



INFORME DE LA JUNTA DIRECTIVA Y DE LA GERENCIA AÑO 2015

ENERO 2016

Contenido

Generalidades.	4
1. Contexto Económico.	4
1.1 Entorno Macroeconómico	5
1.1.1 Crecimiento de la Economía Colombiana.	5
1.1.2 Desempleo	5
1.1.3 Inflación	5
1.3 Nueva Legislación	7
1.4 Panorama de la Industria de Hidrocarburos en Colombia	8
2 Ingresos y Tráfico.	11
2.1 Recaudo	11
2.2 Tráfico	14
3 Operación y Mantenimiento.	18
3.1 Operación.	18
3.1.1 Infraestructura de Operación.	18
3.1.2 Equipos de Conteo, Auditoria y clasificación de vehículos.	20
3.1.3 Comunicaciones.	21
3.1.4 Paraderos	21
3.1.5 Módulo de Servicios	22
3.1.6 Equipos Policía de Carreteras.	22
3.2 Distribución de tramos de operación:	22
3.3 Accidentes	24
3.3.1 Accidentes con víctimas fatales	25
3.3.2 Accidentes con Heridos	26
3.4 Incidentes	27
3.5 Estaciones de Pesaje	28
3.6 Mantenimiento.	29
3.6.1 Componentes Hidráulico y Geotécnico:	29

3.6.2	Geotecnia (Inestabilidades)	30
3.6.3	Hidráulica (Inundaciones):	30
3.6.4	Intervenciones prioritarias.	32
3.6.4.1	Reparaciones pavimento:	33
3.6.5	Mantenimiento Rutinario y Periódico.	33
3.6.5.1	Mantenimiento rutinario:	33
3.6.5.2	Mantenimiento periódico:	34
3.6.5.3	Señalización horizontal:	34
3.6.5.4	Señalización vertical:	35
3.6.5.5	Instalación de tachas reflectivas:	35
3.6.5.6	Otras actividades	35
3.6.5.7	Atención de emergencias.	36
3.7	Índice de Cumplimiento y niveles de servicio.	37
4.	Administración.	40
4.1	Aspectos Societarios.	41
5.	Aspectos Contractuales.	43
6.	Aspectos Jurídicos.	46
6.1	Procesos Judiciales y Administrativos	46
6.2	Gestión Predial	46
6.3	Actividades de Protección del Derecho de Vía	46
7.	Aspectos Financieros.	48
7.1	Impuesto de Industria y Comercio	49
8.	Componente Social y Ambiental	49
8.1	Componente Social	49
8.2	Componente Ambiental	52
9.	EPC - Consorcio APP Llanos.	54
10.	Principales acciones a seguir.	55
11.	Anexos	57

Generalidades.

1. Contexto Económico.

El año 2014 terminada con una sombra sobre el precio del petróleo por efecto del fracking (*fracturación hidráulica de la roca*) implementado por Estados Unidos para la extracción del crudo, acercándolo a la autosuficiencia energética y reduciendo su necesidad de suministros de la OPEP.

Esta autosuficiencia de Estados Unidos trajo consigo una caída en los precios internacionales del petróleo, resultado de la sobreoferta del crudo, sumado a la desaceleración de las economías China y Europa.

Bajo estas consideraciones y teniendo en cuenta que la industria petrolera en el País aporta el 50% de las exportaciones, el 16% de los ingresos fiscales del Gobierno y el 5% del PIB, para el año 2015 se esperaba un crecimiento cercano al 3,6 de acuerdo a las proyecciones del Banco de la República, estando pendiente por confirmar el reporte oficial del Gobierno y el que se calcula en el 3%.

El 2016 augura grandes desafíos para la economía nacional, proyectando un crecimiento económico del 2.8% según Fedesarrollo, pues ante un menor aporte de los hidrocarburos a las finanzas públicas, inexorablemente se generará un faltante fiscal cercano al 3.6% del PIB, que deberá ser cubierto con una nueva reforma tributaria de la cual ya se ha comenzado a hablar.

Algunos expertos prevén que el precio del petróleo llegará a un piso cercano a los U\$20 a comienzos de 2016 y comenzará a repuntar alcanzando para el tercer trimestre los U\$ 51 y los U\$ 56 para el cuarto.

El inicio del proyecto de Concesión ha coincidido con un importante período de desaceleración o de contracción de la economía, con una inflación del 6.77%, exportaciones e importaciones en claro descenso, tasas de interés con una tendencia al alza, el precio del dólar en picos históricos y la inversión extranjera en retroceso.

Sobre este contexto macroeconómico se deberá desenvolver el concesionario planteándose como su principal reto la obtención del cierre financiero para iniciar la etapa de construcción en los plazos previstos.

1.1 Entorno Macroeconómico

1.1.1 Crecimiento de la Economía Colombiana.

Durante el periodo comprendido entre enero y septiembre de 2015 el PIB creció 3,0% respecto al mismo periodo de 2014, explicado principalmente por las ramas de comercio, reparación, restaurantes y hoteles; construcción y establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias y servicios a las empresas. La única actividad que no presentó variación fue industrias manufactureras.

http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IIItrim15_oferta_demanda.pdf

Para el 2016, según proyecciones del banco de la República, se estima el crecimiento de la economía colombiana en niveles que variarán entre el 1.5% y 3.2%, estableciendo su estimación en el 2,7%, cifra un poco menor a la del año 2015. Este menor repunte del PIB se explica por la fuerte caída en el precio del petróleo en los mercados internacionales que se podría compensar, continuando con la fuerte devaluación del peso.

1.1.2 Desempleo

El desempleo en Colombia ha mantenido una tendencia a la baja, ubicándose en diciembre de 2015 en el 7.7% frente a 9.1% que se presentó en el año 2014 para el mismo período.

1.1.3 Inflación

Los datos de 2015 muestran que en América Latina se evidencia diferentes tendencias al respecto; en la siguiente gráfica se muestran los valores de inflación donde Venezuela y Argentina registran las tasas más altas de la región y el Salvador y Panamá las inflaciones más bajas.

Tasas de Inflación en América Latina

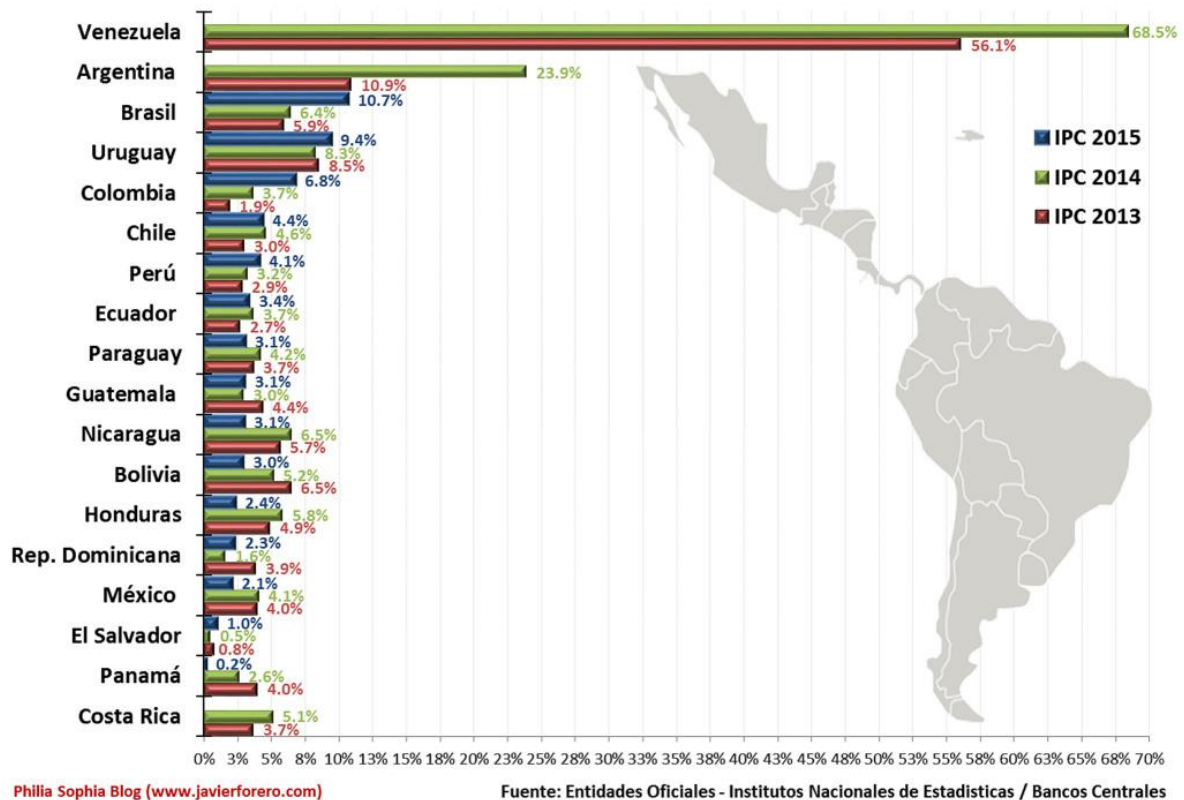


Figura 1 Tasas de Inflación en América latina

Fuente: <http://www.javierforero.com/2016/01/tasas-de-inflacion-en-america-latina.html>

Colombia alcanzó en 2015 una inflación del 6.77%, lo que significó un aumento del 3.11% con respecto a la obtenida en 2014.

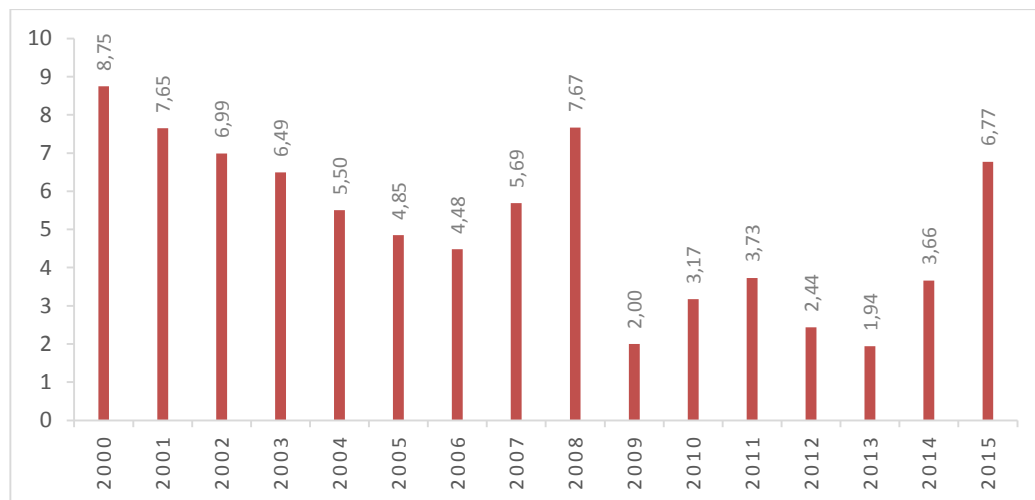


Gráfico 1. Índice de Precios al Consumidor

1.2 Nueva Legislación

- Ley 1742 del 26 de diciembre de 2014:

Esta ley adopta medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, agua potable y saneamiento básico, y los demás sectores que requieran expropiación en proyectos de inversión que adelante el estado y dicta otras disposiciones; la Ley adiciona y modifica algunos artículos de la Ley de Infraestructura Ley 1682 de 2013. Se resalta el tema de la **Entrega anticipada por orden judicial**. Los jueces deberán ordenar la entrega de los bienes inmuebles declarados de utilidad pública para proyectos de infraestructura de transporte, en un término perentorio e improrrogable de diez (10) días hábiles, contados a partir de la solicitud de la entidad demandante. Si bien esta norma fue expedida en el año 2014, es relevante hacer alusión a ella dada la injerencia que tiene en la definición del esquema de adquisición de predios que el Concesionario ha elaborado.

- Resolución 108 de 2015 del Ministerio de Transporte – Por la cual se actualiza el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes y se adopta como “Norma Colombiana de Diseño de Puentes CCP-2014”.

Por medio de esta norma, el Ministerio de Transporte actualizó las normas referentes al diseño sísmico para la construcción de puentes. Si bien esta norma es anterior a la aceptación de factibilidad del proyecto de concesión y de la suscripción del contrato, es claro que la aprobación de los diseños en nivel de detalle Fase II por parte de la entidad contratante es anterior y no puede dársele un efecto retroactivo a la norma y en caso que la entidad pretenda su aplicación se activaría el riesgo de cambio de diseños por decisión de la Agencia y los sobre costos que genere su aplicación deberán ser compensados al concesionario.

- Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte – Por la cual se adopta el manual de señalización vial – Dispositivos uniformes para la regulación de tránsito en calles, carreteras y ciclo-rutas de Colombia.

El Ministerio de Transporte adoptó un nuevo Manual de señalización vial, por medio del cual ajustó y actualizó la metodología de señalización para la operación y mantenimiento de corredores viales; así como para la ejecución de obras y trabajos de forma temporal. Si bien la norma se expidió con posterioridad a la aceptación de la factibilidad del proyecto y la suscripción del contrato de concesión, la misma tendrá relevancia para la ejecución de actividades por parte de los contratistas del proyecto

a quienes se les exigirá el cumplimiento de esta normatividad con el fin de prestar óptimas condiciones de seguridad a los usuarios del corredor.

- Resolución 716 de 2015 de la Agencia Nacional de Infraestructura – Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada y Férrea que se encuentran a cargo de la Entidad.

Por medio de la resolución 716, la Agencia actualizó la metodología, requisitos y soportes que deben tenerse en cuenta para la obtención de permisos para la ocupación temporal de las franjas del corredor concesionado denominadas como derecho de vía.

- Decreto 1072 de 2015 por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo.

A través de este Decreto, el Gobierno Nacional unificó, entre otros, la normatividad relacionado con la Seguridad y Salud en el Trabajo, recopilando los procesos y requisitos que tienen injerencia en la protección de la salud integral del trabajador. El Concesionario no solo implementa esos requisitos a sus actividades diarias, sino que los hace extensivos a sus contratistas y proveedores.

Decreto 2220 de 2015 por el cual se adiciona una sección al Decreto 1076 de 2015 en lo relacionado con las licencias y permisos ambientales para Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos (PINE).

Con la expedición de este Decreto el Gobierno Nacional direcciona a través de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, el trámite y consecución de permisos menores para los proyectos de interés nacional estratégicos. En principio, la norma agilizará la obtención de permisos para el proyecto de concesión; sin embargo, hay que esperar su materialización para calificar la nueva metodología.

1.3 Panorama de la Industria de Hidrocarburos en Colombia

La producción anual de petróleo en 2015 disminuyó un 0.7% con respecto a 2014, alcanzando los 998.000 BPDC (Barriles Promedio Día Calendario), según información del Ministerio de Minas y Energía.



Figura 2 Industria petrolera

El departamento del Meta es el principal productor de crudo de petróleo del país, aportando el 51% equivalente a 512.623 BPDC de la producción nacional y por ende uno de los principales actores aportantes al PIB de la Nación. (Información hasta agosto de 2015).

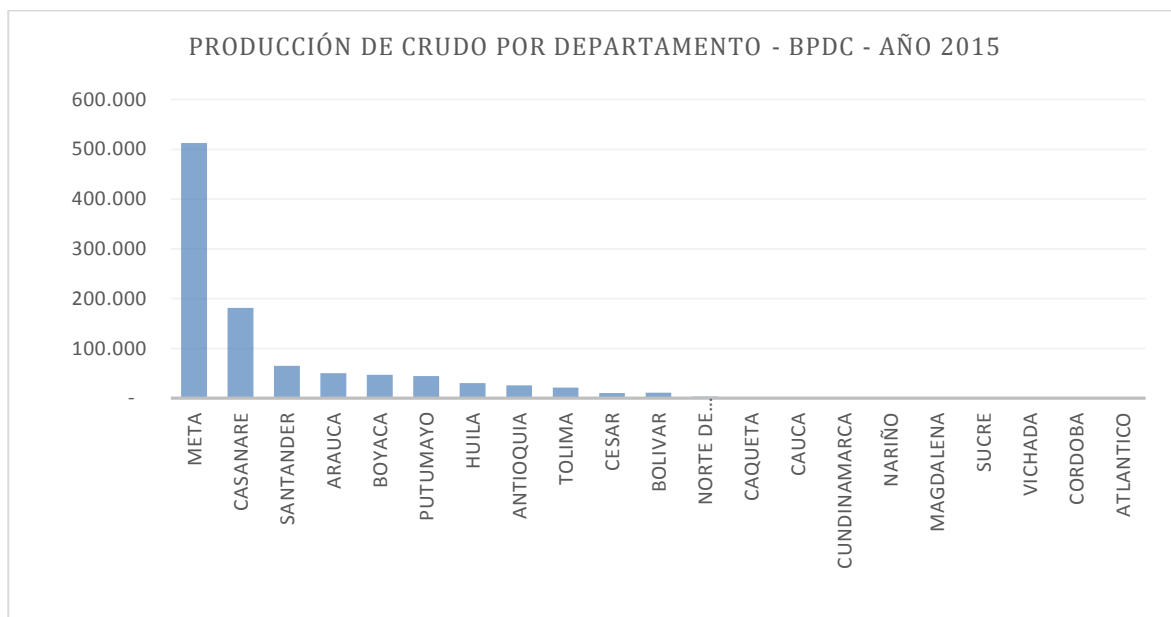


Gráfico 2. Producción de crudo de petróleo por departamento - Tomado del IEP-ACP.
*: Hasta agosto de 2015

La cuenca de los Llanos Orientales (Arauca, Casanare, Meta, Vichada) es la principal productora de crudo del país alcanzando el 74% de la producción nacional.

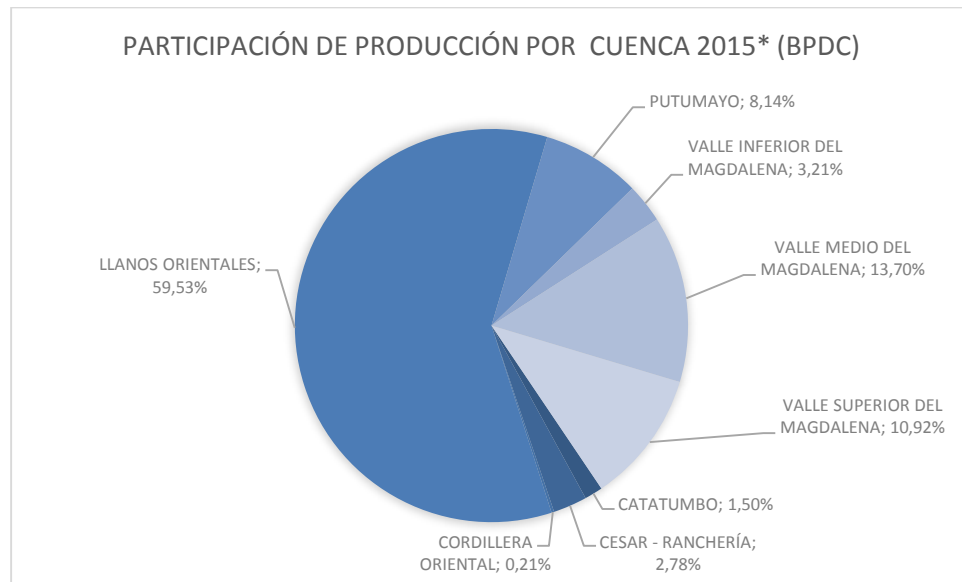


Gráfico 3 Participación de la producción por cuenca - Tomado del IEP-ACP.* Hasta agosto de 2015

El precio promedio para 2015 al 1 de diciembre fue de 47 USD barril presentado una reducción del 46% con respecto al promedio del año 2014 donde se registró un promedio de 88 USD, proyectándose llegar hasta un piso de 25 USD para comienzos del 2016.

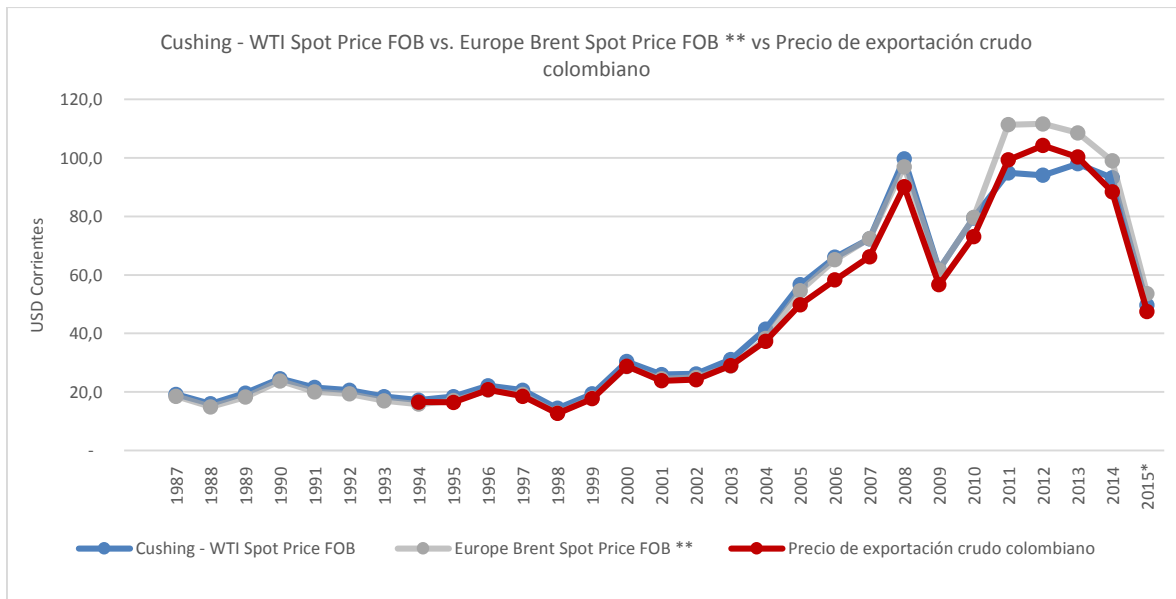


Gráfico 4 Histórico del precio del petróleo - Tomado del IEP-ACP. (* Hasta 1 de diciembre de 2015)

2. Ingresos y Tráfico.

Con la expedición por parte del Ministerio de Transporte de la resolución 1130 del 28 de abril 2015 se establece la estructura tarifaria y la categorización de las estaciones de peaje de Iracá, Ocoa, la Libertad, Casetabla y Yucao y se da la viabilidad para la instalación de la estación de peaje de El Cairo.

Es importante señalar que las estaciones de peaje de Casetabla y Yucao, ubicadas en el corredor Puerto López – Puerto Gaitán, hacen parte del contrato 250 de 2011 suscrito entre el INVIAS y Odinsa PI, razón por la cual la Concesión solo recibe de estas estaciones el neto luego de restar los honorarios de Odinsa PI pactados en el contrato 250.

Con la suscripción del Acta de Inicio el pasado 9 de junio, la concesión dio inicio al cobro de la estructura tarifaria descrita en la resolución 1130 de 2015, recibiendo reacciones de inconformidad de los habitantes de Puerto López y Puerto Gaitán, pues las tarifas de las estaciones de Casetabla y Yucao estaban pasando de un tipo INVIAS a un tipo Concesión.

Con respecto a esta situación la Concesión generó mesas de trabajo y concertación con el INVIAS, la ANI y los líderes locales, pre-acordando la implementación de una estructura tarifaria que incluía categorías especiales diferenciales para los habitantes de Puerto López y Puerto Gaitán y una transición más gradual de las tarifas tipo INVIAS a las contractuales. Esta solución, se encuentra condicionada a la ampliación de las bermas entre Puerto López y Puerto Gaitán, situación que está siendo analizada por las partes, y es posible que se pueda materializar mediante una sustitución de obras y una reducción en el alcance.

2.1 Recaudo

El recaudo neto total correspondiente a las cinco estaciones de peajes Ocoa, Iracá, La Libertad, Yucao y Casetabla desde el día 9 de junio hasta el día 31 de diciembre de 2015 ascendió a \$ 50.472 millones incluido sobrantes. La mayor participación del recaudo la proporciona la estación de Ocoa con un 39.7%, seguido de la estación de la Libertad con un 30.4%.

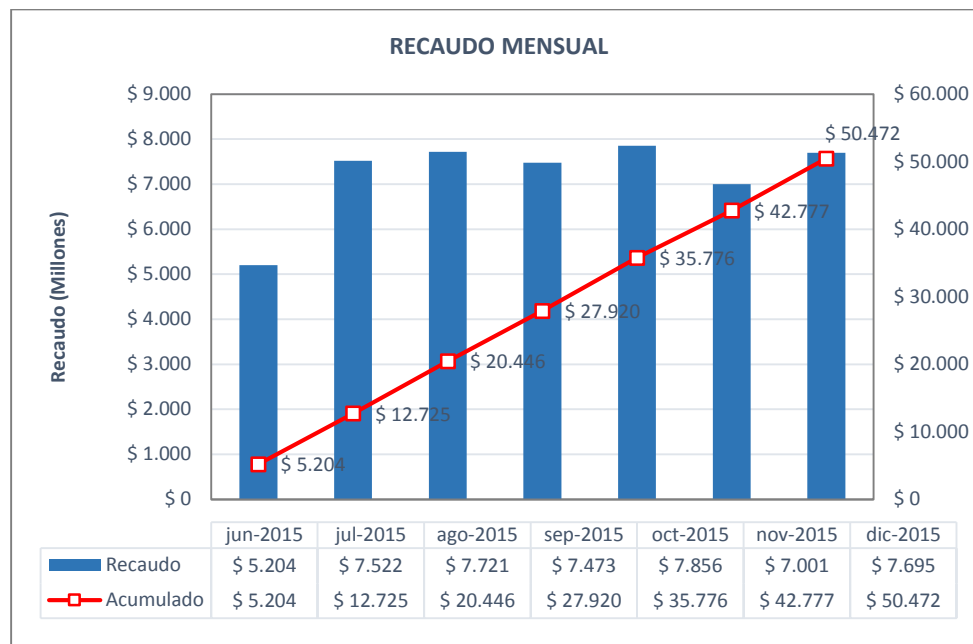


Gráfico 5 Recaudo Mensual y Acumulado

El peaje que genera mayor recaudo es Ocoa con \$20.045 millones, seguido por La Libertad con \$15.341 millones. Las estaciones de peaje que más se han visto afectadas en sus ingresos son las estaciones en el corredor vial Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán, particularmente las estaciones de Yucao y Casetabla en donde los meses de noviembre y diciembre de 2015 registran disminuciones en el recaudo hasta de un 12% en relación al promedio del segundo semestre del año 2015. En el mes de noviembre y parte del mes de diciembre se presentó una disminución muy importante en el tráfico total vehicular de tracto-camiones de Categoría VI y VII debido a protestas y bloqueos de los trabajadores de las empresas petroleras del sector.

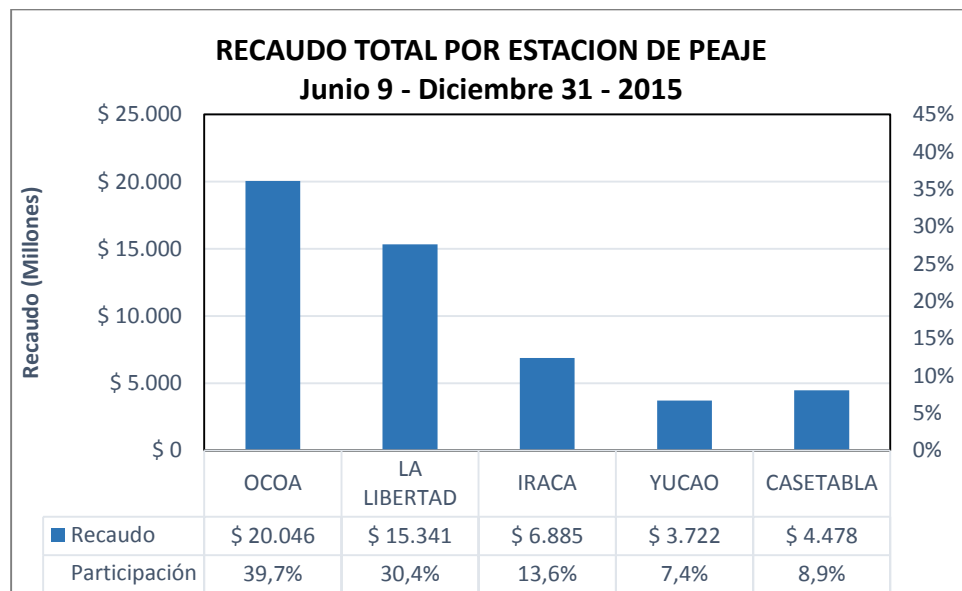


Gráfico 6. Recaudo Total por estación de Peaje.

La estación de Ocoa registra un cumplimiento en el recaudo del 113.2% en comparación con el recaudo proyectado, las estaciones de La Libertad e Iracá reportan cumplimiento del 96.5% y 92.3%. Las estaciones de peaje de Yucao y Casetabla reportan cumplimientos en el recaudo de 25.8% y 28.1% respectivamente.

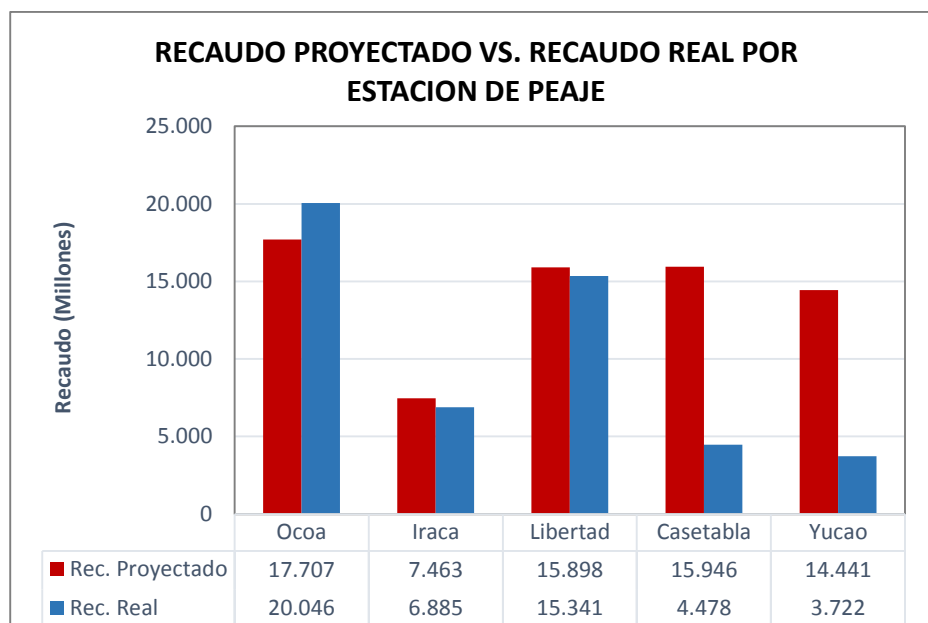


Gráfico 7. Cumplimiento del recaudo real vs el Proyectado

Vale la pena anotar que la diferencia que se presenta en el recaudo de las estaciones de Yucao y Casetabla, corresponden a las situaciones extraordinarias que se escapan al dominio del Concesionario y que afectan sustancialmente las proyecciones estimadas en la estructuración del proyecto.

En efecto, a partir de la suscripción del Acta de Inicio del contrato de concesión, se implementó para las estaciones el esquema tarifario inmerso en la resolución 1130 de 2015, con el cual se estructuró el proyecto; sin embargo, desde el inicio del contrato no ha sido posible la aplicación de las tarifas contractuales para las estaciones de Casetabla y Yucao, toda vez que la comunidad de las poblaciones de Puerto López y Puerto Gaitán rechaza las tarifas contractuales, impidiendo su cobro y amenazando con medidas de hecho para obstaculizar su recaudo.

Aunado a lo anterior, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) expidió la resolución 00052 del 8 de enero de 2016, por medio del cual decretó, entre otros, el esquema tarifario de las estaciones de peaje de Yucao y Casetabla. Esta resolución de INVIAS es contraria al esquema tarifario propuesto por el Originador en la estructuración del proyecto y que fue aprobado por la ANI e integrado al Contrato de Concesión mediante la resolución 1130 de 2015. Vale la pena mencionar que la Resolución 00052 del 8 de enero de 2016, contempla tarifas menores, que afectan considerablemente el recaudo proyectado en la fase de estructuración del proyecto.

Es claro que el recaudo del proyecto está siendo afectado por hechos ajenos a la potestad del Concesionario y por fuera de la matriz de riesgos a cargo suyo. Tal situación afecta de forma directa y sustancial la principal fuente de retribución económica a que tiene derecho el Concesionario como contraprestación por la ejecución del proyecto.

De igual manera, el recaudo en las estaciones de peaje de Yucao y Casetabla se ha visto afectado por las condiciones macroeconómicas que se presentan desde el segundo semestre del año 2015. La economía nacional enfrenta la caída en el precio del petróleo y la devaluación del peso frente al dólar, situaciones que han generado un incremento de las tasas de interés y una inflación en niveles que no se tenían desde el año 2008.

Teniendo en cuenta que el principal componente del tráfico durante el proceso de estructuración en las estaciones de Yucao y Casetabla, estaba conformado por categorías altas de vehículos, principalmente carro tanques provenientes del campo de Rubiales, las actuales condiciones macroeconómicas impactan aún más el recaudo del proyecto en estas estaciones de peaje.

2.2 Tráfico

Durante el periodo de análisis el tráfico alcanzó los 4.238.912 vehículos, presentando un cumplimiento total del 93.9% comparado con el tráfico vehicular proyectado.

- Se observa un incremento importante que supera el 11% en el tráfico de las categorías 1 y 2 en la estación de peaje de Ocoa.
- Es de destacar que la estación de peaje de Iracá mantiene un tráfico estable y más cercano a lo proyectado en la mayoría de las categorías, los vehículos de las categorías 4 y 5 son las que han representado una disminución importante, las demás categorías en esta estación su cumplimiento se aproxima al 100% o lo supera.
- La situación económica que enfrentó el país en el año 2015 y que podría continuar en el año 2016, afectó de manera directa las inversiones especialmente en el sector petrolero y por consiguiente en el tráfico que recorre las vías de proyecto de APP, principalmente en la vía Villavicencio – Puerto Gaitán.
- Las estaciones de Yucao y Casetabla presentaron una gran desaceleración, se destaca las categorías 3, 4, 5 y 7.
- En la estación de la Libertad la categoría más afectada es la 5 con un porcentaje de cumplimiento del 42%.

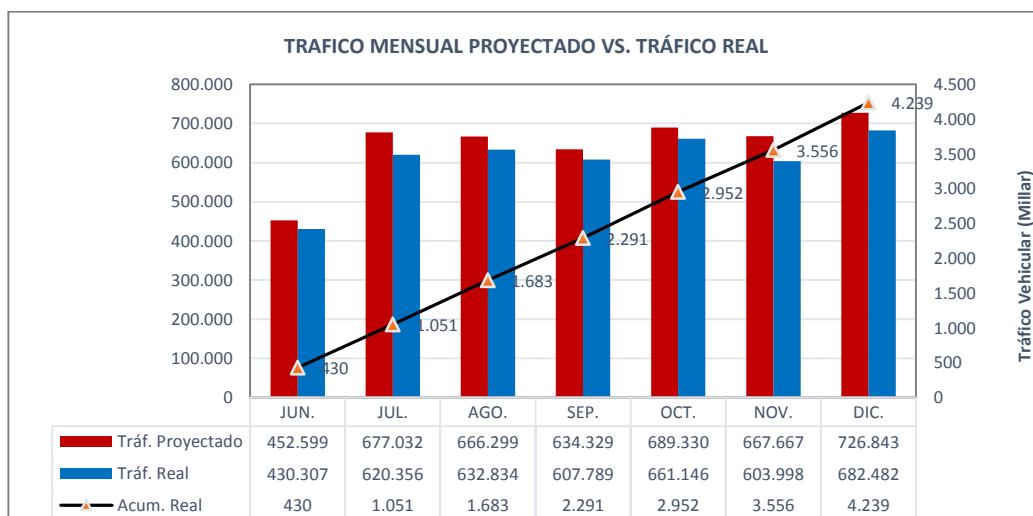


Gráfico 8. Tráficos anuales acumulados

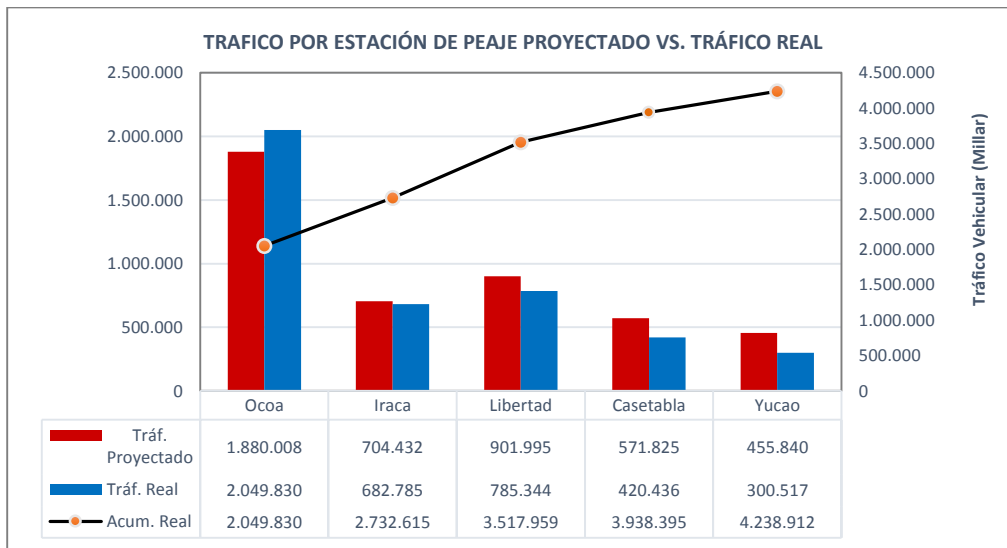


Grafico 9. Crecimiento del tráfico

Se registra un Tráfico Promedio Diario de las cinco estaciones de peaje del proyecto de 20.577 Vehículos.

CATEGORIA 1						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	1.492.208	507.554	596.752	206.136	135.049	2.937.699
Real	1.667.827	509.762	505.978	170.204	105.141	2.958.912
% Cumplimiento	111,8%	100,4%	84,8%	82,6%	77,9%	100,7%
CATEGORIA 2						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	31.600	23.412	36.364	30.655	17.694	139.725
Real	38.397	26.014	33.448	39.626	16.047	153.532
% Cumplimiento	121,5%	111,1%	92,0%	129,3%	90,7%	109,9%
CATEGORIA 3						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	153.577	88.189	57.723	35.907	22.677	358.073
Real	150.205	88.148	47.185	20.255	14.928	320.721
% Cumplimiento	97,8%	100,0%	81,7%	56,4%	65,8%	89,6%
CATEGORIA 4						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	67.502	49.129	38.892	30.970	30.733	217.226
Real	70.119	34.555	29.709	23.674	16.291	174.348
% Cumplimiento	103,9%	70,3%	76,4%	76,4%	53,0%	80,3%
CATEGORIA 5						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	40.908	19.754	51.634	64.443	51.630	228.368
Real	28.893	8.412	21.859	21.873	17.147	98.184
% Cumplimiento	70,6%	42,6%	42,3%	33,9%	33,2%	43,0%
CATEGORIA 6						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	47.913	4.589	74.181	113.531	109.658	349.872
Real	45.508	4.199	91.640	92.380	82.552	316.279
% Cumplimiento	95,0%	91,5%	123,5%	81,4%	75,3%	90,4%
CATEGORIA 7						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	46.299	11.805	46.450	90.183	88.399	283.137
Real	48.881	11.695	55.525	52.424	48.411	216.936
% Cumplimiento	105,6%	99,1%	119,5%	58,1%	54,8%	76,6%
CATEGORIA 1 a 7						
Estación	Ocoa	Iraca	Libertad	Casetabla	Yucao	Total
Proyectado	1.880.008	704.432	901.995	571.825	455.840	4.514.099
Real	2.049.830	682.785	785.344	420.436	300.517	4.238.912
% Cumplimiento	109,0%	96,9%	87,1%	73,5%	65,9%	93,9%

3. Operación y Mantenimiento.

3.1 Operación.

Durante el año 2015, la operación del Proyecto se realizó conforme a lo establecido en el Apéndice Técnico 2 que hace parte del Contrato de Concesión.

3.1.1 Infraestructura de Operación.

El recaudo de la tasa de peaje se realizó a través de la operación con cuatro (4) carriles en la estación de peaje de Ocoa y dos (2) carriles para las estaciones de Iracá y La Libertad. Las estaciones de Yucao y Casetabla continúan siendo administradas aún bajo el contrato No. 0250/11 del Instituto Nacional de Vías. En todas las estaciones se utilizó personal adicional en horas de alto flujo vehicular.

Vale la pena mencionar que las tarifas que actualmente se cobran en las estaciones de peaje de Yucao y Casetabla, son la contempladas en la resolución 00052 del 8 de enero de 2016 expedida por el INVIAS, la cual es contraria al esquema tarifario del contrato de concesión adoptado mediante la resolución 1130 de 2015. La Resolución 00052 del 8 de enero de 2016, contempla tarifas menores, que afectan considerablemente el recaudo proyectado en la fase de estructuración del proyecto.

Tal como lo dispone la parte especial del contrato de concesión, es la Agencia Nacional de Infraestructura es la que debe ordenar, durante la vigencia del contrato 0250/11, el esquema tarifario de las estaciones en cuestión; sin embargo, el INVIAS, obrando de forma unilateral, expidió la resolución 00052 del 8 de enero de 2016, alejándose de las tarifas contractuales.

Es importante mencionar que desde inicios de la concesión hasta finalizar el año 2015, se dio inicio a un plan de mejoras de infraestructura en todas las estaciones de peaje y pesaje, entre otras obras se realizó: resane, estucado, aplicación de pintura en casetas, bordillos, isletas, áreas comunes, mantenimiento correctivo mayor y preventivo en las básculas estáticas, suministro de nuevos bienes mobiliarios, reparación e instalación de acometidas eléctricas, suministro de báscula dinámica para la estación de la Libertad, mantenimientos preventivos de postes SOS, compra de equipos de computación y reposición de elementos del sistema de detección vehicular, adquisición de todos los elementos que establece el contrato para ser entregados a la Policía Nacional – Dirección de Tránsito y Transporte.

A continuación, se puede observar la infraestructura actual en el área de operación:



Estación de Báscula (2)
La Libertad - Ocoa



Carro – Taller (2)



Ambulancias TAM (6)



Grúas (8)



Postes SOS (16)



Paraderos (15)



TPD 9.950

Estación de Peaje Ocoa



TPD 3.800

Estación de Peaje Libertad



TPD 3.300

Estación de Peaje Iracá



TPD 1.500

Estación de Peaje de Yucao



TPD 2.150

Estación de Peaje Casetabla



Insp. Operación Vial



El Concesionario dentro de su planeación y programación de personal en las estaciones de recaudo ha contratado de forma permanente personal recaudador “Canguro” para apoyar principalmente las estaciones de Ocoa y La Libertad dado que estas estaciones no tienen la capacidad suficiente para atender a todo el flujo vehicular sin generar colas de vehículos en las horas pico. Adicionalmente, conforme a lo dispuesto en el Otrosí No. 2 de noviembre 26 de 2015 y teniendo en cuenta que la Unidad Funcional 0 no requiere acta de terminación, y de acuerdo a la modificación del Numeral 6 Cálculo del Índice de Cumplimiento del Apéndice Técnico 4, son criterios para la medición del índice de cumplimiento para el pago de la retribución los siguientes: Iluminación, Colas en peaje, Tiempos de atención de Incidentes y accidentes, Ocupación de carriles e Índice de Mortalidad.

3.1.2 Equipos de Conteo, Auditoria y clasificación de vehículos.

A partir del 9 de junio de 2015 el concesionario mantiene y opera los equipos de conteo y clasificación de tráfico que tenía el anterior concesionario. Estos equipos presentaron una confiabilidad superior al 99%.

3.1.3 Comunicaciones.

La comunicación con los usuarios se realiza a través de 16 postes S.O.S, equipados con tecnología celular y la línea de atención gratuita 018000 932300.



Teléfonos S.O.S

3.1.4 Paraderos

El Proyecto a la fecha cuenta con 15 paraderos los cuales opera y les realiza mantenimiento.



Paraderos

3.1.5 Módulo de Servicios

Dentro del corredor Concesionado se encuentra el módulo de servicio de Pompeya ubicado en el K29+800 de la vía Villavicencio –Puerto López y que no está siendo operado por la Concesión en razón al no cumplimiento de las condiciones de infraestructura que exige el contrato de concesión. No obstante, lo anterior, dentro del alcance de las obras se tiene prevista la construcción de 3 módulos de servicio y 2 áreas de operación.

3.1.6 Equipos Policía de Carreteras.

En enero 21 de 2016 la Policía Nacional de Colombia – Dirección de Tránsito radicó ante este concesionario el Convenio de Cooperación firmado entre la Concesión Vial de los Llanos y la Policía Nacional.

Este convenio establece entre otros elementos logísticos la entrega de 16 motocicletas Suzuki 650 cc (14 pisteras y 2 enduro), 8 camionetas 4x2, 30 comparenderas, 1 tablero de mensajes de 3.2m x 2m, 34 chalecos antibalas, 34 gafas antiesquirla, 34 cascos balísticos, 6 radios de comunicaciones de encriptación solo para la Policía Nacional.

A la fecha de elaboración del presente informe estaba aún pendiente la entrega de éstos elementos a la Policía de Tránsito y Transporte.

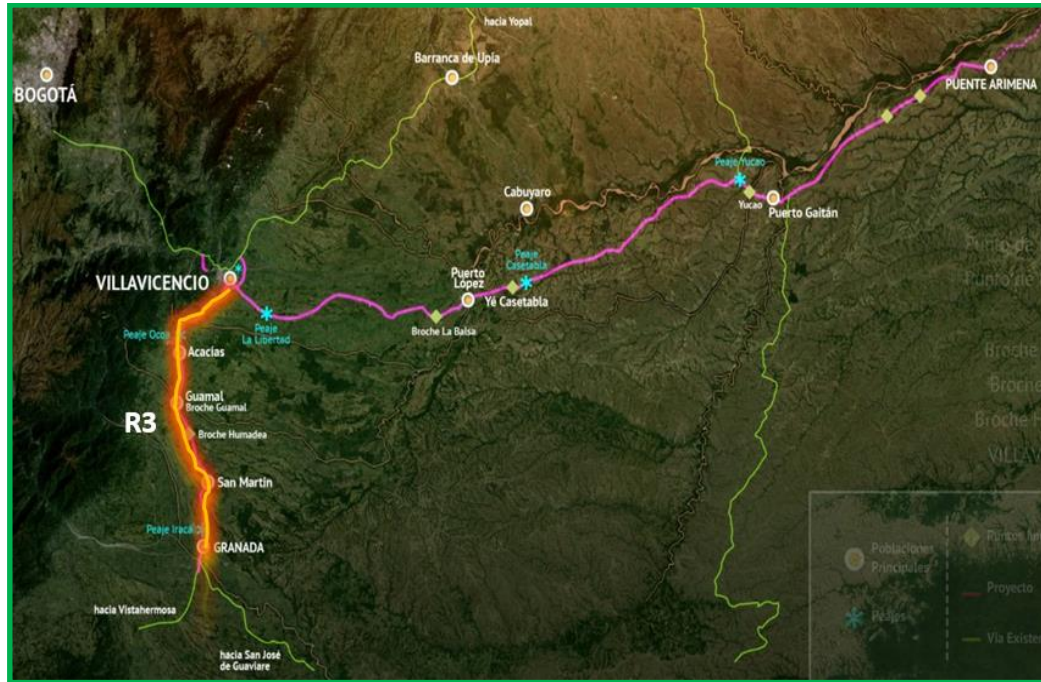
3.2 Distribución de tramos de operación:

Villavicencio –Granada

A continuación, se muestran las características del tramo Villavicencio - Granada y la infraestructura actual que se tiene:

- Nombre del tramo: R3
- Longitud: 73 km
- Inspector Vial: (1) Servicio 24/7
- Servicio de Carro-taller: (1) Servicio 24/7
- Servicio de Grúa: (3) Grúas Servicio 24/7
- Servicio de Ambulancia Medicalizada: (2) Ambulancias Servicio 24/7
- Estaciones de Peaje: (2) Ocoa – 9.950 TPDA e Iracá – 3.300 TPDA,

- Estación de Pesaje: (1) báscula camionera fija y (1) bascula camionera dinámica WIN



Tramo R3 – Villavicencio – Granada.

Villavicencio – Puente Arimena 285 Km

Para el corredor vial Villavicencio – Puente Arimena se mantiene las siguientes características de servicio:

- Nombre de los Tramos: **R2-PU** con 68 km, **R2-T1** con 42 km, **R2-T2** con 72 km, **R2-T3** con 34 km y **R2-T4** con 69 km
- Inspectores Viales: (4) Servicio 24/7
- Servicio de Carro-taller: (1) Servicio 24/7
- Servicio de Gruas: (5) Servicio 24/7
- Servicio de Ambulancia Medicalizada: (4) Servicio 24/7
- Estaciones de Peaje: (3) La Libertad – 3.800 TPDA, Casetabla – 2.150 TPDA, Yucao: 1.459 TPDA
- Estación de Pesaje: (1) báscula camionera fija y (1) bascula camionera dinámica WIN



Tramo R2-PU, R2-T1, R2-T2, R2-T3 Y R2-T4 – Villavicencio – Puente Arimena.

3.3 Accidentes

A continuación, se relaciona la cantidad de accidentes desde el inicio de la concesión hasta diciembre 31 de 2015.

Mes	P-U	R2-T1	R2-T2	R2-T3	R2-T4	R-3	Total Mes
jun-15	3	7	6	0	1	15	32
jul-15	3	7	3	6	0	17	36
ago-15	5	10	3	4	0	23	45
sep-15	7	9	4	8	0	33	61
oct-15	14	1	3	5	0	35	58
nov-15	13	3	3	1	0	27	47
dic-15	15	3	11	5	0	31	65
Total	60	40	33	29	1	181	344

Se puede observar que la vía Villavicencio – Granada es la más accidentada con un acumulado de 181 accidentes entre los meses de junio a diciembre de 2015, registrando un indicador de 2.48 accidentes por kilómetro, en comparación del 0.75 que se presenta en la vía Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán. Sin embargo, si tomamos los datos del tráfico total, podríamos registrar que se

presentan 6.52 accidentes por cada 100.000 vehículos que transitan por la vía Villavicencio – Granada y 10.6 accidentes por cada 100.000 vehículos que transitan por la vía Villavicencio – Puerto Gaitán.

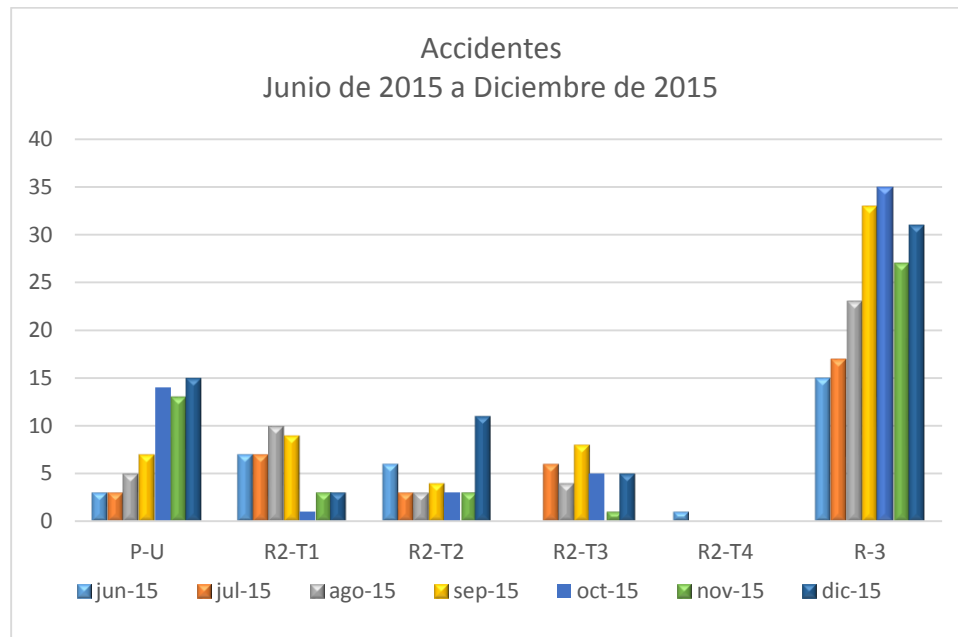


Gráfico 10 Accidentalidad

3.3.1 Accidentes con víctimas fatales

Se registraron 22 víctimas fatales desde el inicio de la operación, presentándose 10 personas fallecidas en la vía Villavicencio – Granada y 12 en la vía Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán.

Tomando como referencia la información del tráfico total, se presenta una (1) víctima fatal por cada 277.550 vehículos que se movilizan en la vía Villavicencio – Granada y una (1) víctima fatal por cada 126.800 vehículos por la vía Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán.

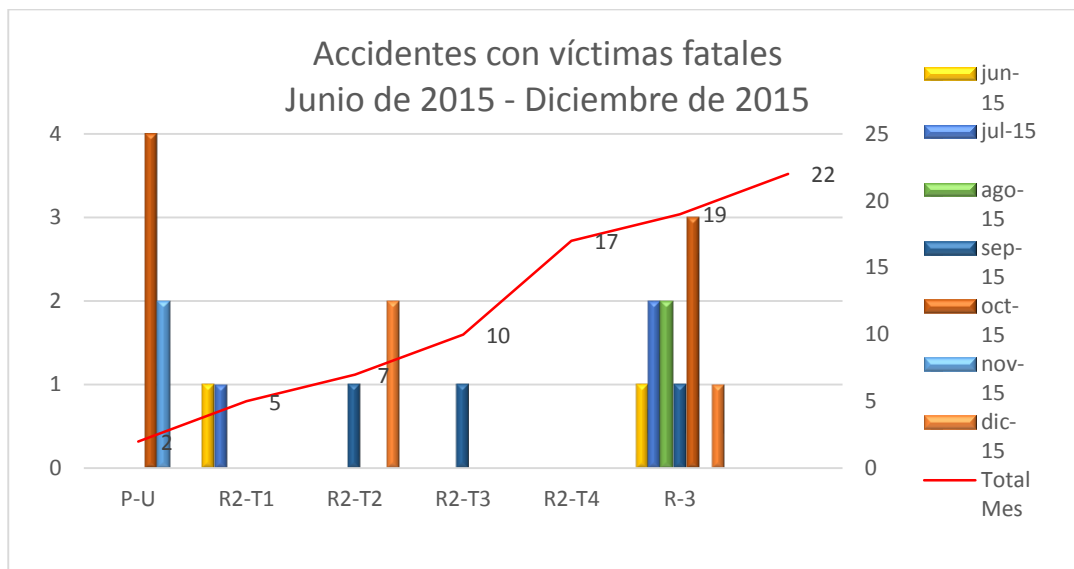


Gráfico 11 Accidentes con Víctimas fatales

3.3.2 Accidentes con Heridos

Se presentaron 327 accidentes con personas heridas durante el período, concentrándose el 60% de personas lesionadas en el corredor vial Villavicencio – Granada (R3) y siendo diciembre el mes con mayor número de heridos.

Durante los últimos siete meses con excepción al mes de noviembre de 2015, se ha presentado un aumento en el número de accidentes con heridos.

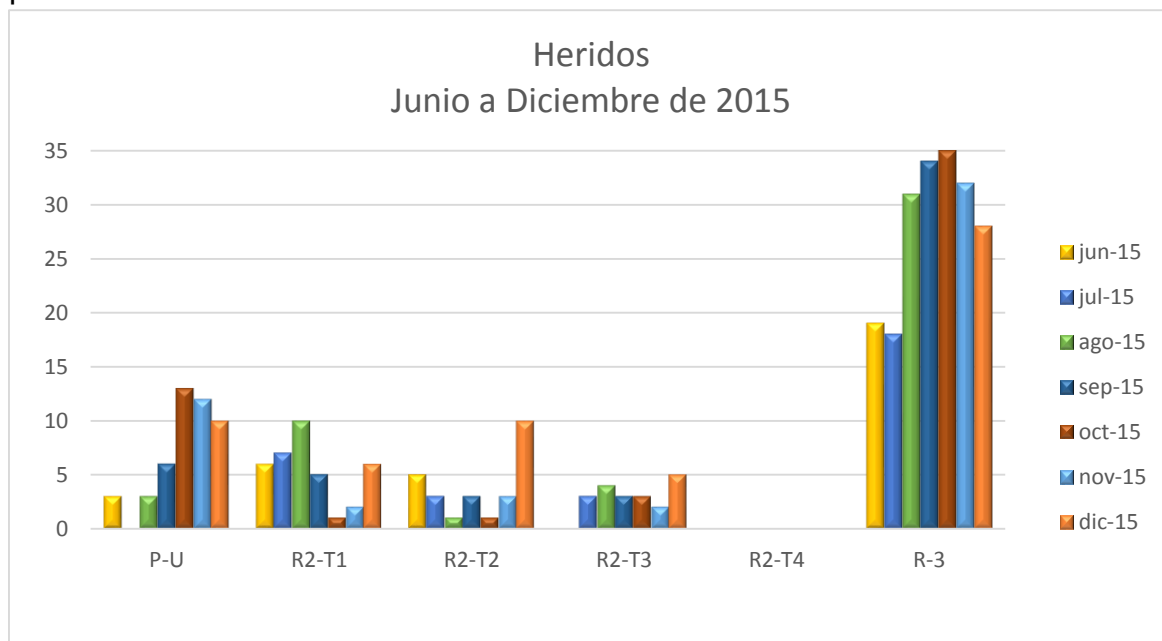


Gráfico 12 Accidentes con Heridos

3.4 Incidentes

El registro de información de incidentes comienza en el mes de septiembre de 2015, ya que se da inicio a la medición de los indicadores de cumplimiento y a los indicadores de niveles de servicio.

En cuanto el tipo de incidentes registrados se tienen: asistencia a vehículos varados, asistencia a servicios a la comunidad relacionadas con novedades que afecten la movilización por la vía concesionada, servicio de señalización, asistencia por contaminación a la carpeta asfáltica, servicio de ambulancia, asistencia de grúa, servicio de carro-taller, entre otros.

Para el periodo analizado se registraron 1.567 incidentes, que fueron atendidos de manera oportuna logrando de esta manera alcanzar un 100% en la calificación de los indicadores de cumplimiento y niveles de servicio.

El tramo R3 reportó un total de 662 incidentes es decir el 42% del total.

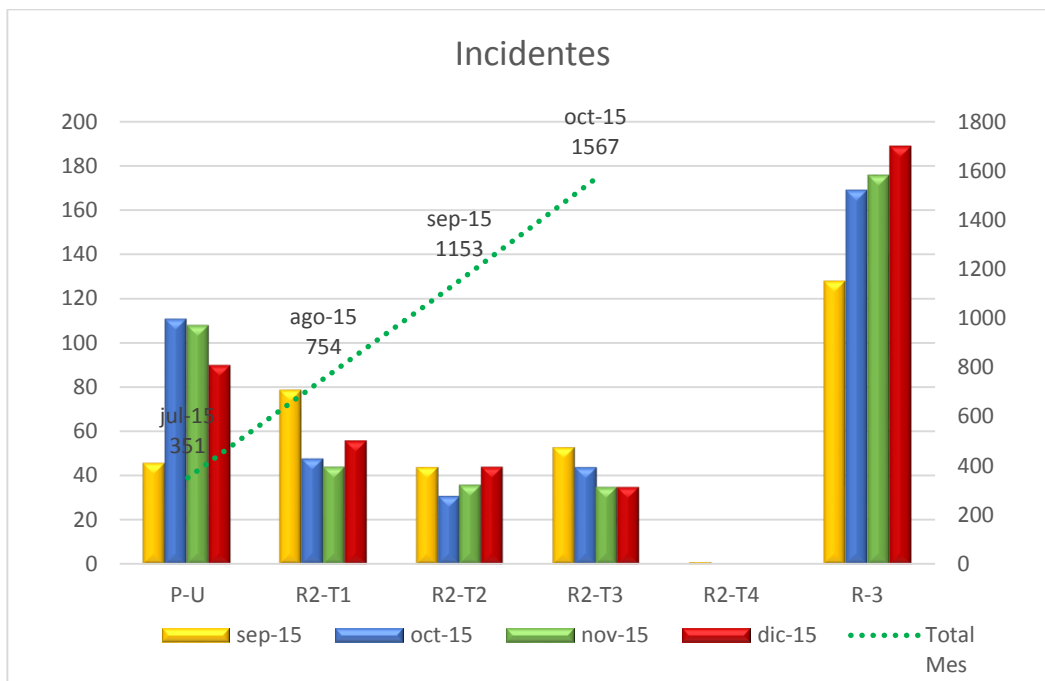


Gráfico 13 Incidentes

3.5 Estaciones de Pesaje

El proyecto actualmente cuenta con dos locaciones para realizar control de peso a los vehículos de carga, estos están ubicados en las estaciones de peaje de La Libertad y Ocoa.

En el siguiente gráfico se muestra el porcentaje de vehículos pesados por mes en cada una de las estaciones de pesaje.

Es de considerar que en los meses de octubre y noviembre de 2015 en las dos estaciones se realizó mantenimiento programado y calibración de allí el porcentaje menor registrado durante estos dos meses en comparación con los otros meses del año.

El promedio de vehículos pesados para los meses de julio, agosto, septiembre, y diciembre de 2015 fue de 51.6% de los transitados por la estación de peaje.

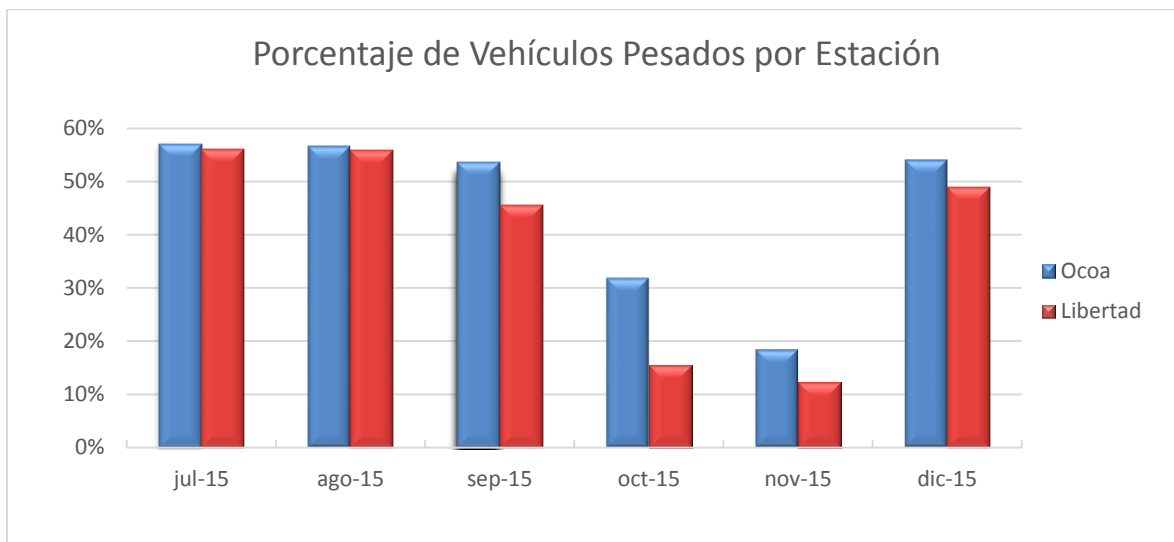


Gráfico 14 Pesaje de vehículos

3.6 Mantenimiento.

De acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión, dentro de la etapa pre-operativa, la Concesión deberá llevar a cabo las actividades necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones, adelantando intervenciones prioritarias y realizando la provisión e instalación de equipos y señalización que garanticen que la infraestructura que se recibió se mantenga en un estado aceptable hasta cuando se realicen las obras definitivas de construcción, mejoramiento, rehabilitación o reposición.

En los siguientes apartados se presenta un resumen las actividades ejecutadas hasta el 31 de diciembre de 2015.

3.6.1 Componentes Hidráulico y Geotécnico:

Periódicamente la Concesión realiza inspección visual de aquellos sitios que, por sus antecedentes y novedades registradas, requieren seguimiento, con el fin de identificar afectaciones o amenazas que comprometan la estabilidad de la infraestructura vial a cargo.

No obstante, lo anterior, en la etapa presente se están proyectando las obras hidráulicas y geotécnicas que se deberán ejecutar en la etapa de construcción del proyecto.

3.6.2 Geotecnia (Inestabilidades)

Se realizó seguimiento a los siguientes sitios de la vía Villavicencio – Granada, sin que se registraran afectaciones o novedades:

- Zona del deslizamiento del K16 (K15+997 - K16+460): permanece estable.
- Talud K17 previo al acceso al puente sobre el río Guayuriba: permanece estable:
- Sector río Guayuriba entre el puente antiguo y el puente nuevo, margen izquierda del río, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) construye muros en gavión para protección de la ribera y estabilización de la banca de la vía antigua:



K17. INVIAS construye muro en gavión margen izquierda río Guayuriba, vía antigua.

- En el sector río Marayal K48: los taludes permanecen estables.

En el corredor Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán, no se registraron ni evidenciaron situaciones relacionadas con inestabilidades o afectaciones geotécnicas de la infraestructura.

3.6.3 Hidráulica (Inundaciones):

Se realizó seguimiento a los siguientes sitios de la vía Villavicencio – Granada y Villavicencio – Puerto López, rutas en las que se presentaron las siguientes novedades: K24+000 al K24+500 Acacias, vía a Granada: el 13 de octubre de 2015, fuertes lluvias ocasionaron que el agua de escorrentía, proveniente de las áreas aferentes a la vía, circulara por la calzada. Este fenómeno puso de manifiesto

insuficiencia o falta de un sistema de alcantarillado pluvial en el área urbana del municipio de Acacias, lo que afectó la vía concesionada.

- **K29+979 vía a Granada, sector de Vaqueros Club:** inundación de predios aledaños a la vía debido a las fuertes lluvias que se presentaron en la noche del 22 de noviembre de 2015. Las palizadas que se generaron en las corrientes de agua ocasionaron represamiento y obstrucción en los encoles de las alcantarillas.
- **Puente Caño Negritos K39+446 vía a Granada:** El Fondo de Adaptación terminó la construcción del puente vehicular de Caño Negritos. Esta infraestructura fue puesta en servicio el 30 de diciembre de 2015, quedando pendientes algunas obras de alistamiento tales como: señalización, andenes con sus barandas y el desmonte y disposición del puente militar que sirvió desde 2008.



K39+446. El Fondo de Adaptación, puso en servicio el 30 de diciembre de 2015, el puente vehicular.

- **Puente Humadea K45+380, vía Granada:** Se atendió la novedad presentada en el acceso del puente, realizando la construcción de un muro en gavión como intervención provisional y recuperando la estructura del pavimento en el carril derecho. Con estos trabajos se garantizó la continuidad del servicio restableciendo el flujo vehicular en forma bidireccional.



Puente Humadea, reparación de acceso.

3.6.4 Intervenciones prioritarias.

Durante los primeros 6 meses de desarrollo del contrato, se realizaron las siguientes intervenciones prioritarias en los corredores viales que fueron recibidos el 9 de junio con la suscripción del Acta de Inicio:

- Reparación del pavimento mediante el tapado de huecos y baches en los antiguos sectores conocidos como broches de Humadea, Guamal y Ocoa, en la vía Villavicencio – Granada, y la Balsa en la vía Villavicencio – Puerto López.
- Reparación puntual del pavimento mediante el tapado de huecos y baches en el corredor Puerto López – Puerto Gaitán.
- Parcheo menor o atención de baches.
- Pintado de líneas de demarcación horizontal en los antiguos broches y en la totalidad del corredor Puerto López – Puerto Gaitán.
- Instalación de tachas reflectivas en los sectores recibidos que antes estaban a cargo del INVIAS.
- Reposición e instalación de señales verticales.
- Limpieza y rocería de márgenes, infraestructura vial y obras de drenaje.
- Reparaciones puntuales de la infraestructura vial (Juntas puente Yucao, repintado de marcas viales).

Con estos trabajos se mejoraron las condiciones de seguridad y transitabilidad a los usuarios de las vías y se logró la conservación de la infraestructura en condiciones aceptables mientras se llevan a cabo las obras de rehabilitación, mejoramiento, construcción y/o reposición.

A continuación, se presenta un resumen de las cantidades y detalles de las actividades más relevantes, realizadas como intervenciones prioritarias:

3.6.4.1 Reparaciones pavimento:

Se suscribieron los contratos N° 1 y N° 11 de 2015, cuyos objetos, respectivamente, consistieron en la Reparación puntual del pavimento de los antiguos broches Humadea, Guamal, Ocoa y La Balsa, y Reparación puntual del pavimento en el corredor Puerto López – Puerto Gaitán.

Contrato	Objeto	Actividad	Cantidad (m³)
N° 01	Reparación Broches	Fresado	709
		Mezcla asfáltica parcheo	771
N° 11	Reparación P. López – P. Gaitán	Fresado	510
		Mezcla asfáltica parcheo	539
Total Fresado			1.219
Total Parcheo			1.310

Se destaca que en el Broche Humadea, se realizó también la reparación integral (reposición de estructura de pavimento) de un sector de 90 metros de calzada entre el K45+535 – K45+626).



Intervención Broche Humadea, vía Villavicencio – Granada.

3.6.5 Mantenimiento Rutinario y Periódico.

3.6.5.1 Mantenimiento rutinario:

Durante el último semestre de 2015 se realizaron las siguientes actividades:

- Rocería y estado de márgenes: esta actividad se tiene sub-contratada con microempresarios quienes mensualmente atienden y mantienen en perfecto estado las márgenes del corredor vial. Las microempresas encargadas de estas labores son las siguientes:

Vía	Inicio	Fin	Longitud	Empresa	Actividades realizadas
VILLAVICENCIO - GRANADA	K5+097	K26+000	21,37	Montajes y Servicios Viales del Llano Ltda.	Rocería del derecho de vía, despeje de señales verticales, limpieza de obras de drenaje y calzada, atención de novedades viales
	K26+000	K53+000	27,00	Ingeocimes Ltda.	
	K53+000	K77+800	24,80	Mantenimiento Vial del Meta SA	
VILLAVICENCIO - PUERTO LÓPEZ	K2+034 K54+000	K34+000 K79+710	57,68	Mantenimiento y Multiservicios Ltda.	
	K34+000	K54+000	20,00	Servipachaquiario Mantenimiento Vial Ltda.	
PUERTO LÓPEZ - PUERTO GAITÁN	PR0+0000	PR56+0000	55,67	Multiútil SAS.	
	PR56+0000	PR111+0980	55,18	Brisas del Yucao Ltda.	

- Parcheo menor (bacheo): se atendieron 425 huecos en el pavimento que representaban un área de 225 m².
- En el mes de diciembre se realizaron tres operativos de recolección de basuras del derecho de vía, realizando la correcta disposición final de cerca de 3 toneladas de residuos sólidos.
- Se realizó el lavado rutinario de las señales verticales a lo largo de las rutas en concesión.

3.6.5.2 Mantenimiento periódico:

Se realizaron las siguientes actividades, adicionales a las intervenciones prioritarias:

3.6.5.2.1 Señalización horizontal:

Se realizó el pintado de las líneas de demarcación horizontal de los antiguos broches, la vía Puerto López – Puerto Gaitán, y algunos sectores de los corredores que presentaban deficiencias de estado de las líneas. En total se pintaron 393.433 metros de líneas como se muestra en el siguiente cuadro:

Vía	Línea Blanca (m)	Línea Amarilla (m)	Total (m)
Granada - Villavicencio	20.825	15.744	36.569
Villavicencio - Puerto López	21.968	14.888	36.856
Puerto López - Puerto Gaitán	220.583	99.425	320.008
Total general	263.376	130.057	393.433

Adicionalmente se realizó el repintado de 4.056 m² de marcas viales (reductores de velocidad y líneas logarítmicas) en todos los corredores.

3.6.5.2.2 Señalización vertical:

Desde el primer mes de administración de los corredores viales, el Concesionario llevó a cabo la reposición de señales verticales en todos los corredores del proyecto, realizando la instalación de 432 señales. A continuación, se muestran las actividades realizadas hasta el 31 de diciembre de 2015:

Vía	Verticaliz.	Retiro	Reubicac.	Despeje	Ins. Tablero	Ins. paral
Granada - Villavicencio	10	42		8	101	69
Villavicencio - Puerto López	11	29	4	10	52	35
Puerto López - Puerto Gaitán		127	2	1	278	44
Puerto Gaitán - Puente - Arimena					1	2
Total	21	198	6	19	432	150

3.6.5.2.3 Instalación de tachas reflectivas:

Para reforzar la señalización horizontal se instalaron 1.839 tachas, así:

Vía	T. Blanca (und)	T. Amarilla (und)	Total (und)
Granada - Villavicencio	292	213	505
Puerto López - Puerto Gaitán	0	1.062	1.062
Villavicencio - Puerto López	147	125	272
Total	439	1.400	1.839

3.6.5.2.4 Otras actividades

- Reparación de juntas Puente el Yucao: este puente se localiza en el PR 101 de la vía Puerto López – Puerto Gaitán. Sobre esta estructura se realizó la reparación atípica de las juntas de expansión del puente para restablecer la continuidad de la vía debido al mal estado y el desajuste que estas presentaban. El trabajo consistió en la extensión de una lámina metálica (anclada con pernos y soldadura) para cubrir la abertura de las dos juntas, mientras se adelanta la reposición del puente en la etapa de construcción del proyecto.



Puente Yucao. Antes y después Junta expansión costado Puerto López

- Instalación y reposición de 27 tramos de defensa metálica, con una longitud total de 103 m.
- Construcción de dados de protección (en gavión) del puente metálico Marayal, en la vía a Granada.
- Se construyó una placa de protección en piedra rajón a la vista en el estribo izquierdo del puente Guayuriba con el fin de evitar la invasión del puente.
- Se realizaron de obras para la atención de la emergencia del puente Marayal, que fue afectado en el atentado terrorista del 2 de julio de 2015.

3.6.5.2.5 Atención de emergencias.

El 2 de julio de 2015 a las 03:34 horas, se presentó un atentado terrorista al puente sobre el Caño Marayal (PR27+0520 de la ruta 65-09 Ye de Granada – Villavicencio, equivalente al K47+871 sentido Villavicencio – Granada).

Resultado del atentado, el puente existente sufrió afectación en su tablero y vigas daños en el tablero y en las vigas, obligando a la restricción total del tránsito sobre el puente y a la conformación de una variante para el desvío del tráfico.

Producto de la rápida gestión del Concesionario, se logró realizar el montaje de un puente metálico tipo Acrow por parte del equipo de ingenieros militares del ejército habilitándose el tráfico nuevamente el 04 de julio de 2015.

El concesionario construyó los accesos al puente e instaló la señalización de aproximación pertinente.



Daños en la placa del puente



Habilitación desvío



Puente metálico Acrow



Puente metálico en servicio

Puente sobre caño Marayal, atención e atentado terrorista.

3.7 Índice de Cumplimiento y niveles de servicio.

El Contrato de Concesión establece que a partir del tercer mes después de la suscripción del Acta de Inicio se debe iniciar la medición de los niveles de servicio que se presentan a continuación y que se encuentran en Apéndice Técnico 2 Operación y Mantenimiento - Sección 3.3.1 Operación de la Vía durante la etapa pre-operativa:

- Baches,
- Estado de márgenes, separador central. Área de servicio y Corredor del Proyecto,
- Drenajes Superficiales, longitudinal y trasversal,
- Señalización Vertical,
- Tiempo de atención de incidentes y
- Tiempo de atención de accidentes y emergencias

La medición de estos niveles de servicio se realiza mes a mes (con excepción de los tiempos de atención de incidentes y accidentes que se miden por evento

ocurrido) y su incumplimiento no afecta a la retribución del concesionario, pero si son generadores de multas.

Desde que se inició la medición de estos niveles de servicio el Concesionario ha cumplido con los parámetros exigidos por el contrato y no han generado multas.

Por su parte, el Apéndice Técnico 4 del contrato - Indicadores establece la aplicación del Índice de Cumplimiento que afecta la retribución recibida de cada unidad funcional durante la etapa de operación.

Como este proyecto es particular e incorpora la figura de la unidad funcional 0, fue necesaria la suscripción de un otrosí que permitiera la aplicación de los índices de cumplimiento que se describen en la tabla 4 de la Sección 6 del Apéndice Técnico 4.

Esta modificación, obedece a que la unidad funcional 0 desde la suscripción del Acta de Inicio se encuentra en operación, toda vez que se reciben vías existentes sobre las cuales se realizan actividades de operación y mantenimiento, se prestan los servicios al usuario y se realiza el recaudo de 5 estaciones de peaje.

En este sentido, la tabla 4 de la sección 6, establece la medición 7 indicadores asociados a la operación del proyecto y que cuentan con la siguiente estructura:

- a) Nombre: Corresponde al nombre del Indicador.
- b) Identificador: Se refiere al código con el que se identifica un Indicador.
- c) Concepto de Medición: Se refiere a las características físicas de la infraestructura o de los Equipos o a las condiciones de Operación que pretenden ser verificadas a través del correspondiente Indicador.
- d) Frecuencia: Se refiere a la periodicidad mínima con la que el Interventor debe medir cada Indicador. Lo anterior sin perjuicio de la facultad del Interventor y/o ANI de efectuar mediciones y evaluaciones adicionales de cualquiera de los Indicadores.
- e) Unidad de Medición: Se refiere a la unidad en la que se expresa la medida del Concepto de Medición.

- f) Método de Medida: Se refiere a la descripción del procedimiento para efectuar la medida del correspondiente Indicador.
- g) Valor Mínimo de Aceptación: Corresponde al mínimo valor que resulta aceptable para cada Indicador.
- h) Tiempo Máximo de Corrección: Corresponde al término máximo de que dispone el Concesionario para corregir el nivel observado para cualquier Indicador, sin que se afecte el Índice de Cumplimiento.

De la modificación realizada mediante el otrosí 2 se ajustaron los pesos ponderados de cada índice con el fin de permitir la aplicabilidad del indicador, mientras entra en operación el SICC, el que deberá estar funcionando con la finalización de las intervenciones previstas en la primera unidad funcional.

En la siguiente tabla se presentan los pesos ponderados de cada indicador para determinar el índice de cumplimiento para la Unidad Funcional 0

NOMBRE DEL INDICADOR	IDENTIFICADOR	PESO PORCENTUAL	PESO PORCENTUAL CONTRATO	PESO PORCENTUAL AJUSTADO
Iluminación	E14	19,50%	19,50%	22,75%
Índice de Mortalidad	O1	0,65%	0,65%	0,65%
Ocupación de Carriles	O2	14,00%	14,00%	16,34%
Cola de peaje	O3	8%	8%	9,33%
Tiempo de atención de Incidentes	O4	22,10%	22,10%	25,79%
Tiempo de atención de accidentes	O5	22,10%	22,10%	25,79%
Disponibilidad del SICC*	O6	14,30%	14,30%	
	Total	100,65%	100,65%	100,65%

El Índice de Cumplimiento se comenzó a aplicar a partir del mes de septiembre de 2015, tomando el cálculo de este mes como el representativo para los meses de junio, julio y agosto.

El Concesionario alcanzó un 100% en la medición del Índice de Cumplimiento desde el mes de junio al mes de diciembre de 2015.

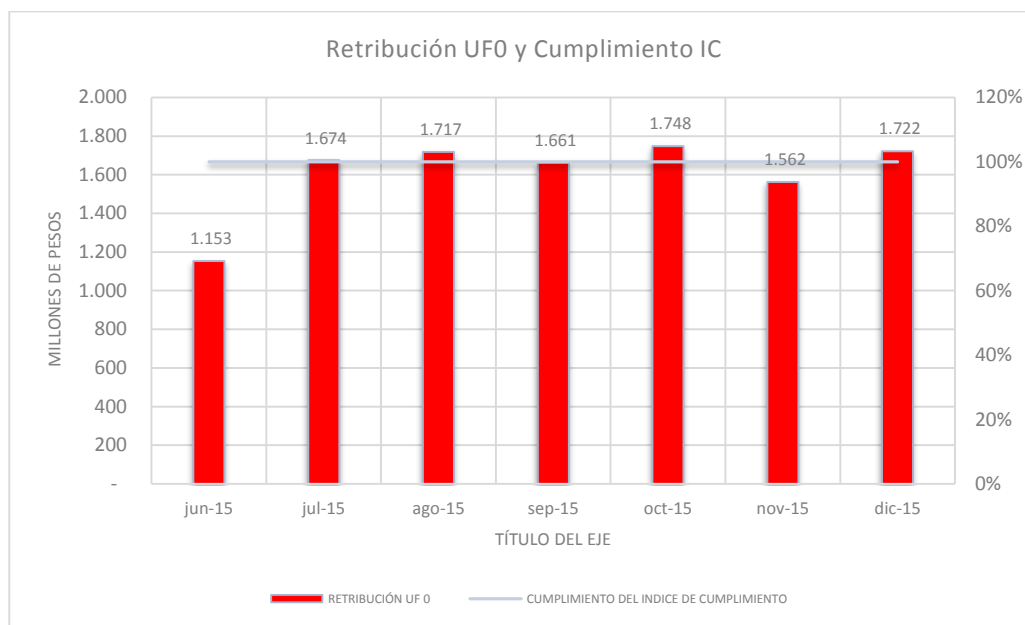


Grafico 15 Retribución y Cumplimiento del IC

4. Administración.

En cumplimiento de lo establecido por la Ley 603 de julio 27 de 2000, los representantes legales de las sociedades deben incluir dentro de sus informes de gestión, el estado de cumplimiento de las normas sobre propiedad intelectual y los derechos de autor por parte de la sociedad.

En consideración con lo anterior, la Junta Directiva y el Gerente General certifican que, en materia de utilización de software, la Sociedad cuenta con las respectivas licencias vigentes de uso para el número de ordenadores permitidos por la licencia.

En cuanto a derechos patrimoniales de autor sobre obras, la Sociedad no ha necesitado adquirir, modificar, truncar, deformar ni alterar el contenido de integridad de ningún trabajo ni ha violado los derechos anexos.

Así mismo, la Sociedad ha realizado todos los aportes requeridos por la seguridad social de cada uno de sus empleados y verifica el cumplimiento de sus subcontratistas.

Respecto al párrafo segundo del artículo 87 de la Ley 1676 de 2013 por medio del cual se adicionó el artículo 7 de la Ley 1231 de 2008, la Sociedad deja

constancia que no se entorpeció la libre circulación de las facturas emitidas por los vendedores o proveedores de la Sociedad.

Finalmente, la Concesión, cumplió con todos sus compromisos derivados de su objeto social y su constitución como sociedad anónima

4.1 Aspectos Societarios.

Mediante documento privado de constitución de fecha 24 de abril de 2015, se conformó la sociedad por acciones simplificada **CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS SAS**, cuyos accionistas son: **1.)** Organización de Ingeniería Internacional S.A. GRUPO ODINSA S.A., **2.)** Murcia Murcia S.A., **3.)** Construcciones El Cóndor S.A. y **4.)** Sarugo y CIA S. en C.

La Sociedad tiene las siguientes características:

- Nacionalidad: Colombiana
- Domicilio: Villavicencio (Meta)
- Término de Duración: Hasta el 31 de diciembre de 2056
(Sujeto al plazo de duración del Contrato de Concesión No. 004 de 2015).
- Objeto Único: Ejecución del Contrato de Concesión No. 004 de 2015 suscrito con la Agencia Nacional de Infraestructura, entidad adscrita al Ministerio de Transporte de la República de Colombia, así como todas las actividades conexas.

En atención al acuerdo societario, a la fecha del presente informe, el capital de la Sociedad se encuentra conformado así:

Capital Autorizado: el capital autorizado es de **DIEZ MIL MILLONES DE PESOS** (\$10.000.000.000) moneda legal colombiana, dividido en **DIEZ MILLONES** (\$10.000.000) de acciones de valor nominal de mil pesos (\$1.000) moneda legal colombiana cada una.

Capital Suscrito y Pagado: el capital suscrito es de **CINCO MIL MILLONES DE PESOS** (\$5.000.000.000) moneda legal colombiana, dividido en **CINCO MILLONES**

(\$5.000.000) de acciones de valor nominal de mil pesos (\$1.000) moneda legal colombiana cada una.

A 31 de diciembre de 2015, la composición accionaria de la Compañía es la siguiente:

ACCIONISTA	TOTAL ACCIONES SUSCRITAS Y PAGADAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Grupo Odinsa S.A.	2.550.000	51%
Murcia Murcia S.A.	1.500.000	30%
Construcciones El Cóndor S.A.	550.000	11%
Sarugo & CIA S. en C.	400.000	8%
Total Acciones	5.000.000	100%

De acuerdo con las instrucciones impartidas por la Asamblea General de Accionistas, la Junta Directiva se encuentra conformada de la siguiente manera:

PRINCIPAL

Víctor Manuel Cruz Vega
Gustavo Ordoñez Salazar
Samuel Rueda Gómez
Carlos Alberto Solarte Solarte
Luz Maria Correa Vargas

SUPLENTE

Henry Guerrero García
Maria Cristina Guerrero Santacruz
Julián Andres Figueroa Rueda
Jaime Murcia Duarte
Ana Maria Jaillier Correa

Carlos Arturo León Ardila (miembro independiente)
Clara Leticia Serrano Castillo (miembro independiente)

Los contratos celebrados con Accionistas y/o Administradores, se detallan a continuación:

Contrato	Nombre Proveedor	Fecha	Observaciones	Total
Contrato No. 000/2015	CONSORCIO APPLANOS	09/07/2015	Contrato de Diseños: elaboración de estudios y diseños del proyecto de construcción (Fase III). EN CURSO	\$42.787.946.869
Contrato No. 001/15	MURCIA MURCIA S.A.	19/06/2015	Reparación puntual del pavimento en los sitios conocidos como broches en la vía Villavicencio - Granada (puente Ocoa, puente Guamal y puente Humadea y en la vía Villavicencio - puerto Lopez (puente la Balsa), en los cuales se estima instalar 705 m ³ , de mezcla asfáltica en la actividad de parcheo puntual para permitir la transitabilidad. TERMINADO	\$557.404.414

Contrato	Nombre Proveedor	Fecha	Observaciones	Total
Contrato No. 011/15	MURCIA MURCIA S.A.	28/07/2015	Reparación puntual del pavimento dentro del plan prioritario de la vía Puerto López - Puerto Gaitán, entre el pr00+0000 al Pr. 112+0000 TERMINADO	\$506.651.117
Contrato de Mandato	Grupo ODINSA S.A.	07/07/2015	Mandato sin representación para la ejecución de las actividades requeridas y necesarias para el desarrollo de la operación del proyecto por tres meses. TERMINADO	\$871.159.745 (mensual)

5. Aspectos Contractuales.

El 20 de abril de 2012, el GRUPO ODINSA S.A., mediante escrito radicado con el número No. 2012-409011088-2 presentó propuesta de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada que no requiere desembolso de recursos públicos, que tiene por objeto: *"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."*

Con la comunicación 2015-200-002400-1 del 5 de febrero de 2015, la Agencia otorgó viabilidad a la Propuesta en etapa de factibilidad al proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada presentado y por tanto, mediante la Resolución No. 638 de fecha 9 de abril de 2015, se adjudicó el Contrato de Concesión.

De esta manera, el 5 de mayo de 2015 se firmó el Contrato de Concesión No. 004 de 2015.

El 4 de junio de 2015 se suscribió el Otrosí No. 1 por medio del cual se modificó el contrato de concesión de la siguiente manera: a) Capítulo III, se retiró en Numeral 3.7 Literal b) valor a reconocer por concepto de estructuración a la Agencia Nacional de infraestructura, la expresión " IVA incluido", b) aclaró en los Numerales: 7.1 Literal a) indicando la vigencia del amparo de cumplimiento en la etapa pre operativa fase de pre construcción y construcción, y 7.2 Literal a) indicando la vigencia del amparo de Pago de Salarios y Prestaciones Sociales en la etapa pre operativa fase de pre construcción y construcción, c)Capítulo XV, modificó en el Numeral 15.1 los Literales b), c) y f) amigable composición, d). *Modificó el Capítulo II, TABLA DE REFERENCIAS A LA PARTE GENERAL, incluyendo el ítem 1.162.*

El 9 de junio de 2015 la Agencia y la Sociedad suscribieron el Acta de Inicio del Contrato de Concesión.

Con la suscripción del Acta de Inicio del contrato, se implementó en las estaciones de peaje el esquema tarifario previsto desde la estructuración del proyecto y adoptado con la resolución 1130 de 2015; sin embargo, para las estaciones de peaje de Yucao y Casetabla, no fue posible la aplicación de las tarifas contractuales, toda vez que la comunidad de Puerto López y Puerto Gaitán rechazó estas tarifas, impidiendo su cobro y amenazando con medidas de hecho para obstaculizar su recaudo.

En el transcurso del segundo semestre del año 2015, la Sociedad y la Agencia Nacional de Infraestructura evaluaron escenarios posibles que permitieran la viabilidad del proyecto, para lo cual revisaron, luego de una nueva modelación financiera donde se analizaron diferentes alternativas y cuidando que se mantuvieran las variables acordadas en el modelo financiero del proyecto, un probable nuevo esquema a cobrar en los Peajes Yucao y Casetabla.

Con base en dicho ejercicio, durante el segundo semestre del año 2015, las partes realizaron varias reuniones de socialización con la comunidad de los municipios de Puerto López y Puerto Gaitán, siendo la última de ellas el día 11 de noviembre de 2015. En las reuniones se socializó la nueva propuesta de tarifas para los Peajes Yucao y Casetabla, eventos que contaron con la participación de funcionarios de la ANI y el INVIAS. Como resultado de la socialización, la comunidad manifestó su aceptación con el nuevo esquema tarifario, pero exigió para su cobro la inclusión en el alcance del contrato de concesión la construcción de bermas en el tramo Puerto López – Puerto Gaitán, obras no incluidas en el alcance inicial del contrato.

Las exigencias de nuevas obras no contempladas en el alcance del contrato de concesión y dadas las condiciones macroeconómicas que afectaron al país durante el final del año 2015, el esquema “intermedio” resultó inviable para la ejecución del proyecto de concesión. De esta manera, desde el mes de diciembre las partes vienen adelantando mesas de trabajo que permitan ajustar al proyecto a las nuevas condiciones.

El 26 de noviembre de 2015 se suscribió el Otrosí No. 2 al contrato de concesión, mediante el cual se modificó el contrato de Concesión con el fin de aclarar lo siguiente: a) Modificó con el fin de continuar con la secuencia en la numeración del Apéndice Técnico 2 Condiciones para la operación y el Mantenimiento del Contrato de Concesión No. 004 de 2015 Policía de Carreteras, b) modificó la tabla 7 del apéndice técnico 2, c) modificó Apéndice Técnico 4 Indicadores, Tabla 3, con el objetivo de incluir los dos tipos de geometría de los equipos para la medición de la retroreflectividad de acuerdo con la norma NTC 4744-3 y el control de los delineadores

de piso obligatorios y delineadores elevados en la columna titulada Valor de Aceptación, dado que actualmente sólo se especifica el valor de medición aceptado para un equipo de medición de 15 metros y es necesario incluir los valores mínimos que se aceptan con equipo de medición de 15 metros y de 30 metros, adicional, es necesario modificar los valores mínimos de aceptación y dejar lo indicado en la norma NTC 4744-3. d) en la Minuta Contrato de Concesión No. 004 de 2015, Parte Especial, Sección 5.2. Programación de las Obras, e) ajustó la tabla que contiene los plazos máximos de tal forma que esté acorde con los Plazos Estimados de las Fases de la Etapa Pre-operativa, Sección 3.8 de la Minuta Parte Especial; Sección 3.5 Entrega de la Infraestructura, f) aclaró cuál es la entidad competente del tramo denominado Conectante Vía Nueva – Vía Antigua a Bogotá. De acuerdo con el Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 011 de 2015 suscrito entre la ANI y el municipio de Villavicencio, este tramo pertenece al Municipio de Villavicencio y no de la Gobernación del Meta; Sección 3.6 Estaciones de Peaje, g) ajustó Sección 3.6 Estaciones de Peaje literal (h) y la Sección 4.2 Estructura Tarifaria de la Parte Especial; Sección 4.3 Calculo de la Retribución, h) ajustó en la definición de la fórmula la variable EC_n^u , suprimiendo lo siguiente “...junto con los rendimientos existentes en dicha subcuenta”, esto en razón a que el Índice de Cumplimiento no genera rendimientos; i) Sección 4.5 (d) Fondeo Subcuenta Interventoría y Supervisión, se incluyó la siguiente frase “*Durante la vigencia del Contrato y...*”, en razón a que si se hace necesario ampliar el plazo por el Mecanismo de Compensación de Riesgo el concesionario debe cumplir con esta obligación; j) Sección 4.5 (e) Subcuenta Soporte Contractual, incluyo la siguiente frase “*Durante la vigencia del Contrato y...*”, porque si se hace necesario ampliar el plazo por el Mecanismo de Compensación de Riesgo el concesionario debe cumplir con esta obligación; Sección 4.5 (f) Subcuenta Amigable Composición se hace necesario incluir la siguiente frase “*Durante la vigencia del Contrato y...*”, en razón a que si se hace necesario ampliar el plazo por el Mecanismo de Compensación de Riesgo el concesionario debe cumplir con esta obligación, d) En la Parte General Sección 3.5 (i)(i) Compensación del $VPIPr_t$, j) se incluyó en la definición de la fórmula la variable $VPIPr_t_n$.; Sección 3.5 (i)(iv) Compensación del $VPIPr_t$, k) se precisó en la fórmula y en las definiciones la variable “Tarifa” que esta es la del año inmediatamente anterior, l) Modificó el texto en el Apéndice Técnico 4 Indicadores, Numeral 3 Indicadores y Adicionar Notas en la Tabla 4 Numeral 6 Cálculo del Índice de Cumplimiento, con el fin de aclarar la manera de realizar la remuneración de la Unidad Funcional Cero.

6. Aspectos Jurídicos.

6.1 Procesos Judiciales y Administrativos

Al 31 de diciembre de 2015, la Sociedad no se encuentra vinculada a procesos judiciales ni administrativos. No obstante, el Concesionario ha atendido y resuelto de forma directa requerimientos menores de usuarios de la vía.

Contratación

El Concesionario ha implementado un procedimiento oportuno y eficiente que permite atender las necesidades de contratación de forma completa, asegurando los intereses de la Sociedad. La contratación se realiza cumpliendo óptimos estándares de calidad y se contemplan las mejores condiciones para el concesionario de orden civil y comercial, incluyendo clausulados que exijan el cumplimiento de los requisitos de seguridad social, instalación de señalización temporal de las obras y protección en el trabajo de los subcontratistas.

De igual manera, el Concesionario contempla en la contratación, la constitución de pólizas que garanticen su correcta ejecución y un contrato de seguro que ampare la responsabilidad civil extracontractual que pueda derivarse de la ejecución de las actividades. Con corte al 31 de diciembre de 2015, se suscribieron 43 contratos y 193 órdenes de compra/suministro.

6.2 Gestión Predial

Respecto a la adquisición de predios y su gestión de compra, el Concesionario se encuentra elaborando, a través del Consorcio APPLLANOS, los insumos requeridos para realizar las ofertas de compra a los propietarios de los predios que serán afectados por la ejecución del corredor vial. Tales insumos corresponden a fichas prediales, estudios de títulos, avalúos comerciales corporativos (elaborados por una Lonja autorizada) y fichas sociales. Una vez se cuenten con estos insumos, el Concesionario ejecutará la gestión social restante necesaria para completar los expedientes y proceder con las ofertas de compra.

6.3 Actividades de Protección del Derecho de Vía

En cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión No. 004 de 2015, respecto a la protección de las franjas de terreno denominadas como

Derecho de Vía del corredor concesionario, que constituyen espacio público, el Concesionario ha realizado las siguientes actividades:

Recorridos viales y requerimientos

El Concesionario se realizó 17 recorridos y seguimientos viales, identificando y socializando la Ley 1228 de 2008 con las personas que se encontraron invadiendo el derecho de vía.

En dichos recorridos se encontraron:

Vía Granada:	48 invasiones
Vía Puerto López:	30 invasiones
Vía Puerto López – Puerto Gaitán:	35 invasiones

Tales invasiones fueron reportadas a las Alcaldías de los diferentes municipios, solicitando su gestión para lograr la recuperación del Derecho de Vía, estos reportes se realizan por escrito mensualmente y en cada caso particular que así lo amerite.

En el transcurso del semestre se realizaron reuniones en los diferentes municipios, socializando la importancia del cumplimiento de la Ley 1228 de 2008 o ley de fajas en el derecho de vía, en estas reuniones participaron autoridades municipales de planeación, inspectores de policía y otros. De igual manera se ofreció el acompañamiento y asesoría del Concesionario para controlar las invasiones del espacio público y lograr su recuperación.

Durante la campaña electoral, el Concesionario envió de forma continua y permanente comunicaciones a las sedes de las diferentes campañas políticas solicitando el retiro de las vallas que se encontraron instaladas sobre el derecho de vía. Lo anterior se informó a la Interventoría del proyecto.

En los meses de octubre y noviembre se realizaron diligencias de inspección ocular y notificación con la Inspectora de Policía del Municipio de Acacias, en la cual se notificaron las invasiones existentes. Así mismo se realizaron recorridos en el tramo Puerto López – Puerto Gaitán, ubicando invasiones y socializando la ley de fajas.

Simultáneamente, el Concesionario ha requerido a las autoridades de los municipios de San Martín y Villavicencio, toda vez que para el mes de noviembre no se había logrado concretar actividades de control en su jurisdicción.

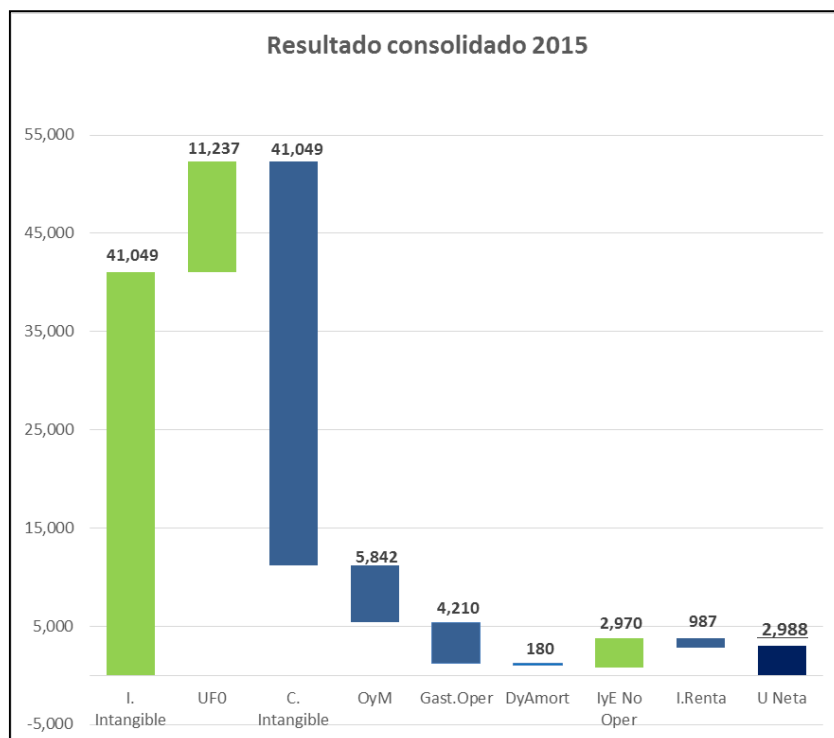
Teniendo en cuenta los inconvenientes (basuras) que se estaban presentando con el transporte de caña, el 5 de noviembre se llevó a cabo una reunión en el municipio de Puerto López con funcionarios de la empresa Bioenergy, a quienes se les socializó la ley 1228 de 2008. En dicha reunión se definieron varios compromisos que la empresa se encuentra cumpliendo.

7. Aspectos Financieros.

De forma adjunta al presente informe, hacemos entrega de los respectivos estados financieros del ejercicio, con sus respectivas notas e incluyendo la información requerida por el artículo 446 del Código de Comercio.

Aspectos de importancia:

A continuación, se presenta los principales resultados financieros consolidados de la Concesión Vial de los Llanos:



La retribución de la UF0 es de \$11.237 millones equivalente al 23% del recaudo total.

Los ingresos por construcción e intangible corresponden al valor del costo de construcción e intangible (Contrato EPC) según aplicación de la NIC 11.

Para el 2015, la Utilidad Neta bajo NIIF es de \$2.988 millones.

Gráfico 15 Resultado Consolidado 2015

- La información financiera del Fideicomiso 421759 Concesión Vial de los Llanos y la Sociedad Concesión Vial de los Llanos S.A.S, se presenta desde el 30 de junio de 2015 bajo las Normas Internacionales de Información Financiera, NIIF de acuerdo a lo establecido en la ley 1314 de 2009 y demás leyes y decretos modificatorios.

7.1 Impuesto de Industria y Comercio

Durante el año 2015 se presentaron las declaraciones del impuesto de Industria y comercio de Bogotá correspondiente al cuarto y quinto bimestre de 2015 y se realizó su respectivo pago por valor \$22.543 millones.

8. Componente Social y Ambiental

8.1 Componente Social

En materia social, el Apéndice Técnico 8 Social enmarca todas las actividades,

obligaciones y entregables del contrato que se realizarán a través de tres instrumentos:

- Plan de Compensaciones Socioeconómicas: aplicación resolución 545 del INCO (ahora ANI)
- Plan de Reasentamientos: aplicación de la resolución 077 de 2012
- Plan de Gestión Social Contractual: este plan integra los siguientes programas:
 - Programa de atención al usuario.
 - Programa de educación y capacitación al personal vinculado al proyecto.
 - Programa de vinculación de mano de obra.
 - Programa de información y participación comunitaria.
 - Programa de apoyo a la capacidad de gestión institucional.

- Programa de capacitación, educación y concientización de la comunidad aledaña al proyecto.
- Programa de cultura vial.
- Programa de arqueología preventiva
- Programa de acompañamiento a la gestión socio-predial.

Cada programa que conforma el PGSC cuenta con sus objetivos, alcance, metas, metodologías, recursos, cronograma, indicadores, actividades, seguimiento y evaluación.

El Plan de Gestión Social Contractual – PGSC - fue entregado dentro del plazo contractual y recibió su aprobación por parte de interventoría el 18 de noviembre de 2015 y a la fecha se encuentra en implementación.

Las principales actividades realizadas por el proyecto a través del equipo de Gestión Social fueron las siguientes:

Implementación del sistema de atención al usuario, operación y servicio de la oficina principal y de dos oficinas móviles de atención al usuario a partir del 09 de julio de 2015, dentro de los plazos contractuales:

- Las oficinas móviles de atención al usuario, que se desplazan a lo largo y ancho del proyecto, además de recibir las PQRS también han realizado la entrega de información oportuna a las comunidades del proyecto, previo al inicio de las actividades de intervención prioritarias, atendiendo así los requerimientos contractuales.
- El programa de atención al usuario informó a 1.154 personas durante el segundo semestre del año 2015 y se han recepcionado y gestionado 90 peticiones. A continuación, se presentan los temas de consulta y estado de las peticiones con fecha de corte 30 dic 2015.

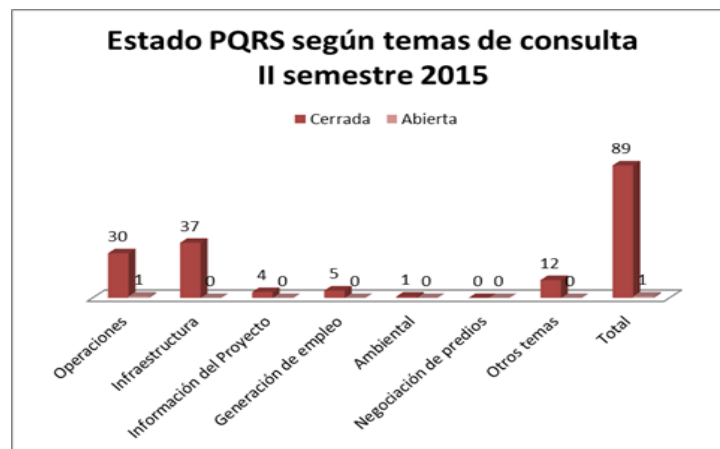


Gráfico 16 PQRS según consulta

- Se realizaron jornadas de capacitación al personal vinculado al proyecto, en temas relacionados con gestión social, procedimiento de PQRS, proceso de vinculación de mano de obra, sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, políticas establecidas por la empresa, reglamento de higiene y seguridad industrial, COPASST y manejo defensivo.
- Para el desarrollo del programa de vinculación de mano de obra se implementó el procedimiento de talento humano, incluyendo como medios de socialización de las vacantes a la página web, las oficinas de atención al usuario, las oficinas de empleo, entre otras. La concesión se encuentra adelantando un convenio con el Sena y la Concesión, con el fin de buscar integrar a personas reinseradas y en estado de desplazamiento.
- Con respecto al programa de información y participación comunitaria se atendieron distintos requerimientos de la comunidad vecina del proyecto, donde se realizaron reuniones informativas. Las convocatorias a estos espacios de discusión se realizaron mediante la entrega de volantes. Asimismo, en este programa se han realizado actividades de relacionamiento con las autoridades locales del AID.
- Como parte del plan de medios se construye y pone en servicio la página Web de la concesión www.concesionvialdelosllanos.co, se realiza la distribución de 3.000 ejemplares de la publicación informativa trimestral donde se presenta el avance del proyecto, situación que se refuerza con

la continua participación en espacios radiales y de prensa de la zona de influencia del proyecto.

- Con relación a la invasión del derecho de vía, y en cumplimiento de los requerimientos contractuales, se han realizado notificaciones a las autoridades locales del área de influencia de las invasiones registradas, con el fin de coordinar con estas entidades los operativos de recuperación respectivos.
- Para dar respuesta al programa de arqueología preventiva el consultor que adelanta los diseños Concol realizó dos propuestas de investigación que fueron avaladas por el ICANH y se autorizaron prospecciones arqueológicas para la conexión Catama – Puente Amarillo y para el corredor Puerto Gaitán – Puente Arimena.
- En ejecución del programa de cultura vial y con el apoyo de la Policía Nacional se han logrado realizar 18 campañas de seguridad vial dirigidas a conductores, motociclistas, ciclistas y peatones, las cuales han contado con la participación de más de 1000 usuarios de la vía.
- De la mano de las instituciones educativas localizadas a lo largo del corredor concesionado se realizaron seis jornadas pedagógicas en dos instituciones educativas contando con la participación de 265 estudiantes. Además, se logró la firma del convenio interinstitucional con la Institución Educativa Iracá para iniciar formación de la patrulla escolar y actividades de educación vial.
- Dentro de los plazos previstos por el contrato de Concesión, se realizó la entrega de la totalidad de los documentos e informes requeridos.
- El equipo social ha apoyado a la Organización en la logística y preparación para más de 20 reuniones de socialización y presentación del proyecto ante las comunidades aledañas al proyecto, vecinos del proyecto, propietarios de predios, instituciones educativas, autoridades locales, regionales y nacionales, e interesados (Stakeholders) en general.

8.2 Componente Ambiental

Las actividades desarrolladas se encuentran definidas dentro del Apéndice Técnico 6 Gestión Ambiental. Las obligaciones en materia ambiental para el contrato se enmarcan bajo los siguientes aspectos:

- Prevención, control, mitigación, corrección, o compensación de los impactos ambientales del Proyecto.
- Elaboración, trámite y posterior obtención y cumplimiento de los EIAs, PAGAs o cualquier otro permiso de carácter ambiental (vertimientos, concesiones de agua, aprovechamiento, ocupación, emisiones)
- Dar cumplimiento y protección a los lineamientos del ICANH con relación al patrimonio arqueológico.
- Realizar las compensaciones por pérdidas de biodiversidad
- Levantamientos de Veda y sus compensaciones
- Realizar sustracciones a áreas protegidas cuando sea el caso
- Proceder de acuerdo a la normatividad vigente con el desmonte y desalojo de los sitios ocupados durante las actividades de construcción.

De acuerdo con las indagaciones realizadas a las entidades correspondientes, se ha determinado la necesidad de realizar los trámites de acuerdo con el siguiente cuadro:

	TRAMO	UNIDAD FUNCIONAL	TIPO DE OBRA	TRÁMITE APLICABLE				AUTORIDAD COMPETENTE
				DAA	EIA	PAGA	ML	
1	Anillo Vial de Villavicencio	4	Construcción dos nuevos carriles, construcción Intersección Fundadores, Séptima Brigada y Terminal de transportes, mantenimiento y operación de todo el corredor			X		CORMACARENA
2	Villavicencio - Granada	N/A	Construcción Doble calzada de Fundadores a Ciudad Porfía (A CARGO DE LA GOBERNACIÓN)				X	ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales)
		2 Y 3	Construcción Segunda calzada de Ciudad Porfía a Acacias, mantenimiento y operación		X			ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales)
		1,2 y 3	Rehabilitación y Mantenimiento de Acacias a Granada			X		CORMACARENA
3	Villavicencio - Puerto López - Puerto Gaitán	N/A	Construcción Segunda calzada de Séptima Brigada a Río Ocoa (K2+000) (A CARGO DE LA GOBERNACIÓN)		X			ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales)
		6	Construcción Río Ocoa (K2+000) a Base Aérea de Apiay		X			ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales)
		6,7 y 8	Mantenimiento y Operación Río Ocoa a Puerto Gaitán			X		CORMACARENA
4	Puerto Gaitán - Puente Arimena	9,10 y 11	Rehabilitación, mantenimiento y Operación			X		CORMACARENA
5	Conectante Via Nueva - Via Antigua	9	Construcción de vía nueva en calzada sencilla, incluido viaducto, mantenimiento y Operación	X	X			ANLA (Autoridad Nacional de Licencias Ambientales)
6	Conectante Catama- Puente Amarillo	5	Costrucción de Vía nueva en calzada sencilla	X	X			CORMACARENA

Para la conexión Catama – Puente Amarillo y para la construcción de la conectante entre vía Nueva y Vía Antigua, que requerirán trámite de licencia ambiental, el decreto 2041 de 2014 establece los plazos máximos para la expedición de licenciamientos ambientales de la siguiente manera:



Para el caso de los documentos PAGAS a la fecha se encuentran en revisión por parte de la interventoría, y tenemos la seguridad que estarán listos antes de la fecha de inicio de la etapa de construcción.

Como complemento a los PAGAS la concesión se encuentra tramitando los permisos menores de aprovechamiento y ocupaciones, como requisitos previstos para el inicio de las obras.

La concesión está pendiente de la resolución que expida la ANLA para definir si a la luz del decreto 1076 del 26 de mayo de 2015 la construcción de la segunda calzada entre la Séptima Brigada y la Base Aérea de Apiay en el tramo Villavicencio – Puerto López y la segunda calzada entre Ciudad Porfía y Acacias en el tramo Villavicencio – Granada, se pueden tomar como actividades de mejoramiento y proceder a la elaboración de un PAGA en lugar de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA).

9. EPC - Consorcio APP Llanos.

La Concesión Vial de los Llanos S.A.S. contrató con el Consorcio APP Llanos la elaboración de los estudios de trazado y diseño geométrico y los estudios de detalle de las intervenciones requeridas para el proyecto, con el propósito que estos alcancen un nivel de detalle Fase III, es decir diseños para construcción. Lo anterior en cumplimiento con lo señalado en el contrato de concesión.

El Consorcio App Llanos está constituido, según el acuerdo consorcial suscrito el 8 de julio de 2015, por las firmas:

- Grupo Odinsa S.A. 51%
- Murcia Murcia S.A. 30%

- Construcciones El Cóndor S.A. 11%
- Sarugo y Cía. S en C. 8%

El contrato suscrito con el consorcio tiene un valor de \$ 42.787.946.869 incluido el IVA, y su plazo es de 330 días calendario a partir del 10 de junio de 2015.

A la fecha de elaboración del presente informe, el avance en la elaboración de los estudios y diseños alcanza el 83% según lo ejecutado.

En la siguiente gráfica se presenta el avance del contrato suscrito con Consultoría Colombiana S.A.

10. Principales acciones a seguir.

El Concesionario enfocará sus esfuerzos en materializar los siguientes temas:

Índice de Cumplimiento y niveles de servicio: Continuar con las gestiones y buenas prácticas encaminadas a alcanzar el 100% del Índice de Cumplimiento y de los niveles de servicio requeridos.

Intervenciones prioritarias: Si bien es cierto que las intervenciones prioritarias se deben realizar en los primeros seis meses después de la suscripción del Acta de Inicio, se tiene que el corredor Puerto Gaitán – Puente Armena no se recibió sino hasta el mes de enero de 2016, situación que le permite al concesionario realizar acciones tendientes a la conformación de la banca para esta carretera.

EPC – Consorcio APP Llanos: Realizar la entrega de los estudios y diseños de detalle para cada una de las unidades funcionales del proyecto en cumplimiento con los plazos contractuales y dar inicio a las obras de acuerdo con lo establecido en el plan de obras.

Cierre Financiero: Para la concesión se convierte en uno de sus principales objetivos el lograr obtener el cierre financiero dentro de los plazos contractuales. Con el apoyo de los socios del proyecto y de la banca de inversión ya se tienen importantes avances en este tema.

Mantenimiento: Se continuará con las obras de mantenimiento encaminadas a la conservación de la infraestructura recibida en Concesión.

Servicio al usuario: Como obligación contractual, el concesionario deberá continuar con el cumplimiento de los tiempos para la atención de servicios al usuario, con el fin de no incumplir indicadores que puedan afectar la retribución de la concesión.

Gestión Ambiental: Continuar con las gestiones en necesarias para lograr la aprobación de los PAGAS para dar inicio a las obras de mejoramiento en los plazos previstos. Del mismo modo, para los tramos que requieren licencia ambiental, se enfocarán los esfuerzos en obtener la aprobación de los EIAs correspondientes y para el inicio de trámite de licenciamiento.

Con relación a las consultas previas, se deberá continuar con las mesas de trabajo del Ministerio del Interior con el fin de lograr el concepto en el que no se requiera la realización de consultas previas, en el sentido que se trata de corredores ya construidos y no de una vía nueva.

Gestión Social: El Concesionario continuará la implementación de los nueve programas que conforman el plan de gestión Social Contractual, cumpliendo con sus indicadores y metas.

Talento Humano: El Concesionario deberá implementar políticas de incentivos, bienestar y formación para el talento humano, donde se estimule el crecimiento y el desarrollo del personal, que generen lazos de identidad entre colaboradores y empresa.

Tecnologías y Sistemas de Información: Se deberá implementar un sistema tipo ERP, que permita un adecuado manejo, control y reporte de la información de la compañía.

Sistema de Gestión Integral: La Concesión deberá iniciar el proceso de certificación en el Sistema de Gestión Integral: calidad, SST y Ambiental, bajo las normas NTC, ISO 9001 2015, NTC ISO 14000 2015 y OHSAS 18001.

Compras: Continuar atendiendo los requerimientos de las diferentes áreas de la compañía garantizando el abastecimiento de los bienes y servicios necesarios para la adecuada operación de la compañía con una inversión ajustada al presupuesto, bajo criterios de transparencia y calidad; y siempre en procura de realizar la evaluación y escogencia del mejor proveedor para la empresa.

Jurídica: Se deberá suscribir otrosí que regule la aplicación de las tarifas para las estaciones de Casetabla y Yucao en la vía Puerto López – Puerto Gaitán. También se deberá gestionar con la ANI una nueva modificación donde se plasmen las correcciones a algunas inconsistencias presentes en los apéndices técnicos del contrato y que deben ser aclaradas para la correcta ejecución del mismo.

Predios: El Concesionario deberá iniciar las actividades de gestión predial de manera que se logre realizar la adquisición o tener la disponibilidad del 40% de los predios (en cantidad o longitud) necesarios para la ejecución de las unidades funcionales del proyecto. Esta será uno de los propósitos más importantes de la concesión y del EPC durante el año 2016, pues de él dependerá en buena parte el cumplimiento del plan de obras.

11. Anexos

En el anexo No. 1 se presenta el proyecto de distribución de utilidades de la Sociedad Concesionaria por un valor de \$2.987 millones.

En el anexo No. 2 se indica un resumen de pagos durante el año 2015 de acuerdo al artículo 446 del código de comercio.

En el anexo No 3 se presentan los estados financieros de la Sociedad Concesión Vial de los Llanos S.A.S

ANEXO 1. Proyecto de Distribución de Utilidades

CONCESION VIAL DE LOS LLANOS S.A.S PROYECTO DE DISTRIBUCION DE UTILIDADES AÑO 2015 EN PESOS (\$)	
Utilidad año 2015	
Utilidad del ejercicio antes de impuestos	3.974.408.206
Apropiación para impuesto de renta del ejercicio	-986.832.863
Utilidad después de impuestos	2.987.575.343
Absorción de Pérdidas	0
Pérdidas acumuladas	0
Utilidades Por distribuir	2.987.575.343
Utilidades Gravadas	2.078.691.343
Utilidades No Gravadas	908.884.000

Anexo 2. Resumen de Pagos 2015

Pagos Generados según artículo 446 del Código de Comercio	
CONCEPTO	(En pesos) VALOR
Salarios - Honorarios - Bonificaciones	1.624.541.315
Asesorías Administrativos y/o Técnicas	52.087.760
Propaganda y Publicidad	162.381.446