

**MEMORANDO**

Bogotá D.C.

**PARA: DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA**  
Presidente**DR. JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES**  
Vicepresidente de Gestión Contractual**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**  
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera, IP Malla Vial del Meta (PEI 89).

Respetados doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto carretero, IP Malla Vial del Meta (PEI 89).

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones para la interventoría y la supervisión, con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

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

Cordial saludo,

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

Anexos: 27 folios



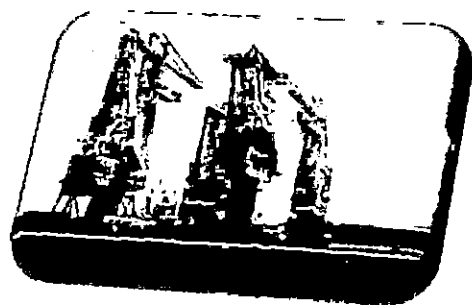
**MEMORANDO**

cc: 1) JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (GERENTE) GIT Carretero 2 BOGOTA D.C. -3) CECILIA DEL SOCORRO MUNOZ SALAMANCA 1 GIT Carretero 2 BOGOTA D.C. -4) CAMILO ANDRES JARAMILLO BERROCAL 1 (VICE) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C.

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno  
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)  
Nro Rad Padre:  
Nro Borrador: 20181020030157  
GADF-F-010

# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de  
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto  
carretero, IP Malla Vial del Meta  
(PEI 89)

# 2018

## CONTENIDO

1. OBJETIVOS .....	4
1.1 Objetivo general .....	4
1.2 Objetivos específicos .....	4
2. ALCANCE.....	4
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	4
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	5
4.1 Información de Contratos.....	5
4.2 Equipo de supervisión.....	7
4.3 Descripción del proyecto auditado.....	7
5. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO.....	10
5.1 Tráfico en el proyecto de concesión dificultades y actualidad .....	10
5.2 Estado del tribunal de arbitramento ante la demanda de la Concesión Vial de los Llanos SAS	13
5.3 Dificultades del proyecto por incumplimientos del concesionario.....	15
5.4 Precedentes para inicio de la fase de construcción en la etapa preoperativa.....	17
5.5 Operación y mantenimiento de la infraestructura actual.....	18
5.5.1 Indicadores y niveles de servicio.....	18
5.5.2 Infraestructura pendiente por recibir.....	19
6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	20
7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES .....	28
7.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República) .....	28
7.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) .....	28
7.3 Verificación atención a organismos de control del Estado .....	29
8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	29
8.1 No Conformidades.....	30
8.1.1 Para la interventoría: .....	30
8.1.2 Para la supervisión y equipo de apoyo: .....	31
8.2 Recomendaciones .....	31
8.2.1 Para la Interventoría .....	31

8.2.2	Para la Supervisión del Proyecto (Líder y equipo de apoyo).....	34
8.2.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	35

### INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.....	7
Tabla 3.	Descripción de Tramos.....	9
Tabla 4.	Procesos de incumplimiento del contrato 004 de 2015.....	15
Tabla 5.	Resultados de calificación MED de Agosto de 2018.....	21
Tabla 6.	Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto.....	22
Tabla 7.	Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.....	23

### INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Ubicación del proyecto.....	8
Ilustración 2.	Esquema Anillo Vial de Villavicencio.....	9
Ilustración 3.	Recaudo acumulado del proyecto IP Malla Vial del Meta.....	11
Ilustración 4.	Tráfico del corredor, Real vs Estructurado.....	11
Ilustración 5.	Trazabilidad de actuaciones por cuenta de la demanda del concesionario.....	13
Ilustración 6.	Anillo vial de Villavicencio y accesos.....	20

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión carretera: IP Malla Vial del Meta, respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos específicos

- 2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de preconstrucción del proyecto.
- 2.2.2. Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Unión Temporal Meta, en el proyecto de concesión de modo carretero, IP Malla Vial del Meta.
- 2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y/o por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

## 2. ALCANCE

El alcance de la auditoría enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría desde el mes de enero de 2018 hasta la fecha; derivadas de las actuaciones realizadas en el desarrollo del tribunal de arbitramento instaurado por el concesionario y las actuaciones por incumplimientos que han derivado en el inicio de procesos sancionatorios; asimismo, verificar los pendientes que se tienen para el cumplimiento de las actividades precedentes al inicio de la fase de construcción, además de una revisión a las actividades de operación y mantenimiento que actualmente se llevan a cabo en el corredor concesionado.

## 3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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



- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
  - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
  - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato 004 de 2015 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 251 de 2015 y demás documentos contractuales)
- Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
- Últimos dos informes referidos al mes de mayo y junio de 2018 de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de Contratos

A continuación se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión, interventoría y supervisión, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

---

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



Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p><b>Concesión Vial de los Llanos SAS</b>  <b>Objeto:</b> El otorgamiento de una concesión de conformidad con lo contenido en el contrato, el concesionario por su cuenta y riesgo lleve a cabo el proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la parte especial del contrato y en el Apéndice 1. "Realizar los Estudios, diseños, financiación, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental respecto de los siguientes ítems a saber: i). Corredor Granada - Villavicencio - Puerto López - Puerto Gaitán - Puente Arimena. ii). Anillo Vial de Villavicencio y Accesos a la Ciudad - Malla Vial del Meta."  <b>Contrato:</b> 004 de 2015  <b>Acta de inicio:</b> 09 de junio de 2015  <b>Plazo:</b> 30 años (Etapa preoperativa y operativa)</p>	<p>6 otrosíes            1 Acta de entendimiento</p>
Interventoría	<p><b>Unión Temporal Meta</b>  <b>Objeto:</b> 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 el esquema de asociación público privada de iniciativa privada, cuyo objeto es "Realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Malla Vial del Meta".  <b>Contrato:</b> 251 de 2015  <b>Acta de inicio:</b> 09 de junio de 2015  <b>Plazo:</b> 84 meses (7 años).</p>	<p>No se han registrado</p>

Fuente: Contratos de concesión y de Interventoría.

El proyecto IP Malla Vial del Meta, hace parte de los contratos de iniciativa privada de la cuarta generación de concesiones viales; actualmente se encuentra en etapa de preconstrucción en la cual lleva más del tiempo estimado inicialmente, por factores que incidieron en el proyecto y que más adelante serán analizados; este proyecto comprende varios tramos del antiguo proyecto de primera generación de concesiones denominado con el mismo nombre Malla Vial del Meta que revirtió en junio de 2015 para dar paso a la iniciativa privada.

Desde su acta de inicio en junio de 2015 se viene adelantando la fase planeativa para la ejecución del mismo; sin embargo, este ha presentado diversas situaciones que han impedido dar inicio a las obras, principalmente por una caída de tráfico derivada del bajonazo de producción petrolera de la zona, lo cual impacta con una reducción de aproximadamente el 30% del tráfico estimado, generando efectos negativos en el proyecto y no ha permitido obtener un respaldo financiero para la obtención del cierre financiero; además de que se instauró por parte del concesionario un tribunal de arbitramento por este particular, el cual comentaremos en el capítulo 6 del presente informe.



Aun no hay certidumbre respecto al inicio de la fase constructiva ya que depende de cumplir una de las actividades precedentes, referida al cierre financiero además de dirimir la controversia suscitada por la variación en el tráfico en el proyecto, ya que de este dependen los ingresos de peajes y siendo una iniciativa privada con el 100% de recursos privados impacta de forma relevante, lo cual implica que hasta tanto no se tenga una decisión del tribunal no se podrá esclarecer el panorama del proyecto y definir qué condiciones se van a plantear para dar inicio a la ejecución física.

Esta es la segunda vez que se le hace auditoría técnica al proyecto por parte de la OCI; la auditoría anterior fue realizada en el año 2016, momento en el cual el proyecto también se encontraba en fase de preconstrucción y se advertían situaciones que se han materializado.

#### 4.2 Equipo de supervisión

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

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jose Leonidas Narvaez	Vicepresidente	Vicepresidencia Gestión Contractual
Luis Eduardo Gutierrez Diaz	Gerente Carretero	
Cecilia del Socorro Muñoz	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Alba Johana Castillo Rodriguez	Ingeniera de Apoyo	
Andres Cárdenas Rodriguez	Asistente	
Omar Armando Jimenez	Apoyo financiero	
Jenny Adriana Buitrago	Apoyo jurídico predial	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Heriberto Amado Mateus	Apoyo de riesgos	
John Jairo Villate Sierra	Apoyo predial	
Angela Edith Gonzalez	Apoyo social	
Liseth Alejandra Villarreal Jativa	Apoyo ambiental	
Carlos Alberto Sanabria Zambrano	Apoyo jurídico	Vicepresidencia Jurídica

Fuente: Orfeo – Sistema de Gestión Documental ANI

#### 4.3 Descripción del proyecto auditado

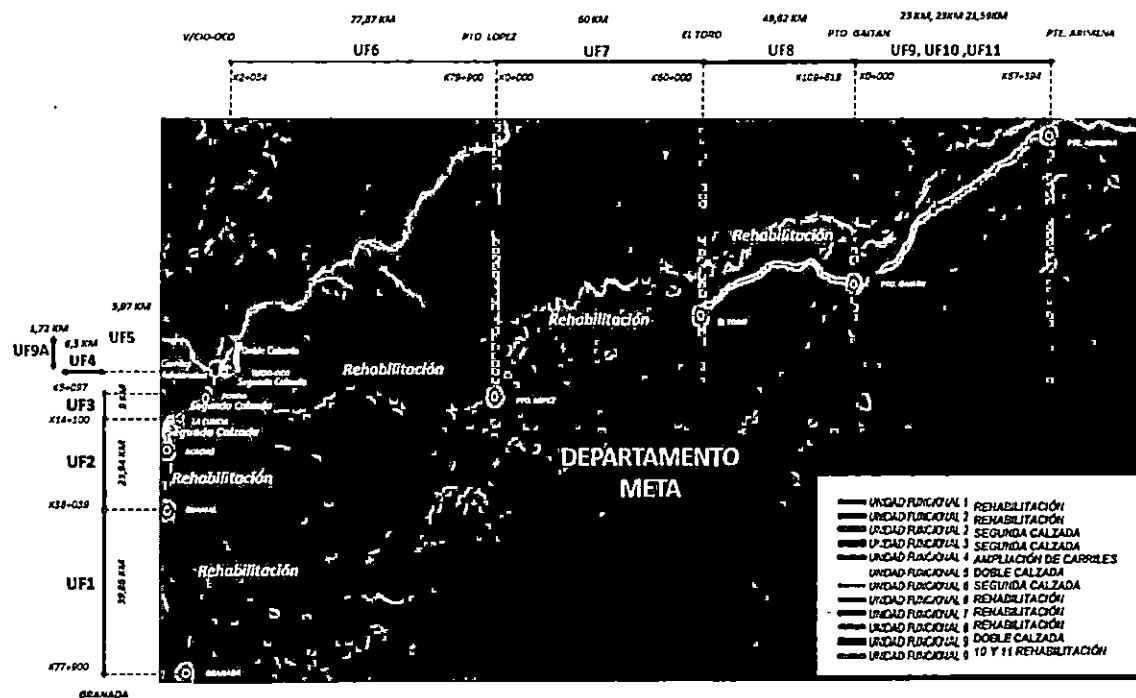
El proyecto de concesión vial IP Malla Vial del Meta, corresponde a un proyecto APP de iniciativa privada de la cuarta generación de concesiones que contempla una longitud del corredor de 354km, en los cuales se prevé construcción de 46km de segunda calzada, 69km de mejoramiento, 239km de rehabilitación y una operación y mantenimiento general de 354km. Consta de cinco (5) peajes en operación y uno (1) proyectado en el anillo vial.

El Proyecto se encuentra localizado en el Departamento del Meta, contando con un componente urbano en la ciudad de Villavicencio y otro suburbano y rural, mejorando las condiciones de conectividad de la capital del Meta con las poblaciones de Granada, San Martín, Guamal, Acacias, Puerto López, Puerto Gaitán y Puente Arimena.

Comprende la construcción del anillo vial de Villavicencio, la ampliación de los accesos a la ciudad de Villavicencio y la construcción de otras obras complementarias en el departamento del Meta. Además de lo anterior, incluye la operación y mantenimiento de 354 Km de vías y la prestación de los servicios a usuario que se describen más adelante.

A continuación se muestran los tramos que conforman el corredor vial:

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.



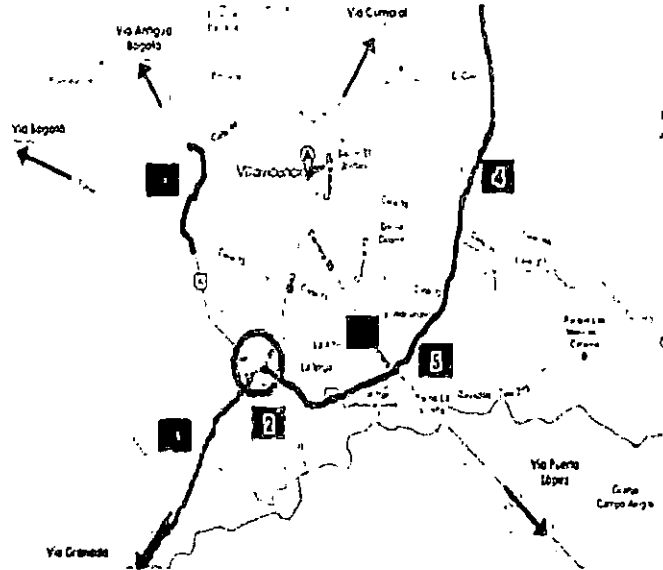
Fuente: Ficha Técnica de la Supervisión, julio de 2018.

El propósito fundamental del corredor es mejorar y mantener un corredor que es clave para el tráfico pesado de la industria del petróleo de la zona, además de conectar un centro agroindustrial y de explotación agrícola, beneficiando así sectores de comercio, industria y turismo. Se incluye además unas obras asociadas al paso urbano por el anillo vial de Villavicencio evitando que las cargas pesadas transiten por la ciudad, generando un mejor manejo del tráfico pesado.

El anillo vial de Villavicencio no será construido completamente por la concesión, sobre este particular es importante resaltar que el contrato de concesión en su aparte especial, numeral 3.5, entrega de infraestructura, literal (d), estipula que la Gobernación del Meta y el INVIAS adelantarán obras asociadas a Doble Calzada Fundadores-Ciudad Porfía cuarenta y ocho (48) meses, Doble Calzada Séptima Brigada río Ocoa cuarenta y dos (42) meses, mejoramiento del tramo K0+200 al K6+500 del corredor puerto Gaitán-Puerto Arimena doce (12) meses.

Ilustración 2. Esquema Anillo Vial de Villavicencio

1. Doble Calzada Villavicencio - Ciudad Porfía - Acacias.
2. Intersección Fundadores.
3. Anillo Vial Ciudad de Villavicencio.
4. Conexión Catama - Puente Amarillo
5. Doble Calzada Villavicencio - Ocoa - Acceso Base Aplay.
6. Conexión Vía Nueva Bogotá - Vía Antigua.



Fuente: Ficha Técnica de la Supervisión, Julio de 2018.

Tabla 3. Descripción de Tramos

Unidad Funcional	Ubicación	Longitud Km	Intervención
UF1	Granada-Guamal	37,53	Rehabilitación
	Broche Humadea y broche Guamal		
UF2	Guamal Acacias	13,22	Rehabilitación
	Acacias - La Cuncia	10,57	Rehabilitación de la calzada existente y construcción de segunda calzada
UF3	Fundadores - Ciudad Porfía	5,1	Construcción de dos carriles adicionales al anillo vial
	La Cuncia - Ciudad Porfía	9	Construcción de segunda calzada
UF4	Anillo Vía de Villavicencio (4 carriles)	6,3	Construcción de dos carriles adicionales al anillo vial y rehabilitación de los carriles existentes.
UF5	Catama-Puente Amarillo	5,97	Construcción de doble calzada nueva
UF6	Doble calzada 7 brigada rio ocoa	1,79	Construcción de segunda calzada
	Rio Ocoa - Base Aérea Apiay	6,17	Construcción de segunda calzada
	Base Apiay-Puerto López	71,08	Rehabilitación
UF7	Puerto López - El Toro	60	Rehabilitación
UF8	El Toro - Puerto Gaitán.	49,62	Rehabilitación
UF9	Puerto Gaitán - Puente Arimena	23	Mejoramiento
	Construcción Conectante Vía Nueva-Vía Antigua	1,72	Construcción de viaducto
UF10	Puerto Gaitán - Puente Arimena	23	Mejoramiento
UF11	Puerto Gaitán - Puente Arimena	23	Mejoramiento

Fuente: Ficha Técnica de la Supervisión, Julio de 2018.

El proyecto está conformado por once (11) unidades funcionales, adicional a una (1) unidad funcional de operación y mantenimiento que empezó desde el inicio de la concesión; cinco (5) estaciones de peaje actuales y una (1) proyectada; dos (2) estaciones de pesaje fijas; el corredor abarca una longitud total aproximada de 354km.

Este proyecto conecta con la concesión IP Chirajara-Fundadores en el sitio conocido como Fundadores en la ciudad de Villavicencio, además el anillo vial pretende conectar también con la concesión Villavicencio – Yopal y con esto mejorar el manejo de tráfico en la ciudad de Villavicencio.

## 5. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1. de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas que son considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

### 5.1 Tráfico en el proyecto de concesión dificultades y actualidad

El proyecto IP Malla Vial del Meta se estructuró en el año 2013 por un originador privado el cual en sus facultades presentó la iniciativa privada de 100% recursos privados en el marco de la Ley 1508 de 2012 y le fue aprobada dicha iniciativa en sus fases de prefactibilidad y factibilidad en el año 2014, con adjudicación del contrato en el año 2015.

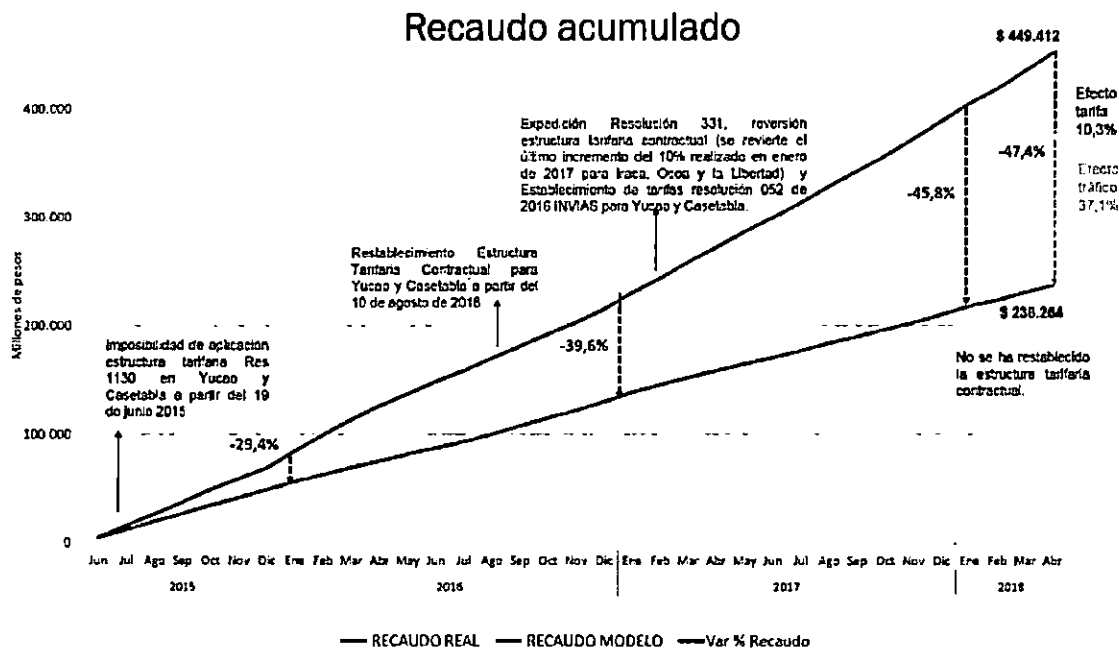
Los proyectos de iniciativa privada enmarcan una actuación fundamental en materia de estimación y proyección de tráfico debido a que es la fuente principal del recaudo y garantía del financiamiento del proyecto, lo cual estima un condicionamiento que se le atribuye al privado para que en sus estudios de prefactibilidad y factibilidad realice un cuidadoso estudio de las variables que puedan llegar a afectar este componente en la etapa de ejecución del proyecto.

Entendiendo las particularidades de una iniciativa privada y los riesgos que en este caso se le atribuyen al privado adjudicatario de la iniciativa, el proyecto IP Malla Vial del Meta ha presentado una seria dificultad asociada al tráfico esperado en el corredor concesionado ya que lo que se estructuró dista ampliamente de la realidad actual de la zona y en los tres años que han transcurrido en el proyecto viene generando una desproporción notable en el recaudo y tráfico de vehículos esperados.

El comportamiento de la demanda y recaudo en el proyecto se puede evidenciar a continuación:

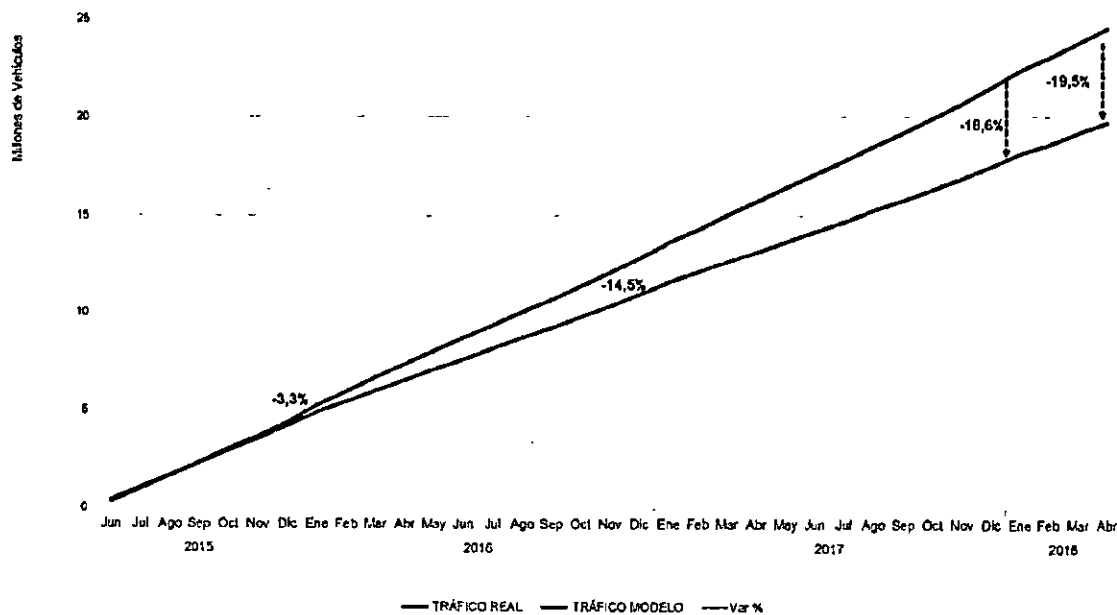


Ilustración 3. Recaudo acumulado del proyecto IP Malla Vial del Meta



Fuente: Presentación allagada por la supervisión del proyecto, Agosto de 2018.

Ilustración 4. Tráfico del corredor, Real vs Estructurado



Fuente: Presentación allagada por la supervisión del proyecto, Agosto de 2018.



Las disminuciones en recaudo del 47.4% (donde 37.1% es por cuenta del tráfico) y del 19,5% del tráfico que se evidencian en las ilustraciones 3 y 4, marcan la realidad del proyecto en esta materia y la brecha que se ha ido generando entre lo estructurado y lo real, trayendo como consecuencia una dificultad muy grande en cuanto a la financiación del proyecto.

A partir de lo anterior el concesionario presentó una demanda contra la ANI (en el numeral 6.2 se analizará el tribunal de arbitramento correspondiente a la demanda) producto de una situación imprevisible en el proyecto dada la caída del tráfico en el corredor; esta situación tiene una marcada relación con la crisis petrolera surgida en los años 2012-2018 y que afectó drásticamente la demanda de tráfico pesado en el corredor vial del proyecto.

De acuerdo a lo anterior es importante señalar lo dispuesto en la matriz de riesgos del proyecto de concesión asociado al riesgo comercial que para el presente contrato señala lo siguiente en el capítulo de asignación de riesgos al concesionario:

*"Los efectos favorables o desfavorables de la variación del tráfico durante la vida del proyecto"<sup>2</sup>*

Ante los hechos sucedidos la ANI ha generado los mecanismos de defensa correspondientes en el tribunal de arbitramento que se viene adelantando para la solución de dicha controversia; sin embargo, en el entendido de que la variable tráfico es tan influyente en el modelo financiero de una iniciativa privada es determinante analizar este riesgo asignado al privado en proyectos donde la demanda se vea afectada en la ejecución del mismo.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- La supervisión e interventoría del proyecto debe mantener el análisis de variaciones que reportan los flujos vehiculares en el proyecto y mantienen la situación del tráfico en déficit acorde a lo estimado.
- Una vez se tenga la decisión del tribunal de arbitramento, en caso que sea procedente, es necesario realizar en la Vicepresidencia de Estructuración el análisis de los aspectos que impacten los parámetros con los cuales se validan componentes como el del estudio de tráfico que generan la aprobación de las iniciativas privadas.
- Ante la situación actual del proyecto, es necesario realizar un nuevo estudio de tráfico que pueda identificar el comportamiento de la demanda en el proyecto conforme la realidad del mismo con escenarios más reales donde se implementen variables asociadas al tráfico influyente como es el caso de la industria petrolera u otros, ajustando a la realidad la demanda del corredor concesionado y los alcances que puede cubrir el proyecto en virtud de esta nueva realidad.

---

<sup>2</sup> Contrato 004 de 2015, Parte general, 13.2 Riesgos asignados al concesionario.

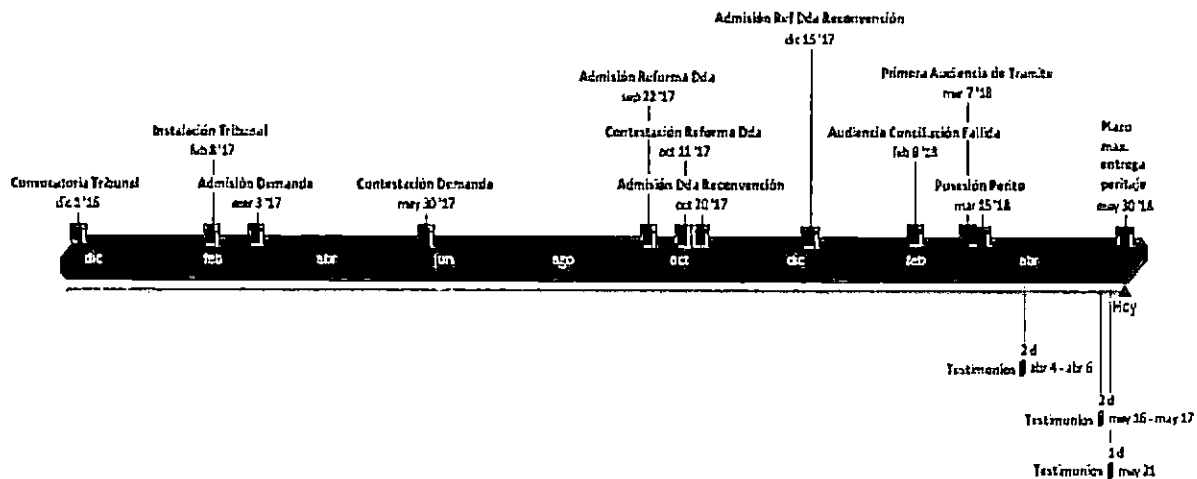
## 5.2 Estado del tribunal de arbitramento ante la demanda de la Concesión Vial de los Llanos SAS

La situación acontecida desde el inicio del proyecto en el año 2015, donde los reportes del tráfico que circula en el corredor concesionado no concuerda con las estimaciones de demanda generadas en la estructuración del mismo y que en la actualidad evidencian un tráfico muy inferior generando un recaudo menor, además de las dificultades para la obtención del cierre financiero del proyecto, dieron origen a la controversia que se presenta en la actualidad entre el concesionario y la ANI; financieramente se aduce que el proyecto no es atractivo para la banca y genera poca posibilidad para acreditar el cierre financiero y para cumplir con el Equity exigido en el proyecto, en las condiciones actuales del contrato.

En virtud de lo anterior el concesionario manifestó su inconformismo derivado de esta situación por lo cual el 1 de diciembre de 2016 convocó un Tribunal de Arbitramento para dirimir esta controversia a través de una demanda interpuesta contra la Entidad; esta demanda fue subsanada el 15 de febrero de 2017, indicando, entre otras cosas, que las condiciones macroeconómicas del Contrato cambiaron sustancialmente con relación a la Iniciativa Privada presentada, por lo cual no es posible ejecutar el Contrato en las condiciones pactadas inicialmente. En consecuencia solicita se declare que dichas premisas tuvieron una variación definitiva con posterioridad a su celebración sin causa o hecho imputable al concesionario, e incluye dentro de sus pretensiones subsidiarias, la liquidación del Contrato.<sup>3</sup>

A continuación se muestran en una línea de tiempo las actuaciones que ha tenido la controversia en función del Tribunal instaurado y las acciones realizadas por cada una de las partes.

Ilustración 5. Trazabilidad de actuaciones por cuenta de la demanda del concesionario



Fuente: Presentación allagada por la supervisión del proyecto, Agosto de 2018.

<sup>3</sup> Presentación equipo de supervisión, Plan de Regularización, Agosto 1 de 2018.

Como se evidencia en la ilustración anterior, si bien se admitió la demanda, la Entidad igualmente generó una contestación a la misma; el concesionario por su parte realizó una reforma a la demanda y conforme a esto la ANI también interpuso una demanda de reconvencción que fue admitida a finales de 2017.

En el primer semestre de 2018 se realizaron las audiencias de conciliación sin que estas dieran lugar a un acuerdo entre las partes, por lo cual el Tribunal declaró agotada y fracasada la etapa de conciliación; hay varios puntos en los cuales no se logró generar un acuerdo con el concesionario ya que según sus argumentos se basan en alterar la estructuración financiera del proyecto que bajo el panorama actual no es viable con el alcance técnico previsto.

En marzo de 2018, durante la primera audiencia de trámite, el Tribunal se declaró competente para conocer y resolver en derecho las controversias surgidas entre la Concesión y la ANI. Dispuso además que el término de duración del proceso sería de 6 meses contados a partir de la finalización de la primera audiencia de trámite. Según el desarrollo del proceso y las suspensiones realizadas a la fecha, se prevé Laudo a finales de septiembre de 2018, lo cual genera finalmente una expectativa de resolución de la controversia generada, la cual ha afectado el proyecto y a las comunidades aledañas que ven pasar el tiempo sin tener claridad en el inicio de la obra que estaba prevista iniciar hace más de 2 años.

El proceso se encuentra en etapa probatoria, los testimonios e interrogatorios se realizaron durante los meses de abril y mayo de 2018; se encuentran pendientes los testimonios de los peritos, que incluye el último peritazgo solicitado por la Concesión, y cuyo perito (VALORA CONSULTORES S.A.S ) fue designado por el Tribunal; el dictamen se encuentra en proceso de contradicción por parte de la ANI, con plazo hasta agosto de 2018, con lo cual se terminaría la etapa probatoria y queda pendiente la definición de los árbitros con los diferentes documentos generados para dirimir la controversia.

La expectativa del fallo de los árbitros en el marco del tribunal de arbitramento es sin duda un parámetro que marcará las actuaciones que se generen en las iniciativas privadas de la Entidad, debido a que una de las principales características de estos contratos es que el tráfico es un riesgo del privado tal como lo señala el contrato de concesión<sup>4</sup>, además de los efectos favorables o desfavorables derivados de las variaciones en la rentabilidad del negocio<sup>5</sup> son también un riesgo del privado.

Es necesario que la supervisión continúe acompañando de manera activa el proceso, especialmente en la etapa probatoria con el análisis del peritazgo solicitado por el Tribunal que permitirá definir el

---

<sup>4</sup> Contrato de concesión 004 de 2015, Parte General, numeral 13.2 Riesgos asignados al concesionario. literal (xviii) Los efectos favorables o desfavorables de la variación del tráfico durante la vida del proyecto.

<sup>5</sup> Contrato de concesión 004 de 2015, Parte General, numeral 13.2 Riesgos asignados al concesionario, literal (xxv). *Los efectos favorables o desfavorables derivados de las variaciones en la rentabilidad del negocio y obtención de utilidades o sufrimiento de pérdidas, como consecuencia de la no obtención del VPIP dentro del plazo inicial del contrato.*



fallo de la controversia donde se aclara el futuro del proyecto; sin embargo, es necesario analizar los escenarios a los que se enfrentaría el proyecto en una u otra decisión del Tribunal.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Desde la Vicepresidencia de Estructuración debe analizarse de manera detallada el fallo que derive del Tribunal debido al riesgo de tráfico asignado al privado en proyectos donde la demanda se vea afectada en la ejecución del mismo, el impacto es muy alto en estas iniciativas y puede generar dificultades financieras para la ejecución del alcance del proyecto. .
- Es muy importante desde la supervisión apoyar a la defensa de la ANI con los análisis, conceptos y demás instrumentos técnicos que requiera la defensa en la etapa probatoria que se adelanta en el Tribunal.
- Debido a que la decisión del Tribunal incidirá de manera definitiva en las actuaciones del proyecto, es necesario que la supervisión mantenga informada a la interventoría de las diferentes actuaciones que se vienen generando debido a que pueden presentarse situaciones en la ejecución del contrato de concesión derivadas de lo que viene ocurriendo en la controversia.
- La supervisión en conjunto con la alta dirección deben evaluar los posibles escenarios que derivarían de la decisión del Tribunal y establecer las acciones a seguir, teniendo en cuenta las consecuencias de lo que disponga el Tribunal.

### 5.3 Dificultades del proyecto por incumplimientos del concesionario

La interventoría del proyecto ha venido reportando las dificultades que viene teniendo el concesionario por incumplimientos del contrato de Concesión 004 de 2015; en la actualidad se tienen reportados dos sancionatorios que tratan lo siguiente:

**Tabla 4.** Procesos de incumplimiento del contrato 004 de 2015

INCUMPLIMIENTO	ACTUACIONES Y ESTADO
Tercer Giro Equity	Incumplimiento asociado al desembolso del tercer giro de Equity definido en el contrato de concesión por la suma de \$195.608.380.260 a los 24 meses del acta de inicio del proyecto, es decir debió haberse efectuado en junio de 2017. <sup>6</sup> Audiencia de instalación 12-abr-18 el Concesionario solicita suspender la audiencia con ocasión a la demanda de reconvención ante Tribunal de Arbitramento. Medida cautelar del 03-may-18 y con Auto del 28-may-18 se suspende proceso sancionatorio hasta decisión del Tribunal. Se encuentra en estado SUSPENDIDO.

<sup>6</sup> Contrato 004 de 2015. Parte Especial, numeral 4.4 Giros de Equity.

<p>Cierre financiero</p>	<p>Incumplimiento asociado a la no acreditación del cierre financiero en los términos del contrato de concesión, parte general numeral 3.9 Cierre Financiero.</p> <p>Con Memorando 2018-830-6009639-3 del 29-jun-18 se solicita a la dependencia de sancionatorios proceder con el proceso debido a una consideración presentada por poderse tratar de un caso de <i>non bis in idem</i> planteado por el equipo de sancionatorios, está pendiente la continuación del proceso y/o acciones a desplegar por parte del Equipo de sancionatorios</p> <p><b>SOLICITUD</b></p>
--------------------------	--

Fuente: Equipo de procesos sancionatorio, Vicepresidencia Jurídica – ANI, Junio de 2018.

Los procesos que cursan actualmente en la dependencia del Equipo de Sancionatorios al interior de la Vicepresidencia Jurídica cursan su trámite según lo previsto en la tabla anterior; sin embargo, ante las situaciones acontecidas en el marco del Tribunal de Arbitramento, se ha generado la suspensión del sancionatorio asociado al tercer giro y está condicionado al pronunciamiento del fallo del tribunal<sup>7</sup>. Debido a esta situación se encuentra en espera la decisión del Tribunal que tendría efecto directo en la procedencia de estos procesos sancionatorios.

Independiente de los procesos ya adelantados, la interventoría y supervisión tienen en proceso de cura temas que estarían tendiendo a convertirse en procesos sancionatorios de no llegar a conminarse en los tiempos planteados; a continuación se plantean las situaciones a definirse:

- Periodo de cura por incumplimiento en el cuarto giro de Equity, debía generarse un desembolso de \$91.753.501.662 a los 36 meses de iniciado el proyecto, es decir en junio de 2018.
- Periodo de cura por incumplimiento en el fondeo de las subcuentas predial, compensaciones ambientales, supervisión e interventoría. Junio de 2018.

Como se puede observar los incumplimientos del concesionario son asociados a temas de inyección de recursos al proyecto, entendiendo que esta es una iniciativa privada que se tiene que financiar 100% por el privado y que genera grandes dificultades para el inicio de la ejecución del proyecto, se suma a las dificultades comentadas en el numeral 6.2 del presente informe.

Considerando que esta situación a juicio del concesionario es originada por un impacto del tráfico y recaudo del proyecto, nos permite concluir que sólo cuando el Tribunal se pronuncie al respecto será posible atender de fondo la situación ya que será de estricto cumplimiento lo que allí se considere.

<sup>7</sup> El 2 de mayo de 2018 el Tribunal decretó la medida cautelar solicitada por el Concesionario y mediante Auto 39 del 21 de mayo de 2018, el Tribunal manifestó que el Concesionario entregó de forma oportuna y con el lleno de los requisitos la caución solicitada. De esta manera, el Tribunal ordenó a la ANI suspender el proceso hasta tanto no se profiera el Laudo.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- La situación financiera del proyecto genera alertas, ya que no se ha cumplido con los giros de Equity 3 y 4 en las fechas establecidas en el contrato donde suman más de \$280 mil millones<sup>8</sup> de pesos para el proyecto equivalentes a más del 50% del Equity; asimismo, no se han fondeado adecuadamente subcuentas como predial, compensaciones ambientales, supervisión e interventoría lo cual genera riesgo por llegar a ser insuficientes en los próximos meses principalmente la de supervisión e interventoría.
- La definición del Tribunal es determinante en el futuro del proyecto ya que están de por medio los recursos con los cuales se va a ejecutar la APP de iniciativa privada; los sancionatorios asociados a tercer giro de Equity y cierre financiero hacen parte de la demanda de reconvención presentada por la entidad lo cual ejerce una presión en materia financiera al concesionario en virtud del laudo que resulte del Tribunal.
- La financiación en una iniciativa privada es determinante para el éxito del proyecto, de no concretarse prontamente los recursos necesarios para el Equity y cierre financiero puede desencadenar en una situación crítica para el desarrollo del proyecto incluso en una terminación anticipada del mismo.
- Se recomienda a la supervisión e interventoría mantener el seguimiento estricto de las obligaciones del concesionario apremiando su cumplimiento en los plazos y montos fijados en el contrato con el fin de mejorar la situación actual que se vive; en los casos que sea necesario acompañar los procesos sancionatorios en curso, presentar todos los insumos necesarios para hacer valer el cumplimiento del contrato de concesión.

#### 5.4 Precedentes para inicio de la fase de construcción en la etapa preoperativa

Dentro de los tiempos estimados para la ejecución del contrato de concesión 004 de 2015 se previó una etapa preoperativa de seis (6) años compuesta por una fase de preconstrucción de un (1) año y una de construcción de cinco (5) años, posteriormente una etapa de operación y mantenimiento de veinticuatro (24) años.

Dentro de la fase de preconstrucción se deben cumplir diferentes requisitos para poder iniciar la ejecución física del proyecto; sin embargo, no se han podido cumplir dichas condiciones enmarcadas principalmente por la no consecución del cierre financiero y esto genera que se haya alargado la fase de preconstrucción en más de dos años con repercusiones en el resto del proyecto.

A la fecha el cumplimiento del cierre financiero está supeditado a una disputa que se encuentra en el Tribunal de Arbitramento señalada en los capítulos anteriores del presente informe; es importante recordar que la no consecución del cierre financiero sería causal de caducidad del contrato con los perjuicios que consigo pueda llegar a traer.

---

<sup>8</sup> Contrato Parte Especial, numeral 4.4 Giros de Equity.

Los demás requisitos mínimos para dar inicio a la fase constructiva están cumplidos; sin embargo, dada la prolongada fase de preconstrucción se advierte que pueden necesitarse actualizaciones de entregables tales como el plan de obras y el plan de adquisición predial, documentos que están asociados a fechas, mas no a tiempos, lo cual ha generado discusión sobre posibles incumplimientos contractuales, así como la pertinencia en el inicio de adquisición predial en el marco de una controversia que permanece entre el concesionario y la ANI.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- La única condición precedente que no se ha cumplido es la que tiene que ver con la acreditación del cierre financiero, pero está ligada a lo que defina el Tribunal, lo cual genera una incertidumbre para el inicio de ejecución del proyecto.
- El plan de obras debe actualizarse con ocasión de los tiempos que se han generado en el proyecto; se tiene el plan no objetado asociado a fechas lo cual en la actualidad no se está cumpliendo y generaría incumplimiento al respecto, esto debe revisarse debido a la necesidad de atender la nueva realidad del proyecto.
- El desplazamiento del inicio de la fase de construcción del proyecto repercute en los tiempos de la etapa de operación y mantenimiento; la supervisión debe revisar la posible incidencia de un desplazamiento de cronograma y de inversión que pueda asociarse a los tiempos de más que ha requerido la fase de preconstrucción.

## 5.5 Operación y mantenimiento de la infraestructura actual

### 5.5.1 Indicadores y niveles de servicio

Desde la firma del acta de inicio del proyecto generada en junio de 2015, el concesionario ha venido ejecutando la Unidad Funcional 0, concerniente al mantenimiento y operación de la infraestructura entregada del corredor concesionado; se señala que esta UF tiene garantizados recursos por el 23%<sup>9</sup> de los mismos, provenientes de la operación del recaudo de peajes y ha permitido mantener condiciones de tránsito en el corredor; en diciembre de 2016 se firmó el otrosí 6 donde se establecieron unas intervenciones prioritarias asociadas a garantizar la seguridad y transitabilidad en varios sitios del proyecto, lo cual condujo a la ejecución de obras necesarias que mantuvieran un buen estado del corredor; dichas obras fueron ejecutadas en el año 2017 y contaron con el seguimiento y revisión de la interventoría la cual generó el acompañamiento necesario para que se ejecutaran con calidad y bajo las especificaciones particulares.

Dentro de la etapa de preconstrucción el concesionario ha venido ejecutando mantenimientos rutinarios a fin de dar cumplimiento al apéndice técnico 4 "Indicadores y niveles de servicio", a partir de este, la interventoría ha venido constatando el cumplimiento de los indicadores asociados a la fase de preconstrucción en la etapa preoperativa del proyecto, lo cual ha arrojado resultados satisfactorios permitiendo tener un estado de la infraestructura del corredor vial con estándares

---

<sup>9</sup> Contrato parte Especial, numeral 4.1 Porcentaje de participación de las Unidades Funcionales



mínimos de seguridad y transitabilidad; a continuación se presenta el último reporte generado por la interventoría en el cual se señalan las novedades generadas al mismo:

- Indicador E6. Baches: Cumple
- Indicador E8. Estado de márgenes, separador central. Área de Servicio y corredor del proyecto: Cumple
- Indicador E10. Drenajes superficiales. Longitudinal y transversal: Cumple
- Indicador E11. Señalización vertical: Cumple
- Indicador O4. Tiempo de atención de incidentes: Cumple
- Indicador O5. Tiempo de atención de accidentes y emergencias: Cumple<sup>10</sup>

En términos generales se ha venido cumpliendo con los niveles de servicios asociados a la fase de preconstrucción; de igual manera se han generado las alertas periódicas frente a situaciones que han requerido de intervención por parte del concesionario y que plantean un adecuado nivel de servicio en el corredor concesionado.

Vale la pena resaltar que las actividades realizadas producto del otrosí 6 permitieron mejorar drásticamente la transitabilidad en el corredor, principalmente en zonas que tenían afectaciones profundas, además de reconstruir el puente Marañal el cual fue objeto de un atentado en el año 2015.

### 5.5.2 Infraestructura pendiente por recibir

Dentro del proyecto de concesión se cuenta con una infraestructura pendiente por recibir, asociada a la UF4 (Anillo vial de Villavicencio), el tramo 3 que se señala en la ilustración 6, el cual fue contratado por la Alcaldía de Villavicencio a través de la Agencia de Infraestructura del Meta – AIM; sin embargo, esta última no ha hecho entrega de las obras a la alcaldía por lo cual a su vez no ha sido posible entregarla a la ANI y en consecuencia al concesionario; de esta manera se encuentra pendiente la entrega de esta infraestructura y se requiere tener el recibo de la misma como parte de lo definido contractualmente.

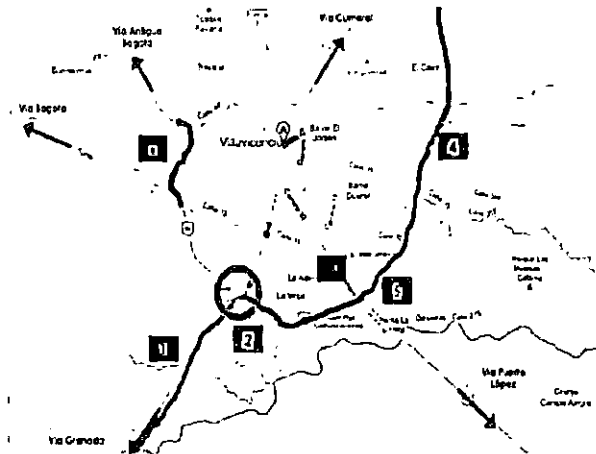
Por otro lado y asociada a la misma UF4 (Anillo Vial de Villavicencio), mediante el contrato de transacción firmado entre la ANI y la Gobernación del Meta en mayo de 2015, se definió la construcción de los tramos 1 y 5 de la UF4 (ver ilustración 6), los cuales consisten en que la Gobernación del Meta llevará a cabo obras por \$200 mil millones en el Anillo Vial de Villavicencio; dichas obras serán entregadas al concesionario al cabo de 24 meses lo cual se cumple en el mes de octubre del presente año; el avance de estas obras es reportado por la interventoría y establece que no estarán listas para el tiempo fijado, ya que presentan avances del 61.73%<sup>11</sup>, por lo cual se requiere adoptar los mecanismos que sean necesarios para su cumplimiento.

<sup>10</sup> Informe mensual de interventoría. Unión Temporal Meta, Julio de 2018.

<sup>11</sup> Informe mensual de interventoría, Unión Temporal Meta, Julio de 2018.



Ilustración 6. Anillo vial de Villavicencio y accesos



1. Doble Calzada Villavicencio - Ciudad Porfia - Acacias.
2. Intersección Fundadores.
3. Anillo Vial Ciudad de Villavicencio.
4. Conexión Catama - Puente Amarillo.
5. Doble Calzada Villavicencio - Ocoa - Acceso Base Apiay.
6. Conexión Via Nueva Bogotá - Via Antigua.

Fuente: Presentación allegada por la supervisión del proyecto, Agosto de 2018.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Ante la incertidumbre del inicio de la fase de construcción del proyecto se hace necesario evaluar los sitios críticos que presenten fatiga en la infraestructura asociada al cumplimiento de indicadores de la vía teniendo en cuenta el tiempo transcurrido y las cargas que transitan actualmente.
- Si bien el proyecto mantiene indicadores de operación que cumplen con los mínimos requeridos, es necesario que se mantengan los controles asociados a mantenimientos programados de la infraestructura en operación para evitar afectaciones en seguridad vial en el corredor.
- Es necesario establecer los tiempos en los cuales se entregarán las obras del anillo vial de Villavicencio debido a que esta infraestructura está asociada a la operación del concesionario a partir de octubre de 2018, en caso contrario evaluar los efectos que tendría este no recibo de infraestructura en los costos de operación por parte del concesionario.
- Plantear con el concesionario un plan de seguimiento a las recomendaciones generadas por la Superintendencia de Puertos y Transporte derivadas de los recorridos realizados, así como a las realizadas en el informe de auditoría de seguridad vial generado por la interventoría es relevante revisar periódicamente estas consideraciones como parte del mejoramiento de las condiciones del corredor vial.


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

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados

a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) validando el cumplimiento de las las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría. Así mismo, se realizó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría siendo esta la segunda auditoría en realizarse; en ambas ocasiones el estado del proyecto ha sido de preconstrucción. En consecuencia, se cuenta con datos que permiten evidenciar si se han tomado acciones a partir de las recomendaciones realizadas en anteriores auditorías, para el mejoramiento continuo.

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo (Matriz de Evaluación de Desempeño – MED) de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.<sup>12</sup> A partir de la auditoría adelantada en agosto de 2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 5. Resultados de calificación MED de Agosto de 2018.

 Agencia Nacional de Infraestructura	Nombre proyecto concesión	IP Malla Vial del Meta			
	Nombre interventoría proyecto	Unión Temporal Meta			
	No. contrato interventoría	251-2015			
	Fecha de evaluación	viernes, 17 de agosto de 2018			

Id	Componente	0-69	70-89	90-100	Cumplimiento contractual
		Bajo	Medio	Alto	
01	Gestión Administrativa	-	76,75	-	10/11 (91%)
02	Gestión Técnica	-	77,07	-	26/27 (96%)
03	Gestión Financiera	-	77,69	-	21/21 (100%)
04	Gestión Jurídica	-	75,75	-	14/14 (100%)
05	Gestión de Aforo y recaudo	-	75,75	-	20/21 (95%)
06	Gestión Ambiental	-	75,75	-	10/11 (91%)
07	Gestión Social	-	75,75	-	16/17 (94%)
08	Gestión Predial	-	75,75	-	7/7 (100%)

<b>Calificación ponderada:</b>	<b>76/100</b>	<b>Cumplimiento contractual:</b>	<b>124/129 (96%)</b>
--------------------------------	---------------	----------------------------------	----------------------

Fuente: Elaboración propia a partir de la verificación de documentos y soportes de la interventoría utilizando la aplicación del Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018 y Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.

<sup>12</sup> Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 15 de junio de 2018.

Las calificaciones reportadas se encuentran acorde a la metodología utilizada por la Oficina de Control Interno hasta 2017, según la cual el desempeño de una interventoría se considera alto si la calificación global se encuentra entre 61 y 80. A partir de la actualización hecha en 2018 el desempeño se considera alto si las calificaciones se encuentran entre 90 y 100, medio entre 70 y 89 y bajo entre 0 y 69.

**Tabla 6. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la Interventoría del proyecto**

Id	Componente	Nov-16	Ago-18
1	Gestión Administrativa	78.50	76,75
2	Gestión Técnica	73.00	77,07
3	Gestión Financiera	71.33	77,69
4	Gestión Jurídica	71.93	75,75
5	Gestión de Aforo y Recaudo	72.40	75,75
6	Gestión Ambiental	72.04	75,75
7	Gestión Social	71.65	75,75
8	Gestión Predial	73.83	75,75
<b>Calificación global</b>		<b>73.09</b>	<b>76.36</b>

El resultado obtenido para la Interventoría Unión Temporal Meta, en la actual auditoría, fue de **76,36** sobre 100, resultado global, a partir de la evaluación de ocho (8) componentes. En esta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED).

A nivel general, se observó una interventoría que cumple con la mayoría de sus obligaciones contractuales denotando un **96%** de cumplimiento sobre las evaluadas (124 de 129, ver columna 6 de la tabla 5); es importante resaltar que la interventoría está desde el inicio del proyecto y lleva más de 3 años en el mismo, periodo en el cual ha sido visitada dos veces por esta Oficina para evidenciar el avance y cumplimiento de la interventoría. En la sección 8.1.1 se detallan las conclusiones para la interventoría.

Es importante anotar que dadas las actualizaciones y mejoras que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas en otros años no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Es así como por ejemplo, en las dos primeras calificaciones el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100.

En la visita de auditoría realizada el día 17 de agosto de 2018, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (Items de evaluación), fueron valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.



Se evidencia una interventoría que viene dando cumplimiento al contrato en términos generales, llevando a cabo actuaciones enfocadas en preservar el cumplimiento contractual del concesionario, donde se evidencian actuaciones tendientes a apremiar la presentación y verificación de las actividades precedentes en la fase de preconstrucción, las cuales dan paso al inicio de la fase de construcción que hasta el momento no se ha logrado. En la presente auditoría se resaltan los controles que se han generado como parte del mejoramiento continuo de la interventoría, los cuales fueron constatados en la visita realizada para el presente año, producto, entre otras, de las recomendaciones generadas en las anteriores visitas al proyecto por parte de la Oficina de Control Interno.

La calificación obtenida se ubica dentro de un rango medio, lo cual evidencia un cumplimiento de la gran mayoría de los criterios evaluados, algunos con cumplimientos superiores a los contractuales; los aspectos que se resaltan y otros que precisan un mejoramiento serán abordados en la tabla 6; a continuación se presenta el análisis de cada componente evaluado en esta auditoría, así:

Tabla 7. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS Y/O GESTIÓN QUE DA VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA Y/O RECOMENDACIONES
Administrativo 76,75/100	<p>Para el componente administrativo se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto en los cuales se pudo verificar 91% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se denota cumplimiento a nivel organizacional, cumple con el personal previsto en el plan de cargas y con los equipos asociados al mismo.</li> <li>- Se viene dando un apoyo y acompañamiento adecuado a la ANI de acuerdo a las diferentes situaciones que presenta el proyecto y que enmarcan dificultades en la ejecución del proyecto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es necesario adoptar en el plan de calidad de la interventoría los procesos y procedimientos necesarios para la fase de construcción, ya que estos requieren actuaciones particulares a labores de verificación de ejecución física en el proyecto y complementan los que se tienen en la fase de preconstrucción.</li> <li>- Mantener tiempos de respuesta adecuados a las solicitudes efectuadas por la ANI y demás actores del proyecto, generando oportunidad en la entrega de información. En los oficios que se generan hacia la entidad adoptar posiciones concluyentes de manera que se pueda determinar el punto de vista sobre cada uno de los temas solicitados en virtud del rol de asesoría y acompañamiento que tiene la interventoría.</li> <li>- Debido a las reiteradas observaciones generadas a los informes mensuales de interventoría, se recomienda realizar una mesa de trabajo conjunta ANI-interventoría para solventar las dificultades planteadas, generando compromisos de cumplimiento y mejorar el cumplimiento de este insumo que</li> </ul>

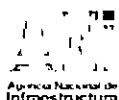
		<p>se reporta mensualmente y viene siendo objetado por diferentes causas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En los informes mensuales se debe enfatizar en el seguimiento realizado en el mes de referencia, ya que en algunos apartes se denota más la trazabilidad de lo sucedido con anterioridad que las acciones de seguimiento generadas en el mes, lo cual hace que las actividades realizadas no se noten o destaquen.</li> </ul>
Técnico 77.07/100	<p>Para el componente técnico se evaluaron 27 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; en los cuales se pudo verificar 96% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se evidencia un control activo referente a los entregables y condiciones precedentes al inicio de la fase de construcción.</li> <li>- Hubo una interacción ardua para la no objeción de los diferentes documentos aportados por el concesionario con el fin de atender la completitud requerida en los diseños de detalle; se plantearon mesas de trabajo y reuniones en conjunto para sacar adelante cada tema.</li> <li>- Se adelantó un control particular a las intervenciones asociadas al otrosí 6 que enmarcaron mejoras en la transitabilidad del corredor concesionado.</li> <li>- Se vienen adelantando controles eficientes en la operación de la infraestructura entregada por cuenta del cumplimiento de los indicadores y niveles de servicio en la fase de preconstrucción.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Advertir sobre los posibles incrementos presupuestales asociados al traslado de redes en virtud de la subcuenta asociada en el contrato; mantener las alertas a la entidad acorde a definir los mecanismos con los cuales se mitigaría este riesgo.</li> <li>- Es necesario establecer la actualización del plan de obras del concesionario en función de tiempos y no de fechas; independiente del momento que vive el proyecto por estar pendiente la decisión del Tribunal que viene adelantándose, es necesario precisar los tiempos del proyecto, acorde a la fase constructiva ya que el plan de obras no objetado ha perdido oportunidad por estar asociado a fechas que se vienen venciendo.</li> <li>- Advertir de manera periódica el desgaste a nivel de infraestructura que va teniendo el proyecto por cuenta del no inicio de la fase de construcción, si bien en los indicadores se controla de manera general el estado de la vía, pueden irse detectando sitios donde deben realizarse intervenciones mayores por falta de mantenimiento correctivo.</li> <li>- Dentro del informe de interventoría se debe ahondar en mayor medida acerca de los análisis de los cuadros, gráficos y cifras reportadas; este análisis y conclusiones deben generar un valor agregado en el seguimiento permanente que hace la interventoría y no solamente transmitir lo que presenta el concesionario.</li> </ul>
Financiero 77.69/100	Para el componente financiero se	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ante los incumplimientos de giro de Equity y</li> </ul>



	<p>evaluaron 21 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto, en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se lleva a cabo un seguimiento a las subcuentas y fondeos acertado, se controlan los traslados y aportes generados a tiempo.</li> <li>- Se validaron todas las condiciones precedentes del área financiera para poder dar inicio a la fase de construcción, junto con la condición más relevante del área que es el cierre financiero que si bien no se ha cumplido ha generado las alertas y consideraciones que se vienen tratando en el Tribunal de Arbitramento.</li> <li>- Se generó una asesoría y acompañamiento determinante en la modelación de escenarios que se querían lograr en una eventual conciliación ante el Tribunal de Arbitramento instaurado por el concesionario.</li> <li>- Se han advertido situaciones de riesgo que se ha venido planteando al proyecto con lo cual se alerta a la Entidad las dificultades por las cuales pasa el proyecto en esta materia.</li> </ul>	<p>fondeos de subcuentas es necesario que la interventoría adelante la solicitud de inicio de procesos sancionatorios y aporte los diferentes insumos para dar inicio al sancionatorio correspondiente, luego del vencimiento de los periodos de cura respectivos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analizar el riesgo derivado de los análisis en la revisión de los estados financieros 2016 generados por la interventoría, donde se establece que se están trasladando recursos de patrimonio a deuda subordinada lo cual tiene un impacto importante en el proyecto.</li> <li>- Debido a los tiempos que ha tomado el proyecto en la fase de preconstrucción y ante los desplazamientos que se vienen generando tanto en cronograma como en inversión, es importante empezar a evaluar el impacto que esto puede tener en el proyecto debido a que se generarán costos adicionales derivados de estos desplazamientos.</li> <li>- Hacer seguimiento a las cuentas de compensación tarifaria generadas por el tráfico que se ha dejado de percibir conforme a lo estipulado en la estructuración del proyecto ya que esto será base de análisis de diferentes modelaciones del estado actual del tráfico del proyecto.</li> </ul>
<p><b>Jurídico</b> 75.75/100</p>	<p>Para el componente jurídico se evaluaron 14 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto; en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se han generado conceptos referidos a situaciones de incumplimiento que evidencian dificultades de ejecución.</li> <li>- Se mantiene un control de los riesgos del proyecto de una</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sin perjuicio de lo dispuesto en el Tribunal de Arbitramento, adelantar el seguimiento al cumplimiento de las demás obligaciones del contrato 004 de 2015; se evidencia que ya se tienen situaciones de incumplimiento de otras obligaciones como fondeos, giros de Equity (diferente al suspendido en el tribunal) además de otros aspectos que no viene cumpliendo el concesionario y deben apremiarse como actualización de plan de obras, a la realidad del proyecto, cumplimiento del plan de adquisición predial,</li> </ul>



	<p>manera detallada en la cual se controlan a medida que surgen diferentes situaciones.</p>	<p>entre otras.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analizar los posibles escenarios que surjan del fallo del Tribunal de Arbitramento siendo favorables o no a la entidad y definir las posibles acciones a acometer en uno u otro caso ya que son determinantes en el futuro del proyecto y pueden ocasionar hasta la terminación del contrato.</li> </ul>
<p>Aforo y Recaudo 75.75/100</p>	<p>Para el componente jurídico se evaluaron 21 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto; en los cuales se pudo verificar 95% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se lleva a cabo un control adecuado en las 5 estaciones de peaje que se tienen en operación, realizando los análisis que permiten generar confiabilidad en la información reportada por el concesionario.</li> <li>- Se han generado controles asociados a la infraestructura en las zonas de peaje y pesaje manteniendo un cumplimiento respecto a la operación requerida en cada una.</li> <li>- Se plantean análisis particulares que corroboran la dificultad a nivel de tráfico que mantiene el proyecto y la trazabilidad del tema a lo largo del contrato de concesión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar un seguimiento minucioso al comportamiento del tráfico en el proyecto, desde el inicio del mismo hasta la actualidad determinando los comportamientos que viene teniendo ya sean positivos o negativos en comparación a la estructuración fijada en el proyecto.</li> <li>- Llevar a cabo un ejercicio de análisis si se hubiera mantenido las tarifas derivadas del alza lograda en junio de 2016 y hasta febrero de 2017, para establecer que tanto impacto en el recaudo hubiera generado en el proyecto en la actualidad.</li> <li>- Debido a la inspección de básculas generada por la Superintendencia de Puertos y Transporte en octubre y noviembre de 2017, la cual arrojó irregularidades en el control de pesaje de varias básculas de proyectos concesionados, se sugiere a la interventoría generar controles adicionales al mantenimiento y calibración de las mismas por parte del concesionario para asegurar mediciones confiables en el corredor.</li> </ul>
<p>Ambiental 75.75/100</p>	<p>Para el componente ambiental se evaluaron 11 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto; en los cuales se pudo verificar 91% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La revisión de la estrategia y obtención de licencias y permisos ha permitido contar con las condiciones precedentes de inicio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Establecer el seguimiento mensual al cumplimiento de Indicadores ambientales; si bien el concesionario reporta trimestralmente, es importante analizar dicha información con periodicidad mensual hacia el cumplimiento de metas fijadas por el concesionario, en el cual se puedan atender observaciones pertinentes en caso de no cumplimiento principalmente a lo contemplado en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental - PAGA de la UF0, operación</li> </ul>



	sin mayores dificultades para la ejecución del proyecto.	que rige actualmente. - Advertir a la ANI si la subcuenta de compensaciones ambientales es suficiente para los costos que se deriven de las compensaciones del proyecto en virtud de los licenciamientos ambientales que se generaron en el proyecto.
<b>Social</b> 75.75/100	Para el componente social se evaluaron 17 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto, en los cuales se pudo verificar 94% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.  - El cumplimiento de los programas definidos en el plan de gestión social se cumplen conforme a lo establecido y se refleja por la interventoría en indicadores que miden su avance.	- Debido al insumo requerido en la gestión predial, programar con el concesionario la actualización de manera prioritaria las fichas sociales de los predios del proyecto ya que su validez requiere de un insumo actualizado para poder seguir con los trámites de adquisición.  - Establecer el seguimiento mensual al cumplimiento de Indicadores sociales; si bien el concesionario reporta trimestralmente, es importante analizar dicha información con periodicidad mensual hacia el cumplimiento de metas fijadas por el concesionario, en el cual se puedan atender observaciones pertinentes en caso de no cumplimiento principalmente.  - Apremiar al cumplimiento de los programas de arqueología preventiva y acompañamiento a la gestión socio-predial; independiente del momento que vive el proyecto deben adelantarse las actividades planteadas en cada uno de los programas ya que de no hacerse generan un incumplimiento a la ejecución del Plan de Gestión Social Contractual dispuesto para el proyecto.
<b>Predial</b> 75.75/100	Para el componente predial se evaluaron 7 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.  - Se evidencia acompañamiento permanente a la gestión predial del proyecto, la cual viene	- Ante la demora en los trámites de adquisición predial por parte del concesionario, y en virtud de que sólo se ha llevado a cabo una gestión documental previa a los trámites de adquisición (fichas, verificación de expedientes, avalúos), no se han generado ofertas; se alerta un riesgo por el incremento que puedan llegar a tener los predios en los últimos dos años, el desplazamiento del tiempo impacta los costos de predios, por



	<p>atendiendo las necesidades que requiere el mismo, principalmente en la documentación para dar inicio a la adquisición predial.</p> <p>- Se presenta una verificación permanente en la revisión de carpetas prediales para el cumplimiento según los lineamientos de la entidad; sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido aún hay unidades funcionales que llevan menos del 40% de disponibilidad lo cual advierte la necesidad de apremiar la gestión en dichas unidades.</p>	<p>mejoras y compensaciones sociales que se han generado en los tiempos adicionales que ha tomado la fase de preconstrucción. Debe advertirse y valorarse esta incidencia en la gestión predial final que se tenga en el proyecto ya que la diligencia en la gestión predial está en cabeza del concesionario.</p>
--	--	--

Luego de la revisión de los diferentes componentes y criterios asociados a la interventoría, a pesar de las dificultades que presenta el proyecto, se puede evidenciar que los controles asociados al cumplimiento contractual vienen siendo aplicados por la interventoría y la supervisión; factores externos han sido determinantes en que el avance del proyecto sea el estimado como lo son la parte de tráfico y las repercusiones que genera esto en el desarrollo del mismo sobre todo en la parte financiera que es parte fundamental en este tipo de contratos; en consecuencia es urgente una determinación del Tribunal de Arbitramento para que se tomen decisiones definitivas en el avance que se pueda dar respecto al pronto inicio de la fase de construcción.

## 7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

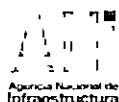
En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades realizadas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas sobre este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año, se puede consultar el anexo 2.

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

El proyecto aún no ha sido auditado por la Contraloría General de la República (CGR) por lo cual no hay seguimientos de este plan.

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

Actualmente no se tienen no conformidades abiertas por lo tanto no hay plan de mejoramiento por procesos para este proyecto.



### 7.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

Se consultó ORFEO<sup>13</sup>; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, en el tiempo definido para la presente auditoría.

Se evidencia que a partir de julio del año 2017 y lo corrido de 2018 por parte de los entes de control se recibieron doce (12) comunicaciones provenientes de los organismos de control y trece (13) comunicaciones por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- La Contraloría General de la República allegó ocho (8) comunicaciones, donde en una de ellas solicita a la ANI certificar los recursos recaudados a través de los peajes Yucao y Casetabla ubicados en la vía de Puerto López hacia Puerto Gaitán de las vigencias 2015, 2016 y 2017; en otra se realiza el traslado de un derecho de petición interpuesto por el Concejo Municipal de Acacias y las demás están asociadas a requerimientos de información de los proyectos de cuarta generación.
- La Procuraduría General de la Nación allegó cuatro (4) comunicaciones donde se destaca la solicitud de información referente a la disminución del flujo vehicular y la consecuente afectación de los ingresos y el cumplimiento de las obligaciones contractuales del proyecto, así mismo se solicita informe de recaudo de los peajes Yocao y Casetabla.
- La Superintendencia de Puertos y Transporte allegó trece (13) comunicaciones, de las cuales se destacan la solicitud de informe que contenga las acciones adelantadas y el estado de las auditorias de Seguridad Vial, Gestión Predial, Gestión Ambiental, Gestión Social, cierre financiero del proyecto, proyecciones inicio fase de construcción, temas objeto de controversia con la firma concesionada, procesos sancionatorios contra la concesión y otras que son solicitud de información de la interventoría del proyecto como lo son los informes mensuales de interventoría, el personal y cargas de trabajo.

En virtud de las notificaciones recibidas por los diferentes entes de control es necesario interactuar de manera ágil y convincente con las respuestas que se vienen adelantando a cada una de las peticiones, debido a que se evidencian solicitudes similares enfocadas a requerimientos de información del proyecto; sin perjuicio de lo anterior se han venido atendiendo cada una de las solicitudes de cada dependencia respecto al proyecto de concesión. (Anexo - Verificación de antecedentes: solicitudes por parte de organismos de control).

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

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y auditados en general por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría, dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por la

<sup>13</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI



cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI (disponible en [http://www.ani.gov.co/sites/default/files/res\\_1185\\_2017.pdf](http://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1185_2017.pdf)), el cual se cita enseguida:

*“Las conclusiones del proceso de auditoría serán comunicadas a los responsables, quienes tendrán la oportunidad de exponer su posición de manera soportada. Tal proceso deberá finalizarse a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la terminación de la programación de la auditoría, luego de lo cual se rendirá el informe. De no existir comentarios sobre las conclusiones en el periodo señalado, el auditor expedirá el informe”.*

El día 23 de agosto de 2018 se compartieron las conclusiones identificadas como posibles no conformidades y recomendaciones de la auditoría; la supervisión e interventoría dieron respuesta los día 29 de agosto de 2018 con soportes que evidencian acciones sobre las no conformidades encontradas y recomendaciones planteadas. Luego de verificar los soportes remitidos se validaron estableciendo las situaciones que se presentan a continuación.

Las No Conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna tanto de la interventoría como de la supervisión.

### 8.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en la esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual.

En este sentido, el responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el formato EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para lo cual la Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo.

Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la interventoría formulen los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas y estos deben ser remitidos al correo electrónico [immejia@ani.gov.co](mailto:immejia@ani.gov.co), para su revisión y formalización. A continuación se presentan las no conformidades de acuerdo al responsable de cada proceso.

#### 8.1.1 Para la interventoría:

1. No se evidencia que se venga actualizando el inventario físico del proyecto luego de las intervenciones realizadas por el otrosí 6; es necesario involucrar estos cambios conforme a lo establecido en el anexo plan de cargas en su numeral 5.3.3 funciones generales, literal (b) área técnica





*“Actualizar el inventario vial del proyecto concesionado. Se deberá realizar la inspección visual de las obras de arte, bermas, muros de contención, gaviones, señalización y demarcación, puentes vehiculares y peatonales y otras estructuras del corredor vial, especificando en cada caso, sus características geométricas, de capacidad, estado y otras, de acuerdo con el formato que propondrá el interventor a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, además el inventario deberá estar listo máximo a los dos (2) meses de iniciada la interventoría y se deberá entregar en medio magnético e impreso, y hará parte de los archivos de la interventoría a los cuales tendrá acceso la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en todo momento. Adicional a lo anterior, se deberá actualizar el inventario vial conforme a lo descrito en el punto anterior de los tramos viales que se encuentren en construcción y que entren en servicio u operación. Este inventario se efectuará al momento de la entrada en servicio de los mencionados tramos.”*

#### 8.1.2 Para la supervisión y equipo de apoyo:

No se evidencian no conformidades hacia la supervisión del proyecto.

### 8.2 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada tanto por parte de la interventoría como por parte de la supervisión.

#### 8.2.1 Para la Interventoría

1. Contemplar para la etapa de construcción las variaciones significativas de algunas dedicaciones de profesionales y en los casos particulares donde se tiene profesionales cumpliendo dos perfiles, involucrar personal nuevo para no superar el 100% máximo en cada perfil.
2. Una vez se dé inicio a la fase constructiva es necesario pensar en tener campamentos no solo en Villavicencio sino también en inmediaciones del proyecto que cubran de una manera más cercana las unidades funcionales más alejadas como lo son la 9, 10 y 11.
3. Es necesario adoptar en el plan de calidad de la interventoría los procesos y procedimientos necesarios para la fase de construcción, ya que estos requieren actuaciones particulares a labores de verificación de ejecución física en el proyecto y complementan los que se tienen en la fase de preconstrucción.
4. Requerir al concesionario la adopción y actualización del plan de calidad para la etapa constructiva involucrando todos y cada una de las actividades necesarias para la ejecución del proyecto en dicha fase.
5. Mantener tiempos de respuesta adecuados a las solicitudes efectuadas por la ANI y demás actores del proyecto, generando oportunidad en la entrega de información. En los oficios que se generan hacia la entidad adoptar posiciones concluyentes de manera que se pueda determinar el punto de vista sobre cada uno de los temas solicitados en virtud del rol de asesoría y acompañamiento que tiene la interventoría.
6. Debido a las reiteradas observaciones generadas a los informes mensuales de interventoría, se recomienda realizar una mesa de trabajo conjunta ANI-interventoría para solventar las



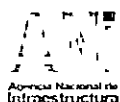
- dificultades planteadas, generando compromisos de cumplimiento y mejorar el cumplimiento de este insumo que se reporta mensualmente y viene siendo objetado por diferentes causas.
7. En los informes mensuales se debe enfatizar en el seguimiento realizado en el mes de referencia, ya que en algunos apartes se denota más la trazabilidad de lo sucedido con anterioridad que las acciones de seguimiento generadas en el mes, lo cual hace que las actividades realizadas no se noten o destaquen.
  8. Advertir sobre los posibles incrementos presupuestales asociados al traslado de redes en virtud de la subcuenta asociada en el contrato; mantener las alertas a la entidad acorde a definir los mecanismos con los cuales se mitigaría este riesgo.
  9. Es necesario establecer la actualización del plan de obras del concesionario en función de tiempos y no de fechas; independiente del momento que vive el proyecto por estar pendiente la decisión del Tribunal que viene adelantándose, es necesario precisar los tiempos del proyecto, acorde a la fase constructiva ya que el plan de obras no objetado ha perdido oportunidad por estar asociado a fechas que se vienen venciendo.
  10. Advertir de manera periódica el desgaste a nivel de infraestructura que va teniendo el proyecto por cuenta del no inicio de la fase de construcción, si bien en los indicadores se controla de manera general el estado de la vía, pueden irse detectando sitios donde deben realizarse intervenciones mayores por falta de mantenimiento correctivo.
  11. Hacer seguimiento a las observaciones de la auditoría de seguridad vial generada en febrero de 2018, junto con el concesionario se debe hacer seguimiento a las recomendaciones para salvaguardar la seguridad vial en el corredor e implementar medidas preventivas a realizarse.
  12. Dentro del informe de interventoría se debe ahondar en mayor medida acerca de los análisis de los cuadros, gráficos y cifras reportadas; este análisis y conclusiones deben generar un valor agregado en el seguimiento permanente que hace la interventoría y no solamente transmitir lo que presenta el concesionario.
  13. Es necesario hacer una revisión general de toda la señalización del corredor en virtud de la actualización del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte publicado en el año 2015 y requerir al concesionario que empiece a adoptarlo progresivamente de acuerdo al cumplimiento de la normativa colombiana.
  14. Ante los incumplimientos de giro de Equity y fondeos de subcuentas es necesario que la interventoría adelante la solicitud de inicio de procesos sancionatorios y aporte los diferentes insumos para dar inicio al sancionatorio correspondiente, luego del vencimiento de los periodos de cura respectivos.
  15. Analizar el riesgo derivado de los análisis en la revisión de los estados financieros 2016 generados por la interventoría, donde se establece que se están trasladando recursos de patrimonio a deuda subordinada lo cual tiene un impacto importante en el proyecto.
  16. Debido a los tiempos que ha tomado el proyecto en la fase de preconstrucción y ante los desplazamientos que se vienen generando tanto en cronograma como en inversión, es importante empezar a evaluar el impacto que esto puede tener en el proyecto debido a que se generarán costos adicionales derivados de estos desplazamientos.

17. Mantener seguimiento a las cuentas de compensación tarifaria generadas por el tráfico que se ha dejado de percibir conforme a lo estipulado en la estructuración del proyecto ya que esto será base de análisis de diferentes modelaciones del estado actual del tráfico del proyecto.
18. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Tribunal de Arbitramento, adelantar el seguimiento al cumplimiento de las demás obligaciones del contrato 004 de 2015; se evidencia que ya se tienen situaciones de incumplimiento de otras obligaciones como fondeos, giros de equity (diferente al suspendido en el tribunal) además de otros aspectos que no viene cumpliendo el concesionario y deben apremiarse como actualización de plan de obras, a la realidad del proyecto, cumplimiento del plan de adquisición predial, entre otras.
19. Analizar los posibles escenarios que surjan del fallo del Tribunal de Arbitramento siendo favorables o no a la entidad y definir las posibles acciones a acometer en uno u otro caso ya que son determinantes en el futuro del proyecto y pueden ocasionar hasta la terminación del contrato.
20. Realizar un seguimiento minucioso al comportamiento del tráfico en el proyecto, desde el inicio del mismo hasta la actualidad determinando los comportamientos que viene teniendo ya sean positivos o negativos en comparación a la estructuración fijada en el proyecto.
21. Llevar a cabo un ejercicio de análisis si se hubiera mantenido las tarifas derivadas del alza lograda en junio de 2016 y hasta febrero de 2017, para establecer que tanto impacto en el recaudo hubiera generado en el proyecto en la actualidad.
22. Debido a la inspección de básculas generada por la Superintendencia de Puertos y Transporte en octubre y noviembre de 2017, la cual arrojó irregularidades en el control de pesaje de varias básculas de proyectos concesionados, se sugiere a la interventoría generar controles adicionales al mantenimiento y calibración de las mismas por parte del concesionario para asegurar mediciones confiables en el corredor.
23. Establecer el seguimiento mensual al cumplimiento de Indicadores ambientales como se precisa en el plan de cargas del contrato de interventoría; si bien el concesionario reporta trimestralmente, es importante analizar dicha información con periodicidad mensual hacia el cumplimiento de metas fijadas por el concesionario, en el cual se puedan atender observaciones pertinentes en caso de no cumplimiento principalmente a lo contemplado en el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental - PAGA de la UFO, operación que rige actualmente.
24. Advertir a la ANI si la subcuenta de compensaciones ambientales es suficiente para los costos que se deriven de las compensaciones del proyecto en virtud de los licenciamientos ambientales que se generaron en el proyecto.
25. Debido al insumo requerido en la gestión predial, programar con el concesionario la actualización de manera prioritaria las fichas sociales de los predios del proyecto ya que su validez requiere de un insumo actualizado para poder seguir con los trámites de adquisición.
26. Establecer el seguimiento mensual al cumplimiento de Indicadores sociales como se precisa en el plan de cargas del contrato de interventoría, si bien el concesionario reporta trimestralmente, es importante analizar dicha información con periodicidad mensual hacia el cumplimiento de metas fijadas por el concesionario, en el cual se puedan atender observaciones pertinentes en caso de no cumplimiento principalmente.

27. Apremiar al cumplimiento de los programas de arqueología preventiva y acompañamiento a la gestión socio-predial; independiente del momento que vive el proyecto deben adelantarse las actividades planteadas en cada uno de los programas ya que de no hacerse generan un incumplimiento a la ejecución del Plan de Gestión Social Contractual dispuesto para el proyecto.
28. Debido al inicio de la fase constructiva, es necesario preparar la socialización a realizar por la(s) unidad(es) funcional(es) con las cual(es) iniciará el proyecto, es definitivo advertir a la comunidad las actividades por las cuales iniciará la ejecución del mismo.
29. Ante la demora en los trámites de adquisición predial por parte del concesionario, y en virtud de que sólo se ha llevado a cabo una gestión documental previa a los trámites de adquisición (fichas, verificación de expedientes, avalúos), no se han generado ofertas; se alerta un riesgo por el incremento que puedan llegar a tener los predios en los últimos dos años, el desplazamiento del tiempo impacta los costos de predios, por mejoras y compensaciones sociales que se han generado en los tiempos adicionales que ha tomado la fase de preconstrucción. Debe advertirse y valorarse esta incidencia en la gestión predial final que se tenga en el proyecto ya que la diligencia en la gestión predial está en cabeza del concesionario.

#### 8.2.2 Para la Supervisión del Proyecto (Líder y equipo de apoyo)

1. Generar mesas de trabajo para socializar las observaciones reiteradas de los informes de interventoría, estableciendo compromisos entre las partes para ajustes y aprobación, ya que se denota que se vienen acumulando cuentas de cobro derivadas de la no aprobación de los informes; manejar las observaciones de fondo y de forma de manera diferente.
2. Mantener un acompañamiento minucioso al proceso arbitral que se adelanta en el Tribunal de Arbitramento derivado de la demanda interpuesta por el concesionario, generar escenarios posibles del proyecto a partir del fallo del Tribunal en los cuales se defina la orientación del proyecto a corto y mediano plazo.
3. Adelantar acercamientos interinstitucionales con los operadores de redes que han dilatado la implementación de convenios para definir los traslados de las mismas en el proyecto, siendo este un riesgo que se visualiza excederá el presupuesto estimado en la subcuenta.
4. Definir junto con la interventoría la manera en la cual se debe llevar a la actualización el plan de obras del concesionario, ya que no es conveniente definir este particular después del fallo del Tribunal ya que los tiempos apremian su ejecución; de este depende el modo de trabajo que plantea el concesionario para adelantar otras actividades como el plan de adquisición predial, el cumplimiento de programas sociales, entre otros.
5. En virtud de la Resolución 542 de 2018, que complementa la Resolución 1219 de 2015, es necesario que la Entidad junto con la interventoría haga exigible al concesionario la actualización de las vallas informativas del proyecto.
6. Mantener informada a la interventoría de las actuaciones derivadas del Tribunal de Arbitramento ya que esto impacta directamente en las actuaciones que se vienen dando por parte del concesionario y permiten establecer posibles expectativas de inicio o no de la fase constructiva.



7. Establecer la incidencia de la Resolución 546 de 2018 emitida por el Ministerio de Transporte, referida a la instauración de pago en los peajes electrónicos mediante un mismo chip de pago; generar acercamientos con el concesionario para evaluar la manera de involucrar dicha metodología de recaudo.
8. Analizar el posible desplazamiento de inversión y de cronograma que se viene generando en el proyecto derivado de la ampliación de la fase de preconstrucción que actualmente atraviesa el proyecto y que ha generado postergar el inicio de la fase de construcción del mismo.
9. De acuerdo a lo planteado por la interventoría en virtud de los incumplimientos del concesionario en el contrato de concesión, acompañar los procesos sancionatorios que se reportan al Equipo de Procesos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica de la ANI, en virtud de informes, elementos probatorios u otros complementos que se requieran derivados del proceso.
10. Adelantar de manera periódica el monitoreo a los riesgos compartidos del proyecto, ya que se advierten posibles incrementos asociados a las subcuentas de redes y de compensaciones ambientales derivado de los entregables del concesionario en la fase de preconstrucción, establecer medidas de mitigación y obtención de los recursos necesarios en caso de sobrepasar lo estimado en el contrato.
11. En virtud de lo dispuesto en el contrato de transacción con la Gobernación del Meta, advertir sobre los plazos de entrega de las obras asociadas al anillo vial que están en cabeza de las entidades departamentales y deben recibirse según cronograma en el mes de octubre de 2018; evaluar la incidencia en caso de que dichas obras no sean entregadas en los tiempos definidos en el contrato o evaluar con la gobernación la posibilidad de prórroga del contrato para el cumplimiento del alcance establecido.
12. Revisar lo planteado en el capítulo 6, donde se señalan análisis particulares a los temas específicos abordados en la presente auditoría.

**8.2.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración**

1. Una vez se tenga la decisión del tribunal de arbitramento, en caso que sea procedente, es necesario realizar en la Vicepresidencia de Estructuración el análisis de los aspectos que impacten los parámetros con los cuales se validan componentes como el del estudio de tráfico que generan la aprobación de las iniciativas privadas.

Elaboró:

Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón  
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth Cabrera Rubio  
Jefe de 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: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 4: Metodología de la auditoría
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

## Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto carretero de concesión, se analiza la fase de preconstrucción del contrato de concesión. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión vial: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, predial, social, aforo y recaudo.

Se revisan las diferentes actuaciones que resaltan alertas en el proyecto en virtud de la situación que atraviesa, es el caso de la necesidad de culminar la única actividad precedente pendiente para poder iniciar la fase de construcción del proyecto, luego de lo que concluya el tribunal de arbitramento; siendo esta la ruta crítica para poder iniciar la ejecución física del proyecto. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Unión Temporal Meta, en virtud del contrato 251 de 2015 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño MED por segunda ocasión en este proyecto a la interventoría Unión Temporal Meta, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos".

Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090792282 del 27/07/2017 la Contraloría General de la Republica traslada por competencia el Derecho de Petición del Concejo Municipal de Acacias Código 2017-120889-80504-NC del 17/07/2017 a la Agencia Nacional de Infraestructura.	La ANI da respuesta del Derecho de petición al Concejo Municipal de Acacias mediante radicado ANI 20173060265831 del 17/08/2017, relacionado al proyecto Malla Vial del Meta N. 004 de 2015.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20174091089172 del 11/10/2017 la Contraloría General de la Republica solicita certificar frente a los recursos recaudados a través de los peajes Yucao y Casetabla ubicados en la vía que de Puerto López conduce hacia Puerto Gaitán de la vigencias 2015, 2016 y 2017 depositados en cuenta de ahorros de Fidecomiso constituido con Fiduciaria de Occidente de la cual la ANI es único ordenador, los desembolsos que se hayan surtido a la Concesión Vial de los llanos por obras ejecutada en el corredor vial Puerto Gaitán – Puente Arimena.	La ANI allega a la Contraloría General de la Republica mediante radicado ANI 20171000339911 del 20/10/2017 la información referente a los recaudos a través de los peajes Yucao y Casetabla y los desembolsos surtidos a la Concesión Vial de los Llanos por obra ejecutadas en el corredor vial Puerto Gaitán – Puente Arimena.	Atendida en Tiempo
	Mediante radicado ANI 20184090074492 del 25/01/2018 se informa presentación de contratos 4G – aspectos financieros y técnicos el 26/01/2018	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con radicado ANI 20184090075672 del 25/01/2018 se solicita diligenciar la matriz anexa, con el fin de adelantar el análisis acerca de las concesiones en infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férrea por el Área de Infraestructura física y Telecomunicaciones de la Contraloría General de la Republica.	La ANI allega la matriz con la información diligenciada mediante oficio con radicado ANI 20183000029531 del 01/02/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090179432 del 21/02/2018 se solicita informe de ejecución financiera de cada una de las concesiones de modo carretero, férreo, portuario y aeroportuario para el desarrollo de la Auditoria Financiera.	La ANI allega mediante los oficios con número de radicado ANI 20185000062611, 20183100062401 del 28/02/2018 la información solicitada por la Contraloría General de la Republica para	Atendida en Tiempo





		el desarrollo de la Auditoría Financiera.	
	Mediante correo electrónico con número de radicado ANI 20184090183472 del 22/02/2018 se solicita el reporte del SINFAD, de los pagos efectuados por unidades funcionales, obras menores, obras prioritarias y mantenimiento a las concesiones de 4G de iniciativa privada, para los años 2015, 2016 y 2017.	La ANI allega el archivo exportado del sistema SINFAD con los comprobantes contables de los pagos de Unidades Funcionales realizados en los años 2015, 2016 y 2017 mediante oficio con número de radicado ANI 20184010073191 del 07/03/2018.	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con radicado ANI 20184090337732 del 06/04/2018 la Dirección de Estudios Sectoriales de la Contraloría de Infraestructura física y Telecomunicaciones, para su análisis, solicita información referente al Programa de Concesiones Viales de Cuarta Generación 4G.	Mediante oficio 20186010114181 del 16/04/2018 la ANI allega a la Contraloría, la información referente al programa 4G.	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090484982 del 17/05/2018 se solicita las actas de inicio referentes al programa de cuarta generación.	La ANI allega (radicado ANI 20183000155351 del 22/05/2018) las actas de inicio y la suscripción de cada una de ellas de los proyectos del programa de cuarta generación.	Atendida en Tiempo
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.	No aplica.
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090584132 del 02/06/2017 la Procuraduría General de la Nación envía copia a la ANI de Derecho de Petición interpuesto por la Acción Comunal de Carimagua I, II de Puerto Gaitán y de Porvenir.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091192352 del 08/11/2017 la Procuraduría General de la Nación solicita información referente a la disminución del flujo vehicular y la consecuente afectación de los ingresos y el cumplimiento de las obligaciones contractuales del proyecto Malla Vial del Meta.	La ANI mediante radicado 20171000375001 del 21/11/2017 allega la información referente a la disminución del flujo vehicular del proyecto Malla Vial del Meta.	Atendida en Tiempo



	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091314142 del 11/12/2017 la Procuraduría General de la Nación traslada comunicaciones de la Corporación Comité Cívico de Villavicencio y de los Alcaldes y Concejales del departamento del Meta, para que la ANI de respuesta pertinente.	La ANI mediante oficio con numero de radicado 20173060405491 del 19/12/2017 allega a la Procuraduría General de la Nación copia de las respuestas a la Corporación Comité Cívico de Villavicencio y de los Alcaldes y Concejales del departamento del Meta.	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 2018409022832 del 06/03/2018 se solicita a la ANI, informe sobre el recaudo de los peajes Yucao y Casetabla, indicando las actividades contempladas con los recursos recaudados desde el año 2013 hasta el presente. Así mismo informar si actualmente se encuentra contratado la pavimentación de la vía Puerto Gaitán – Puente Armenia.	La ANI mediante oficio con numero de radicado 20183060083491 del 15/03/2018 allega el informe sobre el recaudo de los peajes Yucao y Casetabla, indicando las actividades contempladas con los recursos recaudados desde el año 2013 hasta el presente y allega la información referente a la pavimentación de la vía Puerto Gaitán – Puente Armenia con la documentación y la descripción del estado actual de la misma.	Atendida en Tiempo
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090637002 del 15/06/2017 la Superintendencia de Puertos y Transporte invita a recorrido de inspección el 20, 21 y 22 de junio de 2017 en la Concesión Malla Vial del Meta.	No aplica.	No aplica.
	La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI mediante oficio con numero de radicado 20174090761352 del 19/07/2017, las observaciones derivadas de la inspección técnica y operativa al proyecto el 20, 21 y 22 de junio de 2017 al Concesionario Vial de los Llanos SAS.	La ANI traslada mediante oficio con radicado 20173060246261 del 02/08/2017 al Concesionario Vial de los Llanos SAS las observaciones de la Superintendencia de Puertos y Transporte derivadas de la inspección técnica y operativa al proyecto 20, 21 y 22 de junio de 2017.	Atendida en Tiempo



	<p>Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091023112 del 25/09/2017 se solicita información de los requisitos del personal y cargas de trabajo de cada una de las interventorías de los proyectos 4G</p>	<p>La ANI allega (radicado ANI 2017300313901 del 27/09/2017) la información relacionada con el personal y cargas de trabajo de las interventorías de los proyectos 4G</p>	<p>Atendida fuera de Tiempo</p>
	<p>Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090060722 del 22/01/2018 se solicita la relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos o de obras con sus prórrogas vigentes a la fecha.</p>	<p>La ANI allega la relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos o de obras con sus prórrogas mediante el oficio con numero de radicado ANI 20183050036771 del 08/02/2018.</p>	<p>Atendida fuera de Tiempo</p>
	<p>La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI mediante oficio con número de radicado 20184090147432 del 13/02/2018, la solicitud que le hace al Concesionario vial de los Llanos SAS, de tomar acciones preventivas para óptimo funcionamiento de las basculas de las estaciones de pesaje Ocoa y Libertad.</p>	<p>No aplica.</p>	<p>No aplica.</p>
	<p>La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI mediante oficio con número de radicado 20184090282902 del 21/03/2018, la solicitud que le hace al Concesionario vial de los Llanos SAS, de tomar acciones preventivas para la disminución de reincidencia en sectores críticos de accidentalidad en carreteras.</p>	<p>No aplica.</p>	<p>No aplica.</p>
	<p>La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI mediante oficio con número de radicado 20184090292162 22/03/2018, la solicitud que le hace al Concesionario vial de los Llanos SAS, de allegar un informe de seguimiento correspondientes a las auditorias de seguridad vial, actividades de mantenimiento periódico, actividades de señalización vertical y horizontal, instalación de tachas reflectivas, activación de señalización de zonas escolares y peatonales, instalación de otros dispositivos de seguridad vial, implementación Planes de Manejo de Trafico, estado de márgenes, entre otros.</p>	<p>No aplica.</p>	<p>No aplica.</p>



	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20184090292202 del 22/03/2018 la Superintendencia de Puertos y Transporte solicita a la ANI un informe que contenga las acciones adelantadas y el estado de las auditorias de Seguridad Vial, Gestión Predial, Gestión Ambiental, Gestión Social, cierre financiero del proyecto, proyecciones inicio fase de construcción, temas objeto de controversia con la Firma Concesionada y procesos sancionatorios contra la Firma Concesionada.	La ANI allega a la Superintendencia de Puertos y Transporte el informe solicitado por medio del oficio con número de radicado ANI 20183060110001 del 12/04/2018.	Atendida en Tiempo
	Mediante correo electrónico con número de radicado 20184090292942 del 22/03/2018 se solicita a la ANI radicar el oficio anexo al correo (20184090292202 del 22/03/2018).	No aplica.	No aplica.
	La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI mediante oficio con número de radicado 20184090357532 del 11/04/2018, la solicitud de identificación de condición, actores indirectos y factores de riesgos que participan en la reincidencia de los sectores críticos de accidentalidad en carreteras que le hace al Concesionario vial de los Llanos SAS.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090498662 del 21/05/2018 la Superintendencia de Puertos y Transporte invita a recorrido de inspección el 30, 31 de mayo y 01 de junio de 2018 en la Concesión Malla Vial del Meta.	No aplica.	No aplica.
	La Superintendencia de Puertos y Transporte allega a la ANI, mediante oficio con número de radicado ANI 20184090583282 del 13/06/2018 las observaciones derivadas de la inspección al proyecto los días 30, 31 de mayo y 01 de junio de 2018.	Pendiente	Pendiente
	La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI mediante oficio con numero de radicado 20184090583622 del 13/06/2018, las observaciones derivadas de la inspección técnica y operativa al proyecto el 30, 31 de mayo y 01 de junio de 2018 al Concesionario Vial de los Llanos SAS.	No aplica.	No aplica.

Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda en el sistema documental – ORFEO.



Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e Interventoría

Plazos estimados para el contrato de Concesión 007 de 2010

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	05 de mayo de 2015
Fecha de terminación estimada*	09 de junio de 2045
Plazo actual estimado del contrato (años)	30 años
Fecha acta de inicio preconstrucción	09 de junio de 2015
Fecha de inicio de Construcción** (Otosí 3)	09 de diciembre de 2016
Fecha de inicio de etapa de Operación y Mantenimiento***	09 de junio de 2021
Otosí No. 1. Aclaraciones del contrato en virtud de los costos de estructuración en la expresión "IVA incluido", aclaración amparo de cumplimiento en etapa pre operativa, programación de unidad funcional cero.	junio 05 de 2015
Otosí No. 2 Prorroga de entrega de elementos POLCA, aclaración remuneración concesionario unidad funcional cero.	26 de noviembre de 2015
Otosí No. 3. Ampliación de 6 meses el plazo para presentar el cierre financiero, ampliación etapa de preconstrucción de 360 días a 540 días, ampliación de plazo para pagar el segundo giro equity de 360 días a 540, ampliación de plazo para fondeos de subcuentas.	02 de junio de 2016
Otosí No. 4. Ajuste de franjas de adquisición predial.	06 de octubre de 2016
Otosí No. 5. Suspender por 30 días adicionales la consecución de cierre financiero así como el ajuste al plan de adquisición predial y el plan de obras, además de postergar el fondeo de la subcuenta predios.	04 de noviembre de 2016
Otosí No. 6. Suspensión de la obligación de cierre financiero y segundo fondeo de subcuenta predial hasta que el tribunal de arbitramento falle, ampliación de la fase de preconstrucción hasta que falle el tribunal, ejecutar actividades necesarias para garantizar la transitabilidad en el corredor durante preconstrucción hasta que falle el tribunal, ajuste de tiempo de las etapas del contrato cuando falle el tribunal pero sin exceder el tiempo máximo de 30 años.	21 de diciembre de 2016

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión 046 de 2004.

\*Depende del VPIP del proyecto y del cumplimiento de la etapa preoperativa del proyecto.

\*\*Fecha estimada de inicio de construcción definida en el otosí 3; sin embargo, se ha postergado más sin un respaldo documental.

\*\*\*Desde junio de 2015 se dio inicio a la Unidad funcional 0, comenzó la operación y mantenimiento en toda la infraestructura entregada, pero la etapa de operación y mantenimiento del proyecto iniciara una vez terminen las obras asociadas a la etapa preoperativa.



**Datos asociados a la conformación de la Concesión Vial de los Llanos SAS**

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Grupo ODINSA S.A	51,00%
	Murcia y Murcia S.A	30,00%
	Constructora el Cóndor S.A	11,00%
	Sarugo S en C	8,00%
<b>TOTAL</b>	<b>100,00%</b>	

Fuente: Ficha técnica supervisión del proyecto, julio de 2018.

**Datos asociados a la Firma Interventora**

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Unión Temporal Meta
Representante Legal	Mayron Vergel Armenta
Valor inicial del Contrato	\$34.695.475.764
Total	\$34.695.475.764
Plazo	84 meses
Fecha de Inicio del Contrato	05 de junio de 2015
Fecha de terminación del Contrato	05 de junio de 2022

Fuente: Información tomada del contrato de interventoría No. 251 de 2015.

**Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora**

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	COMPOSICIÓN ACCIONARIA INTERVENTORÍA	Participación
	AFA Consultores y Constructores S.A	60%
	INCGROUP S.A.S	40%
	<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: página web de la ANI, junio de 2018.



#### Anexo 4: Metodología de la auditoría

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente implementada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. En este sentido, la Agencia Nacional de Infraestructura cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de Auditoría Técnica (Procedimiento EVCI-P-003) dentro del programa de Evaluación y Control Institucional.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

**Solicitud de Información:** Se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 18 de julio de 2018, allegado el 27 de julio de 2018. En reunión de comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del 01 de agosto del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto.

**Diligenciamiento de papeles de trabajo:** Mediante estos documentos se realizó un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, formatos de apertura y cierre de auditoría, plan de auditoría, aplicación MED a la interventoría, entre otros) estas se evidencian principalmente en la MED.

**Entrevistas:** Se asistió a comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del proyecto el día 01 de agosto en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Posteriormente se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el apoyo financiero y jurídico, además del ingeniero de apoyo debido a la incidencia de los temas específicos de profundización para la auditoría; esto como parte de la validación de la información del proyecto y de las acciones adelantadas frente a diferentes situaciones que se viven.

Se llevó a cabo verificación documental en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Bogotá el día 17 de agosto analizando las evidencias asociadas a los componentes administrativo, técnico, jurídico, financiero, social, ambiental, predial, aforo y recaudo, se contó con personal de cada área y acorde a su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas; debido a que el proyecto aún no cuenta con inicio de fase de construcción no se llevó a cabo recorrido al mismo.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada por la supervisión y la interventoría como parte de las acciones adelantadas para el seguimiento y control del proyecto.



**Visitas de campo:** No se llevó a cabo recorrido al proyecto debido a que fase de construcción no ha iniciado.

**Plan de mejoramiento interno:** Siendo esta la segunda visita de auditoría que se realiza a la interventoría del proyecto, se evidencia que no existen No Conformidades abiertas asociadas al mismo.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se detallan en el cuerpo del informe, capítulo 9.

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

**Tabla. Entrevistas para la ejecución de la Auditoría**

Actividad:	Día	Hora
Socialización de auditoría (Equipo de Supervisión)	01/08/2018	11:00 a.m
Entrevista Líder de Apoyo a la supervisión, apoyo jurídico y financiero	09/08/2018	10:00 a.m
Reunión de apertura auditoría documental (Interventoría Bogotá)	17/08/2018	7:30 a.m.
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto.	17/08/2018	8:00 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnico, jurídica y financiera	17/08/2018	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; ambiental, social, predial, aforo y recaudo.	17/08/2018	2:00 p.m.
Cierre de Auditoría documental, Reunión y conclusiones	17/08/2018	5:30 p.m.

Fuente: Elaboración propia.

La auditoría tuvo lugar en las instalaciones de la ANI y la oficina de la interventoría Unión Temporal Meta en la ciudad de Bogotá; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido desde enero del año 2018 a la fecha (tiempo de definición del inicio de la fase de construcción a partir de lo que determine el tribunal de arbitramento). Se dio a conocer la situación por la cual atraviesa el proyecto priorizando las dificultades que tiene el mismo y las acciones que se han generado para llevar a cabo un control al mismo.





### Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la gestión de la interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, financiero, jurídico, ambiental, social y predial).

#### Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.<sup>14</sup>

#### Resultados de la medición con la MED para el proyecto Pereira-La Victoria

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes; mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios del componente. La calificación de cada criterio, se hace con base en la tabla de calificación de la MED.

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificación	Cod.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Buena	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Mala	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciales en la Auditoría, del criterio evaluado.

Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED de Interventorías lo largo de sus años de gestión.

<sup>14</sup> Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 15 de junio de 2017.



### Evaluación del desempeño de la Interventoría

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

- 1. Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2. Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
- 3. Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
- 4. Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
- 5. Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.



6. **Aforo y recaudo:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

A continuación se presenta la calificación discriminada por criterio de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED realizada a la interventoría.

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calific.	C/ BP	Id	Ítem	Calific.	C/ BP
1	Organización de la interventoría	B	C	1	Entrega de diseño geométrico (4G)	B	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C	2	Entrega de estudios de detalle (4G)	B	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C	3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	B	C
4	Manual de funciones específicas de interventoría	B	BP	4	Plan de obras del concesionario (4G)	B	C
5	Capacitación equipo de interventoría	B	C	5	Verificación del estudio de localización nuevas estaciones de pesaje	B	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	E	C	6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	B	BP
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	B	C	7	Seguimiento a cronograma	NA	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Exigir información al concesionario	B	C	9	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
10	Actualización de herramienta project online	B	C	10	Disponibilidad de laboratorios en zonas de obra	B	BP
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	NA	BP	11	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	B	C
12	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	E	BP	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Apoyo y acompañamiento a la ANI	B	C	13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C



14	Entrega de informes de interventoría	R	C	14	Instalación de vallas informativas (4G)	B	C
15	Cambio de interventoría	NA	C	15	Videos de avance del programa "Rodando la Vía"	NA	BP
				16	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	B	C
				17	Verificación del programa de operación y mantenimiento	B	C
				18	Verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (Índice de estado/cumplimiento)	B	C
				19	Verificación de centro de control operacional (CCO)	B	C
				20	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	B	C
				21	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	B	C
				22	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	B	C
				23	Verificación de los planes de contingencia para garantizar la continuidad en la operación del corredor en días festivos	B	C
				24	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	B	C
				25	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	B	C
				26	Seguimiento elementos de contención	B	C
				27	Seguimiento al estado de indicadores de señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12)	B	C
				28	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	B	C
				29	Protocolo con la Policía de Carreteras (4G)	B	C
				30	Recorridos de inspección nocturnos	NA	BP
				31	Disponibilidad de campamentos adicionales a lo largo del corredor vial	0	BP
				32	Promover y hacer seguimiento a los simulacros para el control de emergencias	B	BP
				33	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	R	C
				34	Ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	B	C
				35	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	B	C
				36	Informes por terminación de etapas (4G)	NA	C
				37	Inventario y seguimiento a sitios con inestabilidad geotécnica	B	BP

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C



Agencia Nacional de Infraestructura  
 INFORME AUDITORIA - PROYECTO CARRETERO  
 IP Malla Vial del Meta



GOBIERNO  
 DE COLOMBIA

2	Verificación giros equity (4G)	B	C	2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	B	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA	C	3	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	B	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	B	C	4	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	B	C	5	Verificación en cambios en la composición accionaria	NA	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	B	C	6	Valoración de impactos	NA	C
7	Inventario de activos (4G)	B	C	7	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	B	C	8	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	B	C	9	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
10	Análisis financiero del recaudo	B	C	10	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
11	Retribución del Concesionario	B	C	11	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado	B	BP	12	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C	13	Matriz de riesgos interventoría	B	BP
14	Control de desembolsos por gestión predial	B	C	14	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	B	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	NA	C	15	Atención a entidades de control del Estado	NA	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C	16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
17	Simulaciones financieras	E	C	17	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
18	Modelaciones financieras por cambios en el alcance del proyecto	B	BP	18	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
19	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	B	C				
20	Realizar seguimiento de las contingencias	NA	C				
21	Informes del fideicomiso	B	C				
22	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C				
23	Verificación aplicativos de la fiduciaria	NA	BP				
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
25	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
26	Informes de formatos financieros ANI	B	C				
27	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C				

05 Componente Aforos y Estadísticas				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calific.	C/ BP	Id	Ítem	Calific.	C/ BP



1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	B	C	1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	B	C
2	Verificación del TPD esperado	B	BP	2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	E	C
3	Certificación de tráfico vehiculares en cada caseta de peaje	B	C	3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	B	C	4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C
5	Verificación del recuado de peajes que reporta el concesionario	B	C	5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	NA	C
6	Control de las tarifas de peaje	B	C	6	Cronograma trimestral de actividades de seguimiento ambiental	B	C
7	Guía de auditoría de la interventoría	B	C	7	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
8	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	B	C	8	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	NA	C
9	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	B	C	9	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
10	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	B	C	10	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario	R	C
11	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	R	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
12	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje	B	C	12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
13	Operativos de control a las casetas de peaje	B	C	13	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
14	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	E	C	14	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	0	C
15	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de básculas	B	C	15	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y el medio ambiente	B	BP
16	Equipos de video interventoría	B	C				
17	Seguimiento remoto de interventoría a los equipos de video en cada una de las estaciones de peaje	B	C				
18	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	B	C				
19	Procedimientos de control de transporte de carga	B	C				
20	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
21	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
22	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	B	C				

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	B	C	1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	B	C
2	Seguimiento al plan de gestión social (4G)	B	C	2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	NA	C
3	Control del plan de gestión social del concesionario	R	C	3	Verificación de la adquisición predial del proyecto	NA	C
4	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario (4G)	B	C	4	Verificación del proceso de avalúo	B	C
5	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	B	C	5	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para momentos de emergencia	NA	C
6	Personal del concesionario	B	C	6	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	B	C
7	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C	7	Control gráfico predial	B	BP
8	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C	8	Seguimiento al control de invasiones	B	C
9	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	NA	C	9	Seguimiento a los procesos de expropiación	NA	C
10	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C	10	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	NA	C
11	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	E	C	11	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	B	C
12	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Inventario socioeconómico	B	C	13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
14	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C				
15	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	B	C				
16	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C				
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
18	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
19	Manual de buen gobierno Corporativo del concesionario (4G)	B	C				
20	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	B	BP				