



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251020112053**
20251020112053
Fecha: **25-06-2025**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID
Vicepresidente Ejecutivo

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

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto Villavicencio - Yopal.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre mayo y junio de 2025, realizó la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto Villavicencio – Yopal.

Las conclusiones se describen en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de los hallazgos y de las recomendaciones realizadas, así como de la reformulación del plan de mejoramiento para superar el hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 3806-1.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4o y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a la dependencia involucrada, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a los hallazgos contenidos en el documento

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 484 88 60
Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 1



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251020112053**

20251020112053

Fecha: **25-06-2025**

adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

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

cc: 1) ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS GERENTE Gerencia Carretero 7 BOGOTA D.C. -3) JORGE HERNAN GIRALDO ESCOBAR Gerencia Carretero 7 BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratita de la Oficina de Control Interno.

VoBo: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20251020041046

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
RKTH-LOAJ-OF10-TBHE-6175-0885-7527-12

25/06/2025 16:09:12 COT -05





AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría a la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto carretero Villavicencio - Yopal

2025



CONTENIDO

1. OBJETIVOS	4
1.1 Objetivo general	4
1.2 Objetivos específicos	4
2. ALCANCE	4
3. MARCO NORMATIVO	5
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	6
4.1 Información de contratos	6
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)	7
4.3 Descripción del proyecto	8
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	10
5.1 Ejecución de la fase de construcción.....	10
5.1.1 Unidad funcional 1 (UF1): Villavicencio – Cumaral.....	15
5.1.1.1 Tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR8+200 de la Ruta 6510:.....	16
5.1.1.2 Pasos urbanos de Restrepo y Cumaral:	19
5.1.1.3 Falta de disponibilidad predial UF1:	22
5.1.2 Unidad funcional 2: Cumaral – Paratebueno	23
5.1.3 Unidad funcional 3: Paratebueno – Villanueva.....	26
5.1.4 Unidad funcional 4: Villanueva – Monterrey.....	29
5.1.5 Unidad funcional 5: Monterrey – Tauramena	31
5.1.5.1 Box coulvert vehicular (K10+365 – K10+403) – Oleoducto de los Llanos (ODL).....	32
5.1.5.2 Paso urbano por el corregimiento de Venado - Cusiana.....	33

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



5.1.6	Unidad funcional 6: Tauramena – Aguazul	34
5.1.7	Unidad funcional 7: Aguazul – Yopal	37
5.2	Riesgos asignados al público	38
5.2.1	Riesgos materializados	38
5.2.2	Riesgos con alerta de materialización	41
5.3	Riesgos institucionales	43
5.4	Análisis de efectividad de planes de mejoramiento	45
5.4.1	Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)	45
5.4.2	Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	47
6.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	50
6.1	Conclusiones	50
6.2	Hallazgos.....	53
6.2.1	Hallazgos para la Interventoría	53
6.2.2	Hallazgos para la Supervisión	54
6.3	Recomendaciones	54
6.3.1	Recomendaciones para la Interventoría	54
6.3.2	Recomendaciones para la Supervisión.....	55

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 010 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Vial del Oriente 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. Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a la fase de construcción del proyecto.
2. Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y de riesgos institucionales.
3. Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional relacionados con el contrato de concesión No. 010 de 2015.
4. Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno al analizar la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) relacionados con el contrato de concesión No. 010 de 2015.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 010 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Vial del Oriente S.A.S, a partir de enero de 2023 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión, en función de los objetivos de la auditoría y mediante muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO

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

- 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.
- 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. 010 de 2015. Suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Vial del Oriente S.A.S (Covioriente)
- Contrato de interventoría No. 432 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Consorcio Interventores 4G-2 (Interventoría).
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

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

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
Concesionario	Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVORIENTE S.A.S. No. contrato: 010 de 2015 del 23 de julio de 2015. Fecha de acta de inicio: 8 de septiembre de 2015. Fecha de terminación: 8 de septiembre de 2040 (Estimado, si al cumplirse el año 25 de la concesión se ha alcanzado i superado el VPIP, según sección 2.4 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015). Objeto: “El presente Contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del Proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1.” Plazo: “El plazo del Contrato transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión.” Aproximadamente entre 25 y 29 años URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1914079	8 otrosíes
Interventoría	Consorcio Interventores 4G-2 No. contrato: 432 del 3 de septiembre de 2015. Fecha acta de inicio: 8 de septiembre de 2015. Fecha de terminación: 30 de noviembre de 2025. Objeto: “El objeto del presente Contrato es “CONTRATAR LA INTERVENTORÍA INTEGRAL QUE INCLUYE PERO NO SE LIMITA A LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ECONÓMICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, MEDIO AMBIENTAL Y SOCIO PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO UN ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INICIATIVA PUBLICA QUE SE DERIVE DEL PROCESO LICITATORIO VJ-VE-IP-LP-015-2013 CORRESPONDIENTE AL CORREDOR DENOMINADO “VILLAVICENCIO – YOPAL.” Plazo: 122 meses y 23 días a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489	4 otrosíes

Se resalta que durante la ejecución de la auditoría se suscribió el otrosí No. 4 al contrato de interventoría No. 432 de 2015, con que el que se prorrogó su terminación hasta el 30 de noviembre de 2025. Esta modificación contractual contó con los controles correspondientes, tales como un estudio de oportunidad y conveniencia, que se puede consultar con el radicado ANI No. 20255030046109 del 05 de junio de 2025,

y con su presentación ante el Comité de Contratación de la ANI del 12 de junio de 2025, según se detalla en la consideración No. 2.23 de mencionado otrosí No. 4.

En cuanto al valor de la adición que representó el otrosí No. 4 del contrato de interventoría No. 432, en mencionada modificación contractual se detalla que *“El valor mensual de la interventoría, ajustada a la nueva plantilla y necesidades del proyecto, es de \$373.605.840, incluyendo IVA del 16%. El costo total de la prórroga solicitada, por 5,5 meses, asciende a \$2,054,832,120 (pesos de 2013) sin superar el 50% del valor del contrato, en cumplimiento del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 2.2.1.2.4.2 del Decreto 1082 de 2015”*.

Debido a que con el valor de la adición del otrosí No. 4 del contrato de interventoría No. 432 se supera el valor del contrato en 49,99%, al interior de la ANI se trabaja en un futuro concurso de méritos para contratar una nueva interventoría con posterioridad al 30 de noviembre de 2025. De acuerdo con la información recibida en la etapa de socialización del informe de auditoría, se evidenció que la Supervisión adelanta la gestión a su alcance, según se evidencia en las comunicaciones con radicado ANI No. 20255030091883 del 27 de mayo de 2025 y 20255050103073 del 11 de junio de 2025, que demuestran gestión frente a la disponibilidad de recursos para la contratación de una nueva interventoría.

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

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)

La definición 1.155 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015 establece que *“(…) para el desarrollo de las actividades de Supervisión se contará con un equipo de apoyo de profesionales o técnicos, con cargo a la Subcuenta Interventoría y Supervisión”*.

En ese sentido, el control y seguimiento del proyecto 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 Vicepresidente Ejecutivo, a la Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto²:

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).

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Roberto Gamaliel Uparela Brid	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutivo (VEJ)
Nidia Luz Ángela Sierra Oliveros	Gerente de proyecto	Gerencia Carretera 7 (VEJ)
Jorge Hernán Giraldo Escobar	Líder de Equipo de Seguimiento	
Andrés Hernández Montoya	Ingeniero de Apoyo	
Pedro Alberto Perdomo	Apoyo financiero	Equipo financiero (VEJ)
Maria del Pilar Vergel	Abogado contractual del proyecto	G.I.T. Asesoría Gestión Contractual 2 – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Johanna Reyes	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Richard Andrés Ortiz	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Laura Ayala	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Carlos Cristian Soto	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Charol Andrea Grajales	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto (Formato GCSP-F-019) correspondiente a febrero de 2025 (Radicado ANI No. 20255030032579 del 25 de abril de 2025) y asistencia a apertura de auditoría llevada a cabo el 12 de mayo de 2025.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Villavicencio - Yopal hace parte de la segunda ola de concesiones del programa de 4G y tiene una longitud origen destino de aproximadamente 266 km, distribuidos entre los departamentos de Cundinamarca, Meta y Casanare. Enseguida se presentan datos técnicos del proyecto:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal**



Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – billones de COP diciembre 2024	\$3.59
OPEX – billones de COP diciembre 2024	\$2.73
Fase actual	Construcción
Valor Presente de los Ingresos por Peaje (VPIP) Contractual – millones de COP 2013	\$1.864.226
% Avance VPIP a enero de 2025	27.39%
Aportes ANI – millones de COP diciembre 2013	\$2.501.255
% Cumplimiento aportes ANI a enero 2025	37.48%
Estaciones de peaje	3 en operación



Fuente: Aniscopio, presentación de la Vicepresidencia Ejecutiva a la Alta Dirección de la ANI en marzo de 2025 e informe ejecutivo carretero (Formato GCSP-F-227) recibido mediante memorando ANI No. 20255030072003 del 25 de abril de 2025.

En el proyecto se contemplan intervenciones de rehabilitación, mantenimiento y de construcción de vía nueva. Se divide en siete unidades funcionales, cuyo avance, con corte a 30 de marzo de 2025 y reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva, es el siguiente:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Longitud (km)	Inicio	Fin	Programado (%)	Ejecutado (%)
1	Villavicencio – Cúmaral	31.32	13/11/2018	14/03/2024	100%	91.163%
2	Cúmaral – Paratebueno	40.40	06/04/2019	15/05/2023	100%	91.789%
3	Paratebueno – Villanueva	49.60	02/03/2019	15/05/2023	100%	86.114%
4	Villanueva – Monterrey	41.55	18/02/2019	15/05/2023	100%	98.814%
5	Monterrey – Tauramena	49.00	06/04/2019	15/05/2023	100%	98.456%
6	Tauramena – Aguazul	28.55	03/05/2019	15/05/2023	100%	100.00%
7	Aguazul - Yopal	25.74	13/12/2018	14/03/2024	100%	92.476%
Total		266.16	13/11/2018	14/03/2024	100%	93,837%

Fuente: Balance de plan de obras recibido mediante memorando ANI No. 20255030072003 del 25 de abril de 2025 y presentación de la Vicepresidencia Ejecutiva a Presidencia entrante de la ANI en marzo de 2025, disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Desde el 13 de noviembre de 2018 cursa la fase de construcción del proyecto, cuya terminación se ha visto afectada “(...) por restricciones sociales, prediales, ambientales y técnicas”³ que han dado lugar al reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER). Asimismo, se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos asumidos por la ANI que han dado lugar a que se generen compensaciones económicas al Concesionario.

Por otro lado, se evidenció que, con corte a 30 de abril de 2025, en los planes de Mejoramiento Institucional (PMI) y por Procesos (PMP)⁴ se tienen hallazgos con planes de mejoramiento cumplidos y relacionados con el proyecto Villavicencio – Yopal, sobre los que procede el análisis de efectividad correspondiente por parte de la Oficina de Control Interno, según lo establecido en el instructivo interno EVCI-I-007.

La ejecución de la fase de construcción, la materialización de riesgos contractuales a cargo de la ANI, alertas sobre riesgos institucionales y la efectividad de los planes de mejoramiento para superar hallazgos establecidos por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno en auditorías previas relacionadas con el proyecto Villavicencio - Yopal, son los temas abordados de manera específica en la siguiente sección.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

5.1 Ejecución de la fase de construcción

Se evidenció que, con corte a junio de 2025, el Concesionario trabaja en la actualización del plan de obras para que dicho plan se ajuste a las condiciones contractuales y técnicas actuales del proyecto vial Villavicencio – Yopal, incluyendo así las afectaciones vigentes por Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER). Esta actualización del plan de obras ha sido motivo de revisión y observaciones de la Interventoría, según se evidencia, por ejemplo, en las comunicaciones con radicado ANI No. 20254090189752 del 14 de

³ Mediante memorando ANI No. 20255030072003 del 25 de abril de 2025, la Vicepresidencia Ejecutiva informó que porcentajes pendientes de ejecución se derivan a causa de los sectores que cuentan con eventualidades que han imposibilitado la ejecución de las obras por restricciones sociales, prediales, ambientales y técnicas.

⁴ Disponibles para consulta y descarga en los enlaces <https://www.an.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719> y <https://www.an.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

febrero de 2025 y 20254090560122 del 6 de mayo de 2025. A la fecha de radicación del presente informe de auditoría no se cuenta con una versión vigente, no objetada en ejecución de dicho plan de obras. Se considera que la falta de un plan de obras actualizado puede llegar a limitar la capacidad de la ANI y de la Interventoría para ejercer control efectivo sobre el avance físico del proyecto.

Se evidenció que, en términos generales, la ocurrencia de EER no ha permitido que el plan de obras se ejecute al 100%, dando lugar a que no se cuente con la suscripción de Acta de Terminación definitiva para ninguna de las siete (7) unidades funcionales del proyecto, lo que a su vez impacta el inicio de la etapa de operación y mantenimiento, definida en la sección 1.59 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015 como *“(...) la segunda etapa de ejecución del Contrato de Concesión durante la cual se adelantarán todas las actividades necesarias para la Operación y Mantenimiento sobre el Proyecto. Esta etapa correrá desde la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional hasta la Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento. Una vez terminada la Etapa de Operación y Mantenimiento se iniciará la Etapa de Reversión del Contrato.”*

Se evidenció que se cuenta únicamente con Actas de Terminación Parcial para las siete unidades funcionales del proyecto, las que, según lo establecido en la sección 14.1 del capítulo XIV de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015, aplican cuando una unidad funcional no se puede finalizar *“(...) por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI.”* *“(...) 1.3 El 21 de febrero de 2022 la ANI y el Concesionario suscribieron Actas de Terminación Parcial de las Unidades Funcionales 2, 3, 4, 5 y 6” y “(...) 1.4. El 14 de abril de 2023 la ANI y el Concesionario suscribieron Actas de Terminación Parcial de las Unidades Funcionales 1 y 7.”*⁵

Se evidenció que, a partir de la suscripción de las Actas de Terminación Parcial el Concesionario ha tenido derecho a una compensación especial, según lo reglado en la sección 14.1 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015, *“(...) equivalente a una parte de la Retribución que se hubiese causado de haberse completado totalmente la Unidad Funcional, la cual corresponderá al porcentaje que represente la proporción entre la inversión realizada efectivamente y la que corresponde a la totalidad de la Unidad Funcional”*. La compensación especial está supeditada a condiciones adecuadas de operación y

⁵ Actas de terminación parcial disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

mantenimiento de la infraestructura recibida, que se cuantifican a través de un Índice de Cumplimiento definido contractualmente, que tiene en cuenta los resultados de la medición de indicadores por parte de la Interventoría, cuyos controles se verificaron en la auditoría sin que se hayan identificado novedades.⁶

Asimismo, se evidenció que el Concesionario ha venido entregando tramos de infraestructura vial adicionales a los recibidos mediante las actas de terminación parcial, lo que ha sido motivo de revisión, análisis y observaciones, en caso de proceder, por parte de la Interventoría.⁷

Respecto a la causa de los EER que no han permitido la ejecución del 100% del plan de obras, ni la suscripción de Actas de Terminación definitivas, mediante memorando ANI No. 20255030072003 del 25 de abril de 2025 la Vicepresidencia Ejecutiva informó a la Oficina de Control Interno que estos EER tienen que ver con “(...) eventualidades que han imposibilitado la ejecución de las obras por restricciones sociales, prediales, ambientales y técnicas”.

Se evidenció que las actas a través de las que se reconocieron estos EER contaron con los controles correspondientes, tales como análisis de viabilidad por parte de la Interventoría y de las diferentes áreas al interior de la ANI, así como de su presentación ante el Comité de Contratación de la Entidad.⁸ Se evidenció que la superación de estos EER es motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión.⁹

Se presenta el balance de los EER reconocidos que, según lo reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva afectan la finalización al 100% del plan de obras, así:

⁶ Soportes disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁷ Ejemplo: Comunicación con radicado ANI No. 20254090465722 del 11 de abril de 2025, correspondiente a observaciones respecto a la puesta a disposición de tramos pendientes de la UF6.

⁸ Actas disponibles en la plataforma SECOP: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-19-1914079>

⁹ Ejemplos de herramientas de control al respecto: Balance de estado de EER reconocidos presentado en el capítulo de gestión jurídica del informe mensual de Interventoría correspondiente a abril de 2025; disponible para consulta con el radicado ANI No. 20254090606372 del 15 de mayo de 2025.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal**



Tabla 5. Balance Eventos Eximentes de Responsabilidad.

Área	UF	Fecha acta de reconocimiento	Objeto	Estado
Social	7	12-04-2021	Obras requeridas por la comunidad y las autoridades administrativas territoriales del Municipio de Aguazul (Casanare), que dieron lugar a suscripción del otrosí No. 6 del contrato de concesión No. 010 de 2015.	Según lo reportado por la Interventoría en el informe mensual correspondiente a abril de 2025, el periodo especial terminó con la obtención de la licencia ambiental requerida para la ejecución de obras, así: “(...) <i>entendiendo que el periodo especial de acuerdo con lo estipulado en el contrato “corresponde al periodo que inicia a partir de la fecha de ocurrencia del EER y que transcurre mientras la parte respectiva se ve imposibilitada para cumplir con sus obligaciones (...), se resalta que desde la fecha en la cual quedo firme la licencia ambiental (28 de octubre de 2024.), no existen restricciones para iniciar labores.”</i>
Social	1	11-01-2022	Necesidad de implementar una solución de movilidad para los habitantes de la vereda La Poyata (aledaña a la Estación de Peaje Puente Amarillo)	Según lo reportado por la Interventoría en el informe mensual correspondiente a abril de 2025, la finalización de este EER fue el 28 de febrero de 2025. Sin embargo, a partir del 02 de agosto de 2024, se presentaron bloqueos en inmediaciones del peaje, que ocasionaron el cese de algunas actividades por cuenta de manifestantes, obligando a suspender temporalmente las obras en el sector.
Redes	5	26-04-2023	Imposibilidad para iniciar las obras de protección de la Red de hidrocarburos identificada como CVORE-RES-UF5-06-007 operada por ODL, ubicada en la abscisa K10+380, lo cual afectó los plazos de ejecución de las Intervenciones de mejoramiento de trazado y sección transversal del sector Monterrey – Tauramena ubicado en el K10+310 a K10+460, Ruta 6512 de la Unidad Funcional 5.	Sin superar. Ha dado lugar a analizar procedencia de acciones conminatorias hacia el Concesionario. Periodo especial finalizado y se analiza procedencia de nuevo EER al respecto.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal**



Área	UF	Fecha acta de reconocimiento	Objeto	Estado
Predial	1 a 7	16-11-2023	Reconocer un periodo especial respecto a los predios sobre los cuales las intervenciones del proyecto se han visto afectadas por falta de disponibilidad del predio lo que ha impactado la culminación de las gestiones de adquisición predial.	La Interventoría solicitó a la ANI cierre del EER mediante los comunicados 4G2IVIYO215-12445-24 del 25 de junio de 2024, 4G2IVIYO215-13023-24 del 10 de diciembre de 2024 y 4G2IVIYO215-13556-25 del 15 de mayo de 2025. Los GIT Predial y Jurídico Predial de la VPRE emitieron concepto favorable de superación del EER a través de memorando ANI No. 20256060099393 del 06-06-2025.
Social	1 a 6	06-12-2024	Las administraciones municipales y comunidades de los municipios de Restrepo, Cumaral, Paratebueno, Barranca de Upia, Villanueva, Monterrey, Tauramena y Aguazul realizaron solicitudes reiterativas relacionadas con la realización de ciertas obras no previstas en el Contrato de Concesión o la eliminación de algunas, como condición para la continuidad de las actividades constructivas.	Abierto, pues mediante acta modificatoria del 06-06-2025 se prorrogó hasta octubre de 2025 el plazo para suscribir un otrosí al contrato de concesión con el que se atiendan las solicitudes objeto del EER, otrosí que depende de la revisión y conciliación de estudios, diseños y de la minuta asociada, sobre lo que se viene adelantando la gestión correspondiente.
Social	1	27-12-2024	Bloqueos realizados por la comunidad del área de influencia del proyecto sobre la estación del Peaje Puente Amarillo desde el 02 de agosto de 2024, que imposibilitaron la continuidad en la ejecución de obras.	Abierto. se vienen ejecutando obras en Inmediaciones del Peaje Puente Amarillo y en las zonas de transición al mismo, entre el PR6+700 al PR8+200. La fecha de finalización del EER corresponde al 16 de julio de 2025. Las obras en el sector de Puente Amarillo también fueron producto de un EER reconocido en 2022, con ocasión de necesidades de movilidad de los habitantes de la vereda La Poyata.

Fuente: Memorando ANI No. 20255030072003 del 25 de abril de 2025 e informe mensual de interventoría correspondiente a abril de 2025, radicado ANI No. 20254090606372 del 15 de mayo de 2025.

Se debe tener en cuenta que el 8 de junio de 2025, con posterioridad a la entrevista y recorrido de auditoría, ocurrió el sismo de magnitud 6.5 en la escala de Richter con epicentro en el municipio de Paratebueno (Cundinamarca), ocasionando afectaciones en la infraestructura y comunidades en la zona de influencia del proyecto, principalmente en las unidades funcionales 2 y 3, lo que dio lugar a que mediante comunicación con radicado ANI No. 20254090725952 del 10 de junio de 2025, el Concesionario haya solicitado a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER), requiriendo un periodo especial para intervenir la infraestructura afectada, así como el reconocimiento de costos ociosos y de una compensación económica por los menores ingresos que se generen con ocasión de las afectaciones producto del evento telúrico.

La ANI, en conjunto con la Interventoría, deberán adelantar el análisis y gestión correspondiente para que se acepte o se niegue esta solicitud de EER, acorde a lo establecido en la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015.

Sin ahondar en los efectos del sismo del 8 de junio de 2025, en seguida se presenta con mayor detalle las situaciones que no han permitido que el plan de obras alcance una ejecución del 100%, así como el estado general de las unidades funcionales y los controles que se aplican desde la Interventoría y la Supervisión.

5.1.1 Unidad funcional 1 (UF1): Villavicencio – Cumaral

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría del 23 de mayo de 2025, en línea con lo reportado en la Tabla 4, el avance de ejecución de la UF1 supera el 90%. Asimismo, en línea con lo reportado en la Tabla 5, se evidenció que los principales pendientes de la UF1 tienen que ver con situaciones cobijadas por Eventos Eximentes de Responsabilidad y asociadas a: 1) la finalización del tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR8+200, donde se localiza la estación de peaje de Puente Amarillo, 2) intervenciones en los pasos urbanos, de Restrepo y Cumaral y 3) falta de disponibilidad predial. En seguida se presenta parte del registro fotográfico de la Oficina de Control Interno al respecto:

5.1.1.1 Tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR8+200 de la Ruta 6510:

Foto 1. PR6+700 – PR8+200 UF1. 	Foto 2. PR6+700 – PR8+200 UF1 
Foto 3. PR6+700 – PR8+200 UF1. 	Foto 4. PR6+700 – PR8+200 UF1 

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Foto 5. PR6+700 – PR8+200 UF1. 	Foto 6. PR6+700 – PR8+200 UF1 
Foto 7. Peaje Puente Amarillo UF1. 	Foto 8. Peaje Puente Amarillo UF1 

Las fotos que preceden ilustran el tramo con obras pendientes por finalizar en la UF1 y comprendido entre el PR6+700 y el PR8+200 de la ruta 6510, donde se localiza el peaje de Puente Amarillo, en condiciones normales de operación desde diciembre de 2024, luego de que, con colaboración de la Policía Nacional,¹⁰

¹⁰ No obstante, la presencia de la Policía Nacional en el corredor concesionado, a junio de 2025, no se cuenta con un convenio vigente con la Policía de Carreteras, frente a lo que el Concesionario solicitó inicialmente el reconocimiento de un EER en febrero

se superaran afectaciones de orden público originadas en agosto de 2024 y que dieron lugar al reconocimiento de un EER según acta suscrita el 27 de diciembre de 2024.

En la estación de peaje de Puente Amarillo se llevó a cabo un ejercicio de verificación visual a sus instalaciones, operación y de controles aplicados por la Interventoría, tales como disponibilidad de cámaras independientes a las del Concesionario por carril, junto con los equipos asociados para acceso a la información que estas almacenan, sin identificar novedades.

A partir de lo evidenciado en el recorrido de auditoría y en el registro fotográfico del tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR8+200 de la UF1, se concluye que se tienen situaciones susceptibles de mejora por parte del Concesionario y asociados a la señalización temporal en obra y a la disposición de material en el derecho de vía. Con relación a este tipo de situaciones, se evidenció que desde la Interventoría se lleva a cabo el seguimiento y control correspondiente a través de diferentes herramientas, tales como una “*Sabana de hallazgos*”, “(...) para realizar el respectivo seguimiento en campo de las obligaciones y medidas que debe cumplir el Concesionario con respecto al instrumento ambiental.”¹¹

Según lo presentado en la Tabla 5 y con fundamento en el acta de reconocimiento de EER suscrita el 27 de diciembre de 2024, el plazo especial para finalizar las obras del tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR8+200 vence en julio de 2025. Se verificó que en el proyecto se cuenta con herramientas de control a las

de 2023, sin que haya un pronunciamiento de la ANI. No se evidenció que la ausencia de un convenio vigente con la Policía de Carreteras tenga soporte en un EER vigente ni que se haya iniciado un proceso administrativo sancionatorio contra el Concesionario. La Interventoría ha alertado a la ANI al respecto, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20254090541362 del 2 de mayo de 2025. Mediante correo electrónico del 20 de junio de 2025 la Gerencia del Proyecto demostró que desde la ANI se han emprendido gestiones para la suscripción de un nuevo convenio con la Policía de Carreteras y que “*La situación actual, en la que aún no se ha suscrito el nuevo convenio, responde a circunstancias ajenas a la voluntad de la entidad y del concesionario, y ha sido gestionada de manera diligente y conforme al proceso contractual. En consecuencia, se sigue evaluando la posibilidad de reconocer el Evento Eximente de Responsabilidad siempre y cuando exista una directriz general por parte de la entidad para el reconocimiento de dicho Evento Eximente*”

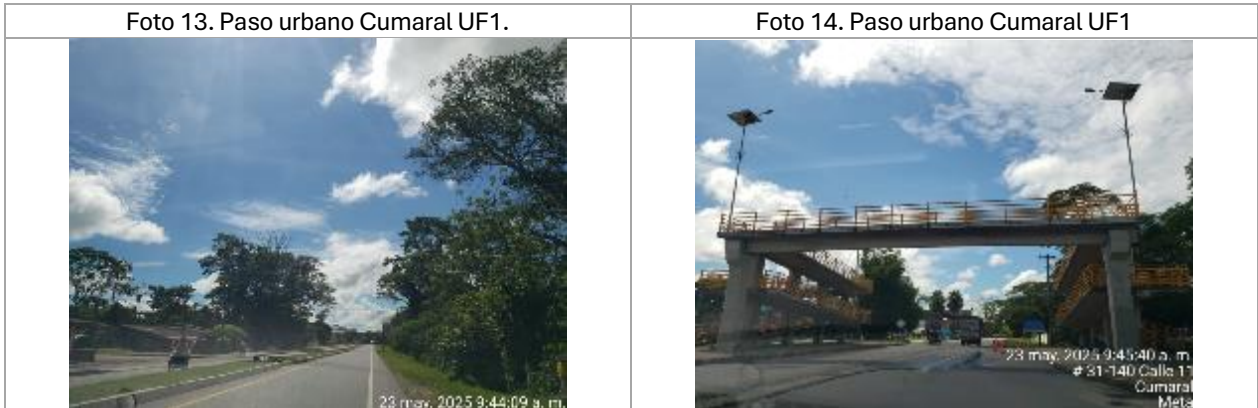
¹¹ Respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 23 de mayo de 2025. En los papeles de trabajo se presenta la “Sabana de hallazgos” de Interventoría suministrada en la auditoría y con corte a mayo de 2025. Por otro lado, en la entrevista de auditoría del 26 de mayo de 2025 se solicitó a la Interventoría exponer el registro y seguimiento al componente ambiental a través de la plataforma Aniscopio, evidenciando conflictos con el ingreso a la plataforma.

actividades de construcción en este tramo, por ejemplo, a través del seguimiento que lleva a cabo la Interventoría y que se refleja en el capítulo 2A de sus informes mensuales.¹²

5.1.1.2 Pasos urbanos de Restrepo y Cumaral:

Foto 9. K14+300 – K16+700 Variante Restrepo UF1.  23 may. 2025 9:23:40 a. m. Restrepo Meta	Foto 10. K14+300 – K16+700 Variante Restrepo UF1.  23 may. 2025 9:24:14 a. m. 10:53 Carrera 4 Restrepo Meta
Foto 11. Paso urbano de Restrepo UF1.  25 may. 2025 9:30:33 a. m. 869 Carrera 5 Restrepo Meta	Foto 12. Paso urbano de Restrepo UF1.  23 may. 2025 9:35:08 a. m.

¹² Informe de abril de 2025 disponible para consulta con el radicado ANI No. 20254090606372 del 15 de mayo de 2025.



Las fotos que preceden dan cuenta de las intervenciones afectadas en la UF1, según lo definido en el acta de declaratoria de un EER suscrita el 6 de diciembre de 2024 en los municipios de Restrepo y Cumaral con ocasión de “(...) la oposición a la ejecución de las Intervenciones previstas en el Contrato de Concesión por parte de las Autoridades Estatales del orden territorial y de las comunidades”.

Según lo definido en el acta de declaratoria del EER, la ejecución de las intervenciones está condicionada principalmente a un otrosí al contrato de concesión que incluya acuerdos frente a solicitudes de los actores opositores, el cual deberá “(...) incluir todas las condiciones precedentes necesarias para el inicio de las obras, incluyendo el cronograma de inicio y finalización de los tramos contemplados en la presente acta de evento eximente de responsabilidad.” y cuya suscripción, adicional a los acuerdos con los actores opositores, depende de un consenso al interior del proyecto, respecto a los estudios, diseños, cantidades de obra, presupuestos y fuentes de financiamiento, que pueden incluir balances económicos derivados de ajustes a los diseños iniciales para el proyecto.

Según lo establecido en el párrafo tercero del acuerdo primero del acta de declaratoria de EER, el plazo inicialmente estimado para la suscripción de dicha modificación contractual finalizó en marzo de 2025, sin que se lograra el objetivo propuesto, lo que dio lugar a establecer una prórroga inicialmente de tres meses, acordada a través de acta modificatoria del 6 de marzo de 2025, prorrogada nuevamente en cuatro meses, hasta el 6 de octubre de 2025, según acta modificatoria del 6 de junio de 2025, recibida mediante correos electrónicos del 18 y 20 de junio de 2025, es decir después de la socialización del informe preliminar de auditoría.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Enseguida, se presentan las intervenciones afectadas en la UF1, a la luz de lo establecido en el acta de reconocimiento de EER suscrita el 6 de diciembre de 2024:

Tabla 6. Obras afectadas UF1 EER pasos poblados.

Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
Restrepo	1	Intervenciones en los tramos comprendidos entre el K14 +300 y el K 16+700 de la de la ruta nacional 6510 MTF.	Las Intervenciones afectadas entre el K14 +300 y el K 16+700 de la Ruta 65MTF corresponden a:	2,40
			- Construcción de Obras para la doble calzada y Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que incluye los ítems de explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	
			- Construcción de Intersección Restrepo 1 – K14+700.	
			- Construcción de Intersección Restrepo 2 – K16+300.	
	2	Rehabilitación del tramo K0+000 a K1+784 de la ruta nacional 6510 que atraviesa el casco urbano del Municipio de Restrepo.	Las Intervenciones afectadas entre el K0+000 a K1+784 de la ruta 6510, corresponden a:	1,80
			- Rehabilitación del paso urbano de Restrepo que incluye las actividades de explanaciones, riesgos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	
			Las Intervenciones afectadas entre el K22+000 y el K25+012 de la ruta 6510, corresponden a:	
Cumaral	3	Intervenciones comprendidas entre el K22+000 y el K25+012 correspondiente al Paso Urbano del municipio.	- Rehabilitación del paso urbano de Cumaral que incluye las actividades de Explanaciones, riesgos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	3,00
			- Adecuación de vía V20, que corresponde al Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: Explanaciones, Subbases y bases, riegos, pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	
Total Unidad Funcional 1				7,20

Fuente: Tabla 1 del acta de reconocimiento de EER pasos poblados del 06-12-2024.

5.1.1.3 Falta de disponibilidad predial UF1:

En línea con lo descrito en la Tabla 5, durante el recorrido de auditoría se evidenció que, en proximidades al municipio de Restrepo, específicamente en el tramo correspondiente al K13+000 – K13+165, se tiene un caso de intervenciones que afectadas por falta de disponibilidad predial que dieron lugar al reconocimiento de un EER en noviembre de 2023, superado a la fecha, según los conceptos de la Interventoría con radicados 4G2IVIYO215-12445-24 del 25 de junio de 2024, 4G2IVIYO215-13023-24 del 10 de diciembre de 2024 y 4G2IVIYO215-13556-25 del 15 de mayo de 2025 y del concepto favorable de superación del EER de las Gerencias de los GIT Predial y de Asesoría Jurídico Predial de la VPRE, a través del memorando ANI No. 20256060099393 del 06 de junio de 2025.

Con corte a mayo de 2025, se evidenció que en el tramo correspondiente al K13+000 – K13+165 de la UF1 se adelantan actividades constructivas, tales como instalación de material asfáltico, según se evidencia enseguida:



Se evidenció que adicionalmente se tienen intervenciones afectadas por expropiaciones en curso, tal como la finalización del puente de la intersección en el costado sur de Restrepo (Fotos 9, 10 y 12), sobre el que el predio requerido para finalizar la obra se encuentra en trámite de solicitud de entrega anticipada a la ANI,

según lo reportado en la entrevista de auditoría del 23 de mayo de 2025.¹³ Se deben tener en cuenta que los plazos de las expropiaciones están cobijadas en los periodos de exclusión definidos a través del otrosí No. 7 al contrato de concesión No. 010 de 2010.

Se evidenció que las expropiaciones son producto de seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento, frente a lo cual se presenta la trazabilidad y estado de los procesos en los informes mensuales de la Interventoría¹², que son motivo de estudio en los comités prediales mensuales en los que participa el Concesionario, la Interventoría y la ANI.¹⁴

5.1.2 Unidad funcional 2: Cumaral – Paratebueno

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría del 23 de mayo de 2025, en línea con lo reportado en la Tabla 4, el avance de ejecución de la UF2 supera el 90%. Asimismo, en línea con lo reportado en la Tabla 5, se evidenció que los principales pendientes de la UF2 tienen que ver con situaciones cobijadas por el Evento Eximente de Responsabilidad reconocido en diciembre de 2024 y relacionado con oposiciones y requerimientos de Autoridades Estatales del orden territorial y de la comunidad. Enseguida se presenta parte del registro fotográfico de la Oficina de Control Interno al respecto:

Foto 16. K45+860 – K46+720 Santa Cecilia UF2.	Foto 17. K51+900 – K53+960 Vereda Japón UF2.

¹³ Registros disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁴ Ejemplo de acta de comité predial disponible en los papeles de trabajo de la auditoría, correspondiente al 30 de abril de 2025.

Foto 18. K54+280 – K54+700 Acceso Medina UF2.	Foto 19. K64+450 – K65+050 Paso Urbano Paratebueno UF2
	

De manera análoga a lo comentado para la UF1 (sección 5.1.1.2), las fotos que preceden dan cuenta de las intervenciones afectadas en la UF2, según lo definido en el acta de declaratoria de un EER suscrita el 6 de diciembre de 2024 y con ocasión de “(...) la oposición a la ejecución de las Intervenciones previstas en el Contrato de Concesión por parte de las Autoridades Estatales del orden territorial y de las comunidades”, cuya ejecución está condicionada principalmente a un otrosí al contrato de concesión que incluya acuerdos frente a solicitudes de los actores opositores, que se estimaba, inicialmente, suscribir en marzo de 2025 y que depende de un consenso al interior del proyecto, respecto a los estudios, diseños, cantidades de obra, presupuestos y fuentes de financiamiento, que pueden incluir balances económicos derivados de ajustes a los diseños iniciales para la concesión.

Enseguida, se presentan las intervenciones afectadas en la UF2, a la luz de lo establecido en el acta de reconocimiento de EER suscrita el 6 de diciembre de 2024:

Tabla 7. Obras afectadas UF2 EER pasos poblados.

Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
Cumaral	4	Intervenciones comprendidas entre el K25+012 y el K26+110	Las Intervenciones afectadas entre el K25+012 y el K26+110 de la ruta 6510, corresponden a: - Adecuación de vía V20, que corresponde al Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: Explanaciones, Subbases y bases, riegos y	1,10

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
		correspondiente al Paso Urbano del municipio.	pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	
Paratebueno	5	Intervenciones comprendidas entre el K45+860 y el K46+720 de la Inspección de Santa Cecilia.	Las Intervenciones afectadas entre el K45+860 y el K46+720 corresponden a: - Obras de drenaje, señalización y urbanismo en ambos costados del paso urbano de Santa Cecilia.	0,86
	6	Intervenciones comprendidas entre el K51+900 y el K53+960 de la vereda Japón.	Las Intervenciones afectadas entre el K51+900 y el K53+960, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	2,06
	7	Intervenciones comprendidas entre el K54+280 y el K54+700 de la vereda Japón. Acceso al Municipio de Medina	Las Intervenciones afectadas entre el K54+280 y el K54+700, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	0,42
	8	Intervenciones comprendidas entre el K57+300 y el K57+640 de la vereda La Europa.	Las Intervenciones afectadas entre el K57+300 y el K57+640, corresponden a: - Construcción de Puente Peatonal y urbanismo en K57+440.	0,34
	9	Intervenciones comprendidas entre el K63+800 y el K64+450 del paso Urbano de Paratebueno.	Las Intervenciones afectadas entre el K63+800 y el K64+450, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	0,65

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
Total Unidad Funcional 2				5,43

Fuente: Tabla 1 del acta de reconocimiento de EER pasos poblados del 06-12-2024.

A partir de lo evidenciado en el recorrido de auditoría del 23 de mayo de 2025 y en el registro fotográfico de la UF2, se concluye que se tienen situaciones susceptibles de mejora por parte del Concesionario y asociados a la disposición de material en el derecho de vía, particularmente en el sector de la vereda Japón (Ver foto 17). Con relación a este tipo de situaciones, como se indicó previamente, se evidenció que desde la Interventoría se lleva a cabo el seguimiento y control correspondiente a través de diferentes herramientas, tales como una “Sabana de hallazgos”, “(...) para realizar el respectivo seguimiento en campo de las obligaciones y medidas que debe cumplir el Concesionario con respecto al instrumento ambiental.”¹⁵

5.1.3 Unidad funcional 3: Paratebueno – Villanueva

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría del 23 de mayo de 2025, en línea con lo reportado en la Tabla 4, el avance de ejecución de la UF3 no supera el 90%, representando la unidad funcional con menor ejecución. Asimismo, en línea con lo reportado en la Tabla 5, se evidenció que los principales pendientes de la UF3 tienen que ver con situaciones cobijadas por el Evento Eximente de Responsabilidad reconocido en diciembre de 2024 y relacionado con oposiciones y requerimientos de Autoridades Estatales del orden territorial y de la comunidad. Enseguida se presenta parte del registro fotográfico de la Oficina de Control Interno al respecto:

¹⁵ Respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 23 de mayo de 2025. En los papeles de trabajo se presenta la Sabana de hallazgos de Interventoría suministrada en la auditoría.

Foto 20. K74+550 – K75+650 Vereda Macapay UF3.	Foto 21. Área de servicio Vereda Cabuyarito UF3.
	
Foto 22. K104+390 – K106+060 Barranca de Upiá UF3.	Foto 23. K5+340 – K7+794 Paso urbano de Villanueva UF3.
	

De manera análoga a lo comentado para la UF1 y UF2, las fotos que preceden dan cuenta de las intervenciones afectadas en la UF3, según lo definido en el acta de declaratoria de un EER suscrita el 6 de diciembre de 2024 con ocasión de “(...) la oposición a la ejecución de las Intervenciones previstas en el Contrato de Concesión por parte de las Autoridades Estatales del orden territorial y de las comunidades”, cuya ejecución está condicionada principalmente a un otrosí al contrato de concesión que incluya acuerdos frente a solicitudes de los actores opositores, que se estimaba suscribir, inicialmente, en marzo de 2025 y que depende de un consenso al interior del proyecto, respecto a los estudios, diseños, cantidades de obra, presupuestos y fuentes de financiamiento, que pueden incluir balances económicos derivados de ajustes a los diseños iniciales para el proyecto.

Enseguida, se presentan las intervenciones afectadas en la UF3, a la luz de lo establecido en el acta de reconocimiento de EER suscrita el 6 de diciembre de 2024:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Tabla 8. Obras afectadas UF3 EER pasos poblados.

Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
Paratebueno	10	Intervenciones comprendidas entre el K64+450 y el K65+050 del paso Urbano de Paratebueno.	Las Intervenciones afectadas entre el K64+450 y el K65+050, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	0,60
	11	Intervenciones comprendidas entre el K74+550 y el K75+650 de la vereda Macapay.	Las Intervenciones afectadas entre el K74+550 y el K75+650, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	1,1
	12	Intervenciones comprendidas entre el K83+340 y el K85+570 de la vereda Cabuyarito, incluida el Área de Servicio de la UF3.	Las Intervenciones afectadas entre el K83+340 y el K85+570, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: Explanaciones, Subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS. - Construcción del Área de Servicios. - Construcción de Puente Peatonal y urbanismo en el K84+630.	2,23
Barranca de Upía	13	Intervenciones comprendidas entre el K97+090 al K97+200 de la vereda Algarrobo.	Las Intervenciones afectadas entre el K97+090 al K97+200, corresponden a: - Construcción de Puente Peatonal y urbanismo en el K97+200.	0,11
	14	Intervenciones comprendidas entre el K104+390 al K106+060 del casco urbano de Barranca de Upía.	Las Intervenciones afectadas entre el K104+390 al K106+060, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: Explanaciones, Subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	1,67

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
			- Construcción de Puente Peatonal y urbanismo en K105+300	
			- Adecuación de sección transversal del Puente Upía en K105+472.	
Villanueva	15	Intervenciones que se tenía previsto ejecutar entre el K5+340 y el K7+794 paso urbano Villanueva.	Las Intervenciones afectadas entre el K5+340 y el K7+ 794, corresponden a: - Mejoramiento de trazado y sección transversal en calzada existente, que contempla: Explanaciones, Subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS. - Construcción de Puente Peatonal en el K5+715. - Construcción de Puente Peatonal en el K7+320.	2,45
Total Unidad Funcional 3				8,16

Fuente: Tabla 1 del acta de reconocimiento de EER pasos poblados del 06-12-2024.

5.1.4 Unidad funcional 4: Villanueva – Monterrey

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría del 23 de mayo de 2025, en línea con lo reportado en la Tabla 4, el avance de ejecución de la UF4 supera el 95%. Asimismo, en línea con lo reportado en la Tabla 5, se evidenció que los principales pendientes de la UF4 tienen que ver con una situación cobijada por el Evento Eximente de Responsabilidad reconocido en diciembre de 2024 y relacionado con oposiciones y requerimientos de Autoridades Estatales del orden territorial y de la comunidad, particularmente asociadas al paso urbano de Villa Carola. Enseguida se presenta parte del registro fotográfico de la Oficina de Control Interno al respecto:

Foto 24. K40+350 – K40+820 Paso urbano Villa Carola UF4.	Foto 25. K40+350 – K40+820 Paso urbano Villa Carola UF4.

Lo verificado en campo permitió concluir que el tramo afectado corresponde a lo definido en el acta de declaratoria de un EER suscrita el 6 de diciembre de 2024 con ocasión de “(...) la oposición a la ejecución de las Intervenciones previstas en el Contrato de Concesión por parte de las Autoridades Estatales del orden territorial y de las comunidades”, cuya ejecución está condicionada principalmente a un otrosí que incluya acuerdos frente a solicitudes de los actores opositores, que se estimaba suscribir. Inicialmente, en marzo de 2025 y que depende de un consenso al interior del proyecto, respecto a los estudios, diseños, cantidades de obra, presupuestos y fuentes de financiamiento, que pueden incluir balances económicos derivados de ajustes a los diseños iniciales para el proyecto.

Enseguida, se presentan las intervenciones afectadas en la UF4, a la luz de lo establecido en el acta de reconocimiento de EER suscrita el 6 de diciembre de 2024, que concuerdan con lo evidenciado en el recorrido de auditoría:

Tabla 9. Obras afectadas UF4 EER pasos poblados.

Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
Monterrey	16	Intervenciones comprendidas entre el K40+350 al K40+820 – Villa	Las Intervenciones afectadas entre el K40+350 al K40+820, corresponden a: - Mejoramiento del tramo; en especial la calzada izquierda	0,47

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
		Carola RN 6511	que contempla Explanaciones, Subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS. - Intervenciones del puente peatonal y del urbanismo en el K40+638.	
Total Unidad Funcional 4				0,47

Fuente: Tabla 1 del acta de reconocimiento de EER pasos poblados del 06-12-2024.

Se resalta que, según lo reportado por la Interventoría y la Supervisión en la respuesta al cuestionario de auditoría,¹⁶ “(...) se han presentado demoras en la intervención de las obras de alcantarillado en el paso urbano de Villa Carola, obras a cargo de la administración local y que no se ejecutaron en su debido momento lo que generó que el Concesionario no pudiera intervenir en una de las calzadas del paso urbano. En la actualidad el Concesionario llegó a acuerdos con las administraciones locales, logrando destrabar este tema, lo que le permitirá en un futuro cercano ejecutar las obras que le corresponden en este sector”.

En el recorrido de auditoría se evidenció la ejecución de las obras de alcantarillado en el paso urbano de Villa Carola por parte de la administración local, obras que cuentan con permiso de ocupación de la vía concesionada, según se evidenció en la Resolución No. 20233040007575 del 22 de junio de 2023.

5.1.5 Unidad funcional 5: Monterrey – Tauramena

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría del 23 de mayo de 2025, en línea con lo reportado en la Tabla 4, el avance de ejecución de la UF5 supera el 95%. Asimismo, en línea con lo reportado en la Tabla 5, se evidenció que los principales pendientes de la UF5 tienen que ver con situaciones relacionadas con Eventos Eximentes de Responsabilidad y asociadas a: 1) obras de box coulvert vehicular (K10+365 – K10+403) en el paso del Oleoducto de los Llanos (ODL) e 2) intervenciones en el paso urbano por el corregimiento de Venado – Cusiana (K47+550 – K48+457). Enseguida se presenta parte del registro fotográfico de la Oficina de Control Interno al respecto:

¹⁶ Recibido mediante correo electrónico del 23 de mayo de 2025 y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

5.1.5.1 Box coulvert vehicular (K10+365 – K10+403) – Oleoducto de los Llanos (ODL)

Foto 26. Box coulvert ODL (Sentido Villavicencio - Yopal).	Foto 27. Box coulvert ODL (Sentido Yopal - Villavicencio)
	

En línea con lo descrito en la Tabla 5, durante el recorrido de auditoría se evidenció que las obras en ejecución y de protección de la red de hidrocarburos identificada como CVORE-RES-UF5-06-007 y operada por ODL no han permitido que se ejecuten las intervenciones de mejoramiento en el tramo K10+365-K10+403 del corredor Monterrey – Tauramena.

Se evidenció que la aprobación de las obras de protección por parte de ODL dio lugar a que el 26 de abril de 2023 se suscribiera un acta de declaratoria de ocurrencia de Evento de Fuerza Mayor por Redes, acorde a lo definido en el literal (i) de la sección 8.2 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015. Con la declaratoria de Fuerza Mayor por Redes se otorgó un plazo especial hasta el 3 de julio de 2024 para la construcción de las obras de protección.

Se evidenció que, una vez vencido el periodo especial del Evento de Fuerza Mayor por Redes, que se trata como un EER acorde a lo establecido en las secciones 8.2 y 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015, se ha venido analizando la procedencia de aplicar los esquemas de apremio definidos contractualmente contra el Concesionario, así como el análisis de reconocimiento de un EER adicional que otorgue un plazo especial adicional para la terminación de las intervenciones del sector

Monterrey – Tauramena, ubicado en el K10+310 a K10+460 (R6512),¹⁷ según se sintetiza en la comunicación con radicado ANI No. 20255030178731 del 23 de mayo de 2025, a través de la cual la ANI emitió observaciones al informe de incumplimiento presentado por la Interventoría, requerido para el inicio de un proceso administrativo sancionatorio al interior de la Entidad, observaciones reiteradas mediante oficio con radicado ANI No. 20255030211321 del 18 de junio de 2025.¹⁸

A corte de la radicación de este informe de auditoría, a pesar de la gestión llevada a cabo al interior del proyecto, la no terminación de las obras en este sector no cuenta con un proceso conminatorio hacia el Concesionario activo ni con un plazo especial establecido a través del reconocimiento de un EER; tampoco se tiene un consenso respecto a la fecha de terminación de las obras, lo que impacta a su vez la terminación de la UF5. Se establece un hallazgo al respecto en la sección 6.2.2.

5.1.5.2 Paso urbano por el corregimiento de Venado - Cusiana

Foto 28. Venado – Cusiana (K47+550 - K48+457)



En línea con lo establecido en el acta de reconocimiento de EER suscrita el 6 de diciembre de 2024, cuya superación depende de la suscripción de un otrosí al contrato de concesión que incluya acuerdos frente a solicitudes de actores opositores a las intervenciones en pasos poblados, según lo descrito en las

¹⁷ La trazabilidad al respecto se puede consultar en el capítulo 6: Gestión Jurídica del informe mensual de Interventoría de abril de 2025: Radicado ANI No. 20254090606372 del 15 de mayo de 2025.

¹⁸ El informe de incumplimiento se puede consultar con el radicado ANI No. 20254090515502 del 25 de abril de 2025.

secciones precedentes para las unidades funcionales 1,2, 3 y 4, se evidenció que el mejoramiento de 1,26 km de la UF5 se ha visto afectada, siendo el paso por el corregimiento de Venado – Cusiana el mayor longitud (Foto 28), así:

Tabla 10. Obras afectadas UF5 EER pasos poblados.

Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
Monterrey	17	Intervenciones comprendidas entre el K0+110 al K0+300- Brisas del Tua- RN 6512. Andenes	Las Intervenciones afectadas entre el K0+110 al K0+300, corresponden a: - Mejoramiento de la sección transversal de la calzada existente, que contempla: urbanismo, accesos, señalización, e ITS.	0,19
	18	Intervenciones comprendidas entre el K2+340 al K2+390 - Casco Urbano Monterrey RN 6512. Andenes	Las Intervenciones afectadas entre el K2+340 al K2+390, corresponden a: - Mejoramiento de la sección transversal de la calzada existente, que contempla: Urbanismo, señalización e ITS.	0,05
Tauramena	19	Intervenciones comprendidas entre el K47+560 y el K48+577 en el paso urbano del corregimiento Paso Cusiana	Las Intervenciones afectadas entre el K47+560 y el K48+577, corresponden a: - Mejoramiento de la sección transversal de la calzada existente, que contempla: explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	1,02
Total Unidad Funcional 5				1,26

Fuente: Tabla 1 del acta de reconocimiento de EER pasos poblados del 06-12-2024.

5.1.6 Unidad funcional 6: Tauramena – Aguazul

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría, en línea con lo reportado en la Tabla 4, el avance de ejecución de la UF6 es del 100%; no obstante, esta no se ha recibido a satisfacción debido a observaciones

de la Interventoría asociadas a obras de urbanismo, principalmente de andenes en el subsector 1 – San Miguel y subsector 2 – Los Esteros, según se evidencia en el concepto remitido por la Interventoría con radicado ANI No. 20254090465722 del 11 de abril de 2025.

Respecto al subsector 1, cobijado por el Evento Eximente de Responsabilidad asociado a pasos urbanos, suscrito el pasado 6 de diciembre de 2024 y comentado de manera reiterativa en este documento, se evidenció que se trabaja en un otrosí para modificar las especificaciones técnicas definidas en la tabla 29 de la sección 2.5 del Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión, lo que permitiría suscribir el acta de terminación de la UF6, según se detalla en la comunicación con radicado ANI No. 20254090465722 del 11 de abril de 2025, así:

“Al respecto indicamos que los andenes que aparecen en la obligación contractual de construirlos entre las coordenadas 1.046.177,78 N y 1.154.408,38 E (abscisa K49+023) a 1.046.224,11 N y 1.154.600,06 E (abscisa K49+220), se identifica que esta obligación se vio afectada debido a la modificación al diseño Geométrico entre las abscisas K48+576.86 al K49+870 de la Unidad Funcional 6, la cual fue suscitada por el cambio de velocidad de diseño, el cual paso de 80 km/h a 30 km/h para este sector, debido a la imposibilidad de intervenir el Talud ubicado en el costado izquierdo, por la inestabilidad geológica que se presenta en este sector y en toda la zona, condición también dada por la comunidad, lo que ocasionó que el diseño geométrico inicial fuera modificado y llevado a utilizar el corredor vial existente, hecho que impide la materialización en obra de la franja de andén a construir indicado en la Tabla 29 de la Sección 2.5 del Apéndice Técnico 1, ajustada de conformidad con el Otrosí 3 y Otrosí 6 la cual contiene las obras mínimas de la Unidad Funcional 6.

Se evidencia también, al costado derecho de la vía que, debido a la diferencia existente entre el nivel de la rasante y cota natural, respecto a los paramentos de las viviendas del costado derecho, no permiten la construcción del andén ya que su materialización en terreno implicaría la construcción de muros de contención, lo que generaría impactos sobre los predios colindantes, así como posible requerimientos de predios adicionales, argumentos que una vez verificados por esta Interventoría, ratifica el impedimento de la ejecución de las obras mínimas (andenes) para este sector por parte de la Concesionaria, aclarando que en este costado derecho es posible, por las condiciones topográficas del terreno entre la plazoleta del puente peatonal y un centro comunicatorio que cuenta con juegos infantiles y cancha deportiva, se pueden materializar la implementación de un paradero con su respectiva bahía y la construcción del andén.

Tal situación ha sido expuesta a la Agencia Nacional de Infraestructura, y una vez revisada esta situación de imposibilidad, se encontró necesario ajustar la tabla 29 de la mencionada sección 2.5 del Apéndice Técnico 1, a la realidad de las condiciones en que pudo ser ejecutada, en tal sentido, se incluyeron las consideraciones expuestas por el Concesionario en borrador de otrosí contractual que nos encontramos revisando, de tal

manera que pueda realizarse este ajuste y darle la categoría contractual que merita y, una vez lo anterior, continuar así con los procesos correspondientes de recibo de las Intervenciones de la Unidad Funcional 6.”

Enseguida se presenta registro fotográfico de la Oficina de Control Interno y asociado al subsector 1 – San Miguel:

Foto 29. Subsector 1 - San Miguel UF6.	Foto 30. Subsector 1 – San Miguel UF6.

Los sectores de la UF6 que han tenido afectaciones con ocasión del EER reconocido el pasado 6 de diciembre de 2024 principalmente corresponden al subsector 1 – San Miguel, según se detalla enseguida:

Tabla 11. Obras afectadas UF6 EER pasos poblados.

Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
Tauramena	20	Intervenciones comprendidas entre el K48+577 y el K48+598 en el paso urbano del corregimiento Paso Cusiana	Las Intervenciones afectadas entre el K48+577 y el K48+598, corresponden a: - Mejoramiento de la sección transversal de la calzada existente, que contempla: explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS.	0,02
Aguazul	21		Las Intervenciones afectadas entre el K49+000 y el K50+450, corresponden a:	1,45

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal**



Municipio	No. Solicitud	Actividades afectadas (K de diseño)	Individualización de actividades afectadas	Longitud afectada en km
		Las intervenciones comprendidas entre el K49+000 y el K50+450 Vereda San Miguel.	- Mejoramiento de la sección transversal de la calzada existente, que contempla: muros de contención, protección de taludes, explanaciones, subbases y bases, riegos y pavimentos, obras de drenaje, señalización, urbanismo e ITS. - Construcción de puente peatonal y urbanismo en el K49+062.	
Total Unidad Funcional 6				1,47

Fuente: Tabla 1 del acta de reconocimiento de EER pasos poblados del 06-12-2024.

5.1.7 Unidad funcional 7: Aguazul – Yopal

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría, en línea con lo reportado en la Tabla 4, el avance de ejecución de la UF7 supera el 90%. Asimismo, en línea con lo reportado en la Tabla 5, se evidenció que los principales pendientes de la UF7 tienen que ver con situaciones cobijadas por el EER reconocido en abril de 2021 y relacionado con oposiciones y requerimientos de Autoridades Estatales del orden territorial y de la comunidad, que dieron lugar al otrosí No. 6 del contrato de concesión No. 010 de 2015, cuyo objeto estuvo asociado a modificaciones al trazado de la UF7 (Variante Unete), que requirieron de licenciamiento ambiental obtenido en octubre de 2024.

Como se indicó en la Tabla 5, y según lo reportado por la Interventoría en el informe mensual correspondiente a abril de 2025, el periodo especial del EER reconocido en abril de 2021 terminó con la obtención de la licencia ambiental requerida para la ejecución de obras, así: “(...) *entendiendo que el periodo especial de acuerdo con lo estipulado en el contrato “corresponde al periodo que inicia a partir de la fecha de ocurrencia del EER y que transcurre mientras la parte respectiva se ve imposibilitada para cumplir con sus obligaciones (...), se resalta que desde la fecha en la cual quedó firme la licencia ambiental (28 de octubre de 2024.), no existen restricciones para iniciar labores.”* A la fecha de radicación del presente informe de auditoría no ha iniciado la construcción de la variante y el plan de obras asociado se encuentra en atención de observaciones, según se evidencia en la comunicación con radicado 20254090422742 del 3 de abril de 2025. Enseguida se presenta parte del registro fotográfico de la Oficina de Control Interno al respecto:

Foto 31. Inicio variante Unete UF7.



5.2 Riesgos asignados al público

Enseguida se presentan riesgos que han generado o que eventualmente generarán compensaciones al Concesionario, según lo establecido en la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015:

5.2.1 Riesgos materializados

Se evidenció que en el proyecto se han materializado riesgos a cargo de la ANI que han dado lugar a la ejecución de recursos del Fondo de Contingencias del proyecto. Con corte a 31 de marzo de 2025, Fiduciaria la Previsora S.A reportó los siguientes retiros desde el Fondo de Contingencias. Se sintetizan los resultados del ejercicio de verificación de las justificaciones y soportes para cada caso, así:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal**



Tabla 12. Movimientos del fondo de contingencias Villavicencio – Yopal.

Subcuenta	Retiros	Justificación	Soportes verificados en la auditoría
Predial	\$129.416.162.384,83	No corresponden a la materialización de sobrecostos por adquisición predial sino a movimientos internos del fondo de contingencias debido a cesación parcial del riesgo a cargo de la ANI.	1. Aprobación de actualización de plan de aportes de obligaciones contingentes y seguimiento del proyecto Villavicencio – Yopal emitida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) a través de comunicación 2-2023-068792 del 22-12-2023.
Comercial	\$ 992.504.780.315,00	Reconocimiento de diferencia de recaudo correspondiente al año No. 8 de la concesión (DR8), acorde a lo definido en la sección 3.4 de la parte general del contrato de concesión.	1. Trazabilidad descrita en el capítulo 9.4.1 (Diferencial de Recaudo Año 8 – DR8) del informe mensual de Interventoría correspondiente a abril de 2025 (Rad. ANI No. 20254090606372 del 15-05-2025). 2. Acta con efectos transaccionales para el cálculo del DR8, suscrita entre Covioriente y la ANI el 23-04-2024. 3. Concepto y cálculo de Interventoría de DR8 con radicado ANI No. 20244090471482 del 24-04-2024.
Costos ociosos	\$ 47.284.757.836,00	Reconocimiento de costos ociosos por la ocurrencia de los Eventos Eximentes de Responsabilidad COVID 19 y Paro Nacional desde el 28-04-21 al 28-07-21, derivado de decisión de amigable componedor del 09-02-2024	1. Resolución ANI No. 20245010003475 del 05-04-2024 “Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura declara la ocurrencia de una Contingencia dentro del Contrato de Concesión No. 010 de 2015 - Concesión Vial Villavicencio – Yopal”, por el reconocimiento de costos ociosos por la ocurrencia de los Eventos Eximentes de Responsabilidad COVID 19 y Paro Nacional” 2. Decisión de amigable componedor del 09-02-2024 con relación a reconocimiento de costos ociosos.
Tarifario	\$ 4.128.422.300,00	Reconocimiento por no incremento de tarifas en las estaciones de peaje acorde a lo establecido contractualmente con ocasión de Decreto No. 050 de 2023 y Decreto No. 2287 de 2023 que	1. Trazabilidad descrita en el capítulo 10.3.7 1 (Menores ingresos por disminución del recaudo de peajes – Decreto No. 050 y 2287) del informe mensual de Interventoría correspondiente a abril de 2025 (Rad. ANI No. 20254090606372 del 15-05-2025).

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Subcuenta	Retiros	Justificación	Soportes verificados en la auditoría
		normaliza el esquema tarifario de manera gradual. Pendiente reconocimiento correspondiente al periodo comprendido entre enero y marzo de 2025.	2. Actas de compensación por Decreto No. 050 No. 1 a No. 6, que abarcan el periodo de tiempo a partir de enero de 2023 y hasta diciembre de 2024.

Fuente: Elaboración propia a partir de comunicación con radicado 20251094001691211 de Fiduprevisora y análisis de información recibida en la auditoría.

Asimismo, se evidenció que se ha materializado el riesgo definido en la sección 13.3 (o) de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015 referente a *“Los costos en que se deba incurrir por efectos de Obras Menores no previstas (...) Para su pago, la ANI utilizará los recursos disponibles en la Subcuenta Obras Menores. De no haber recursos suficientes, podrá autorizar el uso de los recursos de la Subcuenta Excedentes ANI para atender dicha obligación o, como último recurso, la atenderá con cargo a su presupuesto”*.

En la auditoría se evidenció que la materialización actualmente se da con ocasión del inicio de operación de los peajes nuevos de Tacuya y Yopal, pues se evidenció que *“(...) las comunidades han sido reiterativas en condicionar el inicio de la operación de la Estación de Peaje Yopal a la ejecución previa de obras menores solicitadas en el área de influencia. Estas obras se encuentran en ejecución de estudios y diseños por parte del concesionario y revisión de la interventoría.”*¹⁹. Enseguida, de manera análoga a la información presentada en la Tabla 12, se presenta información asociada a los recursos ejecutados desde la subcuenta de obras menores:

Tabla 13. Movimientos subcuenta obras menores Villavicencio – Yopal.

Subcuenta	Pago obras menores con corte a marzo 2025	Justificación	Soportes verificados en la auditoría
Obras menores	\$958.289.171 ²⁰	Obras menores requeridas por la comunidad por fuera del alcance del contrato de concesión. Se evidenció	1. Ejemplo de revisión de acta de diseño de obras menores por parte de la Interventoría: Radicado ANI No. 20254090440652 del

¹⁹ Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 23 de mayo de 2025.

²⁰ Valor obtenido a partir de los movimientos de la subcuenta de obras menores reportado en la sección “9.9.4.5 Subcuenta obras menores” de los informes de Interventoría correspondientes a febrero, marzo y abril de 2025.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Subcuenta	Pago obras menores con corte a marzo 2025	Justificación	Soportes verificados en la auditoría
		que se tiene disponibilidad de recursos en la subcuenta de obras menores de \$117.841.172.853, con corte a marzo de 2025, según reporte de saldos de subcuentas del Fideicomiso presentado por la Interventoría en el informe mensual correspondiente a abril de 2025.	07-04-2025. 2. Sección “9.9.4.5 Subcuenta Obras Menores” de los informes mensuales de Interventoría correspondientes a febrero, marzo y abril de 2025. 3. Instrucción de la ANI a la fiduciaria de pago de cuenta de cobro por \$689.024.884 por concepto de obras menores (Rad ANI No. 20255050018711 del 21-01-2025). 4. Instrucción de la ANI a la fiduciaria de pago de cuenta de cobro por \$269.264.287 por concepto de obras menores (Rad ANI No. 20255030088761 del 14-03-2025)

Fuente: Elaboración propia a partir de informes mensuales de interventoría correspondientes a febrero, marzo y abril de 2025.

5.2.2 Riesgos con alerta de materialización

Adicional a riesgos materializados, se evidenciaron situaciones que podrán dar lugar a la ejecución de recursos adicionales a los mencionados en la sección 5.2.1, lo que se traduce en una futura materialización de riesgos a cargo de la ANI, según lo definido en la sección 13.3 de la parte general del contrato de concesión No 010 de 2015. Enseguida se muestran ejemplos al respecto:

Tabla 14. Alertas materialización de riesgos a cargo de la ANI.

Riesgo	Hecho generador de alerta	Recursos disponibles	Evidencias de seguimiento y control
Sobrecostos por compensaciones socioambientales	Se ha estimado que en el año 2026 se va a ejecutar el 149% del valor previsto en la estructuración del proyecto para compensaciones socioambientales (\$44.414.641.000 constantes de 2013). Contractualmente la ANI debe asumir costos a partir de la materialización del 120%. A abril de 2025 la subcuenta de compensaciones ambientales registra una ejecución del 44.60%.	Disponibilidad de recurso para el riesgo ambiental en el Fondo de Contingencias por \$25.055.376.275, con corte a marzo de 2025, según reporte de Fiduprevisora.	1. Informe de riesgos que dio lugar a la actualización del plan de aportes al Fondo de Contingencias, aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) a través de comunicación 2-2023-068792 del 22-12-2023. 2. Sección “Riesgos calificados con probabilidad de ocurrencia en alta e impacto valorado como medio alto – Riesgo 4 Sobrecostos por compensaciones

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Riesgo	Hecho generador de alerta	Recursos disponibles	Evidencias de seguimiento y control
			<i>socioambientales</i> ” del informe mensual de Interventoría correspondiente a abril de 2025 (Rad. ANI No. 20254090606372 del 15-05-2025).
Sobrecostos por interferencia de redes	Se ha estimado que se va a ejecutar el 184% del valor previsto en la estructuración del proyecto para el tratamiento de redes (\$34.747.574.000 constantes de 2013). Contractualmente la ANI debe asumir costos a partir de la materialización del 120%. A abril de 2025 la subcuenta de redes reporta una ejecución del 122.3%, lo que ha requerido fondeos adicionales por parte del Concesionario y la necesidad de iniciar con los trámites para que la ANI asuma los sobrecostos a su cargo.	Disponibilidad de recurso para el riesgo de redes en el Fondo de Contingencias por \$35.500.730.497, con corte a marzo de 2025, según reporte de Fiduprevisora.	- Informe de riesgos que dio lugar a la actualización del plan de aportes al Fondo de Contingencias, aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) a través de comunicación 2-2023-068792 del 22-12-2023. - Sección “<i>Riesgos calificados con probabilidad de ocurrencia en alta e impacto valorado como alto – Riesgo 9 Sobrecostos por interferencia de redes</i>” del informe mensual de Interventoría correspondiente a abril de 2025 (Rad. ANI No. 20254090606372 del 15-05-2025). - Matriz de seguimiento a la ejecución del plan de traslado de redes de la Interventoría. - Notificación de la Interventoría a la ANI sobre la ejecución del 120% de la subcuenta de redes (Radicado ANI No. 20254090348762 del 19-03-2025)
Compensaciones por nuevas tarifas diferenciales	Las problemáticas respecto al recaudo en el peaje Puente Amarillo ha dado lugar a que se analice una propuesta de resolución de tarifas diferenciales para los municipios de Villavicencio, Restrepo y Cumaral, la cual será remitida al Ministerio de Transporte.	Disponibilidad de recurso para el riesgo de tarifario en el Fondo de Contingencias por \$64.125.065.110, con corte a marzo de 2025, según reporte de Fiduprevisora.	Solicitudes de conceptos de parte de la Vicepresidencia Ejecutiva al interior de la ANI, según se evidencia en las comunicaciones con radicado ANI No. 20255030009403 del 16-01-2025, 20253120005853 del 13-01-2025 y 20255030089683 del 23-05-2025.

Riesgo	Hecho generador de alerta	Recursos disponibles	Evidencias de seguimiento y control
Menor recaudo	No operación del peaje Puente Amarillo entre el 2 de agosto de 2024 y el 30 de diciembre de 2024, que dio lugar al reconocimiento de un EER, según acta suscrita el 27 de diciembre de 2024, y cuyo impacto en el recaudo dejado de percibir fue de \$13.645.729.100.	Disponibilidad de recurso para riesgos del área comercial en el Fondo de Contingencias por \$ 16.791.970.762,70, con corte a marzo de 2025, según reporte de Fiduprevisora.	1. Sección 9.3.7 Menor recaudo bloqueo estación de peaje Puente Amarillo del informe mensual de Interventoría correspondiente a abril de 2025 (Rad. ANI No. 20254090606372 del 15-05-2025).

Fuente: Elaboración propia a partir de comunicación con radicado 20251094001691211 de Fiduprevisora y análisis de información recibida en la auditoría.

Por otro lado, como se mencionó en la sección 5.1, se debe tener en cuenta que el 8 de junio de 2025, con posterioridad a la entrevista y recorrido de auditoría, ocurrió el sismo de magnitud 6.5 en la escala de Richter con epicentro en el municipio de Paratebueno (Cundinamarca), ocasionando afectaciones en la infraestructura y comunidades en la zona de influencia del proyecto, principalmente en las unidades funcionales 2 y 3, lo que dio lugar a que mediante comunicación con radicado ANI No. 20254090725952 del 10 de junio de 2025, el Concesionario solicitara a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad, requiriendo un periodo especial para intervenir la infraestructura afectada, así como el reconocimiento de costos ociosos y de una compensación económica por los menores ingresos que se generen con ocasión de las afectaciones producto del evento telúrico.

La ANI, en conjunto con la Interventoría, deberá adelantar el análisis y gestión correspondiente para que se acepte o se niegue esta solicitud de EER, incluidas las compensaciones económicas que, de aceptarse, podrían generar egresos del fondo de contingencias del proyecto.

5.3 Riesgos institucionales

La Supervisión y la Interventoría, en respuesta al cuestionario de auditoría¹¹ informaron que “(...) *no se han generado alertas relacionadas con la presunta materialización de riesgos institucionales, sin embargo, vale la pena resaltar los riesgos de los cuales se hace seguimiento y control al interior de la gestión Interventoría*

y ANI, lo cual ha permitido la no materialización de los mismos”, haciendo énfasis en los siguientes riesgos:

21

- **SEPG-10:** Posible insuficiencia en los mecanismos de compensación de riesgos, por inoportuna identificación de eventos que puedan llegar a materializar riesgos en los Contratos de Concesión, en razón a deficiencias y retrasos en la entrega de los insumos remitidos por el equipo de supervisión, seguimiento, concesionario e Interventoría.
- **GCSP-02:** Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.
- **GCSP-05:** Pérdida de credibilidad de los grupos de interés por inadecuada gestión y malas prácticas por parte de la Entidad, debido a la emisión de conceptos erróneos, deficiencia en el relacionamiento con las comunidades y entidades, e inadecuado seguimiento a las afectaciones generadas en el marco de la ejecución del proyecto.

A partir de las verificaciones realizadas, la Oficina de Control Interno genera una alerta respecto al riesgo GCSP-02, debido a que no se evidenció aprobación por parte de la ANI de la póliza de obras civiles del contrato de concesión No. 010 de 2015,²² lo que da lugar a un hallazgo en la sección 6.2.2 del presente informe de auditoría.

²¹ Matriz de riesgos institucionales vigente disponible para consulta en el enlace https://www.an.gov.co/sites/default/files/u949/rg_institucional_2023.pdf

²² Se evidenció aprobación de las pólizas vigentes de cumplimiento y de responsabilidad de civil extracontractual a través del formato GCSP-F-003 con radicado ANI No. 20245010351131 del 28 de septiembre de 2024, frente a las que también se viene adelantando gestión de aprobación de actualizaciones, según se evidencia en el oficio con radicado ANI No. 20254090430902 del 4 de abril de 2025.

5.4 Análisis de efectividad de planes de mejoramiento

5.4.1 Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 de la Contraloría General de la República y el Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007) ²³, se revisó la efectividad del plan de mejoramiento del hallazgo No. 1458-12, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

Tabla 15. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1458-12.

Hallazgo	1458-12	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	HALLAZGO 12. OBRAS EJECUTADAS EN PUENTES SIN CONTAR CON EL AVAL DE LA INTERVENTORÍA CONTRATO 010 DE 2015. ADMINISTRATIVO (A) Del proceso de revisión y análisis de la información entregada por la ANI mediante oficio Radicado ANI Nro.: 20224010054121 del 02 de marzo de 2022, se encontró que dentro de la ejecución del contrato de concesión 010 de 2015, el Concesionario realizó ejecución de actividades constructivas en la fase de construcción de puentes acorde con los planos No Objetados, sin embargo la interventoría señala en sus informes mensuales, que dichas actividades no corresponden en su totalidad a los planos aprobados y no objetados, acorde con lo descrito en el contrato de concesión.		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Solicitar desde la ANI a la Interventoría conminar al Concesionario para que, de acuerdo con sus obligaciones contractuales, cumpla con la entrega a la Interventoría de todas las modificaciones que sufran los diseños no objetados por esta. 2. Informe por parte de la Interventoría en el cual se plasme el cumplimiento total del Concesionario frente a los diseños y sus modificaciones de los puentes vehiculares objeto de este hallazgo. UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA 3. Realizar reunión con el Concesionario y la Interventoría para explicar al Concesionario el cumplimiento de sus obligaciones y las implicaciones que podrían conllevar la desatención a sus		

²³ 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

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Hallazgo	1458-12	Efectividad	Efectivo
	obligaciones contractuales frente a lo estipulado en la Sección 6.4 de la Parte General del Contrato de Concesión. 4. Manual de Supervisión e Interventoría INFORME DE CIERRE 5. Informe de Cierre.		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente en su informe así: <i>"Lo anterior denota debilidades en el ejercicio de las funciones de seguimiento y control desarrolladas por parte de la interventoría y la ANI, ante la falta de acciones que permitieran que la situación presentada se prolongara en el tiempo, pese a que contractualmente el concesionario dentro de un plazo máximo de quince (15) Días hábiles debía realizar los ajustes a las recomendaciones dadas por parte de la Interventoría, permitiendo la ejecución de las intervenciones sin cumplir con todos "los documentos técnicos que correspondan" establecidos contractualmente".</i>		
Incidencia	Administrativa	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad: Se sintetizan las unidades de medida del plan de mejoramiento cumplido: 1. UMC1 - Solicitud de la ANI a la Interventoría: Se evidenció que a través del oficio con radicado ANI No. 20225000419771 del 22 de diciembre de 2022, la Gerencia de Proyecto de la Vicepresidencia Ejecutiva solicitó a la Interventoría 1) conminar al Concesionario para que, de acuerdo a sus obligaciones contractuales, cumpla con la entrega a la Interventoría de todas las modificaciones que sufran los diseños No Objetados y 2) entregar un informe en el cual se plasme el estado de cumplimiento del Concesionario frente a los diseños y sus modificaciones de los puentes vehiculares objeto del contrato de concesión No 010 de 2015. 2. UMC2 – Informe por parte de la Interventoría: Se evidenció que a través del oficio con radicado ANI No. 20234090087342 del 25 de enero de 2023, la Interventoría presentó las actuaciones y balance respecto a los diseños de los puentes del proyecto, aclarando que, no obstante, las revisiones y verificaciones que se adelanten, a la luz de lo establecido en la sección 6.3 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015, las modificaciones y adecuaciones a los estudios y diseños durante la fase de construcción serán a costo, riesgo y bajo responsabilidad del Concesionario; concepto compartido por la ANI según lo establecido en el informe de cierre del plan de mejoramiento (Radicado ANI No. 20245010137683 del 15 de agosto de 2024).			

Hallazgo	1458-12	Efectividad	Efectivo
3. UMP1 – Reunión sección 6.4 de la parte general del contrato de concesión: Se evidenció que el 31 de enero de 2024 se llevó a cabo reunión entre la Interventoría y el Concesionario, donde se mencionan aspectos relacionados con la firma de los planos aprobados, así como de observaciones a protocolos y pruebas de carga en los puentes del proyecto. 4. UMP2 – Manual de Supervisión e Interventoría: Se evidenció que corresponde al manual con código interno GCSP-M-002 (V2), a través del que se establecen lineamientos de control y seguimiento de las interventorías y de los equipos de apoyo al seguimiento de los proyectos. Por otro lado, a través del informe de cierre del plan de mejoramiento (Radicado ANI No. 20245010137683 del 15 de agosto de 2024), la Vicepresidencia Ejecutiva certificó que “(...) <i>todos los puentes que se ejecutaron dentro del alcance contractual se encuentran no objetados y cumplen con las obligaciones contractuales establecidas en el numeral 6.4 de la parte general del contrato de concesión.</i>” En ese sentido se establece la efectividad del plan de mejoramiento.			

5.4.2 Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

En materia de hallazgos resultantes de auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, se revisó la efectividad de los planes de mejoramiento de los hallazgos No. 3806-1 y 3945-22, obteniendo los resultados que se muestran enseguida:

Tabla 16. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 3806-1 (PMP).

Hallazgo	3806-1	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	En cuanto al pronunciamiento frente a cinco eventos eximentes de responsabilidad notificados por el Concesionario (e.g. radicado ANI No. 2018-409-128227-2 del 06 de diciembre de 2018), no se evidenció que, dentro de los 15 días siguientes a la notificación, la ANI manifestara si acepta o no la ocurrencia del evento eximente de responsabilidad; sin embargo, este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(c)(iii), según se cita a continuación:		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Hallazgo	3806-1	Efectividad	No efectivo
	“Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la sección 14.2(c)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”		
Plan de Mejoramiento	1. Procedimiento GCSP-P-040- Atención a Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) o Fuerza Mayor (FM). 2. Ampliar el plazo de respuesta a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad en contratos de 5G.		
Causa del hallazgo	Incumplimiento de la sección 14.2 (c)(iii) de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015.		
Análisis de efectividad:			
Se evidenció que el plan de mejoramiento cumplido se compone de unidades de medida implementadas a nivel institucional para la atención de solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad, que incluyen 1) el procedimiento GCSP-P-040 (Atención a Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) o Fuerza Mayor (FM).y 2) la ampliación del plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse frente a este tipo de solicitudes, pasando de 15 días calendario, en proyectos de 4G, como lo es Villavicencio – Yopal, a 30 días hábiles en proyectos de 5G.			
No obstante, no se evidenció que los plazos definidos en las unidades de medida hagan parte de lo establecido en el contrato de concesión No. 010 de 2015, para el que se ha reglado un plazo de 15 días calendario para la atención de solicitudes de reconocimiento de EER, según lo indicado en la sección 14.2(c)(i) de su parte general; sobre el que se evidenció reincidencia de incumplimiento, por ejemplo, a través del acta de reconocimiento de EER del 27 de diciembre de 2024, cuya solicitud fue hecha por el Concesionario el 6 de agosto de 2024. Por lo tanto, no se declara efectividad del plan de mejoramiento por permanencia de la causa del hallazgo 3806-1.			

Tabla 17. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 3945-22 (PMP).

Hallazgo	3945-22	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	No se evidenció que la ANI haya emitido un concepto de objeción o aprobación de las garantías presentadas por el interventor con ocasión del otrosí N. 1 al contrato de interventoría N. 432 de 2015 en un plazo de 10 días hábiles contados a partir del día hábil siguiente a la fecha de entrega por parte del interventor, lo cual contraviene lo establecido en el inciso (k) de la cláusula 5.4 del contrato de interventoría No. 432 de 2015, según el cual:		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Hallazgo	3945-22	Efectividad	Efectivo
	<i>“(…) (k) La ANI dispondrán de diez (10) Días Hábiles para objetar o aprobar las garantías presentadas por el Interventor durante la vigencia del presente Contrato, contados a partir del Día Hábil siguiente a la fecha de entrega de la misma por parte del Interventor. Vencido el plazo sin que la ANI efectúen comentarios, se entenderá aprobada la garantía sin perjuicio de lo señalado en los literales (b) e (i) de la presente cláusula. Si la ANI tuviere comentarios a la(s) garantía(s) así lo señalará por escrito al Interventor quien deberá ajustar la(s) garantía(s) dentro del plazo que razonablemente señale la ANI en la comunicación. Una vez ajustada la(s) garantía(s) en los términos señalados por escrito a satisfacción de la ANI éste aprobará la(s) garantía(s). Si el Interventor no ajusta la(s) garantía(s) a satisfacción de la ANI, se aplicará lo señalado en el literal (h) anterior, de ser aplicable, y/o se interpondrán las multas señaladas en el presente contrato. (...)”</i>		
Plan de Mejoramiento	Obtener la suscripción del Acta de Aprobación de Pólizas - Formato GCSP-F-003		
Causa del hallazgo	Incumplimiento de la sección 5.4 del contrato de interventoría No. 432 de 2015		
Análisis de efectividad:			
Se evidenció que a través del plan de mejoramiento se demostró la aprobación de la actualización de las pólizas con ocasión de la suscripción del otrosí No. 001 al contrato de interventoría No. 432 de 2015, que se formalizó a través del formato GCSP-F-003 con radicado ANI No. 20225000410821 del 15 de diciembre de 2022. Por otro lado, en mayo de 2025 la Oficina de Control Interno verificó que la aprobación de la actualización de las pólizas correspondientes al otrosí No. 2 del contrato de interventoría No. 432 de 2015 se formalizó a través del formato GCSP-F-003 con radicado ANI No. 20235000399811 del 3 de noviembre de 2023 y que la actualización de las pólizas correspondientes al otrosí No. 3 se formalizó a través del radicado ANI No. 20245010287671 del 15 de agosto de 2024. Por lo tanto, se establece la efectividad del plan de mejoramiento.			

6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 25 de junio de 2025 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 17 de junio de 2025, se socializó el informe preliminar de auditoría; 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 los hallazgos y recomendaciones resultantes del ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

6.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a la fase de construcción del proyecto”*, se concluye:
 - a. Desde noviembre de 2018 cursa la fase de construcción del proyecto, cuya terminación se ha visto afectada por restricciones sociales, prediales, ambientales y técnicas que han dado lugar a la suscripción de actas para el reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), actas sobre las que se evidenció la aplicación de controles, tales como análisis de viabilidad por parte de la Interventoría y de las diferentes áreas al interior de la ANI, así como de su presentación ante el Comité de Contratación de la Entidad.
 - b. Los EER son la principal razón de no contar con actas de terminación definitivas para ninguna de las siete unidades funcionales del proyecto, lo que está acorde a lo definido en la sección 14.1 del capítulo XIV de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015.
 - c. Se evidenció que la superación de los EER que no han permitido finalizar la fase de construcción son motivo de seguimiento, control y gestión por parte de la Interventoría y de la Supervisión, lo que requiere de la conciliación de aspectos técnicos y económicos (i.e. planes de obra, presupuestos, fuentes de financiamiento, estudios y diseños, ejecución de obras), acuerdos con administraciones municipales y comunidades y la suscripción de modificaciones contractuales.
 - d. Se considera que las situaciones que dieron origen a los EER reconocidos mediante las actas suscritas el 12 de abril de 2021 (Variante Unete – UF7), 26 de abril de 2023 (asociado a las obras de protección red de hidrocarburos operada por ODL – UF5, cuyo plazo especial se encuentra vencido) y 6 de diciembre de 2024 (solicitudes de administraciones municipales y comunidades – UF1 a UF6) representan las mayores dificultades para finalizar la fase de construcción del proyecto.

- e. El 8 de junio de 2025, con posterioridad a las pruebas de auditoría (entrevista y recorrido de al proyecto), ocurrió el sismo de magnitud 6.5 en la escala de Richter con epicentro en el municipio de Paratebuena (Cundinamarca), ocasionando afectaciones en la infraestructura y comunidades en la zona de influencia del proyecto, principalmente en las unidades funcionales 2 y 3, lo que dio lugar a que el Concesionario haya solicitado a la ANI el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER), lo que también puede afectar el inicio de la etapa de operación del proyecto.
- f. Se evidenció que, a partir de la suscripción de las Actas de Terminación Parcial, el Concesionario ha tenido derecho a una compensación especial, según lo reglado en la sección 14.1 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015. Esta compensación especial está supeditada a condiciones adecuadas de operación y mantenimiento de la infraestructura vial, respecto a lo que se verificaron los controles de la Interventoría en la auditoría, sin evidenciar novedades.
- g. Se evidenció que el Concesionario ha puesto a disposición tramos adicionales a los recibidos mediante las Actas de Terminación Parcial, lo que ha sido motivo de revisión, análisis y observaciones, en caso de proceder, por parte de la Interventoría.
- h. Se evidenció que a junio de 2025 no se tiene un plan de obras ajustado a las condiciones contractuales y técnicas vigentes del proyecto, generando diferentes efectos, tales como presentación de información a la ciudadanía a través de la plataforma Aniscopio que no corresponde a la realidad. El Concesionario ha presentado propuestas de ajustes al plan de obras que han sido motivo de revisión y observaciones de la Interventoría, sin lograr un consenso al respecto. Se considera que la falta de un plan de obras actualizado puede llegar a limitar la capacidad de la ANI y de la Interventoría para ejercer control efectivo sobre el avance físico del proyecto.
- i. Se evidenció que en el proyecto se aplican controles para asegurar el cumplimiento de las obligaciones ambientales del Concesionario; no obstante, a partir de los resultados del recorrido de auditoría adelantado por la Oficina de Control Interno el 23 de mayo de 2025 se identificaron situaciones susceptibles de mejora asociadas a la señalización temporal en obra (UF1) y a la disposición de material en el derecho de vía (UF1 y UF2).
- j. Se evidenció la presencia de la Policía Nacional en el corredor concesionado; sin embargo, no se cuenta con un convenio vigente con la Autoridad, frente a lo que el Concesionario solicitó

inicialmente el reconocimiento de un EER en febrero de 2023. Mediante correo electrónico del 20 de junio de 2025 la Gerencia del Proyecto demostró que desde la ANI se han emprendido gestiones para la suscripción de un nuevo convenio con la Policía de Carreteras y que *“La situación actual, en la que aún no se ha suscrito el nuevo convenio, responde a circunstancias ajenas a la voluntad de la entidad y del concesionario, y ha sido gestionada de manera diligente y conforme al proceso contractual. En consecuencia, se sigue evaluando la posibilidad de reconocer el Evento Eximente de Responsabilidad siempre y cuando exista una directriz general por parte de la entidad para el reconocimiento de dicho Evento Eximente”*

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y de riesgos institucionales”*, se concluye:
 - a. Se evidenció que se han materializado riesgos a cargo de la ANI que han dado lugar a la ejecución justificada de recursos de las subcuentas comercial, de costos ociosos y tarifario del fondo de contingencias del proyecto, por un valor superior a COP 1.04 billones, con ocasión de:
 - i. Diferencia de recaudo correspondiente al año No. 8 de la concesión (DR8), acorde a lo definido en la sección 3.4 de la parte general del contrato de concesión.
 - ii. Costos ociosos por la ocurrencia de los Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con el COVID 19 y el Paro Nacional desde el 28 de abril de 2021 al 28 de julio de 2021, derivado de decisión de amigable componedor del 09 de febrero de 2024.
 - iii. Decreto No. 050 de 2023 y Decreto No. 2287 de 2023, que impactaron el esquema tarifario definido contractualmente.
 - b. Se evidenció que se ha materializado el riesgo a cargo de la ANI definido en la sección 13.3 (o) de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015 y relacionado con la ejecución de obras menores no previstas contractualmente, que a la fecha de radicación del presente informe ha dado lugar a la ejecución de \$958.289.171. La ejecución de estos recursos ha contado con los controles por parte de la Interventoría y de la Supervisión.
 - c. Se evidenciaron situaciones que podrán dar lugar a la ejecución de recursos adicionales del fondo de contingencias, producto de seguimiento y control de la Interventoría y la Supervisión y relacionadas con:
 - i. Sobrecostos por compensaciones socioambientales.

- ii. Sobrecostos por interferencia de redes.
 - iii. Compensaciones por nuevas tarifas diferenciales para evitar afectaciones en la operación del peaje de Puente Amarillo.
 - iv. Menor recaudo generado por la no operación del peaje Puente Amarillo entre el 2 de agosto de 2024 y el 30 de diciembre de 2024.
 - v. En caso de que se llegó a emitir un concepto favorable por parte de la ANI, compensaciones económicas con ocasión de los efectos del sismo del 8 de junio de 2025 con epicentro en Paratebueno (Cundinamarca).
- d. Respecto a los riesgos institucionales, se genera una alerta del riesgo GCSP-02, debido a que no se evidenció aprobación por parte de la ANI de la póliza de obras civiles del contrato de concesión No. 010 de 2015.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura al analizar la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento Institucional relacionados con el contrato de concesión No. 010 de 2015”*, se concluye:
- a. Se establece la efectividad del plan de mejoramiento formulado y cumplido para superar el hallazgo No. 1458-12.
4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno al analizar la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) relacionados con el contrato de concesión No. 010 de 2015”*, se concluye:
- a. Se establece la efectividad del plan de mejoramiento formulado y cumplido para superar el hallazgo 3945-22.
 - b. No se establece la efectividad del plan de mejoramiento formulado y cumplido para superar el hallazgo No. 3806-1.

6.2 Hallazgos

6.2.1 Hallazgos para la Interventoría

No se identificaron hallazgos para la Interventoría.

6.2.2 Hallazgos para la Supervisión

1. No se evidenció que la ausencia de un protocolo de coordinación vigente y debidamente suscrito entre el Concesionario y la Policía de Carreteras, exigido en la sección 3.3.9.1 del apéndice técnico No. 2 del contrato de concesión No. 010 de 2015, esté sustentada en una actuación contractual que respalde dicha omisión, como el reconocimiento de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER), o un proceso administrativo sancionatorio en curso; afectando el cumplimiento de la obligación a cargo de la ANI, establecida en el literal (e) de la sección 4.6 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015, relativa a *“Controlar, directamente o a través del Interventor el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario previstas en el presente Contrato.”*
2. No se evidenció que la no terminación de las intervenciones del sector Monterrey – Tauramena, ubicado en el K10+310 a K10+460 (R6512) -UF5-, correspondientes a las obras de protección de la red de hidrocarburos operada por ODL, esté sustentada en una actuación contractual que respalde dicha omisión, como un Evento Eximente de Responsabilidad vigente o un proceso administrativo sancionatorio; afectando el cumplimiento de la obligación a cargo de la ANI, establecida en el literal (e) de la sección 4.6 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015, relativa a *“Controlar, directamente o a través del Interventor el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario previstas en el presente Contrato.”*
3. No se evidenció una gestión oportuna para la revisión y aprobación de la actualización de la póliza de obras civiles del contrato de concesión No. 010 de 2015. Esta situación contraviene el procedimiento *“Aprobación y administración de pólizas y demás garantías”* (GCSP-P-012) y de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto establecida en el numeral 2.2.2 (j) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002).

6.3 Recomendaciones

6.3.1 Recomendaciones para la Interventoría

1. Fortalecer los controles para asegurar el cumplimiento de las obligaciones ambientales del Concesionario, pues a partir de los resultados del recorrido de auditoría adelantado por la Oficina de Control Interno, el 23 de mayo de 2025, se identificaron situaciones susceptibles de mejora asociadas a la señalización temporal en obra (UF1) y a la disposición de material en el derecho de vía (UF1 y UF2).

2. Adelantar la gestión requerida para acceder y actualizar la información ambiental del proyecto a su cargo en la plataforma Aniscopio.
3. Instalar con oportunidad cámaras con acceso remoto en las básculas operativas del proyecto, para así fortalecer los controles respecto al transporte de carga en el corredor concesionado.
4. Atender con oportunidad los requerimientos de la ANI relacionados con la procedencia de aceptación o negación del Evento Eximente de Responsabilidad solicitado por el Concesionario con ocasión del sismo del 8 de junio de 2025.

6.3.2 Recomendaciones para la Supervisión

1. Definir con oportunidad las acciones contractuales que correspondan frente al cumplimiento de la obligación contenida en la sección 3.3.9.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 010 de 2015, consistente en la suscripción de un protocolo de coordinación entre el Concesionario y la Policía de Carreteras.
2. Gestionar con oportunidad las prórrogas requeridas y procedentes de los plazos establecidos en las actas de los Eventos Eximentes de Responsabilidad que no han permitido la finalización de la fase de construcción.
3. Gestionar con oportunidad las modificaciones contractuales requeridas para superar Eventos Eximentes de Responsabilidad (caso EER alcaldías) y que viabilicen la terminación de unidades funcionales (caso UF6 – paso San Miguel).
4. Gestionar con oportunidad y acorde a lo establecido en la sección 14.2 de la parte general del contrato de concesión No. 010 de 2015 la solicitud de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad del Concesionario, con ocasión del sismo ocurrido el 8 de junio de 2025 con epicentro en Paratebueno (Cundinamarca).
5. Fortalecer los controles frente a la oportuna revisión y aprobación de las pólizas del contrato de concesión.
6. Aplicar los correctivos en el formato de aprobación de pólizas del otrosí No. 3 al contrato de interventoría, con radicado ANI No. 20245010287671 del 15 de agosto de 2024, debido a que se evidenció un error de transcripción que da a entender que dicha aprobación corresponde a las pólizas del otrosí No. 2 de dicho contrato.

7. Socializar y aplicar con el Concesionario y la Interventoría el instructivo “*Aprobación fondeo por sobre costos a cargo de la ANI por Interferencia de redes*” (GCSP-I-019), para así asegurar el cumplimiento de las disposiciones contractuales frente al futuro desembolso de recursos del fondo de contingencias para mitigar el riesgo de sobre costos por interferencia de redes a cargo de la ANI.
8. Gestionar con oportunidad, dentro del marco de su competencia, las posibles tarifas diferenciales a aplicar en el peaje de Puente Amarillo, ya que se ha identificado que esta medida contribuye a evitar eventuales afectaciones en su operación y recaudo.
9. No obstante, el plan de obras del proyecto se esté actualizando, se recomienda que la información de avance físico del proyecto presentada a la ciudadanía en la plataforma Aniscopio concuerde con la información que se presente al interior de la Entidad, principalmente en lo correspondiente a los porcentajes programados de obra.
10. Gestionar con oportunidad, dentro del marco de su competencia, el concurso de méritos y contratación de la próxima interventoría del contrato de concesión No. 010 de 2015.
11. Reformular con oportunidad el plan de mejoramiento declarado como no efectivo y relacionado con el hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 3806-1, relacionado con la gestión de la ANI frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad.

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Judith Alejandra Vargas López
Jefe de la Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

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

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 010 de 2015, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

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

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

- Mapa de riesgos institucional.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable.

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

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



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

Contrato de Concesión

CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 010 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción contrato de concesión	23 de julio de 2015
	Suscripción acta de inicio	8 de septiembre de 2015
	Inicio fase de pre construcción	8 de septiembre de 2015
	Inicio fase de construcción	13 de noviembre de 2018
	Terminación contrato de concesión	8 de septiembre de 2040 (Estimado ya que está en función del VPIP)

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

Concesionaria Vial de Oriente S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S.	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Colombiana de concesiones y licitaciones S.A.S. CONCECOL S.A.S.	90,89%
	EPIANDES S.A.S.	9,11 %
	TOTAL	100%

Fuente: Aniscopio.

No. Otrosí	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Se modificó el equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de carreteras, teniendo en cuenta el listado de elementos requeridos por la Dirección de Tránsito y Transporte para el correcto desarrollo de sus funciones en el proyecto Villavicencio – Yopal.	16/12/2015
Otrosí No. 2	Se acordó modificar la Sección 15.1 del Contrato de Concesión, Parte General, en la cual se estableció: (i) la definición del amigable componedor y (ii) los tiempos para la selección, conformación y designación del panel de amigables componedores.	28/01/2016
Otrosí No. 3	Con el propósito, entre otros aspectos, de prevenir y mitigar la generación de impactos socioeconómicos negativos a las comunidades de los Pasos Urbanos y Centros Poblados, así como de facilitar el inicio a la Fase de Construcción del Proyecto, se estableció: (i) la longitud final de los Pasos Urbanos y Centros Poblados de la UF2 a la UF 6, (ii) las obras especiales	13/11/2018

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



No. Otrosí	Objeto	Fecha del documento
	mínimas, (iii) un acuerdo transaccional entre las Partes respecto a ciertas diferencias existentes para dicha fecha; y (iv) la modificación al Plan de Obras.	
Otrosí No. 4	Se modifica la Sección 19.5 de la Parte General del Contrato de Concesión, con el fin de realizar la sustitución del único accionista Líder de la Sociedad Concesionaria.	30/06/2020
Otrosí No. 5	Se acordó modificar los accesos a Yopal en la Unidad Funcional 7 intersección a nivel calle 50 en el PR 100+320 e intersección a nivel calle 30 en el PR 101+880. Modificar las Intervenciones de acceso a la ciudad de Yopal, en el Sector 2 de la UF7, mediante la construcción de dos (2) intersecciones a nivel tipo glorieta para conectar la vía nacional con las Calles 50 y 30 de la ciudad de Yopal, la construcción de una sección vial urbana de dos (2) calzadas de 7.30 metros, separador central de dos (2) metros, construcción de andenes en ambos costados de la vía y ciclorruta en el costado derecho de la vía.	30/06/2020
Otrosí No. 6	Se modificaron las intersecciones y el trazado del final de la unidad funcional 6 y el inicio de la unidad funcional 7 a causa de una restricción ambiental, por lo que se acordó sustituir la ejecución de las intersecciones: a nivel hacia Sogamoso; a desnivel Aguazul; a nivel Aguazul Monumento a la Virgen y; a desnivel Monumento al Coleo, definidas en las Secciones correspondientes del Apéndice Técnico 1.	12/04/2021
Otrosí No. 7	Se acordó modificar las condiciones de entrega de las Unidades Funcionales por aspectos prediales y se modifica el tiempo de plazo de cura para la entrega de las unidades funcionales y las demás obligaciones contractuales que se derivan de este hecho.	05/05/2021
Otrosí No 8	Se modificó la ejecución de las siguientes Intervenciones: la Intersección a nivel tipo glorieta en el paso urbano de Restrepo y sus andenes; y las obras que, de acuerdo con las modificaciones a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y los Estudios de Detalle, sea necesario construir en el tramo comprendido entre el PR6+700 y el PR 8+200 que contiene la Estación de Peaje Puente Amarillo (PR7+465). El diseño y construcción de un acceso al complejo ganadero de propiedad del municipio de Cumaral, localizado en el PR 27+150 ruta nacional 6510.	11/01/2022

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. 010 de 2015.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 432 DE 2015	Nombre interventoría	Consorcio Interventores 4G-2
	Representante legal	Luz Marina Ortega Ochoa
	Valor inicial (pesos constantes de diciembre de 2013)	\$30.178.151.681
	Valor con otrosí N. 3 (pesos constantes de diciembre de 2013)	\$43.210.846.424
	Suscripción contrato	3 de septiembre de 2015
	Suscripción acta de inicio	8 de septiembre de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	122 meses y 23 días
	Terminación Contrato de Interventoría	30 de noviembre de 2025

Fuente: Contrato de Interventoría No. 432 de 2015 otrosíes.

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

Fuente: Aniscopio.

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Se modificó el plazo de ejecución de la interventoría por 7 meses más, teniendo en cuenta la ejecución del contrato de concesión N. 015 de 2015, así como el valor correspondiente y su forma de pago.	5/09/2022
Otrosí No. 2	Se modificó el plazo de ejecución de la interventoría por 14 meses y 8 días más, teniendo en cuenta la ejecución del contrato de concesión N. 015 de 2015, así como el valor correspondiente y su forma de pago.	5/04/2023
Otrosí No. 3	Se modificó el plazo de ejecución de la interventoría por 12 meses más, teniendo en cuenta la ejecución del contrato de concesión N. 015 de 2015, así como el valor correspondiente y su forma de pago.	14/06/2024

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal



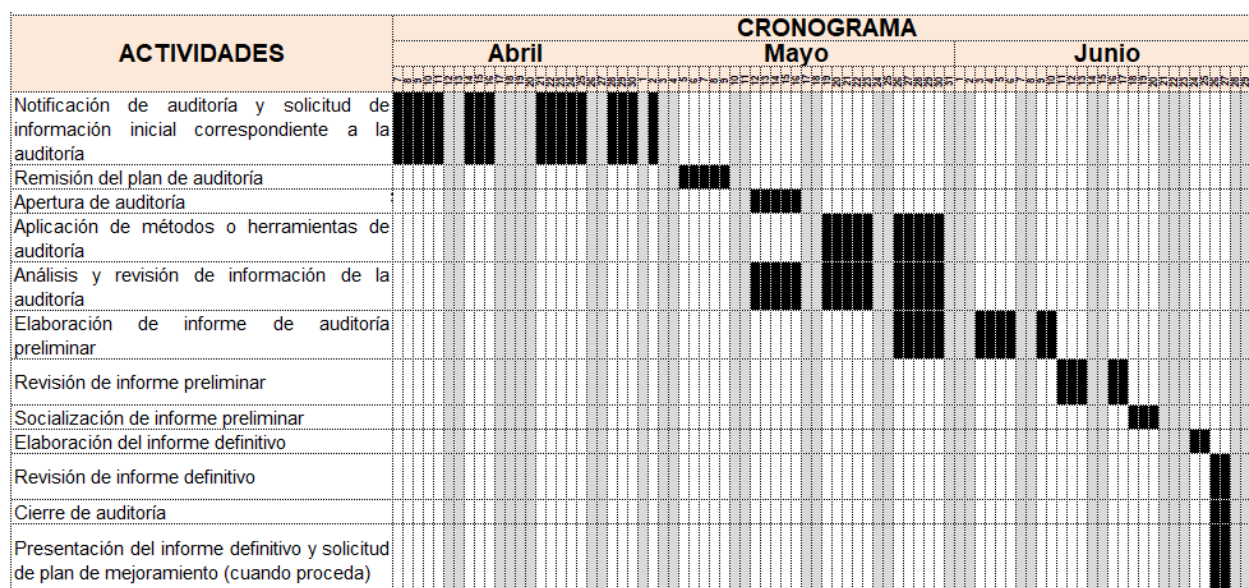
Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 4	Se modificó el plazo de ejecución de la interventoría por 5 meses y 15 días más, teniendo en cuenta la ejecución del contrato de concesión N. 015 de 2015, así como el valor correspondiente y su forma de pago.	13/06/2025

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría No. 432 de 2015

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría interna (EVCI-P-002) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con el plan y agenda de auditoría, según se presenta en esta sección.

Plan de auditoría:



Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	12/05/2025	11:00 – 12:00 m
Recorrido de verificación al proyecto	23/05/2025	

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

**Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
carretero Villavicencio - Yopal**



Actividad	Día	Hora
Entrevistas de auditoría	26/05/2025	
Socialización de informe de auditoría preliminar	17/06/2025	15:00
Cierre de auditoría	25/06/2025	

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