según lo evidenciado en campo por la Oficina de Control Interno el 8 de septiembre de 2023.</p>			
Foto 79. Tramo II – Séptima Brigada – Río Ocoa		Foto 80. Tramo II – Séptima Brigada – Río Ocoa	
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>		 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>	
Se observa doble calzada con 3 carriles por sentido con separador central		Se evidencian andenes laterales y ciclorruta construidos	
Foto 81. Tramo II – Séptima Brigada – Río Ocoa		Foto 82. Tramo II – Séptima Brigada – Río Ocoa	
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>		 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 8 de 2023</p>	
Se observa intersección al Camino Ganadero que no fue construida a desnivel sino a nivel con intersección semafórica.		Construcción segundo puente para el cruce del río Ocoa	
<p>Según las verificaciones realizadas en campo por la Oficina de Control Interno se evidencia que las intervenciones del tramo II Séptima Brigada – Río Ocoa se realizaron casi en su totalidad: i) doble calzada con tres carriles por sentido con separador central, ii) andenes laterales y ciclorrutas en ambos costados, iii) no se realizó la intersección</p>			

Hallazgo	1324-22	Efectividad	Efectivo
<p>a desnivel proyectada en el Camino Ganadero, más sin embargo se hizo una intersección semafórica y iv) se construyó un segundo puente para el cruce sobre el río Ocoa.</p> <p>En relación con el plan de mejoramiento desarrollado por la Entidad, se evidenció que el objetivo del plan de mejoramiento estuvo enfocado principalmente en demostrar que pese a que se ejecutaban obras por parte de la Gobernación del Meta a través de la Agencia de Infraestructura del Meta (AIM), no se generó en las etapas de ejecución y cierre administrativo informe alguno con el avance del alcance contractual, técnico y financiero, que den cuenta de las inversiones realizadas, y en consecuencia del cumplimiento del contrato de transacción.</p> <p>Por lo que se emitieron los correspondientes conceptos jurídicos para las unidades de medida N. 1, 2 y 3, en donde se concluye que <i>se perdió competencia en la liquidación del contrato de transacción</i> dado que según el Artículo 11 de la Ley 1150 de 2007 el 1 de febrero de 2022 fue la fecha de pérdida de competencia por lo que en la unidad de medida N. 4 se suscribió el acta de cierre administrativo unilateralmente por parte de la ANI y se solicitó al GIT de Defensa Judicial dar continuidad a las acciones que se derivan del presunto incumplimiento de la Gobernación del Meta.</p> <p>Por otra parte, en la suscripción del Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015 se modificó el alcance contractual del contrato de concesión desafectando los tramos en cuestión de la operación del Concesionario y por ende de la Entidad en los siguientes términos:</p> <p><i>“(…) PARÁGRAFO PRIMERO: Las PARTES dejan constancia de: 1. a la fecha del presente Otrosí no ha sido entregada al CONCESIONARIO la infraestructura existente en la Unidad Funcional 4, así como tampoco el subsector de la Unidad Funcional 9 denominado Conexión vía nueva con vía antigua a Bogotá y 2. <u>las obras ejecutadas por la Gobernación del Meta en los sectores comprendidos entre: 1. Parque Los Fundadores (K0+000) a Ciudad Porfía (K5+097) del corredor Villavicencio – Granada y 2. Séptima Brigada (K0+000) al K2+034 pasando el río Ocoa del corredor Villavicencio – Puerto López, no serán recibidas por el proyecto de concesión y, en consecuencia, se excluyen estos tramos del alcance del CONTRATO...</u>”</i> Subrayado fuera del texto.</p> <p>De acuerdo con las verificaciones realizadas en campo por la Oficina de Control Interno, se concluye que las obras contratadas por la Gobernación del Meta fueron ejecutadas en su mayoría y se encuentran operativas; sin embargo, y teniendo en cuenta que el Otrosí N. 10 del contrato de concesión N. 004 de 2015 se modificó el alcance contractual del contrato de concesión desafectando los tramos en cuestión de la operación del Concesionario al establecer. “<u>...2. las obras ejecutadas por la Gobernación del Meta en los sectores comprendidos entre: 1. Parque Los Fundadores (K0+000) a Ciudad Porfía (K5+097) del corredor Villavicencio – Granada y 2. Séptima Brigada (K0+000) al K2+034 pasando el río Ocoa del corredor Villavicencio – Puerto López, no serán recibidas por el proyecto de concesión y, en consecuencia, se excluyen estos tramos del alcance del CONTRATO...</u>” Subrayado fuera del texto.</p> <p>Se considera que ha desaparecido el fundamento normativo de la causa del hallazgo que se definía como <i>Se observa que presuntamente no se está dando cumplimiento oportuno por parte de la Gobernación del Meta al contrato de transacción celebrado con la ANI suscrito el 4 de mayo de 2015, ya que existe un retraso en el cumplimiento del plazo consagrado en la cláusula tercera numerales 3.4 y 3.5 de dicho contrato</i>, dado que los 2 tramos objeto del contrato de transacción están excluido del alcance contractual del contrato de concesión N. 004 de 2015 desde el 8 de enero de 2021, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

8.1.2 Hallazgo 1421-1

Hallazgo	1421-1	Efectividad	Efectivo		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 1. Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria (D) - Respuesta de Fondo a Derechos de Petición. Contrato interventoría No. 251 de 2015.</p> <p>A marzo de 2021 la ANI no ha dado respuesta de fondo a dos peticiones radicadas en febrero y marzo de 2020, donde se exponen presuntos incumplimientos de las obligaciones contenidas en el contrato 251 de 2015, desatendiendo los términos legales establecidos e incurriendo en una posible falta disciplinaria tal como lo establece los Artículo 14 y 31 de la Ley 1755 de 2015.</p> <p>Acorde con los documentos allegados en calidad de denuncia a la CGR12, se observó que en febrero y marzo de 2020, el “Personal colaborador de la Unión Temporal Meta” radicó ante la ANI dos derechos de petición (Radicados ANI No.20204090213762 del 28/02/2020 y 20204090226922 del 03/03/2020) tendientes a requerir la intervención y cumplimiento de sendas obligaciones derivadas del contrato de Interventoría No. 251 de 201513, específicamente de la forma de contratación de su personal por parte del contratista interventor y expone las deficiencias en el seguimiento de la supervisión del contrato realizado por la ANI a los periodos de vigencia de los contratos del personal de la interventoría y su porcentaje de dedicación entre otros aspectos, siendo que, aunque por ley la Entidad requerida debía dar contestación al peticionario dentro de los términos del procedimiento de atención de PQRS14 en concordancia con el Artículo 14 de la Ley 1755 de 2015, reglamentarias que fueron inobservadas ya que la Agencia, transcurridos 12 meses desde la radicación del mencionado no ha dado respuesta de fondo al peticionario, pese a haber realizado algunas acciones frente a exigir al contratista la vinculación directa de su personal mínimo y de haber analizado el tema desde la Vicepresidencia Jurídica, no ha finalizado las investigaciones.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>1. Acta de reunión y grabación mesa de trabajo entre VEJ y VAF.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>2. Oficio a Interventoría con informe de gestión y conclusiones de la investigación adelantada al interior de la ANI, solicitando la remisión de este a los correos electrónicos institucionales del personal de la plantilla mínima de la Unión Temporal Meta y la publicación del mismo en las carteleras de la Unión Temporal Meta</p> <p>3. Oficio a Personería y Alcaldía Municipal de Villavicencio, con evidencias entregadas por los mismos.</p> <p>4. Informe de la supervisión</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de Cierre código No. EVCI-F-034</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: <i>“Si bien la ANI a través de la Vicepresidencia Ejecutiva acusó recibo de los mencionados derechos de petición y en comunicación 20205000088321 del 13/03/2020 le informó al peticionario que se trasladarían a las áreas competentes y que una vez obtenga resultados daría la respuesta; las debilidades en el proceso de atención de quejas, denuncia o reclamos ha llevado a que se dilate la pronta, oportuna y efectiva resolución que se debe dar a un derecho de petición.”</i></p>				
Incendencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desapareció de la causa de hecho

Hallazgo	1421-1	Efectividad	Efectivo
Análisis de efectividad			
<p>En relación con el plan de mejoramiento desarrollado por la Entidad se evidenció que el objetivo del plan de mejoramiento estuvo enfocado principalmente en identificar si se habían presentado situaciones en las cuales no se diera respuesta de fondo a peticiones de la comunidad efectuado mediante la unidad de medida N. 1, para posteriormente en la unidad de medida N. 2 mediante comunicación 20225000084951 del 30 de marzo de 2022 la Entidad comunicó sus conclusiones a la Interventoría y solicitó que el oficio 20214090254622 del 5 de marzo de 2021 de la Interventoría en la que se procedía a dar respuesta a cada uno de los requerimientos evidenciado por los denunciante anónimos, fuese publicada en los medios electrónicos y físicos de la Interventoría con el fin de asegurar la correcta divulgación de la respuesta de fondo que requería el peticionario, lo cual fue evidenciado en la unidad de medida N. 3 por la Interventoría.</p> <p>En el desarrollo de las unidades de medida preventivas, se evidenció que la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno manifestó que de acuerdo con la auditoría de la Contraloría General de la República y la auditoría de la Oficina de Control Interno de la vigencia 2021 se procedió a realizar algunos ajustes en los procedimientos de PSC-P001 “Atención al ciudadano y partes interesadas” y TPSC-P-005 “Gestión de denuncias”, lo cual demuestra el fortalecimiento de los procedimientos al interior de la Entidad en materia de atención a Peticiones, Quejas y Reclamos (PQRs).</p> <p>En el desarrollo del Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Malla Vial del Meta se revisó el Capítulo 2 de Gestión Social del informe de interventoría con radicado ANI N. 20234090783072 del 14 de junio de 2023, en donde se reportó el cumplimiento de indicadores del programa de atención al usuario, en particular, se cita el indicador de <i>Número PQRs atendidas y respondidas en los plazos establecidos / Número PQRs totales recibidas durante el periodo evaluado</i>, cumplido al 66% con la anotación de <i>Las PQRs recibidas durante el mes de junio 2023 fueron 33, de las cuales 22 quedaron cerradas dentro de los plazos establecidos por la ley. Las 11 que están pendientes, cumplen con estos plazos. Es importante resaltar que los indicadores se miden de forma trimestral para el concesionario.</i></p> <p>Al respecto se evidencia que con el desarrollo del plan de mejoramiento se <i>ha dado respuesta de fondo a dos peticiones radicadas en febrero y marzo de 2020, donde se exponen presuntos incumplimientos de las obligaciones contenidas en el contrato 251 de 2015</i> y se han implementado medidas preventivas en aras de evitar respuestas que no contengan la respuesta oportuna al Concesionario o que no se respondan en los plazos establecidos contractualmente; por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

8.1.3 Hallazgo 1422-2

Hallazgo	1422-2	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 2. Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria (D) - Cumplimiento Obligaciones del Contratista. Contrato de Interventoría No. 251 de 2015.</p> <p>En la revisión de las planillas integradas de parafiscales del personal de la interventoría que tiene una dedicación exclusiva del 100% para el desarrollo del contrato 251 de 2015, se encontró que desde junio de 2015 cuando se inició el contrato hasta abril de 2018, la totalidad del personal fue vinculado a través de la empresa Temporal Soportes y Servicios Ltda., posteriormente, se empezó con la vinculación de personal a través de su empresa del contratista Unión Temporal Meta y solo</p>		

Hallazgo	1422-2	Efectividad	No Efectivo		
	hasta marzo de 2020 se logra cumplir la obligación contractual de vincular el personal por el contratista, con la excepción del personal del cargo Auxiliar de Ingeniería de peajes que continúa con vinculación de la empresa Soportes y Servicios Ltda.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA: 1. Acta de reunión y grabación mesa de trabajo entre VEJ y VAF 2. Acta de reunión y grabación mesa de trabajo entre VEJ y VPRE UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA: 3. Informe de gestión INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre código No. EVCI-F-034				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: <i>“Lo anterior debido a deficiencias en el procedimiento y desarrollo de los mecanismos de control que ejerce la Supervisión, al no evidenciar que el contratista en ejercicio de las obligaciones del Contrato 251 de 2015, incumplía las derivadas de la Cláusula 3.6, respecto de la vinculación a través de su empresa del personal con dedicación del 100% en la ejecución del contrato (corresponde a 10 cargos de los 40 del personal mínimo obligatorio) y en la revisión del cumplimiento de aportes parafiscales y de seguridad social, que es una de los requisitos para la aprobación del informe mensual y el pago de los servicios de interventoría.”</i>				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Permanencia de la causa
Análisis de efectividad					
<p>En relación con el plan de mejoramiento desarrollado por la Entidad se evidenció que el objetivo del plan de mejoramiento estuvo enfocado a implementar nuevos sistemas de información para llevar el control de las planillas que se revisan en el marco de la revisión de los pagos a Interventoría; sin embargo, según el informe de gestión realizado en la unidad de medida N. 3 no se concluyó con una solución efectiva, dado que según se concluye en el informe de gestión <i>la Agencia no es la Entidad competente para determinar el porcentaje de aportes relacionados a los pagos de parafiscales y de seguridad social. Si el interesado o reclamante requiere exigir el incumplimiento de la obligación legal relacionada con la liquidación de aportes parafiscales y a la seguridad social en debida forma, deberá requerir el cumplimiento o la sanción ante la jurisdicción laboral u ordinaria, puesto que, como se expuso antes, la Agencia carece de competencia y autoridad para declarar tal incumplimiento.</i></p> <p>Por otra parte, en relación con la causa evidenciada por la Contraloría General de la República de <i>deficiencias en el procedimiento y desarrollo de los mecanismos de control que ejerce la Supervisión, al no evidenciar que el contratista en ejercicio de las obligaciones del Contrato 251 de 2015, incumplía las derivadas de la Cláusula 3.6, respecto de la vinculación a través de su empresa del personal con dedicación del 100% en la ejecución del contrato (corresponde a 10 cargos de los 40 del personal mínimo obligatorio,</i> ha desaparecido dado que según lo revisado por la CGR en el informe de auditoría en la formulación del hallazgo estaba pendiente la contratación directa por la Unión Temporal Meta del profesional auxiliar de ingeniería de peajes el cual, aunque no esté incluido en el plan de mejoramiento, de acuerdo con lo verificado durante la auditoría se encuentra contratado directamente.</p> <p>En relación con el hallazgo: <i>en la revisión del cumplimiento de aportes parafiscales y de seguridad social, que es uno de los requisitos para la aprobación del informe mensual y el pago de los servicios de interventoría,</i> de acuerdo con la información reportada en el informe de gestión de la unidad de medida N. 3 la Entidad manifiesta lo siguiente:</p>					

Hallazgo	1422-2	Efectividad	No Efectivo
<p><i>“(…) De otra parte, en relación con la revisión de planillas de aportes a seguridad social del personal de Interventoría, la verificación que realiza la Agencia se encuentra enmarcada en las obligaciones consignadas en el Contrato de Interventoría No. 251 de 2015 celebrado con la Unión Temporal Meta. En tal sentido, y en observancia del numeral 5.4.1 viii) x) del Anexo 4 – Plan de Cargas, la Interventoría debe presentar mensualmente, a través de informe, la acreditación del cumplimiento de Aportes Parafiscales y de Seguridad Social, que se acredita mediante la presentación de la Planilla Integrada de Aportes Parafiscales.</i></p> <p><i>Así mismo, el Contrato de Interventoría es claro al exigir a la Agencia la verificación de la presentación de dichas planillas, sin embargo, la Agencia <u>no es la Entidad competente para determinar el porcentaje de aportes relacionados a los pagos de parafiscales y de seguridad social.</u> Si el interesado o reclamante requiere exigir el incumplimiento de la obligación legal relacionada con la liquidación de aportes parafiscales y a la seguridad social en debida forma, deberá requerir el cumplimiento o la sanción ante la jurisdicción laboral u ordinaria, puesto que, como se expuso antes, la Agencia carece de competencia y autoridad para declarar tal incumplimiento.</i></p> <p><i>Así las cosas, el Contrato de Interventoría efectivamente exige que el Interventor adecúe su conducta a la normatividad legal aplicable, en este caso a la legislación laboral, sin que le corresponda a la ANI determinar la violación de la norma, situación que solo puede ser declarada judicialmente. (…)”</i> Subrayado fuera del texto.</p> <p>Sin embargo, la Contraloría en la formulación del hallazgo había manifestado lo siguiente:</p> <p><i>“(…)La ANI explica el alcance de la supervisión realizada al Contrato de Interventoría frente a la revisión de los documentos tendientes a la aprobación de informes, señalando que lo hace verificando la existencia pero no detalla el contenido, como es el caso de las planillas parafiscales explica que “El Contrato de Interventoría exige a la Agencia la verificación de la presentación de dichas planillas, más no, la determinación de si las mismas cumplen con las exigencias laborales frente al porcentaje de aportes relacionados con los conceptos de aportes parafiscales y a seguridad social.” Y que no hace una revisión del deber ser es decir, de la obligación legal relacionada con la liquidación de aportes parafiscales y a la seguridad social, por cuanto el demandante deberá requerir el cumplimiento o la sanción ante la jurisdicción laboral u ordinaria, por cuanto, la Agencia, carece de competencia y autoridad declarar tal incumplimiento, aspecto que la CGR no comparte, pues corresponde a una obligación del Interventor, en la revisión de los Informes mensuales de acuerdo a lo establecido en el Numeral 5.4.1 Informes³⁷ de los pliegos de condiciones.</i></p> <p><i><u>Claramente está la obligación de la supervisión de garantizar el cumplimiento de dicho requisito, donde señala la revisión de los documentos que demuestren la remuneración y la relación existente entre el interventor y los miembros de su equipo.</u> El hecho que no exista entre el Interventor y la ANI relación laboral determinada, no lo exime de verificar el cumplimiento de las obligaciones y l completitud de la información.</i></p>			

³⁷ 5.4.1 Informes, literal X. Acreditación de cumplimiento de Aportes Parafiscales y de Seguridad Social por parte del personal del Interventor, para lo cual deberá anexar la Planilla integrada de liquidación de aportes parafiscales, la cual podrá ser verificada por el supervisor de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA las veces que lo estime conveniente. Adicional a lo anterior, el supervisor del contrato designado por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA podrá exigir a lo largo del contrato de Interventoría todas las veces que lo considere conveniente: Los contratos, ordenes de servicio, cuentas de cobro u otros documentos, de la totalidad del personal, que demuestren la remuneración y la relación existentes entre el Interventor y el miembro de su equipo, bajo las cuales se están prestando los servicios de consultoría por parte del mencionado personal.

Hallazgo	1422-2	Efectividad	No Efectivo
(...)” Subrayado fuera del texto. Dado que se evidencia que existe una contrariedad entre los conceptos de la Contraloría y la ANI, con lo que no es posible determinar si se subsanó la causa de la <i>revisión del cumplimiento de aportes parafiscales y de seguridad social, que es una de los requisitos para la aprobación del informe mensual y el pago de los servicios de interventoría</i> ; adicionalmente durante el desarrollo de la auditoría se evidenció que la Interventoría no cumple con el 100% del personal mínimo contratado por lo que se considera que en el desarrollo del plan de mejoramiento se debe incluir un análisis más profundo en donde se pueda llegar a una conclusión definitiva sobre la obligación de la Entidad en materia de revisión de parafiscales y se verifique la contratación de la plantilla mínima completa del personal, por lo que se concluye que el plan de mejoramiento no fue efectivo.			

8.2 Verificación de atención a solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se consultó el sistema de gestión documental de la ANI (Orfeo), con el fin de verificar atención de la Entidad ante solicitudes generadas a partir de enero de 2022 por Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

Se evidenció que la Contraloría General de la República realizó requerimientos en virtud de una solicitud de información y la atención a un derecho de petición, a lo cual la Entidad ha atendido las respuestas correspondientes según se reporta a continuación:

Tabla 12. Solicitudes de la Contraloría General de la República en la ventana de tiempo de la auditoría

Asunto	Solicitud CGR	Respuesta Entidad
Solicitud de información Auditoría de Cumplimiento CAT_614_2022_1	20224091214072 del 25 de octubre de 2022	20225000348051 del 31 de octubre de 2022
Solicitud Información Proceso Atención Derecho de Petición 2023-271959-82111-SE, con Radicado 2023ER0092099 del 26/05/2023. 2023EE0093875	20234090645322 del 8 de junio de 2023.	20235000208881 del 15 de junio de 2023
Of 2023EE0105096 Reiteración Solicitud Información del Oficio CGR 2023EE0093875 del 08/06/2023 - Proceso Atención Derecho de Petición 2023-271959-82111-SE / Radicado 2023ER0092099 del 26/05/2023.	20234090723782 del 28 de junio de 2023.	20235000232961 del 4 de julio de 2023

Fuente: Información aportada por la Supervisión en el marco de la auditoría.³⁸

Por otra parte, la Procuraduría General de la Nación ha realizado algunas solicitudes de información, a lo cual la Entidad ha respondido oportunamente según se reporta a continuación, en el periodo objeto de la auditoría.

³⁸ Se incluye en los papeles de trabajo de la auditoría los documentos de trazabilidad de atención a los requerimientos realizados por la Contraloría General de la República.

Tabla 13. Solicitudes de la Procuraduría General de la Nación en la ventana de tiempo de la auditoría

Asunto	Solicitud CGR	Respuesta Entidad
SOLICITUD INFORMACION RELACIONADA CON HALLAZGO CGR SOBRE INTERVENTORIA Y PERSONAL IUS-E-2021-287201	20224091052162 del 19 de septiembre de 2022	20225000348051 del 16 de febrero de 2022
E-2022-586815 Radicado de salida S-2022-098991 la investigación de los contratos de la carretera doble calzada y pavimentada de Puerto Gaitán a Puerto Carreño Vichada	20224091224952 del 31 de octubre de 2022	20225000350781 del 2 de noviembre de 2022
OFICIO No 2836 ASUNTO: REMISIÓN REGISTRO: D-1697-2022 - Presuntas irregularidades peaje OCOA	20224091252702 del 8 de noviembre de 2022	20225000369841 del 16 de noviembre de 2022

Fuente: Información aportada por la Supervisión en el marco de la auditoría³⁹

Por otra parte, la Defensoría del Pueblo realizó una solicitud de información, a lo cual la Entidad ha respondido oportunamente según se reporta a continuación, en el periodo objeto de la auditoría.

Tabla 14. Solicitudes de la Defensoría del Pueblo en la ventana de tiempo de la auditoría

Asunto	Solicitud CGR	Respuesta Entidad
DEFENSORIA DEL PUEBLO: Remisión de comunicación número 20220060221524371	20224091052162 del 3 de mayo de 2022	20225000307561 del 29 de septiembre de 2022

Fuente: Información aportada por la Supervisión en el marco de la auditoría⁴⁰

En relación con la Superintendencia de Transporte, en el marco del contrato de concesión No. 004 de 2015 se recibió una visita el 16 de noviembre de 2022⁴¹, con el objeto de realizar el reconocimiento y verificación del estado técnico y operativo del corredor vial, así como de las condiciones de prestación al servicio a los usuarios, en cumplimiento de los principios de libre acceso de calidad y seguridad, la cual fue atendida por el Concesionario, la ANI y la Interventoría, en donde se emitieron observaciones en relación con el estado de pavimentos dejando hallazgos relacionados con fisuras, ‘piel de cocodrilo’, ahuellamiento; así mismo se observaron por parte la Entidad deficiencias en la señalización con hechos asociados a saturación de señales verticales, obstrucción de visualización y desgaste en señalización horizontal y desprendimiento de tachas.

Por otra parte, en relación con las áreas laterales de la vía la SuperTransporte evidenció arrastre de material y contaminación de la vía, ocupación por ventas ambulantes. Respecto a los peajes señaló que no se tenían adecuaciones de accesibilidad y se tenían represamientos por colas en los peajes y que se presentaban vallas de tarifario sin logo de vigilado por esta Entidad. Adicionalmente se verificaron los vehículos de operación tales como ambulancias, grúas y vehículos de vigilancia e inspección.

³⁹ Se incluye en los papeles de trabajo de la auditoría los documentos de trazabilidad de atención a los requerimientos realizados por la Procuraduría General de la Nación.

⁴⁰ Se incluye en los papeles de trabajo de la auditoría los documentos de trazabilidad de atención a los requerimientos realizados por la Procuraduría General de la Nación.

⁴¹ Se incluye en los papeles de trabajo de la auditoría el acta de inspección específica de la Superintendencia de Transporte.

Al respecto se verificó que la Interventoría solicitó al Concesionario lo relacionado con la atención de todas las observaciones de la Superintendencia de Transporte, lo cual ha sido atendido según consta en las comunicaciones enviadas por el Concesionario,⁴² en donde en la última remitida por el Concesionario con radicado ANI N. 20234090591322 del 30 de mayo de 2023, se concluye lo siguiente:

“(...) Para finalizar, nos permitimos informar que, en términos generales, al 18 de mayo, se tenía un avance de cumplimiento del 65% del total de los hallazgos reportados en el acta de visita relacionados con señalización e infraestructura vial. Para el segundo semestre de 2023 se cumplirá con el 100% de las actividades de corto y mediano plazo entre las que se encuentran los trabajos de reparación del pavimento de la carretera Puerto López – Puerto Gaitán. (...)”

Según el recorrido de auditoría se evidenció que el estado de la señalización de la vía se ha subsanado y se hacen reparaciones por parte del Concesionario, según lo evidenciado por la Superintendencia de Transporte, a manera de ejemplo se presenta el registro fotográfico de las reparaciones en curso durante el recorrido en septiembre de 2023.

Foto 83. Mantenimiento señalización UF7-8	Foto 84. Mantenimiento señalización UF7-8
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se evidencia reparación de señalización horizontal en curso.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno septiembre 7 de 2023 Se evidencia señalización temporal para intervenciones de reparación en la vía.</p>

Sin embargo, se presentan observaciones respecto al estado de la señalización horizontal y el estado de la carpeta asfáltica en las estaciones de peaje según evidenciado en la sección 6.

⁴² Disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 4 de octubre de 2023 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 19 de septiembre de 2023, vía correo electrónico, se socializó Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Malla Vial del Meta.

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

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

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción.”* se concluye:
 - a. El avance físico global del plan de obras, con corte a 30 de agosto de 2023, es de 8,42% ejecutado contra 5,78% programado, es decir que se tiene un anticipo en el plan de obras vigente de 2,64%, aprobado el 9 de septiembre de 2022.
 - b. Se evidenció que los porcentajes de avance programado total asociados al plan de obras reportados por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría corresponden a lo registrado en Aniscopio; aunque algunos de los porcentajes programados y ejecutados no se reportan en la plataforma, por lo cual se recomienda liderar acciones al interior de la Entidad con las áreas encargadas en aras de actualizarla, más aún, teniendo en cuenta que esa plataforma es de acceso público.
 - c. Con el Otrosí N. 10 al contrato de concesión se cambió el alcance general del contrato de concesión N. 004 de 2015 pasando de una longitud concesionada de 354 km a 267,54 km. Se inició la fase de construcción el 16 de junio de 2022 y se prevé su finalización el 23 de septiembre de 2026. En general se presenta un avance de acuerdo con lo programado; sin embargo, la Unidad Funcional 5 no ha dado su inicio dado que aún no supera las condiciones para iniciar construcción; por ejemplo, no cuenta con la disponibilidad predial del 40% y los diseños fueron no objetados recientemente; al respecto, se evidencia que la finalización programada coincide con la de la fase de construcción y podría ser la ruta crítica del proyecto en el mediano plazo.
 - d. Con relación a la construcción del proyecto, se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han emitido observaciones al Concesionario asociadas a los rendimientos en obra, estabilización de taludes, manejo de aguas, señalización temporal en obra, mantenimiento de la carretera y predios requeridos para la construcción, entre otros aspectos de carácter técnico.
 - e. En el recorrido de auditoría se evidenció que la estación de peaje Yucao no cuenta con el mantenimiento adecuado en relación con el estado de los pavimentos, la señalización horizontal y vertical, reductores de velocidad, entre otros; este hecho ha dado lugar a la

formulación de hallazgos por parte de la Contraloría en otros proyectos carreteros administrados por la Entidad, por lo que se recomienda exhortar al Concesionario a realizar el mantenimiento periódicamente con el fin de asegurar el cumplimiento de los principios de la operación del proyecto establecidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión.

- f. Respecto a la implementación del Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular IP/REV en las 5 estaciones de peaje del proyecto, se verificó que las estaciones Ocoa, Iracá y La Libertad a septiembre de 2023 cuentan con la habilitación del Ministerio de Transporte, y las estaciones Yucao y Casetabla tienen el sistema habilitado, cuentan con la Resolución oficial del Ministerio de Transporte para la habilitación, sin embargo, esta información aún no se reporta en la plataforma oficial del Ministerio de Transporte.
 - g. Durante el recorrido de auditoría se evidenció que el Concesionario cuenta con Centro de Control de Operaciones operativo provisionalmente; sin embargo, no se encuentra dentro del corredor del proyecto y a septiembre de 2023 no ha sido entregado. Teniendo en cuenta que el plazo máximo para cumplir este requerimiento era 6 meses a partir del inicio de la fase de construcción, se evidenció que ha sido excedido el plazo para la entrega por lo que a septiembre de 2023 está en trámite la formulación de un plazo de cura para atender el requerimiento
 - h. Durante el recorrido de auditoría se evidenció que, en las áreas del peaje y báscula La Libertad y Ocoa, la policía de carreteras está haciendo uso indebido del espacio de la concesión para almacenamiento de motocicletas y automóviles que se han visto involucrados en siniestros viales, por lo que se recomienda a la Entidad liderar las acciones correspondientes en materia interinstitucional, en el marco de la preservación del área concesionada y evitar incidentes viales.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría Unión Temporal Meta, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto Malla Vial del Meta.”* se concluye:
- a. Se evidenció que la Interventoría Unión Temporal Meta cumple con sus obligaciones contractuales y adelantan actividades que aportan valor agregado a su gestión.
 - b. Se formularon 2 No Conformidades debido a incumplimientos en el desarrollo del contrato de interventoría N. 251 de 2015, relacionados con i) la contratación del personal mínimo de la Interventoría y ii) el contenido de la página web de la Interventoría.
 - c. Se emitieron recomendaciones a la Interventoría Unión Temporal Meta en materia de seguimiento a los planes de mejoramiento implementados para mejorar los indicadores de las encuestas de percepción al usuario del proyecto, el seguimiento a la instalación de vallas informativas, la revisión del Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA), la revisión de la disponibilidad predial del 40% en las unidades funcionales 5 y 6, la invasión de predios, la operación de las estaciones de pesaje, los parámetros mínimos del área de servicio y el

centro de control de operaciones, la iluminación en las estaciones de peaje y el mantenimiento del pavimento y señalización horizontal en los peajes.

3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 004 de 2015; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.”* se concluye:
 - a. Se revisó la efectividad, en lo que tiene que ver con la incidencia administrativa, de los planes de mejoramiento cumplidos de los 5 hallazgos No. 1324-22, 1421-1 y 1422-2; declarando la efectividad de los hallazgos 1324-22 y 1421-1. Respecto al hallazgo 1422-2 se declaró la No Efectividad del plan de mejoramiento.
 - b. Una vez consultado el sistema de gestión de documental de la Entidad, se evidenció que en la ventana de tiempo de la auditoría se atendieron oportunamente los requerimientos de Organismos de Control del Estado; se evidenciaron requerimientos de la Contraloría General de la República, la Defensoría del Pueblo y la Procuraduría General de la Nación asociados al contrato de concesión No. 004 de 2015.
 - c. El 16 de noviembre de 2022 la Superintendencia de Transporte realizó un recorrido al proyecto identificando oportunidades de mejora en materia de estado de mantenimiento de pavimentos, señalización horizontal y vertical, accesibilidad en áreas de servicio y peajes, así como el estado de las áreas laterales de la vía, lo cual el Concesionario ha atendido y a mayo de 2023 se encuentra en un cumplimiento del 65% de los hallazgos y serán subsanados al 100% en el segundo semestre de 2023.

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para la Supervisión

1. No se evidenció la correcta supervisión del contrato de interventoría dado que la Interventoría Unión Temporal Meta no está cumpliendo con la contratación del personal mínimo estipulado en el contrato de interventoría N. 251 de 2015 para la fase de construcción dado que a septiembre de 2023 tiene pendiente la contratación de 8 profesionales, y el Equipo de Coordinación y seguimiento no ha notificado el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio ni la determinación de un plazo de cura, por lo que se concluye que el Equipo de Coordinación y Seguimiento no está cumpliendo la función establecida en *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) sección 2.2.2 Funciones o actividades del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto*:

“(…)

e) *Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión;*

f) *Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto; (...)*”

2. Se evidenció que no se cuenta con las vallas informativas en el proyecto incumpliendo la Resolución 20233040025285 de 2023 *por la cual se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte que contrate el Instituto Nacional de Vías (Inviás), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y su anexo; que en particular establece:*

“(…) **ARTÍCULO 6º. ENTREGA.** *El contratista deberá presentar dentro de los ocho (8) días calendario contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, o a la terminación y entrega de la obra o proyecto de infraestructura, según sea el caso, el arte del prototipo de las vallas a instalar para aprobación de la dependencia de comunicaciones de la entidad competente. Una vez aprobado el arte, el contratista deberá instalar las vallas de información de un plazo no mayor a treinta (30) días calendario. Aquellas que no cumplan con los requisitos estipulados en la presente Resolución, deberán ser retiradas y reemplazadas en un plazo no mayor a diez (10) días calendario.*

(…)

ARTÍCULO 9º. CUMPLIMIENTO. *EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** y la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, según el caso, serán responsables que se dé cumplimiento a lo dispuesto en la **presente Resolución**” (resaltado fuera del texto).*

9.2.2 Para la Interventoría

1. No se evidenció que la Interventoría efectuara la contratación del personal mínimo exigido contractualmente, dado que a septiembre de 2023 se encuentra pendiente la contratación de 6 profesionales en consecuencia no se está dando cumplimiento al contrato de interventoría N. 251 de 2015 *cláusula 3.1 Personal del interventor*, según se cita a continuación:

“(..) El interventor deberá contar con todo el personal necesario para desarrollar el objeto del contrato de interventoría.

(...)

(d) El Interventor se compromete a que el personal cumpla con el tiempo de dedicación y permanencia exigido para cada cargo en el Pliego de Condiciones y según su ofrecimiento en la Propuesta presentada. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones contenidas en el presente Contrato, la ANI tendrá la facultad de requerir al Interventor para que por su cuenta y riesgo exija mayor dedicación y permanencia de su personal, sin que dicho requerimiento genere para la ANI la obligación de reconocerle al Interventor ningún valor adicional al establecido en el presente Contrato. (...)”

2. No se evidenció que la información en tiempo real de los peajes de la Concesión con las cámaras de la Interventoría se realizara desde la página web de la Interventoría dado que se realiza mediante un software especializado que ha instalado la Interventoría en los computadores del personal del Equipo de coordinación, y adicionalmente se evidenció que la Interventoría no cuenta con la transmisión en tiempo real de las cámaras de las básculas de la concesión y no cuenta con cámaras de monitoreo en los principales frentes de obra del proyecto; sin embargo, es su obligación de acuerdo con la sección 5.3.3 *Funciones Generales* del plan de cargas del contrato de interventoría 251 de 2015, que estipula lo siguiente:

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

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de fortalecer el seguimiento y control del contrato de concesión carretera No. 004 de 2015:

9.3.1 Para la Supervisión

1. Se recomienda a la Entidad continuar la gestión asociada a la aprobación de las pólizas del contrato de concesión N. 004 de 2015 y liderar acciones en materia de requerimiento al Concesionario sean consensuadas o de tipo conminatorio en materia de realizar el ajuste solicitado por la Interventoría, teniendo en cuenta que los aspectos faltantes podrían acaecer en cualquier momento durante el desarrollo del contrato y podría repercutir en la ejecución del contrato de concesión.
2. En relación con la entrega de la transmisión en tiempo real de las cámaras de la Interventoría se recomienda realizar la gestión pertinente con las áreas internas en materia de finalización de la gestión y en lo relacionado con la lectura de las cámaras desde el sitio web de la Interventoría, conforme a lo exigido contractualmente en el contrato de interventoría N. 251 de 2015.
3. A septiembre de 2023 se evidenció que el proyecto tiene 1 solicitud de reconocimiento de evento eximente de responsabilidad relacionado con la gestión interinstitucional con la Policía de Carreteras; a lo cual no se ha dado respuesta, superando el plazo contractual estipulado para la atención de estos requerimientos, por lo que, se deben reforzar los procedimientos actuales para dar respuesta teniendo en cuenta que los aspectos solicitados en esta comunicación tienen incidencia directa sobre las obligaciones contractuales del Concesionario y esta situación da lugar a un incumplimiento de la ANI, identificado en la ejecución del proyecto Malla Vial del Meta desde 2020 y que tiene una acción en el plan de mejoramiento por procesos que no ha sido cumplida, orientada a realizar una modificación contractual en el contrato de concesión N. 004 de 2015 ampliando los plazos de la Entidad para dar respuesta a este tipo de solicitudes, sin embargo, según se mencionó aún no se ha cumplido.
4. Se recomienda liderar acciones con el fin de mitigar las consecuencias de menor recaudo en el proyecto a causa de la emisión del Decreto 050 de 2023, teniendo en cuenta que es un proyecto de iniciativa privada y se debe evaluar la pertinencia de aplicar los mecanismos de compensación establecidos en la sección 3.2 del contrato de concesión N. 004 de 2015.
5. Respecto a los resultados de las encuestas de percepción al usuario se recomienda liderar acciones con el Concesionario con el fin de evaluar si el plan de mejoramiento implementado para lo mejora de estas mediciones resulta efectivo, en pro de la mejora continua de la gestión en esta materia en los proyectos administrados por la Entidad.
6. Se recomienda actualizar oportunamente la información relacionada con el desarrollo del proyecto consignada en la plataforma Aniscopio teniendo en cuenta que es el medio de información principal para las partes interesadas del proyecto y Entes de control.
7. En relación con los diseños de la Unidad Funcional 2, en el par vial La Cuncia, se recomienda requerir al Concesionario a la finalización de la definición de las intervenciones dado que el frente de obra lleva suspendido 13 meses y se están presentando situaciones de invasión de predios en las áreas del proyecto además de los retrasos que se están presentando en la Unidad Funcional.

8. Respecto a la ejecución de la Unidad Funcional 5, aunque ya se tienen los diseños no objetados, aún se encuentra pendiente la obtención del acta de certificación de disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva, por lo que se recomienda requerir al Concesionario en materia de finalizar esta condición precedente para iniciar la construcción de la Unidad Funcional y, a propósito de la modificación del plan de obras, se recomienda que los rendimientos de obra sean aumentados teniendo en cuenta que la fecha de finalización del frente de obra está vinculada con la fecha de finalización contractual de la fase de construcción, la cual se debería prever que no sea excedida.
9. En los peajes de la concesión se evidenció durante el recorrido de auditoría que se presentan ocupaciones indebidas de las áreas concesionadas con ubicación de motocicletas y automotores por parte de la Policía de Carreteras; en consecuencia, se recomienda a la Supervisión gestionar lo pertinente con estas Entidades con el fin de liberar el área concesionada y evitar posibles siniestros viales o problemáticas adicionales en materia de seguridad vial y judicial.

9.3.2 Para la Interventoría

1. En relación con la revisión que debe realizar la Interventoría a los Informes de Cumplimiento Ambiental, durante el desarrollo de la auditoría se evidenció que la Interventoría realiza las revisiones correspondientes más no son reportadas en el informe mensual de interventoría, por lo cual, se recomienda revisar la estructura del informe mensual del componente ambiental que se emite actualmente y evaluar la pertinencia de incluir una sección asociada a estas revisiones, teniendo en cuenta la importancia del cumplimiento del concesionario ante la Autoridad Ambiental.
2. En materia de la instalación de las vallas informativas del proyecto se recomienda que, en el marco de la gestión de aprobación de arte entre otras gestiones que debe realizar la Entidad se continúe realizando el seguimiento correspondiente a la instalación y así poder cumplir con el requerimiento establecido por el Ministerio de Transporte
3. En relación con las encuestas de percepción al usuario, se recomienda liderar acciones con el Concesionario con el fin de evaluar si el plan de mejoramiento resulta efectivo en el marco de la mejora en los porcentajes de los criterios evaluados en la encuesta de percepción al usuario.
4. En relación con las unidades funcionales en las cuales se encuentra pendiente la obtención del 40% de disponibilidad se recomienda realizar el seguimiento correspondiente y si es el caso conminar al Concesionario al cumplimiento de este requisito, teniendo en cuenta que a septiembre de 2023 se está incumpliendo el plan de adquisición predial no objetado mediante comunicación 20224090940152 del 24 de agosto de 2023.
5. Se recomienda liderar acciones con el Concesionario en materia de resolución de la problemática de invasión de predios en las áreas concesionadas así procurar la custodia apropiada de los predios adquiridos para los proyectos de la Entidad.
6. En relación con la obligación de operación en doble sentido de la estación de pesaje, se recomienda evaluar la pertinencia de solicitar al Concesionario la implementación de tipo temporal de medición de peso en ambos sentidos o priorizar la intervención prevista que en el plan de obras está programada desde marzo de 2024 con finalización en octubre de 2025.
7. Respecto a la infraestructura de operación, como es el área de servicio y el centro de control de operaciones, se recomienda revisar los parámetros establecidos como áreas mínimas en el contrato de concesión teniendo en cuenta que el contrato cuenta con una Unidad Funcional de operación.

8. En relación con la iluminación en los peajes, se recomienda evaluar las medidas pertinentes para cumplir con la iluminación de aproximación en la vía en 300 m en cada sentido, con el Concesionario teniendo en cuenta que dentro de las obligaciones de operación de la UF0 se encuentra la operación de los peajes según lo establecido contractualmente y en particular este requerimiento está asociado a ofrecer las condiciones adecuadas de confort y seguridad vial de los usuarios.
9. Se recomienda realizar seguimiento a las observaciones emitidas al Concesionario en relación con el estado de pavimentos, señalización horizontal y vertical en los peajes, en cumplimiento del seguimiento correspondiente a las obligaciones del Concesionario, teniendo en cuenta que este hecho ha sido objeto de hallazgos para la Entidad en otros proyectos a su cargo y que este hecho puede ir en contra de los principios de la operación del proyecto establecidos en el apéndice técnico 2 del contrato de concesión, adicionalmente se recomienda evaluar la pertinencia de aplicar esquemas de apremio de acuerdo con la sección X del contrato de concesión N. 004 de 2015.

Auditó:

Revisó y aprobó el informe:

Adriana Barrios Rodríguez

Auditora Oficina de Control Interno

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno
(versión original firmada)

10. ANEXOS

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

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

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 004 de 2015. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, aforo y recaudo, predial, financiero, riesgos, ambiental y social.

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

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para el modo carretero EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 2; año 2021.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P-002, versión 8; ANI, 2023.

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

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

Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e interventoría

- Contrato de Concesión

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

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

CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS SAS	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Odinsa Vías S.A.S (Líder)	50,99996%
	Odinsa S.A. (Líder)	40,99996%
	Sarugo & CIA S en C	8,00%
	Fiduciaria Bancolombia S.A. Sociedad Fiduciaria, actuando en su condición de sociedad administradora del Fondo de Capital Privado por Compartimentos Odinsa Vías – Compartimento B.	0,00004%
	Odinsa Servicios S.A.S.	0,00002%
	Odinsa Proyectos e Inversiones S.A.	0,00002%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en agosto de 2023.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí N. 1	Se acordó aclarar algunos temas derivados del memorando de estructuración y el amigable componedor.	5/06/2015
Otrosí N. 2	Se acordó realizar algunas aclaraciones respecto a la Unidad Funcional Cero y otros parámetros definidos en la estructuración.	2/06/2016
Otrosí N. 3	Se acordó ampliar por un periodo de 6 meses la Fase de Preconstrucción y realizar el proceso de socialización del esquema tarifario Resolución 1130 de 2015 en los 90 días siguientes a la suscripción del otrosí.	2/06/2016
Otrosí N. 4	Se acordó realizar el ajuste de las franjas de adquisición predial en función de los estudios y diseños no objetados por la Interventoría.	6/10/2016
Otrosí N. 5	Se acordó realizar la suspensión de obligaciones de cierre financiero por 30 días.	4/11/2016
Otrosí N. 6	Se acordó realizar la suspensión de obligaciones de las obligaciones de cierre financiero y ampliar la Fase de Preconstrucción hasta la obtención del fallo de la demanda arbitral realizada por el Concesionario en contra de la ANI, adicionalmente se establecieron algunas intervenciones consideradas como necesarias para garantizar la transitabilidad del corredor vial en las unidades funcionales UF 1, 7 y 8.	21/12/2016
Otrosí N. 7	Se acordó realizar la suspensión de los aportes y fondeos de Equity y subcuentas con obligaciones vencidas por un plazo de 4 meses, tiempo en el cual se realizaron mesas de trabajo conjuntas con el objetivo de encontrar la solución y alternativas que permitan la ejecución del contrato, en aplicación a lo estipulado en el Laudo Arbitral y adicionalmente se acordó el alcance de la gestión predial para dar cumplimiento a la Acción Popular 2010 – 00043200.	12/11/2016
Otrosí N. 8	Se acordó realizar la ampliación del plazo establecido en el Otrosí No. 7 con el fin realizar la contratación del validador del estudio de tráfico presentado por el Concesionario.	12/03/2020

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí N. 9	Se acordó prorrogar el plazo previsto en la Cláusula Primera del Otrosí No. 8 hasta el 28 de septiembre de 2020, así como prorrogar la suspensión de los Aportes Equity y Fondos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo conforme al término señalado en la Cláusula segunda del Otrosí No. 8 de 12 de marzo de 2019	14/09/2020
Otrosí N. 10	Se acordó modificar el alcance contractual cambiando el valor del contrato \$3.200.531 a \$1.580.927 (valor en miles de millones), definición fecha de inicio de la etapa de construcción, modificación Parte Especial y Apéndices Técnicos 1, 2 y 4, plazos de unidades funcionales, Reversión anticipada UFs. 9, 10 y 11 y desafectación tramos Anillo Vial de Villavicencio y Conectante vía antigua con vía nueva a Bogotá y obras ejecutadas por la Gobernación del Meta (1). Parque Los Fundadores (K0+000) a Ciudad Porfía (K5+097) del corredor Villavicencio – Granada y (2). Séptima Brigada (K0+000) al K2+034 pasando el río Ocoa del corredor Villavicencio – Puerto López, expedición de una nueva resolución de peajes que modifique las Resoluciones No. 1130 de 2015 y No. 331 de 2017, declaración de paz y salvo por todas las obligaciones derivadas de la ejecución del Contrato de Concesión No. 004 de 2015, compensación por efectos COVID 19 y se incluyó el tráfico real por el diferencial tarifario (por la imposibilidad de cobro de las tarifas establecidas en la Resolución 1130 de 2015 para las estaciones de peaje Yucao y Casetabla) dando solución a esa controversia.	8/01/2021
Otrosí N. 11	Se acordó Iniciar las intervenciones en la vía que colinda con el Río Guayuriba, sector del K16 entre las abscisas K14+390 y K16+850 (Unidad Funcional 2 Par Vial de la Cuncia) de la vía nacional que de Villavicencio conduce a Acacias e Iniciar las intervenciones del nuevo puente sobre el río Yucao ubicado en la abscisa K96+790 (PR101+0109) Unidad Funcional 7-8.	8/09/2021
Otrosí N. 12	Mediante el cual la ANI y el Concesionario acordaron adoptar la Resolución No. 20213040037385 del 26 de agosto de 2021 expedida por el Ministerio de Transporte como la resolución de tarifas del Contrato, autorizar la acreditación del cierre financiero en partes, la primera por TRESCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS (\$376.479.000.000) del Mes de Referencia y la segunda por VEINTISIETE MIL QUINIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES DE PESOS (\$27.542.000.000) del mes de la referencia. Adicionalmente la ANI reconoció la configuración del riesgo por menor recaudo con ocasión de la no emisión de la resolución de tarifas y su implementación en el plazo previsto en el Otrosí 10, consignar los valores que exceden el recaudo en la subcuenta excedentes ANI, crear la subcuenta “subcuenta para adquisición predial Otrosí 10.	24/01/2022

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

- Contrato de Interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 251 DE 2015	Nombre interventoría	Unión Temporal Meta
	Representante legal	Mayron Vergel Armenta
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2013)	\$34.695.475.764
	Suscripción contrato	5 de junio de 2015
	Suscripción acta de inicio	9 de junio de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	115 meses
	Fecha de finalización estimada	8 de enero de 2025

Fuente: Contrato de interventoría N. 251 de 2015.

UNIÓN TEMPORAL META	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	AFA Consultores y Constructores	60%
	INCGROUP S.A.S	40%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en agosto de 2023.

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Se acordó prorrogar el plazo del contrato en 12 meses hasta el 8 de junio de 2023 sin realizar una adición al contrato de interventoría dado que los pagos previstos en el tiempo adicional se encuentran contemplados dentro del valor inicialmente pactado.	7/06/2022
Otrosí N. 2	Se acordó prorrogar el plazo del contrato en 19 meses hasta el 8 de enero de 2025 sin realizar una adición al contrato de interventoría dado que los pagos previstos en el tiempo adicional se encuentran contemplados dentro del valor inicialmente pactado.	5/06/2023

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

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	9/08/2023	11:00 – 11:15
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	22/08/2023 23/08/023	8:00 – 13:00 10:00 – 10:30
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	25/08/2023	8:00 – 12:00
Recorrido de verificación al proyecto	6-7-8/09/2023	7:00 – 18:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	19/09/2023	9:00
Cierre de auditoría	4/10/2023	14:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 004 de 2015.

Las entrevistas de auditoría fueron virtuales mediante Microsoft Teams.

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

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

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

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

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

01 Componente Administrativo		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	NO
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI
6	Capacitación equipo de interventoría	SI
7	Plan de calidad del Concesionario	SI
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	SI
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el Concesionario	SI
10	Entrega de informes de interventoría	SI
11	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	SI
12	Entrega de documentación (REVERSION)	N/A
13	Bases de datos y/o software informáticos (REVERSION)	N/A
14	Proceso de liquidación (REVERSION)	N/A

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	SI
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	SI
4	Plan de obras del Concesionario (4G)	SI
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	SI
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de concesión	N/A
8	Realización de ensayos de laboratorio	SI
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	SI
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	SI
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	SI
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	SI
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	SI
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	SI

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	SI
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	SI
17	Seguimiento elementos de contención	SI
18	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	SI
19	Permisos de ocupación temporal de vía	SI
20	Procedimientos de control de transporte de carga	SI
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	SI
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI
23	Informes por terminación de etapas (4G)	N/A
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	SI
26	Recorrido de la interventoría (REVERSION)	N/A
27	Revisión de informes finalizada la concesión (REVERSION)	N/A

03 Componente Financiero		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación cierre financiero	SI
2	Verificación giros equity	SI
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	N/A
4	Estados financieros auditados del Concesionario (4G)	SI
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	SI
6	Inventario de activos (4G)	SI
7	Ingresos y egresos de cada Unidad Funcional (4G)	N/A
8	Análisis financiero del recaudo	SI
9	Retribución del Concesionario	SI
10	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) o TIR o ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	SI
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI
12	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI
13	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	N/A
14	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	SI
16	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	N/A
18	Informes de formatos financieros ANI	SI
19	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI
20	Entrega de avalúos de los activos (REVERSIÓN)	N/A
21	Contratos de arriendo y leasing (REVERSIÓN)	N/A
22	Conciliación de formatos reversión (REVERSIÓN)	N/A

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

05 Componente Aforo y Recaudo		
Id	Ítem	Cumple
1	Parámetro de control al TPD reportado por el Concesionario	SI
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	SI
3	Certificación de tráfcos vehiculares en cada caseta de peaje	SI
4	Seguimiento al conteo que realiza el Concesionario de vehículos con tarifas especiales	SI
5	Análisis de viabilidad de otorgamiento de tarifas especiales	SI
6	Verificación del recaudo de peajes que reporta el Concesionario	SI
7	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	SI
8	Operativos de control a las casetas de peaje	SI
9	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	SI
10	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	SI
11	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del Concesionario por parte de la interventoría	SI
12	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	SI
13	Seguimiento a funcionamiento a sistemas y estado infraestructura en estaciones de pesaje (básculas)	SI
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	SI
15	Equipos de video interventoría	SI
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
17	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	SI

06 Componente Ambiental		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	SI
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en material ambiental	N/A

06 Componente Ambiental		
Id	Ítem	Cumple
6	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	NO
7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del Concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	SI
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	SI
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del Concesionario (PRAS)	SI
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
11	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI
12	Informe final de interventoría ambiental	N/A
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	N/A

07 Componente Social		
Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica	SI
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del Concesionario	SI
3	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	SI
4	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el Concesionario	SI
5	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	N/A
6	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI
7	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI
8	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	NO
9	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI

08 Componente Predial		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	SI
2	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI
3	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	SI
4	Seguimiento al control de invasiones	SI
5	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI
6	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	N/A
7	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
8	Predios saneados y libres de ocupación	N/A
9	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	SI
10	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI
11	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	SI
12	Seguimiento al control de invasiones	SI
13	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI

08 Componente Predial		
Id	Ítem	Cumple
14	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	SI
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	N/A