

# INFORME DE AUDITORÍA

**Informe de auditoría a la función pública de la  
Interventoría y del Equipo de Coordinación y  
Seguimiento del contrato de concesión No. 447 de  
1994, correspondiente al proyecto de concesión  
carretera Bogotá - Villeta**

**OFICINA DE  
CONTROL INTERNO**



**2024  
ABRIL**

## 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 Coordinación y Seguimiento del Proyecto .....   | 6  |
| 4.3 | Descripción del proyecto .....  | 7  |
| 5.  | TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA .....  | 8  |
| 5.1 | Intervenciones pendientes por ejecutar en el corredor vial.....   | 8  |
| 5.2 | Acciones orientadas a controlar situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial.....         | 12 |
| 5.3 | Alertas de la materialización de riesgos asignados al público.....  | 25 |
| 5.4 | Alertas de la materialización de riesgos institucionales.....   | 29 |
| 6.  | VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....   | 31 |
| 6.1 | Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la Contraloría General de la República)..... | 31 |
| 7.  | CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....  | 34 |
| 7.1 | Conclusiones.....   | 34 |
| 7.2 | No Conformidades.....   | 36 |
| 7.3 | Recomendaciones.....  | 37 |
| 8.  | ADVERTENCIAS .....  | 38 |
| 9.  | ANEXOS.....   | 40 |

## ÍNDICE DE TABLAS

|   |   |
|---|---|
| Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....          | 5 |
| Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto..... | 6 |
| Tabla 3. Datos técnicos del proyecto. ....                      | 7 |
| Tabla 4. Tramos del proyecto. ....                              | 7 |

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del contrato de concesión No. 447 de 1994 correspondiente al proyecto carretero Santafé de Bogotá (Puente el Cortijo) - Siberia - La Punta - El Vino - La Vega - Villeta, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos específicos

**1.2.1** Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto a intervenciones pendientes por ejecutar en el corredor vial y al control de situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial.

**1.2.2** Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales y del proyecto asignados al público.

**1.2.3** Verificar las acciones de mejora derivadas de la auditoria adelantada por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2015, analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, del plan de mejoramiento identificado en el Plan de Mejoramiento Institucional con el No. 1054-18, relacionado con el contrato de concesión No. 447 de 1994.

## 2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 447 de 1994, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), hoy administrado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y la Sociedad Concesión Sabana de Occidente S.A, hoy Sociedad Concesión Sabana de Occidente S.A.S, a partir de noviembre de 2022 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión, en función de los objetivos de la auditoría y mediante muestra selectiva.

## 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. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.

---

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

- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión No. 447 de 1994, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de interventoría No. VEJ-545-2022, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Decreto 050 de 2023, por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura.

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los contratos de concesión y de interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, concesionario o interventor y otros íes suscritos a marzo de 2024:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

| CLASE         | DETALLE DEL CONTRATO   | OTROS ÍES  |
|---------------|--|--|
| Concesionario | <p><b>Concesión Sabana de Occidente S.A.S</b><br/> <b>No. contrato:</b> 447 del 2 de agosto de 1994.<br/> <b>Objeto:</b> <i>Ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido por el artículo 32, numeral 4º de la Ley 80 de 1993, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento de la carretera Santafé de Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino, del tramo de carretera Santafé de Bogotá – La Vega, Ruta 54 en el departamento de Cundinamarca.</i><br/> <b>Plazo:</b> Se define de acuerdo con la tasa interna de retorno (TIR; máximo 16 de febrero de 2034).<br/> <b>Fecha de finalización estimada:</b> 24 de agosto de 2031.<br/> <b>URL SECOP:</b><br/> <a href="https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleproceso.do?numconstancia=16-12-4627222">HTTPS://WWW.CONTRATOS.GOV.CO/CONSULTAS/DETALLEPROCESO.DO?NUMCONSTANCIA=16-12-4627222</a></p> | <p>9 modificaciones contractuales</p> <p>1 acuerdo conciliatorio</p> <p>11 modificaciones al acuerdo conciliatorio</p> |
| Interventoría | <p><b>Consortio 5 Estrellas</b><br/> <b>No. contrato:</b> VEJ 545 del 28 de octubre de 2022.<br/> <b>Objeto:</b> Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medioambiental y socio-predial, del contrato de concesión No. 447 de 1994, "Realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, obras de</p>   | N.A  |

| CLASE | DETALLE DEL CONTRATO   | OTROSÍES |
|-------|--|----------|
|       | rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento de la carreta Santafé de Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega – Villeta, Ruta 54, en el departamento de Cundinamarca.<br><b>Acta de Inicio:</b> 01 de noviembre de 2022.<br><b>Plazo:</b> 60 meses.<br><b>Fecha de finalización:</b> 31 de octubre de 2027.<br><b>Proceso SECOP 2:</b> VJ-VEJ-CM-005-2022. |          |

**Fuente:** URLs SECOP I, II, informe de interventoría No. 13 e información disponible en Aniscopio.

La principal modificación al contrato de concesión No. 447 de 1994 se dio tras la celebración de un acuerdo conciliatorio en 2006, a través del cual se modificó el alcance del proyecto, se adoptó un anexo técnico, cambió la distribución de riesgos de la concesión y se estableció el esquema de ingreso esperado, entre otros aspectos. Este acuerdo conciliatorio se incorporó al contrato de concesión mediante Acta de Incorporación No. 100108, que ha tenido once modificaciones. El acta de modificación más reciente, No. 11, se suscribió el 19 de diciembre de 2018 y su objeto fue la construcción de obras de mitigación entre el K60+050 y el K60+760 del corredor Bogotá – Villeta.

A marzo de 2024 no se evidencian modificaciones contractuales al contrato de interventoría No. VEJ 545 del 28 de octubre de 2022.

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

#### 4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta a la Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto<sup>2</sup>:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

| NOMBRE                        | FUNCIÓN             | ÁREA   |
|-------------------------------|---------------------|--|
| Lyda Milena Esquivel Roa      | Vicepresidente      | Vicepresidente Ejecutiva (VE)  |
| Diana Yolima Gutiérrez Rey    | Gerente de proyecto | Equipos Técnicos (VE)  |
| Nelson Eduardo Suanca Ballen  | Líder de Equipo     |  |
| Juan Diego Riaño              | Ingeniero de apoyo  |  |
| Laura Cuervo                  | Apoyo financiero    | Equipo financiero (VE)   |
| Hubert David Teller Fonseca   | Apoyo jurídico      | Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)      |
| Jaime Humberto Basabe Murillo | Apoyo social        | Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social |
| Cindy Lorena García Segura    | Apoyo ambiental     | VPRE – GIT Ambiental   |

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

| NOMBRE   | FUNCIÓN                 | ÁREA                                 |
|--|-------------------------|--------------------------------------|
| Joan Nicolas Espejo  | Apoyo riesgos           | VPRE – GIT Riesgos                   |
| Andrea Liliana Martínez  | Apoyo técnico predial   | VPRE – GIT Predial                   |
| Andrea del Pilar Santander Vargas<br>Juan Ángel Trujillo Candela | Apoyos jurídico predial | VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial |

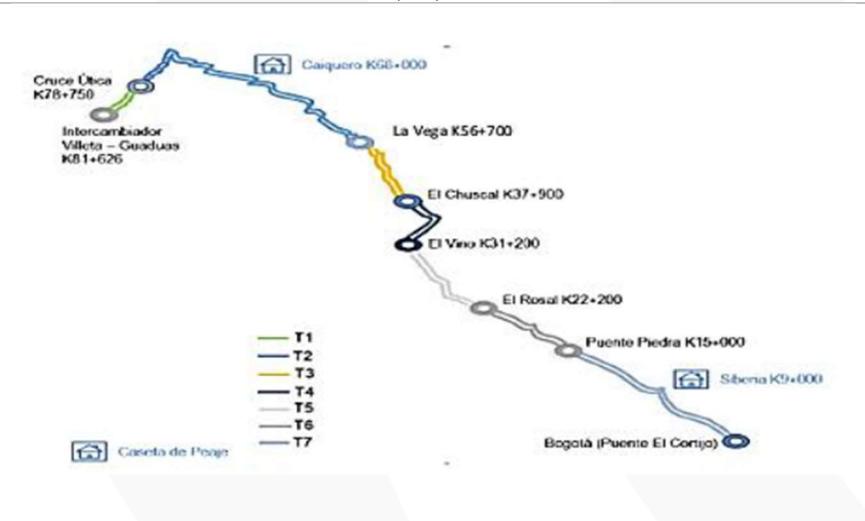
**Fuente:** Informe ejecutivo carretero actualizado a 31 de diciembre de 2023 (GCSP-F-227), carta de representación y/o salvaguarda diligenciada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y correo electrónico del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto del 05-04-2024.

### 4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Bogotá – Siberia – La Punta – El Vino – Villeta hace parte de la primera generación de concesiones y representa una inversión de aproximadamente 1.00 billón de pesos. La longitud concesionada se estima en 82.00 km y su recorrido discurre integralmente en el departamento de Cundinamarca. Los datos técnicos mencionados, al igual que el alcance actual del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

|   |                |
|---|----------------|
| CAPEX – millones de COP – Dic 2022              | \$600.958,59   |
| OPEX – millones de COP – Dic 2022               | \$319.715,94   |
| Valor del contrato – millones de COP – Dic 2022 | \$1.170.121,87 |
| Fase actual                                     | Construcción   |
| TIR Actual – Dic 2023                           | 11.60%         |
| % Cumplimiento ingreso esperado – Dic 2023      | 95%            |
| Aportes ANI – millones de COP 2005              | \$120.000      |



**Fuente:** Aniscopio e informe ejecutivo carretero actualizado a 31 de diciembre de 2023 (GCSP-F-227).

El proyecto cuenta con siete tramos y a febrero de 2024 registra un avance en su construcción del 99.77%, así:

Tabla 4. Tramos del proyecto.

| Tramo | Sector  | Inicio  | Fin     | Intervención                | Longitud aproximada (km) | Avance (%) |
|-------|---|---------|---------|-----------------------------|--------------------------|------------|
| 1     | Cruce a Utica – Interchambiador Villeta – Guaduas | K78+750 | K78+750 | Mejoramiento                | 2.88                     | 100        |
| 2     | La Vega – Cruce a Utica                           | K56+700 | K78+750 | Construcción y mejoramiento | 22.05                    | 100        |
| 3     | El Chuscal – La Vega                              | K37+900 | K56+700 | Ampliación doble calzada    | 18.80                    | 99         |
| 4     | El Vino – El Chuscal                              | K31+200 | K37+900 |                             | 6.70                     | 100        |
| 5     | El Rosal – El Vino                                | K22+200 | K31+200 |                             | 9.00                     | 100        |
| 6     | Puente Piedra – El Rosal                          | K15+000 | K22+200 |                             | 7.20                     | 100        |

| Tramo          | Sector                 | Inicio | Fin     | Intervención | Longitud aproximada (km) | Avance (%)   |
|----------------|------------------------|--------|---------|--------------|--------------------------|--------------|
| 7              | Bogotá – Puente Piedra | K0+000 | K15+000 | Mejoramiento | 15.00                    | 100          |
| <b>Totales</b> |                        |        |         |              | <b>81.63</b>             | <b>99.77</b> |

Fuente: Informe ejecutivo de interventoría No. 13 e información disponible en Aniscopio.

Como se muestra en la tabla que precede, se tienen pendientes obras que condicionan la fase de construcción del proyecto, específicamente en el tramo 3, correspondientes a la construcción del retorno El Rey (K55+200), ubicado en la doble calzada por el paso urbano de La Vega, cuya ejecución ha estado condicionada a problemáticas de índole predial, por encontrarse el predio identificado con folio de matrícula inmobiliaria No. 156-8515 en proceso de expropiación judicial adelantado por la Agencia Nacional de Infraestructura.

También se evidenció que se analiza la viabilidad de la construcción de un retorno en el tramo 4, en proximidades al K32+900, denominado retorno Jericó, con ocasión de lo acordado en la modificación No. 10 al acta de incorporación del acuerdo conciliatorio del contrato de concesión No. 447 de 1994, suscrita el 16 de diciembre de 2016, donde se acordó la ejecución de los estudios y diseños del mencionado retorno.

Por otro lado, se evidenció que a marzo de 2024 se tiene un conjunto de temas que requieren ser analizados en función de la gestión que desde la ANI y desde la Interventoría se lleva a cabo, ya que tienen que ver con la seguridad e integridad del corredor vial y con la ejecución de recursos públicos con ocasión de la materialización de riesgos a cargo de la ANI.

Estos temas son: i) la atención de inestabilidades que pueden poner en riesgo la operación del corredor vial, ii) sobrecostos por adquisición predial, iii) reconocimiento y pago de los costos generados por la implementación del sistema de interoperabilidad de los peajes con recaudo electrónico vehicular (IP/REV), y iv) reconocimiento y pago al Concesionario de los impactos del Decreto 050 de 2023, por medio del cual se ordenó no incrementar las tarifas de peaje en el territorio nacional.

En ese orden de ideas, en el siguiente capítulo se desarrollan los objetivos específicos No. 1 y No. 2 de la auditoría, relacionados con i) un análisis general respecto a intervenciones pendientes por ejecutar en el corredor vial y al control de situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial, con ii) alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y con iii) alertas de riesgos institucionales.

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, de la interventoría del proyecto, Consorcio 5 Estrellas, las entrevistas de auditoría y el recorrido realizado al proyecto en marzo de 2024.

## 5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.2, en esta sección se analizan i) las intervenciones pendientes por ejecutar en el corredor vial, así como las acciones orientadas a controlar situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial, ii) las alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y iii) las alertas de la materialización de riesgos institucionales.

### 5.1 Intervenciones pendientes por ejecutar en el corredor vial

Como se informó en la sección 4.3, el proyecto tiene siete tramos y a febrero de 2024 registra un avance en su construcción del 99.77%. Según lo reportado en el informe de riesgos de la Interventoría,

correspondiente a enero de 2024, “(...) el porcentaje restante corresponde a obras pendientes por ejecutar en el tramo 3 El Chuscal – La Vega, Tramo 3.1 subsector 2, el cual consiste en un retorno bidireccional denominado “El Rey” localizado entre el km54+300 al km54+700 paso urbano del Municipio de la Vega, donde su construcción está sujeto a la culminación de la gestión predial.”<sup>3</sup>

También, como se informó en la sección 4.3, se evidenció que en el proyecto se analiza la viabilidad de la construcción de un retorno en el tramo 4, en proximidades al K32+900, denominado retorno Jericó, con ocasión de lo acordado en la modificación No. 10 al acta de incorporación del acuerdo conciliatorio del contrato de concesión No. 447 de 1994, suscrita el 16 de diciembre de 2016; donde se concertó la ejecución de los estudios y diseños de dicha obra.

Enseguida se presentan detalles de la gestión para lograr la construcción de los retornos denominados El Rey y Jericó.

### 5.1.1 Retorno El Rey (K54+300 al K54+700 – Tramo 3)

Se evidenció que el retorno hace parte de la adecuación de la doble calzada por el paso urbano La Vega, acordada en abril de 2012, a través de la modificación No. 6 al Acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio del 10 de enero de 2008, con un plazo inicial de 18 meses a partir de junio de 2012; sin embargo, según lo establecido en la cláusula novena del Acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio del 10 de enero de 2008 “Los plazos establecidos para la ejecución de las obras quedan sujetos a la entrega de los predios por parte de los propietarios o del juez que conociere el proceso de expropiación (...)”.

Respecto a la construcción del retorno El Rey, se evidenció que su ejecución está sujeta a la terminación de la gestión predial asociada, que depende de un proceso de expropiación adelantado por la ANI, realizando el seguimiento correspondiente para lograr su entrega anticipada. A febrero de 2024 se cuenta con Auto que ordena la entrega anticipada del predio, según consta en la decisión del Juzgado Diecinueve (19) Civil del Circuito de Bogotá con radicado 11001310301920220007800 del 16 de febrero de 2024.<sup>4</sup> Cabe destacar que a la fecha no se ha materializado lo ordenado y depende de actuaciones internas del Juzgado, como despachos comisorios, entre otras.

Con ocasión de la materialización del riesgo de sobrecostos en la adquisición predial en el proyecto (Ver sección 5.3.2), la ANI tiene a cargo los costos al respecto. En cuanto a la gestión en el proceso de expropiación, la ANI se adelantan acciones orientadas a dar celeridad a la adquisición del predio. Por ejemplo, se evidenció que en febrero de 2024 la ANI radicó ante el Juzgado Diecinueve (19) Civil del Circuito de Bogotá “memorial de impulso procesal” relacionado con el trámite en curso.<sup>5</sup>

Por otro lado, a pesar de que la adquisición predial sea el principal factor que condicione la construcción del retorno El Rey, se evidenció que también hay factores en materia social y técnica que condicionan su construcción. En materia social, donde se proyecta el retorno se tienen locales comerciales, lo que requerirá la gestión social del caso y, en materia técnica, a marzo de 2024, se evidenció que entre el Concesionario y

---

<sup>3</sup> Ver anexo 12 del informe mensual correspondiente al periodo del 01 al 31 de diciembre de 2023, radicado a través de la comunicación ANI No. 20244090187342 del 14 de febrero de 2024.

<sup>4</sup> Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>5</sup> Correo electrónico del 14 de febrero de 2024 enviado por la Coordinación del Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Jurídica Predial al Juzgado Diecinueve (19) Civil del Circuito de Bogotá.

la Interventoría se continúa trabajando para lograr el aval respecto a los estudios técnicos, como se evidencia, por ejemplo, en la comunicación con radicado ANI No. 20244090123702 del 31 de enero de 2024, donde la Interventoría envía al Concesionario observaciones sobre los estudios de geotecnia y geológicos, concluyendo que “(...) no se da por aprobado el informe, ESTUDIO DE ESTABILIDAD – CONCESIÓN SABAN DE OCCIDENTE S.A. – VÍA BOGOTÁ -VILLETA, hasta tanto no se evalúe las consideraciones mencionadas.”

El 14 de marzo de 2024 la Oficina de Control Interno visitó el sector donde se prevé la construcción del retorno El Rey, de lo que se muestra el siguiente registro fotográfico:

| Foto 1. Retorno El Rey (PR90 – K56+000).   | Foto 2. Locales comerciales sector retorno El Rey (PR90 – K56+000)   |
|--|--|
|  <p>14 mar. 2024 10:27:05 a. m.<br/>17-1 Carrera 4<br/>La Vega<br/>Cundinamarca</p>  |  <p>14 mar. 2024 10:25:06 a. m.<br/>16-39 Carrera 3 A<br/>La Vega<br/>Cundinamarca</p>  |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  | <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  |
| <p>El retorno se proyecta sobre el costado occidental del PR90 de la ruta nacional 5008 (izquierda en la fotografía). Se considera que contribuirá a regularizar los cruces en el paso por el municipio de La Vega, aportando a la seguridad vial.</p> | <p>Se evidenciaron locales comerciales que se tendrán que demoler al estar ubicados en el predio donde se proyecta la construcción del retorno; situación que demanda gestión social al interior del proyecto.</p> |

### 5.1.2 Retorno Jericó (K33+500 – Tramo 4A)

Se evidenció que en el proyecto se adelanta la gestión correspondiente para materializar los estudios y diseños de “(...) un retorno para vehículos livianos en sentido bidireccional, en el sector del Caserío El Vino entre la Estación de Servicio Brio y el Parque Ecológico Jericó – Tramo 4ª” (retorno Jericó), dado que su construcción se ha considerado en las necesidades prioritarias del proyecto a ser financiadas con los excedentes del recaudo de peaje, según se evidencia en el concepto de la Interventoría con radicado ANI No. 20244090037332 del 12 de enero de 2024.

La ejecución de los estudios y diseños del retorno Jericó se acordaron a través de la modificación No. 10 al acta de incorporación del acuerdo conciliatorio del contrato de concesión No. 447 de 1994, suscrita el 16 de diciembre de 2016, que en su cláusula primera estableció:

**“CLÁUSULA PRIMERA. – OBJETO:** La presente modificación tiene por objeto la contratación de los diseños y la ejecución de obras complementarias, utilizando los ingresos adicionales generados por el Proyecto de Concesión Vial No. 447 de 1994, con el propósito de que el CONCESIONARIO desarrolle la construcción de las siguientes obras complementarias, solicitadas por el Municipio de La Vega y previstas en el documento denominado Memorando de Entendimiento suscrito entre el Municipio de La

Vega, La Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Sabana de Occidente S.A.S. del 19 de abril de 2016 y su modificación No. 1 del 31 de octubre de 2016.

(...)

Así mismo, la elaboración de los estudios y diseños para las siguientes obras:

(...)

e) Estudio y diseño de un retorno para vehículos livianos en sentido bidireccional, en el sector del Caserío El Vino entre la Estación de Servicio Brio y el Parque Ecológico Jericó – Tramo 4<sup>a</sup>

La viabilidad de la construcción del retorno se analiza en el proyecto, según se evidencia en el análisis de la Interventoría presentado a la ANI a través de la comunicación No. 20244090191892 del 15 de febrero de 2024, donde la Interventoría indicó, entre otras conclusiones, que “(...) la construcción del retorno Jericó cuenta con viabilidad técnica, predial, ambiental y financiera y en ese sentido recomienda a la ANI que, en cumplimiento de los compromisos contenidos en la Cláusula Segunda del Memorando de Entendimiento suscriba el Otrosí correspondiente para que el Concesionario ejecute las obras del retorno de Jericó”.

En ese orden de ideas, se evidencia que la construcción del retorno está condicionado a la suscripción de una modificación contractual, donde se establezcan, de manera expresa, las condiciones para su ejecución, tales como fuente de recursos, cronograma y obligaciones en materia predial, entre otras. El 14 de marzo de 2024 la Oficina de Control Interno visitó el sector donde se prevé la construcción del retorno Jericó, de lo que se muestra el siguiente registro fotográfico:

| Foto 3. Sector retorno Jericó (PR112 – K32+900).   | Foto 4. Sector retorno Jericó (PR112 – K32+900).  |
|--|---|
|   |   |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> <p>Se evidenció que la construcción del retorno Jericó surge de una acción popular de 2015 que dio lugar a acuerdos con el municipio de La Vega; así como a requerimientos de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, como se evidencia, por ejemplo, en la Resolución N°3034 del 20 de diciembre de 2023 la ANLA.</p> | <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> <p>No obstante, se cuente con los estudios y diseños y se tenga contemplada la fuente de financiación de las obras, la construcción del retorno Jericó requiere de gestiones adicionales, tal como la relacionada con la adquisición predial requerida para su ejecución.</p> |

### 5.1.3 Conclusiones sobre intervenciones pendientes por ejecutar en el corredor vial

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El avance en la construcción del proyecto es del 99.77%. El porcentaje faltante, de 0.23%, corresponde a la construcción de un retorno en el paso por el municipio de La Vega (Tramo 3.1 subsector 2), cuya ejecución depende, en principal medida, de la culminación de un proceso de expropiación, presentado por la ANI, al que se le realiza el seguimiento correspondiente para lograr la disponibilidad y adquisición del área donde se proyecta el retorno.
2. La construcción del retorno El Rey, adicional a la culminación de la gestión predial, depende de la solución de factores en i) materia social, dado que el área donde se proyecta la obra cuenta con la presencia de locales comerciales, y ii) en materia técnica, dado que a marzo de 2024 se continúa trabajando en los estudios técnicos del retorno.
3. Conforme a lo establecido en la cláusula segunda del memorando de entendimiento suscrito entre el municipio de La Vega, la ANI y el Concesionario, del 19 de abril de 2016 y su modificación No. 1 del 31 de octubre de 2016, en el proyecto se adelanta la gestión correspondiente para la construcción de un retorno bidireccional en el K33+500 (Tramo 4A), denominado retorno Jericó; lo que depende de la suscripción de una modificación contractual en la que se establezcan, de manera expresa, las condiciones para su ejecución.

## 5.2 Acciones orientadas a controlar situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial

Se evidenció que en el proyecto se adelantan acciones orientadas a la atención de sitios inestables que puedan afectar la operación del corredor vial, tales como la ejecución de recorridos por parte de la Interventoría, a través de los que se verifica el estado de la infraestructura y, en caso de proceder, se emiten las alertas correspondientes al Concesionario.<sup>6</sup> Estas inestabilidades se atienden de dos maneras, así:

1. Como intervenciones asociadas a la operación y mantenimiento del corredor vial, a cuenta del Concesionario.
2. Como obras complementarias, cuando la causa de la inestabilidad se encuentra por fuera del control del Concesionario. En este caso las obras son financiadas con recursos provenientes de los excedentes del recaudo de peaje.

En el siguiente numeral se profundiza al respecto.

### 5.2.1 Intervenciones enmarcadas en la operación y mantenimiento del corredor vial

Según lo reportado en los informes mensuales de la Interventoría y de lo evidenciado en el recorrido adelantado por la Oficina de Control Interno al corredor vial el pasado 14 de marzo de 2024, se evidenciaron tramos donde el Concesionario ejecuta o ha ejecutado actividades para asegurar la operación segura del

---

<sup>6</sup> Gestión que se puede evidenciar, por ejemplo, con la solicitud de la Interventoría al Concesionario para atender las afectaciones del PR118+160 (km25+600), costado norte, correspondiente al tramo 5, hecha a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234091067402 del 19 de septiembre de 2023. A marzo de 2024 el Concesionario adelanta la atención del sitio crítico.

corredor vial<sup>7</sup>, que, en caso de generar alertas, respecto a su desempeño o a eventuales atrasos, ha dado lugar a las alertas correspondientes de la Interventoría. A continuación, se presentan ejemplos:

|  |   |
|--|---|
| <p>Foto 5. Intervención K52+200 (PR92+750) – Calzada norte.</p>  | <p>Foto 6. Intervención K46+180 (PR98+700) – Calzada norte.</p>   |
|  <p>14 mar. 2024 10:17:00 a. m.<br/>3-297 Carrera 3<br/>La Vega<br/>Cundinamarca</p>  |   |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  | <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>   |
| <p>Se evidenció que el Concesionario ha adelantado obras de estabilización del terraplén con la construcción y tensionamiento de anclajes en el muro ubicado en la calzada norte del PR92+750 (Fotografía tomada desde el borde de vía hacia la parte inferior del muro)</p> | <p>No obstante, se evidenció la ejecución de actividades orientadas a mitigar la inestabilidad en el sector (construcción de muro, drenaje y nivelación de pavimento) se evidenciaron desplazamientos en la obra de contención; lo cual tiene el seguimiento correspondiente a través de control topográfico.</p> |
| <p>Foto 7. Afectaciones puente Caiquero (K68+310 - PR76+850).</p>  | <p>Foto 8. Condiciones puente Caiquero calzada Bogotá - Villeta (K68+310 – PR76+850).</p>   |
|  <p>14 mar. 2024 11:26:36 a. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Nocaima<br/>Cundinamarca</p>  |  <p>14 mar. 2024 11:26:50 a. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Nocaima<br/>Cundinamarca</p>  |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  | <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>   |

<sup>7</sup> Para mayor detalle consultar la sección 5.4 Obras en ejecución y estudios y diseños en proceso de los informes mensuales de interventoría. Radicado informe enero de 2024: 20244090187342 del 14 de febrero de 2024.

|   |  |
|---|--|
| <p>Se evidenciaron desplazamientos en la estructura del puente vehicular Caiquero, lo que, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20244090070512 del 19 de enero de 2024, ha dado lugar a intervenciones desde noviembre de 2022.</p> | <p>Condiciones actuales del puente en la calzada Villeta – Bogotá. Se evidencia hundimiento, así como la implementación de señalización temporal para evitar carga en la zona afectada.</p>  |
| <p>Foto 9. Afectaciones puente Caiquero (K68+310 - PR76+850).</p>   | <p>Foto 10. Condiciones puente Caiquero calzada Bogotá - Villeta (K68+310 – PR76+850).</p>   |
|  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  |  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  |
| <p>La intervención de rehabilitación de la estructura ha tenido reprocesos en cuanto al desempeño de la cimentación, lo que ha dado lugar a reajustes en los diseños de la solución.</p>  | <p>Se evidenciaron intervenciones para estabilizar el talud de corte aledaño a la calzada sentido Bogotá – Villeta.</p>  |
| <p>Foto 11. Canal abierto Caiquero (K68+310 – PR76+850).</p>  | <p>Foto 12. Excavaciones Caiquero (K68+310 – PR76+850).</p>  |
|  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  |  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  |
| <p>Evidencia de canal abierto construido para el manejo de aguas en el sector del puente Caiquero.</p>  | <p>El estado de avance de las obras de rehabilitación del puente ha dado lugar a la emisión de alertas por parte de la Interventoría, según se evidencia en la comunicación con radicado ANI No. 20244090070512 del 19 de enero de 2024.</p> |

Por otro lado, se evidenció que se tienen sectores cuya inestabilidad puede poner en riesgo la adecuada operación y seguridad del corredor vial, sobre los que la Interventoría ha emitido las alertas del caso para que estos sean atendidos en el marco de las obligaciones de operación y mantenimiento del Concesionario; sin embargo, dichas alertas no han sido efectivas dado que el Concesionario argumenta que las intervenciones requeridas se deben ejecutar como obras complementarias, es decir obteniendo el reconocimiento económico correspondiente.

Por ejemplo, se tiene el caso de la inestabilidad presentada en el sector del K33+700 (PR110+930), que afectó la operación de la vía en abril de 2023,<sup>8</sup> sobre la que el Concesionario ha implementado acciones de retiro de material y señalización temporal. Enseguida se muestra registro fotográfico del sector a marzo de 2024:

| Foto 13. Erosión K33+700 – PR110+930.   | Foto 14. Erosión K33+700 – PR110+930.  |
|---|--|
|  <p>14 mar. 2024 9:28:51 a. m.<br/>                 Bogotá-La Vega<br/>                 La Vega<br/>                 Cundinamarca</p> <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |  <p>14 mar. 2024 9:26:28 a. m.<br/>                 Bogotá-La Vega<br/>                 La Vega<br/>                 Cundinamarca</p> <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |
| <p>Se evidenció erosión en la calzada sentido Villeta – Bogotá que genera alertas de desprendimiento de material en el corredor vial; situación que se podría agravar en época de lluvias.</p>  |  |

Con relación a la erosión presente en el K33+700, se evidenció que mediante memorando con radicado ANI No. 20233060334821 del 15 de septiembre de 2023, la ANI solicitó a la Interventoría llevar a cabo el análisis integral de las obligaciones del Concesionario, respecto a la atención de la inestabilidad mencionada. La Interventoría concluyó que la atención de la inestabilidad se enmarca en las obligaciones que el Concesionario tiene en materia de operación y mantenimiento del corredor vial, lo que se corrobora con la advertencia de incumplimiento emitida al Concesionario a través de la comunicación con radicado ANI No. 20234091309302 del 15 de noviembre de 2023; ante lo que el Concesionario, mediante comunicación con radicado ANI No. 20244090093242 del 24 de enero de 2024 respondió en los siguientes términos:

*“(…) con relación a un presunto incumplimiento, me permito informarle que la Concesión Sabana de Occidente S.A.S. ha adelantado las acciones en el marco de su responsabilidad contractual de acuerdo con el Contrato de Concesión No. 447 de 1994, toda vez que se trata de una situación no imputable al*

<sup>8</sup> Ver comunicación con radicado ANI No. radicado 20244090093242 del 24 de enero de 2024.

*Concesionario, como se demuestra documentalmente líneas arriba, circunstancia que la Concesión ha advertido en reiteradas ocasiones, tanto a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI como a la Alcaldía de La Vega, Cundinamarca, sin respuesta a la fecha.*

*Las acciones desplegadas a la fecha por la Concesión garantizan la correcta operación del corredor concesionado y, la seguridad de los usuarios de la vía.”*

Si bien, en el recorrido de auditoría adelantado por la Oficina de Control Interno el 14 de marzo de 2024 no se evidenció que la inestabilidad hubiese interrumpido la operación del corredor vial, se considera prioritario dar una solución de fondo al respecto con el fin de disminuir la probabilidad de riesgo en el sector; más aún, teniendo en cuenta que la caída de material en el corredor ha ocasionado la pérdida de vidas humanas, como sucedió en el tramo comprendido entre el K60+050 y el K60+760 en 2016.

### 5.2.2 Obras complementarias

El tratamiento de los sitios inestables con mayor criticidad y sobre los cuales las partes, ANI y Concesionario, están de acuerdo respecto a su intervención por fuera del marco de las obligaciones de operación y mantenimiento del Concesionario, ha dado lugar a la suscripción del contrato No. 029 de 2013 entre el Concesionario y el Fondo de Adaptación, y a la suscripción de modificaciones contractuales, a través de las que se reconoce el tratamiento de estos sitios como obras complementarias para el proyecto.

Por ejemplo, a través de la modificación No. 11 del 19 de diciembre de 2018 al acta de incorporación del acuerdo conciliatorio de 2008 se acordó la ejecución de obras de mitigación entre el K60+050 al K60+760 para solucionar los efectos de la caída de material en dicho sector, que tuvo afectaciones desde el año 2010 con la ocurrencia del fenómeno de La Niña y que en 2016 ocasionó un accidente de tránsito con fatalidades. Según lo dispuesto en la modificación mencionada y en el informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente a diciembre de 2023, recibido en la auditoría, dichas obras de mitigación fueron financiadas con excedentes de recaudo y se recibieron a satisfacción en diciembre de 2019.

La fuente de recursos utilizada para financiar las obras acordadas con la modificación No. 11 del 19 de diciembre de 2018 al acta de incorporación del acuerdo conciliatorio de 2008 fue la subcuenta de excedentes del proyecto,<sup>9</sup> en virtud de la Resolución No. 660 de 2000 del Ministerio de Transporte,<sup>10</sup> pues según la consideración No. 44 de dicha modificación No. 11:

*“44. Con relación a la fuente de los recursos necesarios para la satisfacción de la necesidad antes descrita, mediante la Resolución No. 660 de 2000 del Ministerio de Transporte, se establecieron las tarifas máximas que se podrían cobrar a los usuarios de la carretera concesionada (Estación de Peaje Siberia), dejando de presente que la diferencia entre el valor que contractualmente corresponde al **CONCESIONARIO** y el valor de las tarifas cobradas a los usuarios, será destinada a la **AGENCIA** para implementar un mecanismo de liquidez para el proyecto. Es decir que en virtud de la Resolución No. 660 de 2000, se están generando ingresos adicionales en el Proyecto de Concesión, los cuales, de*

<sup>9</sup> Subcuenta denominada “OCCIRENTA CUENTA ANI” del fideicomiso 3-1-5436 AUTOPISTA BOGOTÁ – VILLETÁ.

<sup>10</sup> “Por la cual se fijan las tarifas de peaje para la etapa de operación del proyecto de concesión de la carretera Santafé de Bogotá (Puente El Cortijo)-Siberia-La Punta-El Vino, de la ruta 54, en el Departamento de Cundinamarca, se deroga la Resolución número 0001962 del 28 de septiembre de 1999 y se hacen otras declaraciones.”

*conformidad con el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, pueden ser llevados para reducir el plazo de la Concesión, o utilizados para obras adicionales dentro mismo Sistema Vial.”*

Se evidenció que a marzo de 2024 se analiza la viabilidad de suscribir modificaciones contractuales orientadas a la ejecución de obras complementarias para atender inestabilidades en el proyecto, como son: i) pérdida de banca debido a efectos de la socavación en la fundación del puente sobre la quebrada Natautá (K61+200), y la ii) caída de material en el K70+000; para lo que se ha previsto utilizar recursos de la subcuenta de excedentes del proyecto citada previamente.

También se tienen identificados otros sectores en el proyecto, sobre los que se analiza la posibilidad de ser atendidos con obras complementarias con recursos de la subcuenta de excedentes, como sucede con las inestabilidades del K67+500 y K75+200<sup>11</sup>.

Por otro lado, se evidenció que al interior del proyecto se viene adelantando la gestión para atender las necesidades del puente El Cortijo, que dio lugar al cierre parcial de la vía Villeta – Bogotá (PR145+000) en diciembre de 2023<sup>12</sup>; lo que, entre otros factores, depende de gestión interinstitucional con el Instituto Nacional de Vías, dado que dicha estructura no hace parte de la infraestructura recibida en concesión.

Según comunicación con radicado ANI No. 20244090037332 del 12 de enero de 2024, se tiene un presupuesto para ejecutar los estudios, diseños y obras requeridas en el sector del puente sobre la quebrada Natautá (K61+200), la estabilización del K70+000, así como los estudios y diseños para la estabilización del K75+200 y para la revisión estructural del puente El Cortijo, que, en conjunto con otras necesidades del proyecto, tales como el impacto del Decreto No. 050 de 2023, la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular y la construcción del retorno Jericó, asciende a aproximadamente treinta y tres mil millones de pesos, que serían financiados con los excedentes del proyecto, según concepto financiero de la Interventoría con radicado ANI No. 20244090037332 del 12 de enero de 2024:

*“De la verificación realizada por la Interventoría en la cuenta de Excedentes, con corte 31 de octubre de 2023, existe un saldo de \$31.917.548.198 el cual, se encuentra comprometido para la atención de obras complementarias con carácter prioritario para el proyecto, a cargo de la ANI, conforme lo expone el área Técnica a lo largo de la presente comunicación, por un valor que una vez se actualicen los presupuestos correspondientes, podrían estar entorno al monto que tiene la cuenta de Excedentes del Patrimonio Autónomo, lo cual evidencia que los dineros se encuentran comprometidos de manera prioritaria para las obras del proyecto.”*

Se evidenció que a diciembre de 2023 se tiene un saldo superior a los treinta y cuatro mil millones en la subcuenta de excedentes del proyecto, según los saldos del fideicomiso reportados en la sección 13.2 del informe de Interventoría correspondiente a enero de 2024.<sup>13</sup>

En ese orden de ideas, en seguida se presentan detalles de las acciones orientadas a atender i) la pérdida de banca debido a efectos de la socavación en la fundación del puente sobre la quebrada Natautá

---

<sup>11</sup> Ver informe mensual de riesgos de interventoría No. 15, correspondiente al periodo de enero de 2024. Radicado ANI No. 20244090187342 del 14 de febrero de 2024.

<sup>12</sup> Ver Resolución número 04783 del 22 de diciembre de 2023 del Instituto Nacional de Vías; disponible para consulta en <https://www.invias.gov.co/index.php/cierres-viales/16552-resolucion-4783-del-22-de-diciembre-de-2023/file>

<sup>13</sup> Radicado ANI No. 20244090187342 del 14 de febrero de 2024.

(K61+200), ii) la inestabilidad en el K67+500, iii) el cierre de vía por caída de material en el K70+000, iv) la inestabilidad en el K75+200 y iv) alertas del puente El Cortijo.

### 5.2.3 Puente sobre la quebrada Natautá (K61+200)

Se evidenció que la afectación al puente sobre la quebrada Natautá se originó en abril de 2022, lo que dio lugar a que en el proyecto se desplegará gestión interinstitucional con entidades como la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) y con el Comité de Gestión de Riesgo Municipal de La Vega y Cundinamarca,<sup>14</sup> con el propósito de que se aplicaran medidas temporales para mitigar la afectación.

Con el fin de determinar el origen de la problemática se evidenció gestión entre el Concesionario, la Interventoría y la ANI; gestión que incluyó la elaboración de estudios técnicos, tanto estructurales como de hidrología, y que permitió a la Interventoría concluir que la causa de la problemática se asoció a un “(...) evento torrencial atípico e impredecible”, así:

*“(...) se puede concluir que las afectaciones ocurridas en el sitio fueron ocasionadas principalmente en un escenario o combinación de estos por los siguientes factores:*

- *Precipitaciones atípicas dentro de la cuenca del proyecto.*
- *Gran tamaño de la Cuenca.*
- *Reducción natural del área cercana a la ubicación del puente.*
- *Resalto Hidráulico cercanía a desembocadura en el río Tobía.*

*De esta manera, podemos concluir y ratificar nuevamente que las afectaciones ocurridas en el mes de abril de 2022 con afectaciones estructurales en la subestructura del puente vehicular ubicado en el PR83+250 (KM61+200) sobre la quebrada Natauta, fue producto de la ocurrencia de un evento torrencial atípico e impredecible, que incremento exageradamente el nivel y velocidad del caudal transportado por la quebrada Natautá, generando un impacto de socavación del terreno muy cercano a la subestructura del puente vehicular sobre la quebrada Natautá.*

*Por lo anteriormente expuesto, esta interventoría reafirma lo descrito en su comunicado No.01-043-0246-2023 del 25 de agosto de 2023, donde las afectaciones ocurridas se configuran como un evento extraordinario e impredecible, por lo que recomendamos a la Agencia, atender esta afectación identificada en el corredor vial Bogotá- La Vega- Villeta como una obra complementaria al contrato de Concesión 447 de 1994.”<sup>15</sup>*

La atención a la afectación en el sector de la quebrada Natautá hace parte de las prioridades de ejecución de recursos provenientes de la subcuenta de excedentes del proyecto<sup>16</sup>; lo que requiere la suscripción de modificaciones contractuales, tanto del contrato de concesión como del contrato de interventoría,<sup>17</sup> para así asegurar su la construcción por parte del Concesionario y el seguimiento y control correspondiente por

---

<sup>14</sup> Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20234091054412 del 15 de septiembre de 2023 y 20234091107882 del 27 de septiembre de 2023.

<sup>15</sup> Concepto de interventoría con radicado ANI No. 20244090198922 del 16 de febrero de 2024.

<sup>16</sup> Ver comunicación con radicado ANI No. 20244090037332 del 12 de enero de 2024.

<sup>17</sup> A diciembre de 2023, la Interventoría reporta un saldo de \$ 7.621.142.463,10 para la subcuenta interventoría, según la sección 3.6 del informe financiero de interventoría correspondiente a enero de 2024, radicado en la Entidad con la comunicación ANI No. 20244090187342 del 14 de enero de 2024.

parte de la Interventoría. Enseguida se presenta registro fotográfico de las condiciones en el sector del puente Natautá a marzo de 2024:

|  |  |
|--|--|
| <p>Foto 15. Afectación puente Natautá (K61+200 - PR83+250)</p>   | <p>Foto 16. Puente Natautá (K61+200 - PR83+250)</p>  |
|  <p>14 mar. 2024 10:56:08 a. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Nocalma<br/>Cundinamarca</p>                                    |  <p>14 mar. 2024 10:54:13 a. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Nocalma<br/>Cundinamarca</p> |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>  |  |
| <p>Ante la pérdida de banca se ha implementado cierre a un carril en la calzada sentido Bogotá - Villeta con la señalización temporal, así como un sistema temporal de protección de la zona afectada.</p> |  |

A marzo de 2024 se cuenta con un presupuesto para la ejecución de los estudios y diseños y de la obra asociada para atender la necesidad en el sector del puente Natautá, lo que correspondería a las primeras actividades que se deben surtir para lograr la suscripción de las modificaciones contractuales que materialicen las intervenciones en el sector, según lo establecido en el procedimiento de la ANI denominado “*Modificación de contratos de concesiones*” (GCSP-P-021).

#### 5.2.4 Caída de material en el K70+000

Se evidenció que la necesidad de la atención de la caída de material en el K70+000 se tuvo en cuenta en el contrato No. 029 del 18 de febrero de 2013, suscrito entre el Concesionario y el Fondo de Adaptación, ya que en el marco del mencionado contrato se realizaron los estudios y diseños a fase III de las protecciones de taludes correspondientes.<sup>18</sup>

A abril de 2022 y según la comunicación con radicado ANI No. 20224090455312, “*La Concesión Sabana de Occidente S.A.S. desde el mes de Mayo de 2015 ha informado en múltiples ocasiones a la Agencia Nacional de Infraestructura sobre la necesidad de adelantar la solución a la inestabilidad de talud del K70 Costado Norte*”, lo que ha dado lugar a que se mantenga “*(...) cerrado el carril lento de la calzada norte desde el 4 de Noviembre de 2015*”.

<sup>18</sup> Según consideración No. 12 de la modificación No. 11 al contrato de concesión No. 447 de 1994 y su acta de incorporación del acuerdo conciliatorio suscrita el 10 de enero de 2008.

Durante la ventana de tiempo de la auditoría se evidenció que al interior del proyecto se ha trabajado entre la ANI, la Interventoría y el Concesionario para definir el cronograma y presupuesto de las actividades requeridas para la estabilización.<sup>19</sup> A enero de 2024 la Interventoría reportó a la ANI el siguiente avance:

*“Estabilización del KM70 Iniciar con Tramo I el cual asciende a un valor estimado de \$ 7.771.052.269 precios referencia octubre de 2023. En relación con la estabilización del km70, la Agencia solicitó, en comité técnico realizado el 23 de octubre de 2023, que la interventoría llevara a cabo una inspección al sitio, como resultado de esta inspección, la interventoría mediante comunicación No.01-043-0320-2023 del 27 de octubre de 2023 recomendó a la ANI comenzar con las intervenciones en el tramo No.1, debido a la mayor afectación del talud en esta área.*

*Actualmente, a solicitud de la Interventoría y de la Agencia, el Concesionario en su comunicación No. GCONV-977-2023 con fecha del 14 de diciembre de 2023 presentó un presupuesto por etapas y considerando en primer lugar la intervención del Tramo I, Este presupuesto está siendo revisado por la Interventoría.”<sup>20</sup>*

Como se mencionó previamente, se evidenció que en la actualidad la atención a la afectación en el sector del K70+000 hace parte de las prioridades de ejecución de recursos provenientes de la subcuenta de excedentes del proyecto; lo que requiere la suscripción de modificaciones contractuales, tanto del contrato de concesión como del contrato de interventoría<sup>17</sup>, para así asegurar su la construcción por parte del Concesionario y el seguimiento y control correspondiente por parte de la Interventoría. Se ilustra el estado a marzo de 2024 del sector correspondiente al K70+000 con el siguiente registro fotográfico:

| Foto 17. Caída de rocas K70+000.   | Foto 18. Caída de rocas K70+000.   |
|--|--|
|  <p data-bbox="553 1388 773 1444">14 mar. 2024 11:47:00 a. m.<br/>Nirmalma<br/>Cundinamarca</p> <p data-bbox="207 1444 773 1472"><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |  <p data-bbox="1196 1388 1416 1444">14 mar. 2024 11:48:28 a. m.<br/>Nirmalma<br/>Cundinamarca</p> <p data-bbox="850 1444 1416 1472"><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |
| <p>Se evidenció la caída de rocas del talud de corte en el sector del K70+000, lo que demuestra la necesidad de medidas de estabilización para disminuir la probabilidad de efectos negativos en el sector.</p>  |  |

A marzo de 2024 se cuenta con un presupuesto para la estabilización de los taludes en el K70+000, lo que correspondería a las primeras actividades que se deben surtir para lograr la suscripción de las

<sup>19</sup> Lo que se puede evidenciar, por ejemplo, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224091394972 del 14 de diciembre de 2022.

<sup>20</sup> Ver comunicación con radicado ANI No. 20244090037332 del 12 de enero de 2024.

modificaciones contractuales que materialicen las intervenciones en el sector, según lo establecido en el procedimiento de la ANI denominado “*Modificación de contratos de concesiones*” (GCSP-P-021).

**5.2.5 Inestabilidad en el K67+500**

Se evidenció que la necesidad de la protección del talud superior en el K67 se tuvo en cuenta en el contrato No. 029 del 18 de febrero de 2013, suscrito entre el Concesionario y el Fondo de Adaptación.<sup>21</sup> También se tiene registro de desprendimiento de material en la zona desde 2010, lo que ha dado lugar a PQRs, acciones de tutela, reubicación de población afectada, intermediación con diferentes entidades y a la implementación de medidas de mitigación por parte del Concesionario, como descarga de material erosionado.<sup>22</sup>

La descarga de material en el sector ha sido una actividad que ha perdurado en el tiempo, según se registra en el informe mensual de la Interventoría correspondiente a enero de 2024, donde se indicó lo siguiente: “*Km67+500 Calzada Norte – Tramo 2. Zona con erosión y caída de rocas. En el mes de agosto se dio inicio con las actividades de descarga de la roca fracturada del talud, sin embargo, la actividad fue detenida. Concesionario realiza la solicitud de recursos para los estudios y diseños. En evaluación por parte de la interventoría para emitir el respectivo concepto.*”

El 14 de marzo de 2024 la Oficina de Control Interno evidenció que el tramo en cuestión operaba en condiciones normales; sin embargo, la ausencia de uniformidad en el talud y la ausencia de protección demuestra la necesidad de intervenir el talud para así disminuir la probabilidad de efectos negativos sobre la operación y seguridad en el corredor vial. Enseguida se presenta el registro fotográfico correspondiente:

| Foto 19. Inestabilidad K67+500.  | Foto 20. Inestabilidad K67+500.   |
|--|---|
|  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |

<sup>21</sup> Según consideración No. 12 de la modificación No. 11 al contrato de concesión No. 447 de 1994 y su acta de incorporación del acuerdo conciliatorio suscrita el 10 de enero de 2008.

<sup>22</sup> Ver radicado GCONV-0083-2024 del 24 de enero de 2024, así como peticiones con radicados ANI No. 20244090243192 del 26 de febrero de 2024 y 20244090250382 del 27 de febrero de 2024. La atención a derechos de petición por parte de la ANI se evidencia, por ejemplo, con el radicado ANI No. 20246040086261 del 11 de marzo de 2024.

|  |  |
|--|--|
| Se evidencian condiciones normales de operación en el sector del K67+500; sin la presencia de material proveniente del talud sobre la calzada (sentido Bogotá - Villeta) | Se evidencia la necesidad de uniformidad del talud de corte en el sector del K67+500 o de medidas de protección ante la eventual caída de roca sobre el corredor vial. |
|--|--|

A marzo de 2024, se tiene pendiente la definición del presupuesto, así como fuente de recursos para estabilizar el talud en el sector del K67+500; lo que se requiere para dar inicio al procedimiento de “*Modificación de contratos de concesiones*” (GCSP-P-021) y así materializar la solución requerida en el corredor vial.

### 5.2.6 Inestabilidad en el K75+200

Según la comunicación con radicado ANI No. 20234090670512 del 16 de junio de 2023, el Concesionario informó a la ANI “(...) *sobre la condición crítica de socavación en el K75+200 Costado Norte, generada por el Río Villeta como consecuencia de la ola invernal que ha superado el modelo de predicción climatológico en los últimos años, fenómeno natural al que ésta zona geográfica no está exenta y, que conllevó al Gobierno Nacional a declarar una situación de desastre nacional a través del Decreto No 2113 del 1° de Noviembre de 2022. Esta situación, ha ocasionado la pérdida parcial de la banca y afectaciones en las estructuras hidráulicas*”

Durante la ventana de tiempo de la auditoría, se evidenció que al interior del proyecto se ha trabajado en la definición del costo asociado a los estudios y diseños de la solución en el sector del K75+200<sup>23</sup> y que se han implementado soluciones temporales en el sector, con el propósito de disminuir el riesgo sobre la operación y seguridad del corredor vial.

Como se mencionó previamente, se evidenció que la atención a la afectación en el sector del K75+200 hace parte de las prioridades de ejecución de recursos provenientes de la subcuenta de excedentes del proyecto; lo que requiere la suscripción de modificaciones contractuales, tanto del contrato de concesión como del contrato de interventoría<sup>17</sup>. A marzo de 2024 se han hecho estimaciones de los costos asociados a estudios y diseños de la solución y la calzada afectada por la socavación (Sentido Bogotá - Villeta) tiene un carril fuera de servicio, lo que se evidencia con el siguiente registro fotográfico:

<sup>23</sup> Ver comunicación con radicado ANI No. 20244090037332 del 12 de enero de 2024.

|   |  |
|---|--|
| Foto 21. Atención inestabilidad K75+200 – PR69+550.   | Foto 22. Atención inestabilidad K75+200 – PR69+550.  |
|  <p>14 mar. 2024 12:00:27 p. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Villeta<br/>Cundinamarca</p>                           |  <p>14 mar. 2024 12:02:15 p. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Villeta<br/>Cundinamarca</p> |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p>   |  |
| <p>Se evidenció que las obras de mitigación incluyeron la construcción de terrazas en la parte inferior del talud, así como sello de fisuras en el pavimento y manejo de aguas superficiales.</p> |  |

A marzo de 2024 se cuenta con un presupuesto para que el Concesionario lleve a cabo los estudios y diseños de las obras para la estabilización en el K75+200. En caso de que se llegue a un acuerdo para la elaboración de los estudios y diseños, posteriormente se deberá surtir el trámite para la ejecución de las obras requeridas para la estabilización.

### 5.2.7 Puente El Cortijo (PR145+000)

Se evidenció que en la ventana de tiempo analizada en la auditoría el Concesionario realizó una inspección a los puentes del corredor Bogotá – Villeta, incluido el puente El Cortijo (PR145+000), a cargo del INVIAS, que, para el caso del puente en mención, arrojó alertas de afectaciones y patologías que podrían generar riesgos para la operación del corredor vial; lo que dio lugar a que la ANI recomendará al INVIAS el cierre de la estructura, previo análisis por parte de la Interventoría.<sup>24</sup>

A través de la Resolución No. 04783 del 22 de diciembre de 2023 del INVIAS se resolvió “Autorizar el cierre parcial de la vía Villeta- Bogotá, Ruta Nacional 5008, en el PR145+000 (cierre total del puente central, sentido El Rosal – Bogotá), durante 3 meses contados a partir de la fecha de expedición de la presente Resolución.”<sup>12</sup>; acto administrativo que se modificó con la Resolución No. 00762 del 18 de marzo de 2024, a través del que se hicieron precisiones respecto al cierre del puente, así: “Autorizar el cierre parcial de la vía Villeta- Bogotá, Ruta Nacional 5008, en el PR145+000 (cierre total del puente central, sentido El Rosal – Bogotá), a partir de la fecha de expedición de la presente resolución, hasta que se lleven a cabo las obras que permitan mejorar las afectaciones y patologías encontradas en el puente”

Con el fin de determinar las intervenciones que requiere el puente El Cortijo, la ANI, el Concesionario y la Interventoría han trabajado en la estimación de los costos asociados a los estudios para la revisión estructural del puente y así establecer las acciones procedentes. No obstante, a marzo de 2024, dicha estructura no hace parte del alcance del contrato de concesión No. 447 de 1994; por lo tanto, se requiere de la gestión interinstitucional con el INVIAS para que la estructura sea estudiada e intervenida por parte del

<sup>24</sup> Ver oficio con radicado ANI No. 20233060461531 del 20 de diciembre de 2023.

Concesionario. Las condiciones del puente El Cortijo, a marzo de 2024, se pueden observar en las siguientes fotografías:

| Foto 23. Puente El Cortijo K0.  | Foto 24. Puente El Cortijo K0.  |
|---|---|
|  <p>14 mar. 2024 2:47:43 p. m.<br/>El Rosal-Bogotá<br/>Engativá<br/>Bogotá</p> <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |  <p>14 mar. 2024 2:50:43 p. m.<br/>119a-73 Diagonal 77b<br/>Engativá<br/>Bogotá</p> <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.</p> |
| <p>A partir de un ejercicio de diagnóstico visual, se considera que las juntas transversales de la estructura deben ser intervenidas.</p>   | <p>Se evidenció material de refuerzo de la estructura (izquierda) expuesto.</p>   |

En ese orden de ideas, a marzo de 2024 se cuenta con un presupuesto para que el Concesionario lleve a cabo la revisión estructural del puente El Cortijo, lo que está condicionado a la implementación de un mecanismo para que la estructura pueda ser intervenida en el marco del contrato de concesión No. 447 de 1994. Los resultados de la revisión estructural definirán las acciones a implementar en el puente El Cortijo; sin embargo, se reitera que, a abril de 2024, el puente vehicular no puede ser intervenido en el marco del contrato de concesión No. 447 de 1994, en razón a que la estructura no hace parte del proyecto.

### 5.2.8 Conclusiones sobre acciones orientadas a controlar situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial

A partir del contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció que en el proyecto se atienden las inestabilidades de dos maneras, a través de intervenciones enmarcadas en las obligaciones de operación y mantenimiento del Concesionario y a través de obras complementarias, las cuales son financiadas con recursos provenientes de los excedentes del recaudo de peaje.
2. En función de una adecuada operación y seguridad vial, los hundimientos y desplazamientos en el puente Caiquero dan lugar a que sea prioritaria la finalización de las intervenciones que allí lleva a cabo el Concesionario y que ha dado lugar a alertas por parte de la Interventoría.
3. Se advierte la necesidad de que en el proyecto se ejecuten acciones de fondo respecto a la inestabilidad del talud localizado en el K33+700 (PR110+930), que afectó la operación del corredor vial en abril de 2023. A pesar de que desde la ANI y la Interventoría se han llevado a cabo acciones orientadas a la atención de la inestabilidad por parte del Concesionario, este último ha señalado que la estabilización requerida se encuentra por fuera de sus obligaciones contractuales en materia de operación y mantenimiento.

4. Se evidenció la necesidad de atención de diferentes sitios críticos en el corredor vial a través de obras complementarias, lo que requiere la suscripción de modificaciones contractuales. A marzo de 2024 se analiza la viabilidad de suscribir modificaciones contractuales orientadas a la ejecución de obras complementarias para atender la pérdida de banca debido a los efectos de la socavación en la fundación del puente sobre la quebrada Natautá (K61+200), originada en abril de 2022, la caída de material en el K67+500 y en el K70+000, latente desde hace más de una década, y la socavación en el K75+200 ocasionada por la ola invernal de 2022.
5. Teniendo en cuenta las eventuales afectaciones a la movilidad en el acceso a Bogotá por la calle 80 y las alertas tempranas identificadas en el proyecto respecto al estado del puente El Cortijo, se advierte la necesidad de que dicha estructura se pueda intervenir en el marco del contrato de concesión No. 447 de 1994, lo que requiere gestión interinstitucional con el INVIAS dado que este puente no hace parte de la infraestructura concesionada.
6. La atención de las inestabilidades pendientes por atender y cuya intervención no ha sido acordada en el marco de las obligaciones de operación y mantenimiento del Concesionario genera una advertencia para la Entidad, dado que la ausencia de medidas efectivas al respecto puede poner en riesgo la integridad, operación y seguridad del corredor vial, lo que se retoma en el capítulo 8.

### 5.3 Alertas de la materialización de riesgos asignados al público

Se evidenció que desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento y desde la Interventoría se han definido y aplicado metodologías para el seguimiento a los riesgos contractuales que pueden estar en cabeza del privado, del público o que pueden estar compartidos entre las partes.

En línea con el objetivo 1.2.2, en la presente sección se exponen riesgos asignados al público que pueden generar alertas a la Entidad, así como la gestión que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento se lleva a cabo al respecto.

#### 5.3.1 Compensaciones por riesgo tarifario

Las compensaciones por riesgo tarifario se han identificado como un riesgo en cabeza de la ANI, que, según la Interventoría, a enero de 2024 tiene una probabilidad media-alta y un impacto medio-bajo; *“El impacto se considera como MEDIO-BAJO, teniendo en cuenta que la compensación que se generaría por la aplicación del decreto 050, estará vigente hasta que el Gobierno Nacional así lo decida, lo cual genera una incertidumbre en la fecha en que finalice la causación de dicha deuda a favor del Concesionario.”*<sup>25</sup>; no obstante, a marzo de 2024 la estructura tarifaria de la concesión está normalizada.

Se evidenció que desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto se realiza seguimiento a los efectos en el recaudo con ocasión del Decreto 050 del 15 de enero de 2023 *“Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio*

---

<sup>25</sup> Informe mensual de riesgos de interventoría correspondiente a enero de 2024, radicado en la Entidad con la comunicación ANI No. 20244090187342 del 14 de febrero de 2024.

nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura”.

Con ocasión de la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), los efectos en la concesión iniciaron en octubre de 2023, momento del tiempo en el que se cumplieron las condiciones contractuales para implementar el incremento tarifario<sup>26</sup>; por ende, la Entidad, previo análisis de la Interventoría, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20233060345221 del 25 de septiembre de 2023 emitió lineamientos al Concesionario con ocasión del Decreto 050, indicando lo siguiente:

*“(…) teniendo en cuenta que el Acto administrativo previamente mencionado, se encuentra actualmente vigente, este debe ser atendido y cumplido por la Concesión Sabana de Occidente S.A.S. y es por esto que no deberá aplicar la metodología de incremento de tarifa establecido en el Contrato de Concesión No. 447 de 1994 hasta tanto culmine la vigencia de aplicación del Decreto 0050 de 2023 o en su defecto alguna actuación que conlleve a su derogación o no aplicación en el territorio Nacional.*

*De igual manera se informa que desde la Agencia Nacional de Infraestructura se están desarrollando los análisis y gestiones del caso para la apropiación de recursos para el posible reconocimiento económico de conformidad con lo establecido en el Decreto 0050 de 2023.”*

Mensualmente la Interventoría realiza cálculos en las actas de aforo con el fin de cuantificar el valor a compensar por concepto del no incremento tarifario; a enero de 2024 la Interventoría ha reportado que “(…) se tiene un valor consolidado de \$5.048.584.800,00, pendiente por compensar al Concesionario.”<sup>25</sup>

Se evidenció que el fondo de contingencias del proyecto no prevé recursos al respecto y que se ha contemplado la posibilidad de que los recursos en la subcuenta de excedentes del patrimonio autónomo del proyecto se ejecuten para atender esta necesidad, en conjunto con las actividades de estabilización de taludes priorizados (Ver sección 5.2.2) y la construcción del retorno Jericó (Ver sección 5.1.2).

Finalmente, se evidenció que no es la primera vez que el riesgo tarifario da lugar a compensaciones económicas al Concesionario, dado que con ocasión del “Acta de homologación y reconocimiento por peajes no recaudados con ocasión de la pandemia del COVID19 – Contrato de Concesión No. 447 de 1994. Proyecto vial “Bogotá – La Vega - Villeta”” del 15 de febrero de 2021 se acordó el reconocimiento de aproximadamente nueve mil millones de pesos.

### **5.3.2 Sobrecostos por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas**

Los sobrecostos por adquisición predial se han identificado como un riesgo en cabeza de la ANI, que, según la Interventoría, a enero de 2024 tiene una probabilidad y un impacto bajos. La probabilidad baja se fundamenta en que “(…) la totalidad de predios requeridos, se han adquirido el 92.3%, los predios pendientes por adquirir están en proceso de legalización por parte de la ANI” y el impacto bajo en que “(…) actualmente se cuenta con la totalidad de los informes y avalúos de los predios adquiridos. Por su parte en los predios pendientes por adquirir no se identificaron factores que generen sobrecostos.”<sup>25</sup>

No obstante, lo anterior, se evidenció que los sobrecostos por adquisición predial representan un riesgo materializado en el proyecto, dado que se ha requerido la ejecución de recursos del fondo de contingencias; como se evidencia en la Resolución No. 20233060440011 del 5 de diciembre de 2023, “Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura declara y reconoce la ocurrencia de una Contingencia Predial dentro

---

<sup>26</sup> Parágrafo cuarto de la cláusula quinta del contrato de concesión No. 447 de 1994.

*del proyecto vial “Santafé de Bogotá (Puente El Cortijo) – Siberia – La Punta – El Vino – El Chuscal – La Vega – Río Tobía – Villeta”, Contrato de Concesión No. 447 de 1994”.*

Con base en la Resolución 20233060440011 del 5 de diciembre de 2023, se tendría que a la fecha la ANI ha asumido aproximadamente sesenta y siete mil millones de pesos con ocasión de contingencias prediales. Según el último informe de riesgos elaborado por la ANI, con corte a octubre de 2022,<sup>27</sup> “(...) el cálculo de los predios por adquirir según el informe del concesionario y la interventoría corresponde a \$8,369,699,927.63 millones M/cte”. Se evidenció que el fondo de contingencias prediales tiene un saldo, a 31 de enero de 2024, de \$20.948.276.529,83, lo que sería suficiente para que la Entidad atienda las necesidades estimadas en octubre de 2022.

### 5.3.3 Costos adicionales derivados de los cambios en normatividad

Se evidenció que en el informe de riesgos elaborado por la ANI con corte a octubre de 2022<sup>28</sup> se generó una alerta respecto al riesgo del área cambiaria, denominado cambio en normatividad tributaria, asignado al público, con ocasión de la implementación de la Resolución No. 546 de 2018, mediante la que el Ministerio de Transporte estableció la necesidad de implementar el sistema de interoperabilidad de recaudo electrónico de peaje (IP/REV).

Con base en lo reportado por la Interventoría en el informe mensual correspondiente a enero de 2024, en el proyecto se realizaron las obras e instalación de los equipos requeridos para la implementación de dicho sistema y se evidenció que en la página web del Ministerio de Transporte se muestra a la Concesión Sabana de Occidente S.A.S como actor habilitado en recaudo electrónico vehicular<sup>29</sup>. El correcto funcionamiento del sistema se evidenció en el recorrido de auditoría realizado en marzo de 2024<sup>30</sup>, así:

---

<sup>27</sup> Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>28</sup> Recibido mediante correo electrónico del 19 de febrero de 2024 y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

<sup>29</sup> Enlace de página web revisada el 05 de marzo de 2024: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

<sup>30</sup> En cuanto a la operación del corredor vial, durante el recorrido de auditoría se hicieron pruebas de funcionamiento de tres postes S.O.S (No. 12, 26 y 36), obteniendo resultados negativos en las tres ocasiones. Asimismo, se evidenció que la mayoría de los extintores ubicados en las instalaciones de las estaciones de peaje requieren recarga en marzo de 2024.

|  |  |
|--|--|
| <p>Foto 25. Peaje Siberia.</p>  <p>14 mar. 2024 7:29:19 a. m.<br/>Bogotá-La Vega<br/>Tenjo<br/>Cundinamarca</p>         | <p>Foto 26. Equipos sistema IP/REV peaje Siberia.</p>  <p>14 mar. 2024 7:47:36 a. m.<br/>Bogotá-La Vega<br/>Tenjo<br/>Cundinamarca</p>         |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.<br/>Se evidenció que se tienen dos carriles exclusivos para pago electrónico, así como dos carriles mixtos.</p>                    | <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.<br/>En conjunto con la Interventoría y el Concesionario se evidenció el funcionamiento del sistema de telepeaje.</p>                                       |
| <p>Foto 27. Peaje Caiquero.</p>  <p>14 mar. 2024 11:13:18 a. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Nocaima<br/>Cundinamarca</p> | <p>Foto 28. Equipos sistema IP/REV peaje Caiquero.</p>  <p>14 mar. 2024 11:18:23 a. m.<br/>Villeta - La Vega<br/>Nocaima<br/>Cundinamarca</p> |
| <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.<br/>Se evidenció que se tienen dos carriles exclusivos para pago electrónico, así como dos carriles mixtos.</p>                    | <p><b>Fuente:</b> Visita Oficina de Control Interno marzo 14 de 2024.<br/>En conjunto con la Interventoría y el Concesionario se evidenció el funcionamiento del sistema de telepeaje.</p>                                       |

Se evidenció que en el proyecto se adelanta la gestión correspondiente para que el Concesionario obtenga el reconocimiento de la inversión realizada para la implementación del sistema IP/REV. Se tiene evidencia de revisiones hechas por la Interventoría, que en la comunicación con radicado ANI No. 20244090079762 del 22 de enero de 2024 concluyó:

*“(…) la Interventoría Consorcio 5 Estrellas no tiene objeción para que la Concesión Sabana de Occidente S.A.S continúe con el trámite respectivo ante la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, para el reconocimiento de la inversión realizada para la implementación del sistema IP/REV por un valor total de \$2.536.545.725 (pesos de dic. 2023).*

*Se recomienda realizar el traslado correspondiente desde la Subcuenta Excedentes No.1001210002953 de la Fiduciaria Occidente a cargo de la ANI la cual, con corte a diciembre de 2023 tiene un saldo de*

*“\$34.426.824.598,29, o de acuerdo a los mecanismos de reconocimiento económico que la Agencia disponga para este fin.”*

En ese sentido, en el proyecto se ha contemplado que el reconocimiento de la inversión con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico provenga de la subcuenta de excedentes del proyecto. A marzo de 2024 no se evidencia que se haya materializado el reconocimiento económico al Concesionario.

#### **5.3.4 Conclusiones sobre alertas de riesgos asignados al público**

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Se evidenció la materialización de riesgos que afectan recursos de la ANI, tales como: i) compensaciones por riesgo tarifario con ocasión de la aplicación del Decreto 050 de 2023, ii) sobrecostos por adquisición predial y el iii) reconocimiento de la inversión ejecutada respecto a la implementación del sistema de interoperabilidad de recaudo electrónico de peaje.
2. Las compensaciones por riesgo tarifario ascienden a aproximadamente cinco mil millones de pesos, que se prevén reconocer desde la subcuenta de excedentes del patrimonio autónomo del proyecto.
3. No es la primera vez que el riesgo tarifario da lugar a compensaciones económicas al Concesionario, dado que con ocasión del “Acta de homologación y reconocimiento por peajes no recaudados con ocasión de la pandemia del COVID19 – Contrato de Concesión No. 447 de 1994. Proyecto vial “Bogotá – La Vega - Villeta”” del 15 de febrero de 2021 se acordó el reconocimiento de aproximadamente nueve mil millones de pesos.
4. A marzo de 2024 la ANI ha asumido aproximadamente sesenta y siete mil millones de pesos con ocasión de contingencias prediales. El fondo de contingencias prediales tiene un saldo, a 31 de enero de 2024, de aproximadamente veintiún mil millones de pesos; lo que sería suficiente para que la Entidad pueda atender las necesidades prediales pendientes por ejecutar, según lo reportado en el último informe de riesgos del proyecto elaborado por la ANI, correspondiente a octubre de 2022.

Se evidenció que en el proyecto se ha contemplado que el reconocimiento de la inversión con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico provenga de la subcuenta de excedentes del proyecto; inversión que asciende a aproximadamente dos mil quinientos millones de pesos.

#### **5.4 Alertas de la materialización de riesgos institucionales**

En línea con el objetivo 1.2.2, en la presente sección se expone una alerta identificada respecto a los riesgos institucionales, específicamente en lo correspondiente al proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.

#### 5.4.1 Inadecuada y/o inoportuna gestión ante pólizas

En el mapa de riesgos vigente para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte<sup>31</sup> se ha identificado el riesgo de *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”*

Se evidenció lo siguiente respecto a los contratos de concesión No. 447 de 1994 y de interventoría No. VEJ 545:

##### **Contrato de concesión No. 447:**

Con base en los formatos de aprobación de pólizas con radicado ANI No. 20233060312941 del 4 de septiembre de 2023 y No. 20243060050171 del 12 de febrero de 2024, se evidenció que las pólizas del contrato de concesión se encuentran vigentes y aprobadas por la Entidad.

##### **Contrato de interventoría No. VEJ 545:**

Respecto al contrato de interventoría, la póliza de cumplimiento se encuentra vigente y aprobada, según consta en el radicado ANI No. 20243060067231 del 26 de febrero de 2024.

En cuanto a la póliza de responsabilidad civil extracontractual, se evidenció que la Interventoría tuvo la aprobación de la ANI en lo que corresponde a la póliza No. M100038031 – Anexo 3, con vigencia del 28 de octubre de 2022 al 1 de noviembre de 2023. Aprobación dada a través de la comunicación con radicado ANI No. 20233060311741 del 1 de septiembre de 2023.

La póliza No. M100038031 – Anexo 4 de la Interventoría extiende la vigencia de la póliza de responsabilidad civil extracontractual hasta el 11 de noviembre de 2024. No obstante, dicha póliza no cuenta con la aprobación de la ANI y no se evidenciaron los conceptos jurídico, financiero y técnico requeridos para tal fin.

El estado de revisión y aprobación de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. M100038031 – Anexo 4 da lugar a la formulación de una no conformidad en la sección 7.2.1, teniendo en cuenta que dicha situación va en contravía del cumplimiento del procedimiento interno *“Aprobación y administración de pólizas y demás garantías”* (GCSP-P-012) y de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto establecida en el numeral 2.2.2 (j) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002), así:

*“El equipo de coordinación y seguimiento al proyecto desarrollará las actividades encaminadas a coordinar, evaluar y controlar el correcto desarrollo del proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, para lo cual dicho equipo asumirá, las siguientes funciones o actividades generales:*

*(...)*

*j) Controlar y hacer seguimiento a la constitución en condiciones de idoneidad y suficiencia de las garantías de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, así como al*

---

<sup>31</sup> Disponible para consulta y descarga en el enlace [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/riesgos\\_gcsp\\_actualizacion\\_2023.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/riesgos_gcsp_actualizacion_2023.pdf), correspondiente a la versión de la vigencia 2023, publicada el 05 de enero de 2024.

*vencimiento de las mismas, sin perjuicio de la responsabilidad del interventor del contrato de concesión y del interventor o supervisor de los demás contratos que se suscriban entre ellos el de interventoría, frente a la verificación de fondo en relación con la suficiencia, vigencia y actualización oportuna de las garantías”*

Asimismo, el estado de revisión y aprobación de la póliza da lugar a generar una alerta sobre el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte citados líneas arriba.

## 6. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

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

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

La verificación de las acciones descritas se presenta a continuación:

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

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

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

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

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

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

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que

esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR:<sup>32</sup>

1. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
2. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
3. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
  - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
  - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.
4. **Sin pronunciamiento de efectividad:** la cual se da cuando del análisis de efectividad se concluye que se requiere información adicional y/o futura de la gestión relacionada con la causa del hallazgo o el resultado esperado. No se cuenta con la información suficiente que permita concluir que se superó del todo la causa raíz o que se lograra el resultado esperado.

En virtud de lo anterior, en la presente auditoria se revisó la efectividad del plan de mejoramiento cumplido del hallazgo No. 1054-18, derivado de la auditoría realizada por la Contraloría General de la República (CGR) para la vigencia 2015, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

#### 6.1.1 Hallazgo 1054-18

| Hallazgo                 | 1054-18  | Efectividad | No efectivo |
|--------------------------|--|-------------|-------------|
| Descripción del hallazgo | <p><b>Hallazgo 18. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria - Ajustes tarifarios estación Peaje Siberia.</b></p> <p>La interventoría del proyecto realizó un modelo financiero marginal, contemplado ingresos y egresos reales del proyecto, entre febrero de 2008 y diciembre de 2013, determinando que: "como resultados de la corrida de este modelo, se tiene que el concesionario por haber ajustado los 21 de junio después de haber firmado el anexo técnico financiero modificado en 2007, tiene un saldo a favor de la ANI por \$2.895.212.987 a precios de enero de 2014..." Desde mayo de 2014 y a la fecha, el modelo marginal, se encuentra en revisión por parte de la Agencia. Dado lo anterior, se desconoce la gestión realizada por la ANI respecto del cobro de este valor al concesionario, lo que permite concluir que se presenta un presunto detrimento patrimonial en la suma señala.</p> |             |             |
| Plan de Mejoramiento     | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informe financiero de no procedencia del hallazgo.</li> <li>2. Informe de asesor externo sobre la actualización del modelo financiero.</li> <li>3. Modelo financiero actualizado en formato Excel.</li> <li>4. Informe de cierre.</li> </ol>   |             |             |

<sup>32</sup> Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace: [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007\\_instructivo\\_para\\_revision\\_de\\_efectividad\\_hallazgos\\_cgr\\_v2.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v2.pdf)

|   |  |                              |    |                                |                                 |
|---|--|------------------------------|----|--------------------------------|---------------------------------|
| <b>Hallazgo</b>   | 1054-18  |                              |    | <b>Efectividad</b>             | <b>No efectivo</b>              |
| <b>Causa del hallazgo</b>   | La CGR describe la causa así: "En el año 2013 la Agencia elaboró un modelo financiero, el cual fue utilizado por el Concesionario para aplicar los parámetros establecidos en el Anexo Financiero del año 2007, el cual fue revisado entre la ANI y la Interventoría, concluyendo que no es aplicable porque se encuentra construido sobre proyecciones de ingresos y no sobre las cifras de recaudo real, además de encontrarse inconsistencias en algunos cálculos." |                              |    |                                |                                 |
| <b>Incidencia</b>   | Fiscal, disciplinaria y administrativa.  | <b>Verificación en campo</b> | No | <b>Criterio de efectividad</b> | No hay desaparición de la causa |
| <p>Se entiende que la causa del hallazgo se fundamenta en la aplicación de un modelo financiero errado para el proyecto que, a juicio de la Contraloría General de la República generaba un beneficio económico al Concesionario por \$2.895.212.987 de 2014.</p> <p>Se evidenció que las unidades de medida se orientan a desvirtuar la apreciación de la Contraloría General de la República, esto a través de un informe financiero de la Gerencia del Grupo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual (unidad de medida No. 1), un informe de una banca de inversión externa (unidad de medida No. 2) y el modelo financiero actualizado para el proyecto para el momento del tiempo en el que se cumplió el plan de mejoramiento (unidad de medida No. 3), así:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Informe financiero (UM1):</b> En este documento se indica que el modelo revisado por el Ente de Control correspondía a "(...) un ejercicio financiero comparativo de dos escenarios bajo un modelo marginal que estaba sujeto a revisión y verificación por parte de la Agencia" donde no se incluyeron todas las variables establecidas en el Anexo Técnico Financiero del Acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio del contrato de concesión No. 447 de 1994, tales como ingresos, inversiones y gastos.<br/><br/>A través del informe citado, la Gerencia del Grupo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual certificó que el modelo financiero actualizado de la concesión fue revisado entre la Interventoría y la ANI, con la asesoría de una banca de inversión externa (Erst &amp; Young), lo que se notificó al Concesionario a través de la comunicación ANI No. 20173080089771.</li> <li><b>Informe de asesor externo (UM2):</b> A través de este documento se evidencia que el modelo financiero implementado para la concesión tuvo revisiones por parte de Erst and Young, quién hizo la salvedad de que el alcance de su labor "(...) no ha incluido la realización de tareas de auditoría de la información recibida". En el documento se evidencia que Erst and Young presentó análisis y sugerencias de ajustes al uso de las variables que se tienen en cuenta en el modelo financiero, acorde a lo establecido en el Anexo Técnico – Financiero del Acuerdo Conciliatorio de 2007.</li> <li><b>Modelo financiero ajustado (UM3):</b> Según el informe de cierre, el modelo financiero presentado en el plan de mejoramiento "Estructura los parámetros y las variables descritas en el Anexo Técnico Financiero Modificado, actualizadas entre febrero de 2008 y marzo de 2015 y proyectadas para los meses/años posteriores en formato Excel. El modelo financiero tiene como finalidad realizar seguimiento al periodo en el que se alcanza la TIR de 12.26% anual en términos constantes y después de impuestos en el proyecto."</li> </ol> <p>En marzo de 2024 se evidenció que la ANI actualiza periódicamente el modelo financiero, teniendo en cuenta los parámetros y las variables descritas en el Anexo Técnico Financiero Modificado, que considera, entre otros aspectos, las cifras de recaudo real y actualizando el modelo financiero periódicamente. No se evidenció que en dicho modelo se genere un beneficio económico para el Concesionario.</p> <p>A pesar de las acciones implementadas por la ANI, se evidenció que no se cuenta con un modelo financiero unificado para el proyecto, ya que existen diferencias con el Concesionario al respecto, lo que da lugar a que no exista un</p> |  |                              |    |                                |                                 |

|  |         |             |             |
|--|---------|-------------|-------------|
| Hallazgo   | 1054-18 | Efectividad | No efectivo |
| <p>acuerdo respecto al momento del tiempo en el que se alcance la TIR de 12.26%, que condiciona la terminación del contrato de concesión.</p> <p>En ese orden de ideas, se considera que la ausencia de un modelo financiero unificado y acordado entre las partes no permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento ya que no es posible concluir que el modelo financiero del proyecto se ajusta al Anexo Técnico Financiero Modificado.</p> |         |             |             |

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

El 17 de abril de 2024 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 01 de abril de 2024, vía correo electrónico, se socializó el informe preliminar de auditoría; dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

Las conclusiones, al igual que las no conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

### 7.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a intervenciones pendientes por ejecutar en el corredor vial y al control de situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial.”* se concluye:
  - a. El avance en la construcción del proyecto es del 99.77%. El porcentaje faltante, de 0.23%, corresponde a la construcción de un retorno en el paso por el municipio de La Vega, cuya ejecución depende, en principal medida, de la culminación de un proceso de expropiación, al que la ANI realiza el seguimiento correspondiente para lograr la disponibilidad del área donde se proyecta el retorno.
  - b. La construcción del retorno El Rey, adicional a la culminación de la gestión predial, depende de la solución de factores en i) materia social, dado que el área donde se proyecta la obra cuenta con la presencia de locales comerciales, y ii) en materia técnica, dado que a marzo de 2024 se continúa trabajando en los estudios técnicos del retorno.
  - c. Conforme a lo establecido en la cláusula segunda del memorando de entendimiento suscrito entre el municipio de La Vega, la ANI y el Concesionario, del 19 de abril de 2016 y su modificación No. 1 del 31 de octubre de 2016, se evidenció gestión por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría orientada a la construcción de un retorno bidireccional en el K33+500 (Tramo 4A,), denominado retorno Jericó; lo que depende de la suscripción de una modificación contractual que establezca, de manera expresa, las condiciones para su ejecución.
  - d. Se evidenció que en el proyecto se atienden las inestabilidades de dos maneras, a través de intervenciones enmarcadas en las obligaciones de operación y mantenimiento del Concesionario y a través de obras complementarias, las cuales son financiadas con recursos provenientes de los excedentes del recaudo de peaje.

- e. En función de una adecuada operación y seguridad vial, los hundimientos y desplazamientos en el puente Caiquero dan lugar a que sea prioritaria la finalización de las intervenciones que allí lleva a cabo el Concesionario y que ha dado lugar a alertas por parte de la Interventoría.
  - f. Se advierte la necesidad de que en el proyecto se ejecuten acciones de fondo respecto a la inestabilidad del talud localizado en el K33+700 (PR110+930), que afectó la operación del corredor vial en abril de 2023. A pesar de que desde la ANI y que desde la Interventoría se han llevado a cabo acciones orientadas a la atención de la inestabilidad por parte del Concesionario, este último ha señalado que la estabilización requerida se encuentra por fuera de sus obligaciones contractuales en materia de operación y mantenimiento.
  - g. Se evidenció la necesidad de atención de diferentes sitios críticos en el corredor vial a través de obras complementarias, lo que requiere la suscripción de modificaciones contractuales. A marzo de 2024 se analiza la viabilidad de suscribir modificaciones contractuales orientadas a la ejecución de obras complementarias para atender la pérdida de banca debido a los efectos de la socavación en la fundación del puente sobre la quebrada Natautá (K61+200), originada en abril de 2022, la caída de material en el K67+500 y en el K70+000, latente desde hace más de una década, y la socavación en el K75+200 ocasionada por la ola invernal de 2022.
  - h. Teniendo en cuenta las eventuales afectaciones a la movilidad en el acceso a Bogotá por la calle 80 y las alertas tempranas identificadas en el proyecto respecto al estado del puente El Cortijo, se advierte la necesidad de que dicha estructura se pueda intervenir en el marco del contrato de concesión No. 447 de 1994, lo que demanda gestión interinstitucional con el INVIAS dado que este puente no hace parte de la infraestructura concesionada.
  - i. Durante el recorrido de auditoría realizado por la Oficina de Control Interno en marzo de 2023 se hicieron pruebas de funcionamiento de tres postes SOS (No. 12, 26 y 36), obteniendo resultados negativos en las tres ocasiones. Asimismo, se evidenció que la mayoría de los extintores ubicados en las instalaciones de las estaciones de peaje requieren recarga en marzo de 2024.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público”* se concluye:
- a. *Se evidenció la materialización de riesgos que afectan recursos de la ANI, tales como: i) compensaciones por riesgo tarifario con ocasión de la aplicación del Decreto 050 de 2023, ii) sobrecostos por adquisición predial y el ii) reconocimiento de la inversión ejecutada respecto a la implementación del sistema de interoperabilidad de recaudo electrónico de peaje.*
  - b. Las compensaciones por riesgo tarifario ascienden a aproximadamente cinco mil millones de pesos, que se prevén reconocer desde la subcuenta de excedentes del patrimonio autónomo del proyecto.
  - c. No es la primera vez que el riesgo tarifario da lugar a compensaciones económicas al Concesionario, dado que con ocasión del *“Acta de homologación y reconocimiento por peajes*

*no recaudados con ocasión de la pandemia del COVID19 – Contrato de Concesión No. 447 de 1994. Proyecto vial “Bogotá – La Vega - Villeta” del 15 de febrero de 2021 se acordó el reconocimiento de aproximadamente nueve mil millones de pesos.*

- d. A marzo de 2024 la ANI ha asumido aproximadamente sesenta y siete mil millones de pesos con ocasión de contingencias prediales. El fondo de contingencias prediales tiene un saldo, a 31 de enero de 2024, de aproximadamente veintiún mil millones de pesos; lo que sería suficiente para que la Entidad pueda atender las necesidades prediales pendientes por ejecutar, según lo reportado en el último informe de riesgos del proyecto elaborado por la ANI, correspondiente a octubre de 2022.
  - e. Se evidenció que en el proyecto se ha contemplado que el reconocimiento de la inversión con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico provenga de la subcuenta de excedentes del proyecto; inversión que asciende a aproximadamente dos mil quinientos millones de pesos.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de la auditoría adelantada por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2015, analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, del plan de mejoramiento identificado en el Plan de Mejoramiento Institucional con el No. 1054-18, relacionados con el contrato de concesión No. 447 de 1994”* se concluye:
    - a. Se revisó la efectividad, en lo que tiene que ver con la incidencia administrativa, del plan de mejoramiento cumplido para el hallazgo No. 1054-18; concluyendo que esté no fue efectivo, dado que no se cuenta con un modelo financiero unificado y acordado entre la ANI y el Concesionario.

## 7.2 No Conformidades

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

### 7.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. No se evidenció una gestión oportuna para la revisión y aprobación de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. M100038031 – Anexo 4 del contrato de interventoría No. VEJ 545, lo que va en contravía del procedimiento *“Aprobación y administración de pólizas y demás garantías”* (GCSP-P-012) y de la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto establecida en el numeral 2.2.2 (j) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002), así:

*“El equipo de coordinación y seguimiento al proyecto desarrollará las actividades encaminadas a coordinar, evaluar y controlar el correcto desarrollo del proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, para lo cual dicho equipo asumirá, las siguientes funciones o actividades generales:*

(...)

*j) Controlar y hacer seguimiento a la constitución en condiciones de idoneidad y suficiencia de las garantías de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, así como al vencimiento de las mismas, sin perjuicio de la responsabilidad del interventor del contrato de concesión y del interventor o supervisor de los demás contratos que se suscriban entre ellos el de interventoría, frente a la verificación de fondo en relación con la suficiencia, vigencia y actualización oportuna de las garantías”*

A su vez, la falta de gestión para la revisión y aprobación de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. M100038031 – Anexo 4 del contrato de interventoría No. VEJ 545 genera una alerta de materialización del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado:

*“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”*

## 7.2.2 Para la Interventoría

No se evidenciaron situaciones que den lugar a la formulación de no conformidades.

## 7.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de fortalecer el seguimiento y control del contrato de concesión carretera No. 447 de 1994:

### 7.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se recomienda gestionar con oportunidad las modificaciones contractuales requeridas para la ejecución de las obras complementarias identificadas como prioritarias y que buscan atender i) la pérdida de banca debido a efectos de la socavación en la fundación del puente sobre la quebrada Natautá (K61+200) y ii) la caída de material en el K70+000.
2. Se recomienda que en paralelo a los análisis presupuestales que se vienen adelantando para atender las prioridades del proyecto, tales como la ejecución de obras complementarias para atender diferentes inestabilidades, se analice y se asegure la suficiencia de recursos para la interventoría que se requiere para los estudios, diseños e intervenciones asociadas a estas obras complementarias.
3. A pesar de que no se evidenciaron alertas respecto a la suficiencia de recursos en el fondo de contingencias en materia predial, se recomienda actualizar el informe de riesgos del proyecto, teniendo en cuenta las necesidades de adquisición que pueden surgir con la construcción del retorno Jericó y las obras complementarias identificadas como prioritarias.
4. Se recomienda actualizar el informe de riesgos del proyecto teniendo en cuenta la materialización de riesgos que han generado o generarán compensaciones económicas al Concesionario, tal como la compensación por la materialización del riesgo tarifario con ocasión del Decreto No. 050 de 2023.

5. Se recomienda adelantar con oportunidad la gestión que se requiera con el Instituto Nacional de Vías para asegurar la ejecución de los estudios e intervención procedente del puente El Cortijo, teniendo en cuenta las afectaciones que puede traer el cierre de la estructura en el acceso por la calle 80 a Bogotá.
6. Se recomienda reformular y/o reforzar oportunamente el plan de mejoramiento para superar el hallazgo No. 1054-18, derivado de la auditoría realizada por la Contraloría General de la República (CGR) para la vigencia 2015 debido a que luego del análisis llevado a cabo en la auditoría arrojó un concepto de no efectivo por parte de la Oficina de Control Interno.
7. Se recomienda que la reformulación y/o refuerzo del plan de mejoramiento para superar el hallazgo No. 1054-18 contemple el acuerdo del modelo financiero del proyecto con el Concesionario, ya que las diferencias que a la fecha existen al respecto pueden generar a futuro controversias relacionadas con la fecha de terminación del contrato de concesión No. 447 de 1994.

### 7.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda continuar con las acciones conminatorias orientadas a que el Concesionario atienda la erosión presentada en el K33+700 en el marco de sus obligaciones de operación y mantenimiento, con el fin de disminuir la probabilidad de riesgo en el sector; más aún, teniendo en cuenta que la caída de material en el corredor ha ocasionado la pérdida de vidas humanas, como sucedió en el tramo comprendido entre el K60+050 y el K60+760 en 2016.
2. En virtud de la futura adquisición del predio requerido para la construcción del retorno denominado El Rey, que tiene la presencia de locales comerciales, se recomienda efectuar las acciones de control requeridas con la gestión del Concesionario para garantizar que los efectos sociales negativos que puedan ocurrir con la liberación del predio sean minimizados.
3. Se evidenciaron acciones de seguimiento y control de la Interventoría en relación con al estado actual y funcionamiento de los teléfonos de emergencia S.O.S; sin embargo, a partir de las verificaciones adelantadas por la Oficina de Control Interno en el recorrido de auditoría adelantado el 14 de marzo de 2024, se evidenció la necesidad de reforzar las acciones implementadas en el proyecto al respecto, dado que se hicieron tres pruebas aleatorias de funcionamiento de postes S.O.S, obteniendo resultados negativos en las tres ocasiones.
4. Se recomienda especial seguimiento a la recarga oportuna de los extintores en las edificaciones del Concesionario dispuestos a lo largo del corredor vial ya que a partir de los resultados de la verificación adelantada por la Oficina de Control Interno en el corredor vial el 14 de marzo de 2024, se evidenció que la mayoría de los extintores de las estaciones de peaje deben ser recargados en marzo de 2024.
5. Se recomienda revisar y actualizar el estado de los riesgos del proyecto en los informes mensuales que se presentan a la ANI, pues se evidenció la necesidad al respecto en materia de los riesgos tarifario y de cambio de normatividad.

## 8. ADVERTENCIAS

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que se implementen con oportunidad las acciones que procedan:

Se advierte la necesidad de acciones oportunas y efectivas para la atención de las inestabilidades que pueden poner en riesgo la operación y seguridad del corredor Bogotá – Villeta, tales como la erosión del K33+700, la pérdida de banca debido a efectos de la socavación en la fundación del puente sobre la quebrada Natautá (K61+200), la inestabilidad del talud del K67+500, la socavación ocasionada en el K75+200 con ocasión de la creciente del río Villeta, la caída de material en el K70+000 y la culminación de las intervenciones en el puente Caiquero. La necesidad de intervención de diferentes sitios críticos en el corredor vial ha sido identificada hace varios años, como sucede con el sector del K70+000, que tuvo un diseño de solución en el marco del contrato No. 029 del 18 de febrero de 2013, suscrito entre Sabana de Occidente S.A.S y el Fondo de Adaptación.

Se debe tener en cuenta que la caída de material en el corredor ha ocasionado la pérdida de vidas humanas, como sucedió en el sector comprendido entre el K60+050 y el K60+760 en 2016; sector que fue intervenido después de que ocurriera la fatalidad.

**Auditó:**

**Revisó y aprobó informe:**

---

**Daniel Felipe Sáenz Lozano**  
Auditor Oficina de Control Interno

---

**Gloria Margoth Cabrera Rubio**  
Jefe Oficina de Control Interno

**(versión original firmada)**

## 9. ANEXOS

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

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

### Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 447 de 1994, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio 5 Estrellas, en virtud del contrato No. VEJ 545 de 2022, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

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

- Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable.

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

## Anexo 2: Información adicional de los contratos de concesión y de interventoría

- Contrato de Concesión

| INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 447 DE 1994 | HITO  | FECHA                |
|---|---|----------------------|
|   | Suscripción del contrato  | 2 de agosto de 1994  |
|   | Inicio Fase de Preconstrucción  | 24 de agosto de 1994 |
|   | Inicio Fase de Construcción   | 10 de agosto de 1995 |
|   | Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento   | No se ha dado inicio |
| Fecha Reversión                                   | 23 años a partir del 16 de febrero de 2008, según Anexo Técnico Financiero Modificado o hasta que el Concesionario obtenga la TIR DE (12,26%) en términos constantes. |                      |

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo entre el 1 y el 31 de diciembre de 2023.

| CONCESIÓN SABANA DE OCCIDENTE S.A.S | ACCIONISTAS                                    | % DE PARTICIPACION |
|-------------------------------------|--|--------------------|
|                                     | Ingenieros Constructores e Interventores S.A.S | 25%                |
|                                     | Pavimentos Colombia S.A.S                      | 25%                |
|                                     | Mario Alberto Huertas Cotes                    | 25%                |
|                                     | Concay S.A.S                                   | 25%                |
| <b>TOTAL</b>                        |  | <b>100%</b>        |

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo entre el 1 y el 31 de diciembre de 2023.

| Modificación contractual                            | Objeto  | Fecha del documento |
|---|---|---------------------|
| Otrosí No. 1  | Compensación por el déficit presentado entre el valor del diseño básico y el valor del diseño definitivo aprobado por INVIAS.   | 29-02-1996          |
| Adicional No. 1                                     | Adicionar el alcance físico del contrato No. 447 de 1994 para la construcción de tres puentes peatonales.   | 17-12-1996          |
| Otrosí No. 2  | Se establece como tarifa de peaje para el servicio público de transporte las empresas COOTRANSROSAL, AGUILA, SANTAFE y para camperos (...)  | 12-03-1997          |
| Adicional No. 2                                     | Construcción de Obras Complementarias y compensación por déficit de ingreso mínimo garantizado – \$1.199.275.200 de ago-97  | 23-09-1997          |
| Adicional No. 3                                     | Adición por mayor cantidad de obra ejecutada.   | 11-12-1997          |
| Adicional No. 4                                     | Adición obras complementarias.  | 26-05-1998          |
| Adicional No. 5                                     | Compensación por déficit de ingreso mínimo garantizado, compensación por intereses causados por conceptos de garantía de tráfico y compensación parcial (2) por mayores cantidades de obra. | 02-06-1998          |
| Adicional No. 6                                     | Compensación parcial (3) por mayores cantidades de obra.  | 02-12-1998          |
| Actas de restablecimiento de equilibrio contractual | Valor compensación garantía de tráfico, abono por intereses, abono a capital por mayores cantidades de obra.  | 15-03-1999          |
| Adicional No. 7                                     | Adición al Ítem de "Excavaciones en Material Común" la cantidad de 165.000 m3 por valor de \$2.769/M3.  | 18-08-1999          |

| Modificación contractual  | Objeto   | Fecha del documento |
|---|--|---------------------|
| Actas de restablecimiento de equilibrio contractual                           | Intereses por garantía de ingresos, abono por intereses por mayores cantidades de obra, abono por mayores cantidades de obra.  | 22-12-1999          |
| Actas de restablecimiento de equilibrio contractual                           | Intereses por garantía de ingresos, abono interese garantía, abono por mayores cantidades de obra, interese de mayores cantidades de obra, actualización saldo mayores cantidades de obra.   | 28-11-2000          |
| Acta de Acuerdo Conciliatorio   | “(…) 6. Modificaciones al contrato de concesión.<br>6.1 Cambio en la distribución de riesgo.<br>6.2 Salvedad de la garantía en curso.<br>6.3 Nuevos recursos para la concesión<br>6.4 Entrega de un tramo adicional<br>6.5 Solución técnica del sitio inestable “El Cune”<br>6.6 Actividades del proyecto (…)” | 30-08-2006          |
| Modificación con relación al esquema de adquisición de predios                | Las partes acuerdan modificar y complementar el esquema de obligaciones de gestión predial establecido en la Cláusula Decima tercera y demás concordantes del contrato.  | 10-12-2008          |
| Acta de modificación No. 2 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio | Modificar el cronograma de construcción incluido en la Cláusula Octava del acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio.  | 13-02-2009          |
| Acta de modificación No. 3 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio | Modificar el cronograma de construcción incluido en la Cláusula Octava del acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio.  | 15-12-2010          |
| Acta de modificación No. 4 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio | Sustituir las obras definidas para el tramo 6 en el ATFM por la ejecución de las obras propuestas por el concesionario con rad. GCONV-1198-2010.   | 14-12-2010          |
| Acta de modificación No. 5 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio | Modificar el cronograma de construcción incluido en la cláusula Octava del acta de Incorporación.  | 18-07-2011          |
| Acta de modificación No. 6 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio | Sustitución de obras en el tramo 3. Paso urbano la vega, inclusión de obras necesarias en el tramo vial (Tramo 3.1, tramo 5.1, tramo 7.1 y tramo 7.2), modificación del cronograma de ejecución de obra y la inclusión de la cláusula fondeo subcuenta FAM predios.  | 12-04-2012          |

| Modificación contractual  | Objeto   | Fecha del documento |
|---|--|---------------------|
| Acta de Traslado de Recursos  | Autorizar a la Fiduciaria BBVA "(...) el traslado de la cuenta FAM Número 020220523 al rubro de la Interventoría (...)".   | 30-07-2012          |
| Memorando de Entendimiento  | La ANI, El IDU, y la Secretaría Distrital de Movilidad, manifiesta su acuerdo para llevar a cabo las actividades conjuntas, necesarias (...)", con el fin de mejorar las condiciones de movilidad que actualmente se presentan en la salida de acceso de la calle 80.  | 12-02-2015          |
| Acta de modificación No. 7 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio   | Incluyó el ajuste a los estudios y diseños de fase III, de ingeniería de detalle, para la construcción del nuevo puente vehicular sobre el río Bogotá para la calzada norte y los estudios y diseños de las demás obras necesarias para la solución de movilidad en el empalme con Bogotá; también se incluyeron los estudios y diseños de fase III, de ingeniería de detalle, para la construcción de un puente vehicular elevado con sus conexiones para incorporación con el municipio de Nocaima, en el sector del K62.  | 19-02-2015          |
| Acta de modificación No. 8 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio   | Modificar y adicionar con ingresos adicionales generados por el mismo Proyecto el Contrato de Concesión Vial No. 447 de 1994, con el propósito de que el Concesionario ejecute obras que sustituyen las mencionadas en la Modificación No. 6, específicamente en lo relacionado con "construir una estructura nueva para el puente El Cortijo costado norte (Sentido Bogotá – Villeta)", en un todo de acuerdo con los diseños Fase III elaborados por el Concesionario y avalados por la Interventoría.   | 26-05-2015          |
| Acta de modificación No. 9 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio   | Adicionar al valor del contrato con ingresos adicionales generados por el mismo proyecto el Contrato de Concesión N.º 447 de 1994, con el propósito de que el Concesionario ejecute las obras para la ampliación del puente peatonal existente en la calle 80 con los límites de Bogotá denominado "Puente de Guadua" incluyendo todas y cada una de las obra de urbanismo que se requieran, además de las compensaciones impuesta por las diferentes autoridades ambientales, de acuerdo a los diseños fase III elaborados por el Concesionario y aprobados por la Interventoría. | 09-11-2015          |
| Modificación No. 1 al Memorando de entendimiento de fecha 12 de febrero de 2015 | Modificar el Numeral 2.3.2. obras complementarias solicitadas por el municipio en su literal (d) en el sentido de adicionar la obra consistente en la construcción de un puente peatonal en el Cruce vía San Juan el K52+900.  | 31-10-2016          |
| Acta de modificación No. 10 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio  | Contratación de los diseños y la ejecución de obras complementarias, utilizando los ingresos adicionales generados por el Proyecto de Concesión Vial No. 447 de 1994, con el propósito de que el Concesionario desarrolle la construcción de obras complementarias, solicitadas por el Municipio de La Vega y previstas en el documento denominado Memorando de Entendimiento suscrito entre el Municipio de La Vega, La Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Sabana de Occidente S.A.S. del 19 de abril de 2016 y su modificación No. 1 del 31 de octubre de 2016.  | 16-12-2016          |
| Acta de modificación No. 11 al acta de incorporación del Acuerdo Conciliatorio  | Construcción de obras de mitigación en el sector comprendido entre el k60+050 al k60+760 que permita restablecer la movilidad en la calzada norte donde actualmente se encuentra restringida en un tramo de 1km de la carretera que de Bogotá conduce hasta Villeta, de acuerdo con los diseños a Fase III previamente aprobados.  | 19-12-2018          |

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo entre el 1 y el 31 de diciembre de 2023.

- Contrato de Interventoría

|   |   |                                  |
|---|---|----------------------------------|
| CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. VEJ 545 DE 2022 | Nombre interventoría                                      | Consortio Cinco Estrellas        |
|   | Representante legal                                       | Carlos Eduardo Arredondo Arango. |
|   | Valor inicial (M/CTE enero de 2022)                       | \$10.159.216,59                  |
|   | Suscripción contrato                                      | 28 de octubre de 2022            |
|   | Suscripción acta de inicio                                | 1 de noviembre de 2022           |
|   | Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio) | 60 meses                         |
|   | Fecha de finalización estimada                            | 31 de octubre de 2027            |

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto correspondiente al periodo entre el 1 y el 31 de diciembre de 2023.

| Consortio Cinco Estrellas | ACCIONISTAS                               | % DE PARTICIPACION |
|---------------------------|---|--------------------|
|                           | Arredondo Madrid Ingenieros Civiles S.A.S |                    |
| Planes S.A                |   | 50%                |
|                           | <b>TOTAL</b>                              | <b>100%</b>        |

Fuente: Aniscopio.



### Agenda de auditoría:

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

| Actividad  | Día        | Hora  |
|--|------------|-------|
| Apertura de auditoría                            | 05-03-2024 | 14:00 |
| Entrevistas de auditoría                         | 12-03-2024 | 08:00 |
| Recorrido de verificación al proyecto            | 14-03-2024 | 07:30 |
| Socialización de informe de auditoría preliminar | 01-04-2024 | 14:00 |
| Cierre de auditoría                              | 17-04-2024 | N.A   |

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 447 de 1994.