

Rnd No. 20241020097223
Fecha: 2024-06-07->102
FRANCISCO OSPINA RAMIREZ PRESIDENTE
Gerencia Carretero 7
Anexos: Informe de auditoria en pdf
<https://www.ani.gov.co>



MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ
Presidente

LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO
Vicepresidenta Ejecutiva (E)

DE: LINA LEIDY LEAL DÍAZ
Jefe de la Oficina de Control Interno (E)

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Transversal del Sisga.

Respetados Ingenieros,

La Oficina de Control Interno, entre mayo y junio de 2024, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Transversal del Sisga.

Las conclusiones se describen en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de la no conformidad y de las recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a la no conformidad contenida en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **2024XXXXXXXX-3**
2024XXXXXXXX-3
Fecha: **06-06-2024**

cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Para estos efectos, se recomienda aplicar la metodología para el análisis de causas (SEPG-I-007) adoptada por la Entidad, con el fin de identificar adecuadamente la causa raíz de la situación presentada y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexarlo a la respuesta del plan propuesto.

Cordialmente,



LINA LEIDY LEAL DIAZ
Jefe de la Oficina de Control Interno (E)

Anexos: Informe de auditoría en pdf

cc: 1) LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO VICE (E) Vicepresidenta Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS GERENTE Gerencia Carretero 7 BOGOTA D.C. -3) LAURA MARCELA CASANOVA ARENAS Gerencia Carretero 7 BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno

VoBo:

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20241020033688

GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a la función pública de la
Supervisión y de Interventoría asociadas al
proyecto de concesión carretera Transversal del
Sisga

OFICINA DE
CONTROL INTERNO



2024
JUNIO

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	9
5.1	Inicio de la etapa de operación del proyecto.....	9
5.2	Acciones orientadas a controlar situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial.....	17
5.3	Alertas de la materialización de riesgos asignados al público.....	30
5.4	Alertas de la materialización de riesgos institucionales.....	43
6.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	45
6.1	Conclusiones.....	45
6.2	No Conformidades.....	50
6.3	Recomendaciones.....	51
7.	ANEXOS.....	53

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	5
Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto.....	7
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	8
Tabla 4. Tramos del proyecto.	8
Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.....	9

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Captura de pantalla acceso SICC por parte de la Interventoría del 15-05-2024.	21
Ilustración 2. Publicación en la página web de la concesión https://www.concesiondelsisga.com.co/ , consultada el 30-05-2024.	27

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. 009 de 2015 correspondiente al proyecto carretero Transversal del Sisga, 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 al inicio de la etapa de operación del proyecto 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.

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. 009 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y la Concesión Transversal del Sisga S.A.S, a partir de julio de 2023 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento de la concesión, en función de los objetivos de la auditoría y mediante muestra selectiva.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.

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

- 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. 009 de 2015, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de interventoría No. 416 de 2015, 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 otrosíes suscritos a mayo de 2024:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Concesión Transversal del Sisga S.A.S No. contrato: 009 del 10 de julio de 2015. Objeto: La financiación, elaboración de estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento, gestión predial, gestión social y ambiental y reversión del corredor Transversal del Sisga, de acuerdo con el apéndice técnico 1 y demás apéndices del contrato. Plazo: Máximo 29 años, condicionado a VPIP. Fecha de finalización estimada: Febrero de 2041. URL SECOP: HTTPS://WWW.CONTRATOS.GOV.CO/CONSULTAS/DETALLEPROCESO.DO?NUM_CONSTANCIA=14-19-3262626</p>	11 otrosíes
Interventoría	<p>Joyco S.A.S No. contrato: 416 del 19 de agosto de 2015 Objeto: Contratar la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo un esquema de asociación público privada de iniciativa pública que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPB-003-2014 correspondiente al corredor denominado “Transversal del Sisga” El objeto del Contrato comprende, sin limitarse:</p>	4 otrosíes

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
	<ul style="list-style-type: none"> (i) La interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión. (ii) La medición de los Indicadores en los términos señalados en el Contrato de Concesión y (iii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión. (iv) Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen. <p>Acta de Inicio: 28 de agosto de 2015. Plazo: 112 meses. Fecha de finalización: 27 de diciembre de 2024. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-3696489</p>	

Fuente: URLs SECOP e informe de interventoría No. 102, correspondiente a febrero de 2024.

El último otrosí al contrato de concesión, No. 11, se suscribió el 5 de agosto de 2022, que modificó aspectos relacionados con el procedimiento de verificación de unidad funcional, de gestión predial y de retribución.

Con relación al contrato de interventoría, se evidenció que la última modificación contractual, No. 4, se suscribió el 22 de diciembre de 2024, prorrogándolo hasta el 27 de diciembre de 2024 y adicionándolo en \$2.764.280.000.²

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 Proyecto³:

² Pesos de diciembre de 2013.

³ 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).

Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lilian Mercedes Laza Pinedo	Vicepresidente (E)	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Nidia Luz Ángela Sierra Oliveros	Gerente de proyecto	Equipos Técnicos (VE)
Piedad Margoth Moncayo Solarte	Líder de Equipo	
María Ximena Sánchez Ortiz	Apoyo financiero	Equipo financiero (VE)
Isabel Cristina Burbano Ulchur	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Andrés Eduardo Echeverría Ramírez	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Milena Jaramillo Yepes	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Andrés Camilo Ramírez Garzón	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Diana Guiselt Torres Robayo	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Rafael Antonio Díaz-Granados Amaríz	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) con corte a 30 de diciembre de 2023.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto Transversal del Sisga hace parte de la cuarta generación de concesiones y representa una inversión de aproximadamente dos billones de pesos. La longitud concesionada asciende a 137 km y su recorrido discurre integralmente en los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Casanare. Las generalidades del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP – Dic 2023	\$870.164,6	
OPEX – millones de COP – Dic 2023	\$1.229.819,25	
Valor del contrato – millones de COP – Dic 2023	\$1.673.635,72	
Fase actual	Operación y mantenimiento	
VPIP – millones de COP - Dic 2013	\$460.454	
% Cumplimiento VPIP a dic 2023	8,74%	
Cumplimiento VPIP		
Aportes ANI total contrato – millones de COP – Dic 2013	\$1.044.107	
% Cumplimiento aportes ANI a dic 2023	29,74%	

Fuente: Informe ejecutivo de interventoría No. 99, correspondiente a noviembre de 2023, Aniscopio actualizado a marzo de 2024 e informe ejecutivo carretero (GCSP-F-227) actualizado a diciembre de 2023. El inicio de la etapa de operación y mantenimiento se dio el 24 de mayo de 2024 con la suscripción del acta de terminación de la unidad funcional No. 4, con posterioridad a la socialización del informe preliminar de auditoría.

El proyecto cuenta con cuatro unidades funcionales (UF), la fase de construcción inició en octubre de 2016 y finalizó en mayo de 2024, iniciando la etapa de operación y mantenimiento del proyecto; no obstante, se registran pendientes en la terminación de la unidad funcional 4, así:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Intervención	Longitud aproximada (km)	Avance (%)
1	Sisga – Guateque	Rehabilitación	49.4	100
2	Guateque – Macanal		21.95	100
3	Macanal – Santa María		17.84	100
4	Santa María - Aguaclara		47.66	98.75
Totales			136.85	99.57

Fuente: Avances del proyecto consultados en Aniscopio con corte a 30-05-2024.

Para la unidad funcional 4, cuyo plan de obras venció en el segundo semestre de 2020⁴ se suscribió un acta de terminación parcial en julio de 2023, con ocasión de la ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad asociado a la atención de una inestabilidad localizada en el PR48+780 de la ruta 5608. La suscripción del acta de terminación de esta unidad funcional condicionaba el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto, lo que sucedió el 24 de mayo de 2024.

Por otro lado, se evidenció que a abril 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 ejecución de recursos públicos debido a la materialización de riesgos a cargo de la ANI, relacionada con la atención de inestabilidades, sobrecostos en la adquisición predial, riesgo tarifario y diferencial de recaudo, entre otros aspectos.

⁴ Sección “Avances del proyecto” en Aniscopio.

En el siguiente capítulo se desarrollan los objetivos específicos No. 1 y No. 2 de la auditoría, relacionados con i) un análisis general respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto y al control de situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial y con ii) alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público. Con base en los resultados de dichos análisis, el capítulo cierra con consideraciones frente a 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, Joyco S.A.S, las entrevistas de auditoría y el recorrido de verificación realizado al proyecto los días 8 y 9 de mayo 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 presenta i) un análisis general respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto, ii) control de situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial, iii) alertas de la materialización de riesgos del proyecto asignados al público y iv) alertas de riesgos institucionales.

5.1 Inicio de la etapa de operación del proyecto

La sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015 establece que *“La Etapa de Operación y Mantenimiento iniciará con la suscripción de la última Acta de Terminación de Unidad Funcional”*. El 24 de mayo de 2024 se suscribió la última acta de terminación de unidad funcional, correspondiente a la unidad funcional 4. Previamente, en julio de 2023 se suscribió un acta de terminación parcial debido a que dicha unidad funcional ha sido afectada por un evento eximente de responsabilidad, acorde a lo establecido en la sección 14.1 del capítulo XIV de la parte general del contrato de concesión.⁵

Enseguida se sintetiza el balance de las actas de terminación de unidad funcional suscritas en el proyecto:

Tabla 5. Balance actas de terminación de unidad funcional.

UF	Sector	Suscripción acta de terminación
1	Sisga – Guateque	28 de febrero de 2021
2	Guateque – Macanal	24 de marzo de 2022
3	Macanal – Santa María	31 de marzo de 2022
4	Santa María - Aguaclara	24 de mayo de 2024

Fuente: Actas de terminación de unidad funcional suscritas en el marco del contrato de concesión No. 009 de 2015.

Con la suscripción del acta de terminación parcial de la UF4, se acreditó la puesta en operación de 47,35 km. La entrega de la totalidad de la UF4 estuvo en su momento condicionada a la ejecución de las actividades que hicieron parte de un acta de declaratoria de ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad, suscrita el 8 de mayo de 2023, y asociada a hechos de fuerza mayor generados por una inestabilidad del talud localizado en el PR48+780 de la ruta 5608, así:

“(…) Como consecuente de la ocurrencia declaratoria del Evento Eximente de Responsabilidad, y de conformidad con la Sección 14.2 de la Parte General del Contrato de Concesión, las Partes acuerdan que el Concesionario queda

⁵ *“14.1 Imposibilidad de Terminación por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI*

(a) Si, vencido el plazo previsto en el Plan de Obras para la terminación de una Unidad Funcional, ésta no se hubiere completado por Eventos Eximentes de Responsabilidad o por razones imputables a la ANI, se suscribirá un Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional y se pondrán en servicio las Intervenciones que se hayan realizado (…)”

temporalmente eximido de dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en los literales (b) y (r) de la Sección 4.5. de la Parte General del Contrato de Concesión, respecto a las Intervenciones previstas en el Apéndice Técnico 1 en la Tabla 29 – UF4: Obras Especiales, Puntos Críticos, Zonas Inestables y Puntos Superficiales, para el sitio PR48+780, Ruta 5608, así como los indicadores del Apéndice Técnico 4 relacionados con los indicadores E7 – Hundimientos y E-17 Disponibilidad de vía.

Las partes reconocen que la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad da lugar a un Periodo Especial de diecisiete (17) meses contados desde el 29 de septiembre de 2022, fecha en la cual se determinó que no era conveniente continuar ejecutando la segunda solución de estabilización del sitio 6 – PR 48+780, Ruta 5608, UF4, por cuanto había riesgo de la pérdida total de la banca en este sector. (...)”⁶

Se evidenció que el 28 de febrero de 2024, el Concesionario, la ANI y la Interventoría suscribieron el acta de cesación del evento eximente de responsabilidad declarado el 8 de mayo de 2023, sin que se haya dado solución a la inestabilidad en el PR48+780 de la ruta 5608. Se resaltan los siguientes acuerdos establecidos en el acta de cesación del evento eximente de responsabilidad:

1. Las obras necesarias exceden el objeto contractual a cargo del Concesionario y por ende no afectarían el recibo de la unidad funcional 4, es decir la suscripción del acta de terminación.
2. El Concesionario adquirió la obligación de adelantar intervenciones de mitigación.
3. Se deberá suscribir un documento contractual necesario para acordar los estudios, diseños y obras requeridas para atender la inestabilidad.

Se citan de manera expresa los acuerdos:

“PRIMERO: (...) se entiende que ha cesado el Evento Eximente de Responsabilidad declarado a través del Acta de fecha 08 de mayo de 2023, para el cumplimiento de la obligación contenida en el Talud Inestable de la Tabla 29 de la Sección 2.5 (d) del Apéndice Técnico 1 prevista para el PR48+780 de la Ruta 5608 de la UF4.

SEGUNDO: Como consecuencia de lo anterior, las Partes entienden y acuerdan cesar la obligación en la zona inestable contenida en la Tabla 29 del literal “(d) Unidad Funcional 4” de la Sección “2.5. Alcance de las Unidades Funcionales” del Apéndice Técnico 1, para el PR 48+780 de la Ruta 5608, debido a que, la totalidad de las obras necesarias para restablecer la banca y la estabilización del sector inestable son producto de la ocurrencia de un evento imprevisible e irresistible, que excede el objeto contractual a cargo del Concesionario.

TERCERO: Con el fin de garantizar la transitabilidad en el PR48+780 Ruta 5608 previsto en la Tabla 29 del Apéndice Técnico 1, de la UF4, el Concesionario continuará con la implementación de medidas de prevención y mitigación (...)

CUARTO: Al haber cesado el Evento Eximente de Responsabilidad declarado mediante Acta de fecha 08 de mayo de 2023 para el cumplimiento de la obligación contenida en el Talud Inestable de la Tabla 29 de la Sección 2.5 (d) del Apéndice Técnico 1 prevista para el PR48+780 de la Ruta 5608 de la UF4, las Partes entienden y acuerdan que la ejecución de las intervenciones en el sector referido, no formarán parte de los mínimos requeridos para la recepción de la Unidad Funcional 4 y la consecuente firma del Acta de Terminación de dicha Unidad Funcional y por tanto no afectará el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento ni al reconocimiento de la Retribución.

(...)

SEXTO: Las Partes entienden y acuerdan que, en virtud de su autonomía en el ejercicio de la buena fe, han previsto que en el término de un (1) mes contado a partir de la firma de la presente acta, suscribirán el documento contractual que resulte necesario, y que permita garantizar la suficiencia de recursos para acometer los estudios, diseños y obras requeridas”

⁶ Ver consideración No. 40 del acta de terminación parcial de la UF4 suscrita en julio de 2023.

Respecto al acuerdo tercero del acta de cesación del evento eximente de responsabilidad, en la auditoría se evidenció seguimiento y control de la Interventoría a la implementación de medidas de prevención y mitigación del Concesionario en el PR48+780, que ha dado lugar a la implementación de esquemas de apremio, lo que se evidencia con la solicitud a la ANI de la no objeción de un periodo de cura al Concesionario debido a la no terminación dentro del plazo establecido de la construcción y recuperación de drenes horizontales sobre el talud superior. Solicitud hecha a través del oficio con radicado ANI No. 20244090519852 del 30 de abril de 2024 y que está en análisis por parte de la Entidad.

Con relación al acuerdo sexto, se evidenció que el 10 de mayo de 2024 la ANI, el Concesionario y la Interventoría suscribieron el acta de fijación de precios unitarios para los estudios y diseños a nivel de fase III de las obras requeridas para la solución de la inestabilidad en el PR48+780, por \$368.479.905 y cuya fuente de recursos será la subcuenta de obras menores, acorde a lo establecido en la sección 19.1 de la parte general del contrato de concesión, y la subcuenta otrosí No. 7, teniendo en cuenta que la atención de la inestabilidad ha sido requerida por las comunidades aledañas al proyecto y que la obras están por fuera del alcance del contrato de concesión, así:

(A) ANTECEDENTES

(...)

(5) El 28 de diciembre de 2018, las Partes suscribieron el Otrosí No. 7, a través del cual se sustituyó la obra enunciada en el numeral 3.5 "Puentes Peatonales" del Capítulo III- "Instalaciones en el Corredor del Proyecto" del Apéndice Técnico No. 1, por la construcción de "Pasos Peatonales Seguros", dando como resultado un valor neto que fue distribuido 50% con destinación a la Subcuenta de Excedente ANI y el otro 50% para la Subcuenta denominada "Obras Otrosí No 7". Esta última "tendrá como destinación específica el pago de obras que no estén contempladas actualmente en las obligaciones a ser ejecutadas por parte del Concesionario, conforme el Contrato de Concesión requeridas en la ejecución del proyecto y las cuales serán acordadas entre las Partes, previo agotamiento de los procedimientos contractuales pertinentes."

(30) Igualmente, las comunidades de San Luis de Gaceno, Santa María y Sabanalarga, juntas de acción comunal, las veedurías ciudadanas del Proyecto: Veeduría Ciudadana, Veeduría San Luis de Gaceno Progresas y Veeduría Ciudadana Santa Teresa, Cafeteros, San José de Cafeteros, Piñuela, Gazapal, Marañal y Vereda La Esperanza, mediante comunicaciones radicados ANI: No. 20234090885662 del 09-ago-2023, No. 20234090921662 del 16-ago-2023, No. 20234091054292 del 15-sep-2023, No. 20234091136542 del 10-oct-2023, No. 20234091182972 del 13-oct-2023, No. 20234091236852 del 27-oct-2023, 20244090234612 del 23-feb-2024 y No. 20244090258392 del 28-feb-2024, han solicitado la atención de los sitios inestables que se presentan a lo largo del proyecto y que a la fecha no han sido atendidos por el Concesionario, por no encontrarse referidos en las Tablas 9, 16, 23 y 29 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión, de conformidad con el Laudo Arbitral del 8 de octubre de 2021.

(31) En las mesas de trabajo que se adelantan desde el 29 de noviembre de 2023 con las comunidades, alcaldías municipales y personerías de los municipios de San Luis de Gaceno, Santa María y Sabanalarga, las veedurías ciudadanas del proyecto, con el acompañamiento de entidades como el Ministerio de Transporte, Procuraduría Provincial de Guatemala, la Contraloría Delegada para la Participación Ciudadana, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia de Transporte, dentro de los puntos tratados y por concertar, se tiene que, los participantes han solicitado la atención de los sitios inestables que se presentan a lo largo del corredor vial Transversal del Sisga, dentro de los cuales se encuentra el sitio inestable ubicado entre el PR48+700 al PR 48+870, RUTA 5608, UF4."

⁷ Acta de fijación de precios unitarios para los estudios y diseños de las obras requeridas para mitigar la inestabilidad en el PR48+780.

Según lo establecido en el acta de fijación de precios unitarios, el Concesionario cuenta con un plazo de seis meses, a partir de mayo de 2024 para llevar a cabo los estudios y diseños de las obras requeridas para atender la inestabilidad en el PR78+780.

El 9 de mayo de 2024, la Oficina de Control Interno llevó a cabo un recorrido de verificación al estado de la unidad funcional 4 del proyecto, corroborando la necesidad de atención de la inestabilidad del PR48+780. Enseguida se presenta registro fotográfico al respecto:

<p>Foto 1. Inestabilidad PR48+780 Ruta 5608.</p>	<p>Foto 2. Inestabilidad PR48+780 Ruta 5608.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>
<p>Se evidenció la aplicación de medidas de contingencia para asegurar la transitabilidad restringida en un solo sentido de circulación. En la fotografía se evidencian elementos de señalización temporal, intervenciones en los taludes de corte y de relleno, así como colocación de material asfáltico en buenas condiciones.</p>	

<p>Foto 3. Inestabilidad PR48+780 Ruta 5608.</p>	<p>Foto 4. Inestabilidad PR48+780 Ruta 5608.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>
<p>También se evidenciaron medidas asociadas al manejo de aguas de escorrentía superficial, tales como disipadores de energía y llozaderos. El sector de la inestabilidad es transitable; sin embargo, se requiere de la intervención de fondo para atacar la inestabilidad y así asegurar el tráfico bidireccional.</p>	

Adicional a la ejecución de la estabilización en el PR48+780 de la ruta 5608, durante la auditoría se evidenció que la unidad funcional 4, y en el general el corredor vial, cuenta con inestabilidades que se encuentran por fuera del alcance contractual del Concesionario, que no han si atendidas, y que, en el marco del contrato de concesión, la fuente de recursos para atenderlas será suministrada por la ANI, con ocasión de un laudo arbitral del 8 de octubre de 2021 (Ver sección 5.2.3).

También, para la unidad funcional 4, se evidenciaron intervenciones sin finalizar, a las que se les hace seguimiento desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, que el Concesionario debe subsanar dentro del plazo contractual establecido para tal fin, según lo establecido en la cláusula segunda del otrosí No. 11 al contrato de concesión. A continuación, se presenta registro fotográfico al respecto, obtenido en la visita de verificación realizado por la Oficina de Control Interno los días 8 y 9 de mayo de 2024:

Foto 5. Paso peatonal seguro No. 6 (UF1) – PR34 R5607.	Foto 6. Paso peatonal seguro No. 6 (UF1) – PR34 R5607.
 <p style="text-align: right; font-size: small;">8 may. 2024 2:28:11 p. m.</p>	 <p style="text-align: right; font-size: small;">8 may. 2024 2:28:47 p. m.</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de mayo de 2024.</p>	
<p>La construcción de pasos peatonales seguros se acordó con la suscripción del otrosí No. 7 al contrato de concesión. Se evidenció que la construcción de los pasos peatonales seguros ha dado lugar a la implementación de esquemas de apremio que han sido atendidos por el Concesionario.</p>	

Foto 7. Pesaje PR77+550 Ruta 5608.



9 may. 2024 9:17:14 a. m.

Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.

Foto 8. Pesaje PR77+550 Ruta 5608.



9 may. 2024 9:36:27 a. m.

Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.

A pesar de no prestar servicio, se evidenció que la estación de pesaje en proximidades al peaje de San Luis de Gaceno cuenta con la infraestructura y equipos necesarios para operar. A mayo de 2024 se adelantan intervenciones de mantenimiento eléctrico y se continúan adelantando adecuaciones en las baterías sanitarias. Según lo reportado por la Interventoría y el Concesionario en el recorrido de auditoría, la puesta en operación de la estación de pesaje también requiere superar temas de índole social con la comunidad.

Foto 9. Área de servicio PR77+550 Ruta 5608.



9 may. 2024 9:26:47 a. m.

Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.

Foto 10. Área de servicio PR77+550 Ruta 5608.



9 may. 2024 9:26:57 a. m.

Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.

Se evidenció que el área de servicio cuenta con las instalaciones requeridas contractualmente; en las fotografías se evidencian áreas de estacionamiento y zonas de alimentación. A mayo de 2024 no se evidencia la prestación de servicio.

<p>Foto 11. Área de servicio PR77+550 Ruta 5608.</p>	<p>Foto 12. Área de servicio PR77+550 Ruta 5608.</p>
 <p>9 may, 2024 9:24:22 a. m.</p>	 <p>9 may, 2024 9:27:39 a. m.</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p> <p>Se evidenciaron aspectos por atender en el área de servicio aún no recibida, tales como tratamiento de humedad al interior de las instalaciones y funcionamiento de los teléfonos públicos.</p>	

<p>Foto 13. Peaje San Luis de Gaceno.</p>	<p>Foto 14. Peaje San Luis de Gaceno.</p>
 <p>9 may, 2024 9:43:28 a. m.</p>	 <p>9 may, 2024 9:50:31 a. m.</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p> <p>Se evidenció que el peaje San Luis de Gaceno opera en condiciones normales y que la Interventoría cuenta y aplica los controles requeridos contractualmente, tales como cámaras propias dispuestas en los carriles, que cuenta con el correspondiente monitor y acceso remoto. En las fotografías se muestra que se tienen pendientes en materia de infraestructura para usuarios con movilidad reducida, tales como la puesta en servicio del ascensor al área administrativa del peaje y la adecuación de la batería sanitaria para usuarios con movilidad reducida.</p>	

<p>Foto 15. Inestabilidad PR70+500 Ruta 5608.</p>	<p>Foto 16. Inestabilidad PR72+100 Ruta 5608.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>

Se evidenciaron conformaciones de taludes existentes que no registran el 100% de ejecución en los reportes de seguimiento de la Interventoría debido a que se requiere la aplicación de correctivos por parte del Concesionario.

Finalmente, se evidenció que en la unidad funcional 4 se vienen ejecutando intervenciones de urbanismo producto de compromisos con la comunidad, las cuales no hacen parte del alcance inicial de la unidad funcional, por ende, no condicionaban el acta de terminación de la unidad funcional, así:

<p>Foto 17. Andenes San Luis de Gaceno.</p>	<p>Foto 18. Medidas seguridad vial San Luis de Gaceno.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>

Se evidenció la construcción de andenes en el paso urbano de San Luis de Gaceno y que se prevé la construcción de pasarelas para flujo peatonal en los puentes sobre la quebrada El Toro y Sardinata. Por el momento los peatones cuentan con el acompañamiento de personal del Concesionario al cruzar las estructuras.

<p>Foto 19. Bahías San Luis de Gaceno.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	<p>Foto 20. Bahías San Luis de Gaceno.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>
<p>Se evidenciaron siete bahías en el paso por San Luis de Gaceno. A mayo de 2024 se tiene pendiente la construcción de una octava bahía, cuya ejecución está condicionada a la adquisición del predio requerido para tal fin. La fuente de recursos de las bahías es la subcuenta de obras menores, según acta de fijación de precios unitarios del 6 de junio de 2022, acorde a lo establecido en la sección 19.1 de la parte general del contrato de concesión No 009 de 2015.</p>	

En síntesis, con base en la cesación del evento eximente de responsabilidad asociado a la inestabilidad del PR48+780 y en el estado de avance de las intervenciones en la unidad funcional 4, el 24 de mayo de 2024 se suscribió el acta de terminación de la unidad funcional 4; por ende, el proyecto ha iniciado su etapa de operación y mantenimiento, según lo establecido en la sección 9.1 (a) de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015.

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

La sección 3.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 009 de 2015 establece que “La Operación de la(s) vía(s) se regirá por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio técnico y de la atención al usuario, tecnología avanzada, cobertura, seguridad vial e integridad de la(s) vía(s).”, lo que considera, entre otros factores, la cooperación con la Policía de Carreteras, la disponibilidad de infraestructura, equipos y tecnología para atención al usuario, así como la atención de inestabilidades y puentes en situación de riesgo; lo que se analiza en esta sección en función del control y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

5.2.1 Convenio de cooperación con la Policía de Carreteras

La sección 3.3.9 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 009 de 2015 indica que “El Concesionario establecerá un protocolo de coordinación con la Policía de Carreteras, con objeto de que ésta pueda desempeñar sus funciones conforme a la Ley Aplicable y a los convenios que tenga suscritos o suscriba en un futuro con la ANI”. Durante la auditoría se consultó sobre el estado del convenio con la Policía de Carreteras, ante lo que la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento, en respuesta al cuestionario de auditoría, informó mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024 lo siguiente:

“El Convenio De Cooperación⁽⁸⁾ suscrito entre El Concesionario CONCESIÓN DEL SISGA S.A.S.⁽⁹⁾ y La Policía Nacional De Colombia, cuyo alcance está definido en el Apéndice Técnico 2 – Condiciones para la Operación y Mantenimiento, Capítulo 3 - OPERACIÓN DEL PROYECTO, Sección 3.3.9 “Policía de Carreteras”, y lo establecido en el Otrosí No. 2⁽¹⁰⁾, tuvo las siguientes prórrogas:

- **Convenio Inicial:** 5 años - del 10 de junio de 2016 al 09 de junio de 2021
- **Primera Prórroga:** 1 año - del 10 de junio de 2021 al 09 de junio de 2022.
- **Segunda Prórroga:** 6 meses - del 10 de junio de 2022 al 09 de diciembre de 2022.

A partir del 10 de diciembre de 2022, no fue prorrogado, así mismo a la fecha se encuentran desarrollando entre las partes la gestión de liquidación del Convenio de Cooperación.

En la Agencia, de manera transversal se han adelantado mesas de trabajo con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional con el fin de lograr la liquidación del Convenio anterior, y la suscripción de un nuevo convenio considerando los requerimientos efectuados por la Policía de Carreteras.”

Se evidenció que la ausencia de un convenio vigente con la Policía de Carreteras (POLCA) no es una problemática particular del proyecto Transversal del Sisga, sino que ha afectado a diferentes proyectos carreteros administrados por la Entidad,¹¹ ante lo que se han liderados los acercamientos con POLCA desde la Vicepresidencia Ejecutiva.

Respecto a Transversal del Sisga, y con relación a últimas acciones, se evidenció que mediante oficio con radicado ANI No. 20235000355171 del 3 de octubre de 2023, desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la Entidad se envió a POLCA la valoración de los elementos pendientes por entregar a la Autoridad, previa no objeción de la Interventoría, con el propósito de continuar con las gestiones para la materialización de suscripción del convenio. A mayo de 2024, no se evidencia aceptación por parte de POLCA.

Ante esta situación, a pesar de que en el recorrido de auditoría adelantado por la Oficina de Control Interno los días 8 y 9 de mayo de 2024 se evidenció presencia de POLCA en el corredor vial, la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento han identificado efectos negativos en la operación del proyecto por la ausencia del convenio, en lo que corresponde al control de circulación de vehículos pesados¹², así:

“En la sección Informes de Vehículos Pesados, del Informe mensual de Interventoría - Gestión Operativa, el seguimiento que realiza la interventoría mes a mes a la báscula ubicada en el PR 23+550, Ruta 5607, Unidad Funcional 1, ha evidenciado que al no contar con el convenio con la Policía de Carreteras no se ha realizado en su

⁽⁸⁾ CONVENIO DE COOPERACIÓN SUSCRITO ENTRE EL CONCESIONARIO CONCESIÓN DEL SISGA S.A.S. Y LA POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, el 29 de abril de 2016. Con continuación de prórroga por seis (6) meses, hasta el 09 de diciembre de 2022, no fue prorrogado y que a la fecha se encuentran desarrollando entre las partes la gestión de liquidación.

⁽⁹⁾ Mediante Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión No. 009 de 2015 de 16 de abril de 2018, la ANI aceptó la cesión del contrato de concesión con fundamento en la cláusula 19.5 (a) de la parte general del Contrato y, en consecuencia, se modificó la cláusula 3.1, (b) de la parte especial del Contrato, en donde el concesionario es la sociedad Concesión Transversal del Sisga S.A.S. con NIT 901.161.505-6.

⁽¹⁰⁾ Mediante otrosí No 2, al Contrato de Concesión No. 009 de 2015 de 31 de diciembre de 2015, se Modifica la Sección 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No. 009 de 2015, Tabla 8: Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras.

¹¹ Evidencia de mesas de trabajo entre la ANI y la Policía de Carreteras disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹² Durante la auditoría se verificó la operación adecuada de la báscula ubicada en Macheta, corroborando controles de la Interventoría al respecto, tales como seguimiento a la calibración de los equipos y la disponibilidad de cámaras propias con acceso remoto, entre otros.

totalidad el respectivo proceso a todos los vehículos que el Concesionario ha notificado a la Policía de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional con Sobrepeso, a continuación, se evidencia lo anteriormente descrito, información correspondiente al mes de marzo 2024 y registrado en el respectivo informe mensual de operación No 103:

Para marzo de 2024 el sistema reporta 08 vehículos de carga con sobrepeso, equivalentes al 0,40 % del total de vehículos pesados. Se realizaron 3 comparendos en el presente periodo, ya que se presentan las siguientes novedades:

Cinco (05) vehículos con sobre peso sin atención por parte de la policía.

Pesaje Vehicular marzo 2024				
Periodo	Vehículos pesados	Total, Vehículos Sin Sobrepeso	Vehículos pesados con sobrepeso	Comparendos realizados
marzo-2024	2.018	2.010	8	3
Porcentajes	100%	99,60%	0.40	

Fuente de elaboración: Joyco S.A.S. Informe mensual de operación No 103”

A pesar de que en el proyecto se cuenta con la operación de la báscula ubicada en proximidades al municipio de Macheta (PR 23+550, Ruta 5607, UF1), cuyo funcionamiento y controles por parte de la Interventoría fueron verificados en la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno, la ausencia de controles al tráfico de carga pesada por parte de POLCA en el corredor vial podría traer efectos negativos en el corredor vial, como afectaciones a puentes en situación de riesgo, como el puente La Agustinería (PR70+462 Ruta 5608, UF4) (Ver sección 5.2.3).

En línea con lo establecido en la sección 3.3.9.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 009 de 2015: “(...) En el evento en que (...) no hubiere sido factible la suscripción del Protocolo, ANI, se incorporará en el proceso de diálogo para establecer las condiciones definitivas del Protocolo”, lo que se evidencia con los acercamientos liderados desde la Vicepresidencia Ejecutiva con POLCA, mencionados anteriormente.

El 9 de mayo de 2024 se visitó el Centro de Control de Operaciones (CCO) de la concesión, evidenciando que los equipos adquiridos en el proyecto para dar continuidad al convenio con POLCA se encuentran acopiados en la zona de estacionamiento. A continuación, se presenta registro fotográfico del CCO:

<p>Foto 21. Equipos Policía de Carreteras.</p>	<p>Foto 22. Intervenciones CCO.</p>
 <p>8 may. 2024 4:47:43 p. m.</p>	 <p>8 may. 2024 4:49:19 p. m.</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de mayo de 2024.</p> <p>Se evidenció que la concesión no cuenta con un convenio vigente con la Policía de Carreteras y que los equipos dispuestos para tal fin se encuentran acopiados en el Centro de Control de Operaciones (CCO).</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de mayo de 2024.</p> <p>Se evidenció que el CCO se aplican correctivos en las escaleras de acceso con el fin de mejorar la accesibilidad por parte de los peatones.</p>

5.2.2 Indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio

La sección No. 1 del apéndice técnico 4 del contrato de concesión No. 009 de 2015 establece que “(...) *el presente Apéndice contiene los Indicadores de Disponibilidad, Seguridad, Calidad y Nivel de Servicio que serán aplicables a las Intervenciones ejecutadas por el Concesionario y a la Operación de la vía una vez terminada la Fase de Construcción de cada una de las Unidades Funcionales*”.

Durante la auditoría se evidenció seguimiento a los indicadores por parte de la Interventoría, lo que a su vez es insumo para el cálculo del índice de cumplimiento establecido en la sección No. 6 del apéndice técnico 4 del contrato de concesión No. 009 de 2015, que a su vez condiciona la retribución y/o compensación especial a la que tiene derecho el Concesionario.¹³

Una de las herramientas con las que cuenta la Interventoría para el seguimiento de los indicadores mencionados es el Sistema Informático de Contabilización y Control (SICC), lo que está acorde a lo definido en la sección No. 5 del apéndice técnico 4 del contrato de concesión No. 009 de 2015; cuyo funcionamiento se verificó en la auditoría, a través de validaciones hechas en la entrevista de auditoría del 15 de mayo de 2024:

¹³ Evidencias de control de la Interventoría al índice de cumplimiento se encuentran disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

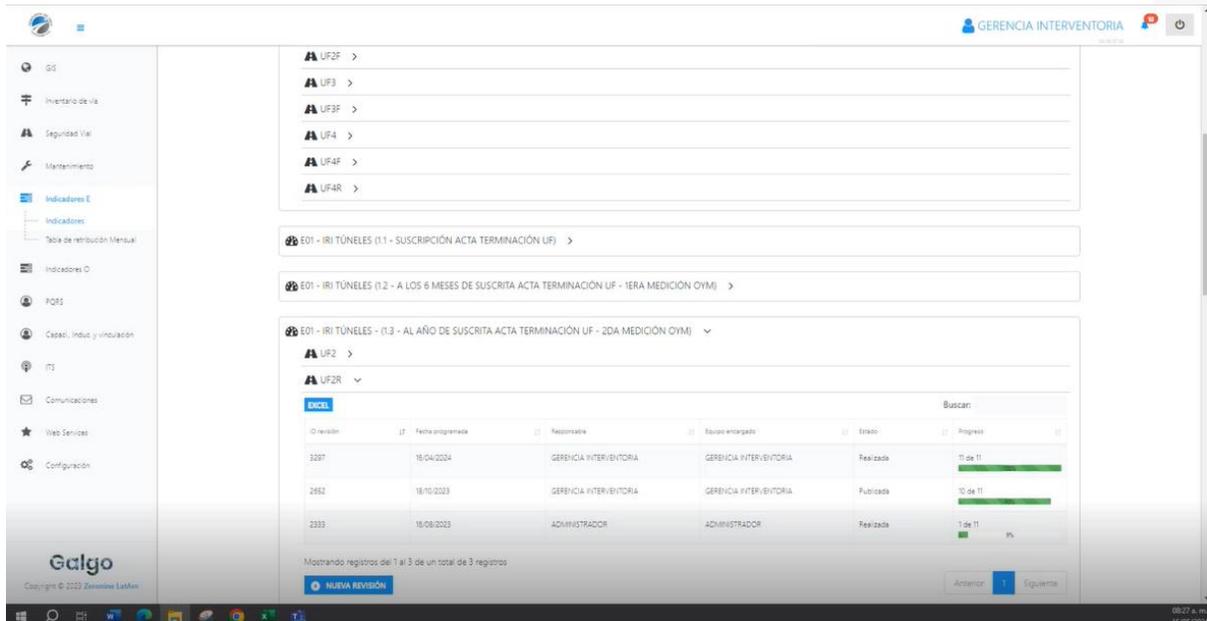


Ilustración 1. Captura de pantalla acceso SICC por parte de la Interventoría del 15-05-2024.

Hacen parte de los indicadores a los que la Interventoría hace seguimiento: el sistema de iluminación en túneles (E24) y la verificación visual de puentes y estructuras (E15), entre otros. Aspectos relacionados con túneles y puentes del corredor vial se precisan con el siguiente registro fotográfico:



Según lo reportado en el informe de interventoría No. 99 “El corredor vial denominado Transversal del Sisga cuenta en su trayectoria con 15 túneles con una longitud aproximada de 7.224 m, de los cuales 14 (a excepción del túnel el Trapiche con una longitud aproximada de 91 m) cuentan con sistema de iluminación.

(...)

La red eléctrica de los túneles: Las Juntas PR 13+385, Pozo Azul PR 14+065, El Infierno PR 20+325, El Volador PR 22+004, El Trapiche PR 32+078, El Ventarrón PR 32+651, El Salitre PR 33+796, El Polvorín PR 35+531 y La Esmeralda PR 37+335, con acta del 28 de agosto de 2015 fueron cedidos al Concesionario, con el fin que se hiciera a cargo del mantenimiento, EBSA S.A. E.S.P es la empresa encargada del suministro de energía eléctrica.” En la auditoría se evidenció que la iluminación en los túneles es objeto de una acción popular, para lo cual, en los casos donde no hay suministro de energía eléctrica y no es viable la instalación de demarcación horizontal, se han instalado tachas reflectivas con una frecuencia mayor a la estándar, en línea con lo acordado a través del otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 009 de 2015, suscrito el 28 de febrero de 2022.

<p>Foto 25. Puente PR44+970 Ruta 5607 (UF1).</p>  <p>8 may. 2024 4:17:59 p. m. 11481 Calle 11 Guateque Boyacá</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de mayo de 2024.</p>	<p>Foto 26. Puente PR44+970 Ruta 5607 (UF1).</p>  <p>8 may. 2024 4:10:05 p. m. 11452 Calle 11 Guateque Boyacá</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de mayo de 2024.</p>
<p>Foto 27. Puente Alto de La Arepa (Sutatenza – UF2)</p>  <p>8 may. 2024 4:32:09 p. m.</p>	<p>Foto 28. Puente Alto de La Arepa (Sutatenza – UF2)</p>  <p>8 may. 2024 4:34:04 p. m.</p>

La Oficina de Control Interno visitó una muestra de puentes cuyas condiciones han sido motivo de alerta por parte de la Dirección de Información, Análisis y Reacción Inmediata (DIARI) de la Contraloría General de la República, como es el caso de los puentes ubicados en los PR44+970 (Ruta 5607) y PR7 (Ruta 5608 – Puente Alto de la Arepa) debido a “Daño grave, reparación necesaria inmediatamente”. Las estructuras no cumplen con la normativa vigente de puentes en Colombia; sin embargo, a partir de una evaluación visual, no se identificaron daños que generen alerta de colapso. En términos generales, se evidenció que el Concesionario atiende las observaciones emitidas por la Interventoría luego de aplicar el indicador E15 para los puentes del corredor vial.

5.2.3 Atención de sitios críticos

En la auditoría se evidenció que el 1 de marzo de 2023 quedó en firme el laudo del 8 de octubre de 2021, sobre el que el Concejo de Estado notificó su decisión a la Entidad el 12 de abril de 2023, correspondiente a una demanda arbitral presentada por el Concesionario el 28 de febrero de 2020 ante la Cámara de Comercio de Bogotá; laudo que resolvió, entre otros aspectos:

“DÉCIMO: DECLARAR que la obligación de intervención de los sitios inestables no identificados en las Tablas 9, 16, 23 y 29 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión 009 de 2015, es parte de un Riesgo de la Naturaleza, exógeno, incierto, aleatorio, imprevisible, no imputable al Concesionario y no administrable, ni manejable por él por ser a su voluntad”

En la auditoría se evidenció la necesidad de implementar soluciones de fondo a inestabilidades no incluidas en las tablas 9, 16, 23 y 29 del apéndice técnico 1 del contrato de concesión No 009 de 2015, las cuales son de conocimiento y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto. Seguimiento que se evidenció, por ejemplo, con la respuesta al cuestionario de auditoría recibido mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024, así:

“La Agencia, el Concesionario y la Interventoría han adelantado mesas de trabajo con el fin de identificar y priorizar la atención de los sitios inestables de acuerdo con las condiciones de inestabilidad de cada sector, considerando lo anterior, se estiman las siguientes necesidades de recursos presupuestales para atender los sitios:

SITIOS INESTABLES	ESTUDIOS Y DISEÑOS (MILLONES)	VALOR ESTIMADO OBRA (MILLONES)
UF4 - PR 67+940 Sector Imposibles - Pérdida de banca por socavación	\$ 450	\$ 11.000
UF4 - PR 54+100 Chuapal - Pérdida de banca por socavación	\$ 350	\$ 7.000
UF4 - PR 54+550 Sector Puerto San Agustín movimiento en masa	\$ 400	\$ 14.000
UF1- PR 43+200 - Pérdida de banca por hundimiento	\$ 160	\$ 7.000
UF2 – PR 5+600 Hundimiento calzada - movimiento rotacional	\$ 180	\$ 2.500
UF1 – PR 42+020 Hundimiento de la calzada - falla en media luna	\$ 160	\$ 2.000
UF1 – PR 23+770 Sitio Inestable - afectación de la ladera con caída constante de rocas.	\$ 300	\$ 6.000
UF1 – PR 36+070 Sitio Inestable- afectación de la ladera con Flujo de detritos.	\$ 200	\$ 1.500
TOTAL ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS	\$ 2.200	\$ 51.000

*Costos estimados sujetos al resultado de los Estudios y Diseños. Precios Dic-2023

Actualmente se encuentran suscritas Acta de Fijación de Precios Unitarios para la Elaboración de Estudios y Diseños Fase III de las obras requeridas para la recuperación de la banca y la solución de los sitios inestables 35+050, Ruta 5607, UF1 y PR 48+700 al PR 48+870, Ruta 5608, UF4, en el marco de lo contemplado en la sección 19.1 “Obras Menores no previstas, solicitadas por Autoridades Estatales o por comunidades” de la Parte General del Contrato de Concesión; con los recursos disponibles en la subcuenta de obras menores.

Así mismo, teniendo en cuenta la necesidad de acometer las demás obras mencionadas anteriormente, se solicitó en el Anteproyecto de presupuesto del año 2025 los recursos para su ejecución.”

Según lo evidenciado en la auditoría, la principal fuente de recursos para atender las inestabilidades no incluidas en el apéndice técnico 1 del contrato de concesión No. 009 de 2015 es la subcuenta de obras menores del proyecto, que según lo dispuesto en acta de fijación de precios unitarios para los estudios y diseños a nivel de fase III de las obras requeridas para la solución de la inestabilidad en el PR48+780, suscrita el 10 de mayo de 2024, (Ver sección 5.1), tiene un saldo de, aproximadamente \$34.000 millones a marzo de 2024, lo que genera una alerta de necesidad de recursos, lo que es de conocimiento de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

La ausencia de recursos para atender las inestabilidades ha dado lugar a que la Vicepresidencia Ejecutiva solicitara, en el marco del anteproyecto de presupuesto de ingresos y gastos vigencia 2025, aproximadamente, \$33.000 millones para el proyecto Transversal del Sisga¹⁴; asimismo, se evidenció que, mediante comunicación con radicado ANI No. 20245030021571 del 18 de enero de 2024, la Vicepresidencia Ejecutiva solicitó a la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, recursos para atender inestabilidades en la Transversal del Sisga, sin obtener respuesta a mayo de 2024.

La necesidad de intervención de sitios inestables no contractuales se corroboró en la visita adelantada por la Oficina de Control Interno al corredor vial los días 8 y 9 de mayo de 2024, donde se evidenció que, en términos generales, a mayo de 2024, el Concesionario ha implementado medidas para asegurar la transitabilidad en los sectores donde se localizan dichas inestabilidades, principalmente con la habilitación de un único carril, así:

Foto 29. Inestabilidad PR35+050 Ruta 5607 (UF1).	Foto 30. Inestabilidad PR35+050 Ruta 5607 (UF1)
 <p>8 may. 2024 2:37:57 p. m. Macheta-Guateque Tibirita Cundinamarca</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de mayo de 2024.</p>	 <p>8 may. 2024 2:40:06 p. m. Macheta-Guateque Tibirita Cundinamarca</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 8 de mayo de 2024.</p>

¹⁴ Solicitud hecha a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno a través del memorando con radicado ANI No. 20243100046023 del 7 de marzo de 2024.

Se evidenció que el 29 de agosto de 2023 se suscribió el acta de fijación de precios unitarios para los estudios y diseños fase III de las obras para atender la inestabilidad en el PR35+050, con cargo a la subcuenta de obras menores. Los estudios y diseños asociados están no objetados a la fecha; se tiene pendiente acordar el presupuesto de la ejecución de la obra. La Oficina de Control Interno evidenció que en el sector del PR35+050 el tráfico vehicular está restringido a un solo carril, con el debido control de tráfico del Concesionario.

Foto 31. Hundimiento PR48+000 Ruta 5608 (UF4).	Foto 32. Hundimiento PR48+000 Ruta 5608 (UF4).
 <p>9 may, 2024 3:17:52 p. m.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	 <p>9 may, 2024 3:18:01 p. m.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>

Se evidenció que en el PR48+000 de la ruta 5608 se han implementado medidas para asegurar la transitabilidad en el sector; no obstante, a mayo de 2024 no se han ejecutado intervenciones de fondo, dado que estas no hacen parte del alcance del contrato de concesión, con ocasión del laudo arbitral del 8 de octubre de 2021; lo que se precisó en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, suscrita el 12 de julio de 2023.

Foto 33. Talud PR54+000 Ruta 5608 (UF4).	Foto 34. Puente PR54+000 Ruta 5608 (UF4).	Foto 35. Pérdida de banca PR54+000 Ruta 5608 (UF4).
 <p>9 may, 2024 2:18:34 p. m.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	 <p>9 may, 2024 2:17:41 p. m.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	 <p>9 may, 2024 2:15:32 p. m.</p> <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>

En el sector del PR54+000 de la ruta 5608 se evidenciaron tres problemáticas: pérdida de banca, necesidad de modificación del radio de la curva sobre el puente de la quebrada Chuapal e inestabilidad del talud superior. En el recorrido de auditoría se evidenció la implementación de señalización temporal en el sector. En el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, suscrita el 12 de julio de 2023, se estableció que la atención a la pérdida de banca no hace parte de las obligaciones contractuales del Concesionario.

Foto 36. Inestabilidad PR54+500 Ruta 5608 (UF4).	Foto 37. Hundimiento PR54+500 Ruta 5608 (UF4).
 <p>9 may, 2024 1:54:45 p. m. Santa María-San Luis de Gaceno Santa María Boyacá</p>	 <p>9 may, 2024 1:55:03 p. m. Santa María-San Luis de Gaceno Santa María Boyacá</p>
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.

En el sector del PR54+500 de la ruta 5608 (Puerto San Agustín) se evidenció desplazamiento de la calzada con ocasión de movimientos de remoción en masa que dio lugar a la reubicación de población del sector y a la implementación de señalización temporal. A mayo de 2024 se implementa un pare y siga para asegurar la transitabilidad en un solo sentido. En el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, del 12 de julio de 2023, se estableció que la atención a la inestabilidad no hace parte de las obligaciones contractuales del Concesionario.

Foto 38. Inestabilidad PR67+940 Ruta 5608 (UF4).	Foto 39. Inestabilidad PR67+940 Ruta 5608 (UF4).
 <p>9 may, 2024 11:52:02 a. m. San Luis de Gaceno-El Secreto San Luis de Gaceno Boyacá</p>	 <p>9 may, 2024 11:51:28 a. m. 4-11 Calle 6ª San Luis de Gaceno San Luis de Gaceno Boyacá</p>
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.

En el sector del PR67+940 de la ruta 5608 (Los imposibles) se evidenció pérdida de banca y colapso de una estructura antigua (box coulvert). Se evidenció implementación de señalización temporal para asegurar la transitabilidad en un solo sentido. En el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, del 12 de julio de 2023, se estableció que la atención a la inestabilidad no hace parte de las obligaciones contractuales del Concesionario.

Las fotografías anteriores demuestran la implementación de medidas para asegurar la transitabilidad en el corredor vial ante la recurrencia de sitios inestables, lo que se corrobora aún más con las consecuencias del evento ocurrido en la madrugada del 29 de mayo de 2024 en el sector de puente quebrada Honda y túnel El Salitre (PR30+900 al PR34+500 de la ruta 5608 – UF3) que dio lugar al cierre total del corredor vial y a la

implementación de medidas de contingencia por parte del Concesionario; lo cual fue notificado en diferentes medios de comunicación, al interior del proyecto y a nivel nacional¹⁵:



#AEstaHora

Sector de Puente Quebrada Honda y Túnel el Salitre
PR30+900 y PR34+500, UF3, Ruta 5608
Sector Macanal - Santa María

Estado: Cierre total por avalancha

Se presenta un **cierre total de la vía** debido a una avalancha provocada por las altas precipitaciones de la madrugada del 29 de mayo. Nuestro equipo de la Concesión Transversal del Sisga, junto a entidades y autoridades competentes, se encuentran en el sector realizando labores de despeje. Las condiciones de lluvia han dificultado las tareas.

Gracias por su paciencia y comprensión.

Manténganse informado a través de nuestros canales oficiales.

321 9823687 - 315 3614604

Logos: ST Vigilante SuperTransporte, ANI, Concesión del Sisga

Ilustración 2. Publicación en la página web de la concesión <https://www.concesiondelsisga.com.co/>, consultada el 30-05-2024.

Por otro lado, en la consideración No. 16 del acta de terminación parcial de la unidad funcional 4, suscrita el 12 de julio de 2023, se estableció lo siguiente:

*“Que con ocasión de la Demanda Arbitral presentada por el Concesionario el 28 de febrero de 2020, ante la Cámara de Comercio de Bogotá, el 08 de octubre de 2021 el Tribunal Arbitral profirió Laudo Arbitral, que dirimió diferencias entre las Partes respecto de puentes vehiculares, entre otras; en el que resolvió: **“TRIGÉSIMO PRIMERO: DECLARAR de conformidad con los estudios previos entregados por la ANI durante la Licitación Pública VJ-VE-APP-IPB-003-2014, el Contrato de Concesión No. 009 de 2015 y sus Apéndices Técnicos (en especial el***

¹⁵ Mediante correo electrónico del 6 de junio de 2024, luego de la socialización del informe preliminar de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto demostró que se solicitó a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres el suministro de un puente vehicular para atender la emergencia (radicado ANI No. 20245030186601 del 4 de junio de 2024), así como la activación y participación del Puesto de Mando Unificado (radicado ANI No. 20245030186761 del 4 de junio de 2024)

Apéndice Técnico 2), el Concesionario no está obligado a ejecutar ni a sumir los costos que resultan de las actividades de construcción y/o mejoramiento de los puentes vehiculares “La cueva de Morgan”, “Aguaclara”, “La Carranza”, “El Salitre” y “Hoya Grande”. Por tanto, se accede a la pretensión 2.1 de la Demanda principal formulada por CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S en contra de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA”, razón ‘por la cual el Puente la Agustiner PR 70+462, está siendo objeto de estudio y valoración por parte de la Interventoría y la Agencia para efectos de definir su tratamiento, y por lo tanto, no hace parte de la presente Acta de Terminación Parcial de la UF4.”.

Con relación a los puentes mencionados expresamente en el laudo, en 2022 la Oficina de Control Interno verificó la construcción y operación del puente Hoya Grande, sin identificar novedades, según se evidencia en la sección 3.29.2 del informe con radicado ANI No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022. Asimismo, en el recorrido de auditoría adelantado por la Oficina de Control Interno los días 8 y 9 de mayo de 2024, se evidenció que dicha estructura opera con normalidad y que no se han conciliado ni reconocido los costos asociados a su construcción.

Respecto al puente la Agustiner, en el recorrido de auditoría adelantado por la Oficina de Control Interno el 9 de mayo de 2024, se evidenció que tiene paso restringido a un solo carril y que se han implementado elementos para que los usuarios del corredor vial disminuyan la velocidad al transitar sobre la estructura:

<p>Foto 40. Puente La Agustiner PR70+462 Ruta 5608 (UF4).</p>	<p>Foto 41. Puente La Agustiner PR70+462 Ruta 5608 (UF4).</p>
 <p>9 may. 2024 11:26:37 a. m. San Luis de Gaceno-El Secreto San Luis de Gaceno Boyacá</p>	 <p>9 may. 2024 11:27:29 a. m. San Luis de Gaceno-El Secreto San Luis de Gaceno Boyacá</p>
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 9 de mayo de 2024.</p>	
<p>Según lo establecido en el acta de terminación parcial de la unidad funcional 4: “(...) el Puente la Agustiner PR 70+462, está siendo objeto de estudio y valoración por parte de la Interventoría y la Agencia para efectos de definir su tratamiento, y por lo tanto, no hace parte de la presente Acta de Terminación Parcial de la UF4”. La intervención del puente no hace parte de las obligaciones contractuales del Concesionario. En el recorrido de auditoría se evidenció que únicamente hay operación en un sentido de circulación, que se controla con el plan de mejoramiento de tráfico correspondiente. Las condiciones del puente han sido motivo de alerta de la Contraloría General de la República.</p>	

Adicional al puente la Agustiner, al interior del proyecto se han identificado otras estructuras con necesidades de intervención estructural, lo que se corrobora, por ejemplo, con la respuesta dada por la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024, así:

“Producto de las inspecciones de campo y estudios realizados por el Concesionario, determinó razones de orden estructural e hidráulico que denotan la necesidad de demoler y reconstruir algunos puentes y/o acometer de obras para la protección de la socavación en estos, por ello y teniendo en cuenta que el Contrato de Concesión no contempla en su alcance dichas intervenciones, es necesario realizar las gestiones para la consecución de recursos para ejecutar las mencionadas obras, en los puentes que se enuncian a continuación; lo anterior basado en el análisis y estimación de costos presentado por el Concesionario en el comunicado CTS-2023-00000380 (ANI No. 20234090487402 del 04 de mayo de 2023):

UF	PUENTE	LUZ PROYECTADA	COSTO DISEÑO (IVA+ADMIN)	COSTO CONSTRUCCIÓN (CD+AIU)	COSTO DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN
UF1	Puente Los Alcones PR44+974	8	\$ 172.216.800	\$ 1.609.385.374	\$ 1.781.602.174
UF2	Puente Alto de la Arepa PR7+165	5	\$ 113.997.240	\$ 1.005.865.859	\$ 1.119.863.099
UF4	Quebrada La Negra PR50+757	4	\$ 105.000.840	\$ 804.692.687	\$ 909.693.527
	Puente Chuapal PR54+104	20	\$ 121.375.941	\$ 4.023.463.435	\$ 4.144.839.376
	Puente San Agustín PR54+826	11	\$ 172.973.783	\$ 2.212.904.889	\$ 2.385.878.672
	Puente Piedra Campana PR57+125	59	\$ 147.272.160	\$ 24.112.796.680	\$ 24.260.068.840
	Puente Aguascalientes PR59+655	39	\$ 470.898.565	\$ 7.845.753.698	\$ 8.316.652.263
	Puente Quebrada El Toro PR64+935	14	\$ 223.443.587	\$ 2.816.424.404	\$ 3.039.867.991
	Puente La Sardinata PR65+829	40	\$ 169.177.819	\$ 8.046.926.870	\$ 8.216.104.689
	Puente San Agustinera PR70+484	34	\$ 376.035.383	\$ 7.800.000.000	\$ 8.176.035.383
	Obras control de la socavación Puente El Secreto PR78+134		\$ 25.600.231	\$ 7.324.959.533	\$ 7.350.559.764
	TOTAL		\$ 2.097.992.348	\$ 67.603.173.429	\$ 69.701.165.777

* Precios mayo-2023

Sobre estas necesidades, la Interventoría solicitó al Concesionario realización de los estudios de patología y capacidad de carga actualizados los puentes a fin de evaluar técnicamente el reemplazo de estos puentes.”

La no entrega de los estudios de patología y capacidad de carga actualizados de los puentes a fin de evaluar técnicamente el reemplazo de estos puentes por parte del Concesionario ha dado lugar a que se implementen esquemas de apremio, pues se evidenció que mediante comunicación con radicado ANI No. 20244090499592 del 29 de abril de 2024, la Interventoría solicitó a la ANI la no objeción de un periodo de cura al respecto, que tuvo concepto favorable de la Entidad a través del oficio ANI No. 20245030139921

del 5 de mayo de 2024 y que fue notificado al Concesionario a través del oficio ANI No. 20244090567972 del 14 de mayo de 2024.

Las acciones del Concesionario al respecto se encuentran en revisión por parte de la Interventoría, según lo reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto en sus observaciones al informe preliminar de auditoría, recibidas mediante correo electrónico del 5 de junio de 2024 y disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría.

Como se indicó líneas arriba, el proyecto no cuenta con una fuente de recursos para llevar a cabo las intervenciones requeridas en los puentes listados; razón por la cual, desde la Vicepresidencia Ejecutiva se ha adelantado la gestión interna para obtener recursos que permitan intervenir el puente La Agustinerá, gestión que ha incluido solicitudes de recursos al respecto en los informes de anteproyecto de presupuesto para las vigencias 2024 y 2025, sin lograr los resultados esperados.

5.3 Alertas de la materialización de riesgos asignados al público

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

Se evidenció que en el proyecto se han ejecutado recursos de la ANI con ocasión de menores ingresos debido a la disminución del recaudo, compensaciones por nuevas tarifas diferenciales, sobrecostos por adquisición y compensaciones socioeconómicas, requerimientos de obras menores no previstas solicitadas por comunidades y que se prevén sobrecostos por interferencia de redes que deberán ser asumidos por la ANI.

También se identificaron situaciones que se encuentran en revisión y concertación al interior del proyecto, tales como el reconocimiento de costos ociosos con ocasión del periodo de tiempo afectado por el COVID-19 y el reconocimiento de costos con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular en el proyecto.

5.3.1 Menores ingresos debido a la disminución del recaudo de peajes

El menor ingreso debido a la disminución del recaudo de peajes corresponde a un riesgo del área comercial a cargo del público, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad de ocurrencia alta y un impacto valorado como alto, con ocasión del rezago existente entre el VPIP real y el VPIP presupuestado.

Según lo reportado en el informe técnico de la Interventoría correspondiente a febrero de 2024 *“La probabilidad e impacto de este riesgo se califica como Alta, teniendo en cuenta que, se ha observado una diferencia significativa entre el recaudo real del proyecto y el VPIP estimado por estructuración con lo cual se estima conllevaría a su compensación en el DR8”*¹⁶

¹⁶ Sección 9.1.9.3 del informe ejecutivo de interventoría No. 102, correspondiente a febrero de 2024.

Se evidenció que el comportamiento del recaudo dio lugar a que se materializara la diferencia de recaudo al año No. 8 de la concesión (2023), o DR8,¹⁷ por lo tanto “(...) se procedió a efectuar el reconocimiento correspondiente en favor del concesionario a través del Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades Estatales mediante resolución No. 20245030001025, que estableció:

“(...) ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR, la ocurrencia de una contingencia por Diferencia de Recaudo al Año 8 o DR8 a cargo de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, en los términos de la Secciones 3.4, literal (b) y 13.3, literal (I), Parte General del Contrato de Concesión No. 009 de 2015, y el Acta de Entendimiento al Contrato de Concesión con efectos transaccionales de fecha 29 de diciembre de 2023 y con fundamento en los conceptos e insumos aludidos en la parte motiva del presente acto administrativo, que el monto total del DR8 es de TRESCIENTOS DIECINUEVE MIL DOSCIENTOS VEINTITRÉS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS CON OCHO CENTAVOS M/CTE \$319.223.352.576.08). (...)”¹⁸

Previo al reconocimiento económico al Concesionario, el 29 de diciembre 2023, la ANI y el Concesionario suscribieron un Acta de Entendimiento, sometida y aprobada en Comités de Contratación y Conciliación del 26 de diciembre de 2023; donde se hicieron precisiones respecto a la liquidación de la diferencia de recaudo, que, se considera, buscaban disminuir el impacto de los recursos al a reconocer al Concesionario, tales como:

- Considerar los valores del índice de cumplimiento únicamente para las unidades funcionales en operación, desde que se dio inició a la retribución.
- Aceptación, por parte del Concesionario, de “(...) no cobrar por una única vez los intereses de que trata la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato que se generen por el no pago oportuno de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8)”

Adicional a los controles que representan los Comités de Contratación y Conciliación llevados a cabo para el reconocimiento del Dr8, se evidenció que el valor a reconocer como Dr8 tuvo los controles correspondientes por parte de la Interventoría; lo que se evidenció, por ejemplo, en el Acta de Reconocimiento del Dr8, suscrita el 26 de enero de 2024 entre el Concesionario y la Interventoría¹⁹, a través de la que “el Concesionario y la Interventoría presentan las bases del cálculo del DR8” y se acuerda que “El valor correspondiente al Cálculo del DR8 realizado por la Interventoría asciende a la suma de Trescientos Diecinueve Mil Doscientos Veintitrés Millones, Trescientos Cincuenta y Dos Mil, Quinientos Setenta Seis con 08/00 pesos colombianos (COP \$319.223.352.576,08)”

La fuente de recursos para cubrir el Dr8 fue el fondo de contingencias del proyecto, que a marzo de 2024 registra retiros por \$319.223.352.576,08, según certificado de Fidupervisora recibido en la auditoría,¹⁹ valor que concuerda con la cifra reportada en el Acta de Reconocimiento del Dr8 y en la certificación No. 437-

¹⁷ Según la definición No. 1.47 de la parte general del contrato de concesión, diferencia de recaudo “(...) es la diferencia entre el valor presente del Recaudo de Peaje acumulado hasta el año ocho (8) y el VPIP8, hasta el año trece (13) y el VPIP (13), o hasta el año dieciocho (18) y el VPIP 18, de conformidad con lo previsto en la Sección 3.4 de esta Parte General.

La Diferencia de Recaudo se denominará DR8, DR13 o DR18 dependiendo del año de su contabilización de conformidad con lo establecido en el presente Contrato.”

¹⁸ Respuestas a cuestionario de auditoría recibidas mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024.

¹⁹ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

2024-421852 de Fiduciaria de Occidente S.A, donde se constató que: “El 08 de febrero de 2024 se recibieron ingresos vía SEBRA a la cuenta de recaudo peaje del fideicomiso por valor de TRESCIENTOS DIECINUEVE MIL DOSCIENTOS VEINTITRES MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS CON 08/100 CTAVOS M.L. (\$319.223.352.576,08) por concepto de pago de la resolución No.20245030001025 contingencia por diferencial de recaudo del año 8 o DR8.”¹⁹ La mitigación de este riesgo con recursos del fondo de contingencias está acorde a lo definido en la sección 3.4.b (iii) de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015.

Se evidenció que a marzo de 2024 se tiene un saldo de, aproximadamente, \$6.000 millones en el fondo de contingencias para que la ANI continúe mitigando riesgos del área comercial a su cargo y que, según el plan de aportes aprobado para el proyecto, se tienen previstos ingresos anuales al fondo de contingencias para mitigar este riesgo hasta el año 2044.²⁰

Finalmente, se evidenció que la Contraloría General de la República, en el marco de la auditoría financiera para la vigencia 2023²¹, ha emitido observaciones respecto a la gestión de la ANI para el reconocimiento del Dr8 en otros proyectos del programa de 4G, debido a que, a su criterio, “(...) En la vigencia 2023 se realizó el pago por concepto del reconocimiento de Diferencial de Recaudo Año 8 (...) por un mayor valor al establecido en los contratos de concesión y calculado por las Interventorías, una vez se cumplió el año 8, toda vez que se modificaron los parámetros de la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo del año 8.”

Al respecto Presidencia de la ANI, mediante comunicación con radicado No. 20245000138751 del 3 de mayo de 2024, contraargumentó la observación del Ente de Control, informando que la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo se fundamentó en los análisis realizados por parte de las interventorías de los proyectos sobre los que se pronunció la Contraloría General de la República, así como de diferentes entidades, tales como la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y el Ministerio de Transporte y de estructurados y financiadores de los proyectos de 4G, como la IFC y la FDN.

Las modificaciones de la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo se fundamentaron en la manera en la que se aplicó el componente “Índice de cumplimiento promedio”, dado que:

“En un entendimiento inicial de la fórmula, la entidad encontró que durante los periodos de la etapa preoperativa no se cuenta con mediciones del índice de cumplimiento bajo el apéndice técnico No. 4, como lo contempla la definición de medición de indicadores establecida en los contratos de concesión (Capítulo I: definiciones) los cuales únicamente aplican a partir de la terminación de las unidades funcionales que componen el proyecto. De tal forma que, el número de mediciones disponibles para realizar el cálculo de un promedio no es concordante con el número de meses comprendidos entre el acta de inicio del contrato y la fecha de cumplimiento del octavo año o mes 96 de la concesión.”²²

Los análisis adelantados por la ANI en conjunto con actores externos arrojaron tres escenarios a ser evaluados en cuanto a la manera de aplicar el componente “Índice de cumplimiento promedio”, siendo el escenario No. 3, el aplicado en la fórmula para el reconocimiento de diferencial de recaudo, así:

²⁰ Radicado Minhacienda No. 2-2022-022741 del 27 de mayo de 2022.

²¹ Ver comunicación con radicado CGR No. 2024EE0077177 del 25 de abril de 2024.

²² Respuesta de la ANI a observaciones de la CGR con ocasión del Dr8: Radicado No. 20245000138751 del 3 de mayo de 2024.

“Escenario 1: Cálculo del Índice de Cumplimiento promedio teniendo en cuenta el valor de 0 en los meses que comprenden la Etapa Preoperativa por cada Unidad Funcional.

Se realizó el ejercicio del cálculo del entendimiento inicial que corresponde a la aplicación literal de la fórmula, donde se determinó aplicar el valor de cero (0) en los periodos en los cuales no se tenían mediciones de Índice de Cumplimiento, reduciendo sustancialmente el valor a reconocer como Compensación por Diferencial de Recaudo.

Escenario 2: Calculo del Índice de Cumplimiento promedio teniendo en cuenta el valor de 1 en los meses que comprenden la Etapa Preoperativa por cada Unidad Funcional.

Con el fin de establecer un parámetro de comparación frente a la aplicación taxativa de la fórmula determinada en el escenario 1, se toma el valor de uno (1) en los periodos en los cuales no se tenían mediciones de Índice de Cumplimiento, de tal forma que se le reconoce a los concesionarios un Diferencial de Recaudo cercano al 100%.

Escenario 3: Calculo del Índice de Cumplimiento promedio tomando las mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96.

En el marco de las mesas de trabajo y el análisis técnico, jurídico y financiero adelantado por la Entidad a la luz de la aclaración y entendimiento en la aplicación técnica de la fórmula de promedio, de tal forma que la variable “n” tomará el número de mediciones efectivamente realizadas en el periodo comprendido entre día siguiente a la fecha de suscripción del acta de inicio y la fecha de cumplimiento del mes 96 de la ejecución del Contrato de Concesión.”²²

Concordante con lo evidenciado durante la auditoría, en la respuesta de la Presidencia de la ANI a la Contraloría General de la República, se concluyó, entre otros aspectos, que:

“(…) Por tanto, para el cálculo de la Diferencia de Recaudo se deben tomar los valores del Índice de Cumplimiento que han sido calculados en las Actas de Retribución mensuales para cada una de las Unidades Funcionales y dividirse por el número total de meses en los cuales se ha calculado la Retribución.

2. Los Concesionarios renunciaron el cobro de los intereses de que trata la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato que generados de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8), por los plazos pactados para cada uno de los proyectos.”²²

Finalmente, se evidenció que la ANI solicitó acompañamiento a la Contraloría General de la República en la manera correcta de aplicar la fórmula para la liquidación de la Diferencia de Recaudo, así:

4. En el mismo sentido, el 21 de febrero de 2023, la Vicepresidenta Ejecutiva de la ANI solicitó mediante oficio No. 20235000055191 acompañamiento a la CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA - CGR en el marco de la función de control preventivo y concomitante de éste Ente de control para el Pago Diferencial de Recaudo (DR) en contratos de concesión de cuarta generación del modo carretero, exponiendo todos los antecedentes y la problemática encontrada así como el entendimiento de la aplicación del DR al que se llegó después de los diferentes estudios y análisis.

5. Como respuesta del oficio anterior, la CGR con radicado 2023EE0032854 del 07 de marzo de 2023 brindó respuesta de fondo a solicitud de acompañamiento en el marco del control preventivo y concomitante. La CGR informa que “(…) Una vez realizadas las anteriores precisiones normativas, tomando en consideración toda la información recopilada y atendiendo lo informado por la ANI y la CCI, de que consideran haber llegado a una interpretación satisfactoria de la fórmula de cálculo del DR8 y que esperan prontamente perfeccionarla contractualmente, atentamente les manifestamos que esta Contraloría Delegada no se pronunciara sobre dicha

interpretación y que considera que por ahora no es necesario activar alguno de los mecanismos de actuación dispuestos en el Decreto Ley 403 de 2020 (...)”.

En ese orden de ideas, se evidenció que la ANI cuenta con los soportes que sustentan la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo, considerando un “Índice de cumplimiento” a partir de mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96 o año 8 de la concesión.

Con base en esta metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, es recomendable que la ANI lleve a cabo la revisión del contrato de concesión No. 009 de 2015, y de los demás contratos del programa de 4G que presenten esta situación, para aplicar los ajustes que procedan.

5.3.2 Compensaciones por nuevas tarifas diferenciales

Las compensaciones por nuevas tarifas diferenciales corresponden a un riesgo del área regulatoria, a cargo del público, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad de ocurrencia alta y un impacto alto.

Se evidenció que en el proyecto se ha materializado el riesgo ya que las tarifas de la concesión se han visto afectadas por dos situaciones i) el Decreto No. 050 de 2023, a través del cual se congelaron las tarifas de los peajes a cargo de INVIAS y de la ANI en el territorio nacional y a ii) las suspensiones y tarifas diferenciales aplicadas en las estaciones de peaje de Machetá²³ y San Luis de Gaceno, derivadas de problemáticas de índole social.

Se evidenció que a mayo de 2024 se han hecho compensaciones correspondientes a los impactos del Decreto No. 050 de 2023 y a la aplicación de tarifas diferenciales y de suspensión de cobro de peaje para el peaje de Machetá, que ascienden a, aproximadamente \$16.000 millones, así:

(...) a continuación, se presenta un balance de cada una de las actas suscritas a la fecha y la fuente de compensación correspondiente de acuerdo con los mecanismos previstos en el Contrato de Concesión No. 009 de 2015:

<i>Ítem</i>	<i>Periodo de Reconocimiento</i>	<i>Compensación Riesgo Tarifario (M/CTE).</i>	<i>Fuente</i>
1	10 de septiembre/20 – 30 de septiembre/20	\$258.233.600	Subcuenta Excedentes
2	01 de octubre/20 - 31 de diciembre/20	\$1.375.558.200	Subcuenta Excedentes
3	01 de enero/21 - 31 de marzo/21	\$722.996.300	Subcuenta Excedentes

²³ Ver, por ejemplo, Resolución del Ministerio de Transporte No. 20213040001125 del 15 de enero de 2021 “Por la cual se establecen tarifas diferenciales en la estación de peaje denominada Machetá, ubicada en el PR27+240 de la Ruta 5607, correspondiente al Proyecto Transversal del Sisga, y se dictan otras disposiciones” ANI No. 20213040001125 del 15 de enero del 2021”

<i>Ítem</i>	<i>Periodo de Reconocimiento</i>	<i>Compensación Riesgo Tarifario (M/CTE).</i>	<i>Fuente</i>
4	01 de abril/21 - 30 de junio/21	\$574.135.100	Subcuenta Excedentes
5	01 de julio/21 - 30 de septiembre/21	\$739.619.700	Subcuenta Excedentes
6	01 de octubre/21 - 31 de diciembre/21	\$1.048.781.300	Subcuenta Excedentes
7	01 de enero/22 - 31 de marzo/22	\$1.055.619.200	Resolución No. 20225000010725
8	01 de abril/22 - 30 de junio/22	\$1.232.548.600	Resolución No. 20225000014305
9	01 de julio/22 – 30 de septiembre/22	\$1.251.509.800	Resolución No. 20225000021115
10	01 de octubre/22 - 31 de diciembre/22	\$1.208.614.200	Resolución No. 20235000009855
11	01 de enero/23 – 30 de septiembre/23	\$6.130.767.400	Resolución No. 20235030016625
TOTAL		\$ 15.598.383.400*	

*Pesos expresados en M/Cte.”²⁴

La compensación por el riesgo tarifario se ha venido realizando de acuerdo con las disposiciones contractuales, que, entre otros aspectos, considera la suscripción de actas trimestrales, suscritas entre el Concesionario y la Interventoría, y la emisión de actos administrativos a través de los que se declaran las contingencias y se requiere a la administradora del Fondo de Contingencias (Fiduprevisora) los desembolsos correspondientes, en caso de que el reconocimiento se haga desde dicho fondo. Lo que se corroboró, entre otras evidencias, con lo establecido en la Resolución ANI No. 20235030016625 del 29 de noviembre de 2023.²⁵

Durante la auditoría se evidenció que el riesgo continúa materializado para el peaje de Machetá; por lo tanto, se debe continuar con la gestión correspondiente para el reconocimiento al Concesionario del déficit tarifario a partir de octubre de 2023. A mayo de 2024, se evidenció que se tiene en trámite la aprobación de las actas de compensación para el trimestre octubre-diciembre de 2023, lo que se puede corroborar con las comunicaciones con radicado ANI No. 20245030083641 del 8 de marzo de 2024 y 20245030144621 del 7 de mayo de 2024.

²⁴ Respuesta a cuestionario de auditoría recibido mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024; disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁵ “Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura declara y reconoce la ocurrencia de una contingencia por menor recaudo, derivada del Riesgo Tarifario en virtud de lo dispuesto en el literal n) de la Sección 13.3 de la Parte General, dentro del Contrato de Concesión No. 009 de 2015, en desarrollo del proyecto vial Transversal del Sisga, y ordenan desembolsos del Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades Estatales”

Con relación al riesgo tarifario en el peaje de San Luis de Gaceno, en las respuestas al cuestionario de auditoría, recibidas mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024, la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto, se reportó:

*“(…) con ocasión a la expedición de la resolución No. 20233040048765 del 09 de noviembre del 2023 por parte del Ministerio de Transporte, a través de la cual se modificó la categoría IE (una reducción del 50% de la tarifa) y se creó la nueva categoría IE1 para la **estación de peaje San Luis de Gaceno**, se materializó el riesgo tarifario asignado a la ANI, a partir del 10 de noviembre del 2023, fecha en la que inicio operación la estación de peaje; por lo anterior, se deberá proceder con su compensación en favor del Concesionario en los términos del Contrato de Concesión.*

*Adicionalmente y debido a los bloqueos intermitentes que se presentaron por parte de la comunidad de los municipios aledaños a la estación de peaje San Luis de Gaceno, se concertó lo dispuesto en la resolución 20233040049925 del 19 de noviembre del 2023 expedida por el Ministerio de Transporte, motivo por el cual se materializó el riesgo a partir del de **20 de noviembre del 2023**, con ocasión a las medidas establecidas en la mencionada resolución:*

“(…)

a) Suspensión categorías I y II por el término de 60 días calendario.

b) Suspensión parcial de inicio del cobro para los vehículos de categoría III y IV, cuyos propietarios sean residentes de los municipios de Santa María, San Luis de Gaceno y Sabanalarga, y se encuentren identificados en los censos remitidos por las Alcaldías correspondientes, los cuales podrán ser actualizados hasta el 30 de noviembre y cuya suspensión será por el término de 60 días calendario (…)”

*Posteriormente, se emitió por parte del Ministerio de Transporte la Resolución No. 20243040001725, a través de la cual se prorrogó el término, hasta el **20 de junio del 2024**.”*

Es decir que a mayo de 2024 no se han realizado compensaciones al Concesionario con ocasión de las tarifas aplicadas en la estación de peaje de San Luis de Gaceno.

Como se indicó previamente, la fuente de recursos para cubrir los efectos de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto ha sido la subcuenta de excedentes y el fondo de contingencias del proyecto. A marzo de 2024 este fondo registra retiros por \$10.879.059.200,00, según certificado de Fiduprevisora recibido en la auditoría²⁶. La mitigación de este riesgo con recursos de la subcuenta de excedentes y del fondo de contingencias está acorde a lo definido en la sección 13.3 (n) de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015.

A marzo de 2024 se tiene un saldo de, aproximadamente, \$10.000 millones en el fondo de contingencias para que la ANI continúe mitigando este riesgo y se evidenció que, según el plan de aportes aprobado para el proyecto, se tienen programados ingresos anuales al fondo de contingencias al respecto hasta el año 2044.²⁷

²⁶ Disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁷ Radicado Minhacienda No. 2-2022-022741 del 27 de mayo de 2022.

Finalmente, a mayo de 2024 continúan los acercamientos con la comunidad para establecer el futuro de las tarifas de peaje en el proyecto, sin que se evidencie un panorama en el que se logre aplicar lo establecido contractualmente y así eliminar las compensaciones por riesgo tarifario.²⁸

5.3.3 Sobrecostos por adquisición (incluyendo expropiación) y compensaciones socioeconómicas

Los sobrecostos por adquisición predial se han identificado como un riesgo compartido entre el público y el privado, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad alta y un impacto alto.

Se evidenció que en el proyecto el riesgo se materializó y que ha dado lugar a la ejecución de recursos de la subcuenta de excedentes y del fondo de contingencias del proyecto desde 2019, en línea con lo establecido en la sección 7.2 de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015.²⁹ Según lo reportado por la Interventoría y por el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto en las respuestas al cuestionario de auditoría, recibidas mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024:

*“De acuerdo con el literal a) Subcuenta Predios, cláusula 4.5., Parte Especial del Contrato de Concesión, se establece la obligación de fondeo total por parte del Concesionario de **\$699.881.000 Pesos del Mes de Referencia**, valor que corresponde al Valor Estimado para la adquisición predial.*

*Ahora bien, de acuerdo con el seguimiento del proyecto, se tiene un presupuesto con corte al mes de agosto del 2023 correspondiente a aproximadamente **\$4.000.000.000 M/Cte.**, que equivalen a cerca de **\$2.400.000.000 Pesos del Mes de Referencia**, situación que con el avance de la adquisición predial ha conllevado a la materialización del riesgo, de modo tal que a la fecha el riesgo se encuentra en la franja que **supera el 200%** de sobrecosto y de acuerdo con lo dispuesto en la sección 7.2, Parte General del Contrato de Concesión, la ANI ha efectuado reconocimientos en favor del Concesionario por un valor total de **\$2.396.356.484 M/Cte.**, equivalentes a cerca de **\$1.400.000.000 Pesos del Mes de Referencia.**”*

El reconocimiento económico al Concesionario, se ha dado de la siguiente manera:

*“(…) al igual que para el riesgo tarifario, se han venido reconociendo una serie de cobros por parte del Concesionario, derivados de la materialización del riesgo predial que a la fecha ya supera la franja de riesgo del **200%**, como se muestra a continuación de manera general:*

CUENTA DE COBRO No. *	FUENTE		VALOR
	SUBCUENTA EXCEDENTES ANI	FONDO DE CONTINGENCIAS DE LAS ENTIDADES ESTATALES	
005	Radicado ANI No. 20195000218391 del 07 de julio de 2019		\$ 292.380.925,62
006	Radicado ANI No. 20195000327741 del 24 de septiembre de 2019		\$ 443.336.292,00
007	Radicado ANI No. 20195000434871 del 16 de diciembre de 2019		\$ 35.809.183,90

²⁸ Se evidenció que el viernes 10 de mayo de 2024 se llevó a cabo reunión en el municipio de San Luis de Gaceno, con la participación de la ANI, la Interventoría, el Concesionario y la comunidad; sin lograr acuerdos respecto a las tarifas de peaje aplicadas en el proyecto.

²⁹ Recursos para la adquisición de predios y compensaciones socioeconómicas.

CUENTA DE COBRO No. *	FUENTE		VALOR
	SUBCUENTA EXCEDENTES ANI	FONDO DE CONTINGENCIAS DE LAS ENTIDADES ESTATALES	
008	Radicado ANI No. 20195000409011 del 27 de noviembre de 2019		\$ 169.267.690,82
009	Radicado ANI No. 20205000046311 del 14 de febrero de 2020		\$ 90.532.246,09
010	Radicado ANI No. 20205000209701 del 24 de julio de 2020		\$ 53.918.598,42
011	Radicado ANI No. 20215000157271 del 25 de mayo de 2021		\$ 204.503.315,77
012	Radicado ANI No. 20215000134301 de fecha 05 de mayo del 2021		\$ 904.178.733,50
013		Resolución No. 20225000021125 del 19 de diciembre del 2022	\$ 202.429.498,52
TOTAL			\$ 2.396.356.484,65

*La numeración de las cuentas de cobro obedece al orden asignado por el Concesionario.”

Las compensaciones reconocidas desde el fondo de contingencias, aprobadas mediante la Resolución No. 20225000021125 del 19 de diciembre del 2022, donde a su vez se evidencian los controles aplicados al respecto, concuerdan con el saldo del fondo de contingencias para el riesgo predial a marzo de 2024, según certificado de Fiduprevisora recibido en la auditoría y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

A marzo de 2024 se tiene un saldo de, aproximadamente, \$1.200 millones en el fondo de contingencias para que la ANI continúe mitigando este riesgo y se evidenció que, según el plan de aportes aprobado para el proyecto, no se tienen programados ingresos adicionales anuales al fondo de contingencias para mitigar el riesgo de sobrecostos prediales.

Finalmente, se informa que, entre julio y septiembre de 2023, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría transversal con énfasis en la gestión predial durante la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la ANI³⁰, donde uno de los objetivos específicos era: “Verificar el cumplimiento de los lineamientos descritos en el instructivo “Previa aprobación fondeo por sobrecostos prediales a cargo de la ANI” (GCSP-I-016).”, a partir de lo que se generó la no conformidad identificada en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)³¹ de la Entidad con el No. 3982, así:

“No se evidenció que en los comités de previa aprobación se contara con los conceptos previos de la interventoría Joyco S.A.S, lo que da lugar a un incumplimiento de lo establecido en el numeral 7. PARTICIPACIÓN DE LA INTERVENTORIA DEL PROYECTO EN EL COMITÉ DE PREVIA APROBACION DE APORTES del instructivo GCSP-I-016”

³⁰ Informe de auditoría formalizado con el radicado ANI No. 20231020146953 del 29 de septiembre de 2023

³¹ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

A mayo de 2024, la no conformidad cuenta con un plan de mejoramiento en término, con fecha de terminación programada para el 30 de agosto de 2024. Una vez se dé cumplimiento al plan de mejoramiento, la Oficina de Control Interno llevará a cabo el análisis de efectividad de las acciones implementadas para superar la causa que originó la no conformidad.

5.3.4 Requerimientos de obras menores no previstas solicitadas por comunidades

La sección 19.1 de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015, en su literal (a), establece que *“Durante la ejecución del presente Contrato la ANI podrá decidir que se ejecuten obras menores (...) solicitadas por comunidades ubicadas dentro del área de influencia directa del Proyecto”* y en su literal (d) establece que *“La ANI asumirá el pago del precio de las Obras Menores realizadas por el Concesionario”*.

Durante la auditoría se evidenció el riesgo se ha materializado y ha dado lugar a la construcción de obras de urbanismo en el municipio de San Luis de Gaceno (Ver sección 5.1) y a la ejecución de estudios y diseños para atender las inestabilidades localizadas en el PR35+050 de la ruta 5607 (UF1) (Ver sección 5.2.3) y en el PR48+780 de la ruta 5608 (UF4) (Ver sección 5.1), lo que cuenta con las correspondientes actas de fijación de precios unitarios, donde se reflejan los antecedentes y controles al respecto.

Las solicitudes de obras por parte de la comunidad no han finalizado, pues en la auditoría se evidenció que la comunidad del proyecto continúa solicitando la atención de sitios críticos en el proyecto,³² sitios que se han venido priorizando al interior del proyecto y para lo cual se ha identificado una alerta de insuficiencia de recursos (Ver sección 5.2.3), lo que ha dado lugar a que la Vicepresidencia Ejecutiva solicitara, en el marco del anteproyecto de presupuesto de ingresos y gastos vigencia 2025, aproximadamente, \$33.000 millones para el proyecto Transversal del Sisga³³; asimismo, se evidenció que, mediante comunicación con radicado ANI No. 20245030021571 del 18 de enero de 2024, la Vicepresidencia Ejecutiva solicitó a la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, recursos para atender inestabilidades en la Transversal del Sisga, sin obtener respuesta a mayo de 2024.

5.3.5 Sobrecostos por interferencia de redes

Los sobrecostos por interferencia de redes se han identificado como un riesgo compartido entre el público y el privado, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad alta y un impacto alto. Se evidenció que en el proyecto el riesgo se materializó; dado que *“(...) el valor de redes supera el valor definido en la subcuenta por lo cual el riesgo se encuentra materializado, inclusive a niveles de sobrecosto superior al 200%, la fecha se tiene proyectado ejecutar por interferencia de redes un valor de \$ 4.794 millones (pesos diciembre de 2013), monto considerablemente mayor al valor de la subcuenta de redes, la cual según el contrato es de \$2.230 millones (pesos dic de 2013).”*³⁴, lo que generará la necesidad de que la ANI asuma sobrecostos al respecto, según lo establecido en la sección 8.2 de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015.

³² Como se puede evidenciar en el informe de la Veeduría del Sisga con radicado ANI No. 20234091236852 del 27 de octubre de 2023, que tuvo pronunciamiento de la ANI a través del oficio con radicado ANI No. 20235030474161 del 29 de diciembre de 2023.

³³ Solicitud hecha a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno a través del memorando con radicado ANI No. 20243100046023 del 7 de marzo de 2024.

³⁴ Sección 9.1.9.2 del informe ejecutivo de interventoría No. 102, correspondiente a febrero de 2024.

Según lo reportado en la respuesta al cuestionario de auditoría por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto, recibidas mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024 y disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría:

“(…) a la fecha el Concesionario ha ejecutado el 100% del presupuesto de redes \$ 7.973.470.243,00 M/Cte.; las actas pagadas suman un valor igual a \$2.916.552.701 (pesos corrientes) y el saldo en la subcuenta de redes a corte de abril 2024 es de \$336.182.727 (pesos corrientes), por lo que se ha requerido al Concesionario se dé aplicación al procedimiento definido en la sección 8.2, Parte General del Contrato de Concesión y al Instructivo Aprobación Fondo por Sobrecostos a Cargo de la ANI por Interferencia de Redes GCSP-I-019.”

El procedimiento definido en la sección 8.2 de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015 establece que los montos a cargo de la ANI serán aportados por el Concesionario y posteriormente reembolsados por la Entidad. Los requerimientos de la Interventoría al Concesionario al respecto se evidenciaron, por ejemplo, a través de las comunicaciones con radicado ANI No. 20244090380212 y 20244090379662, ambas del 27 de marzo de 2024; ante lo que el Concesionario ha tenido una posición negativa, así:

“(…) Considerando lo anterior, reiteramos a la Interventoría que, el procedimiento reglado en el “INSTRUCTIVO APROBACIÓN FONDEO POR SOBRECOSTOS A CARGO DE LA ANI POR INTERFERENCIA DE REDES” CÓDIGO: GCSP-I-019, VERSIÓN: 002, FECHA: 01/09/2020, en su sección “NORMATIVIDAD” no resultaría aplicado al presente asunto, en la medida en que hace referencia a una cláusula de los contratos de concesión que no se encuentra incorporada en el Contrato de Concesión bajo el Esquema de APP No.009 de 2015, específicamente al numeral (f) de la sección 8.2 de la Parte General, pues como es de conocimiento de las partes, el Concesionario no requerirá de la previa aprobación de la ANI para poder efectuar en la subcuenta de redes el aporte de los montos que debe asumir la Entidad por los costos adicionales de traslado y/o reposición de redes, y una vez efectuado dicho aporte, se debe proceder al reembolso de parte de la ANI, siguiendo el procedimiento dispuesto en la sección 7.2(e) del Contrato”³⁵

La negativa del Concesionario da lugar a la necesidad acciones oportunas al interior del proyecto con el fin de evitar inconvenientes en la gestión pendiente por ejecutar en materia de traslado y protección de redes.

Por otro lado, se evidenció que el manejo de la subcuenta de redes, ha dado lugar a que en el proyecto se apliquen los esquemas de apremio establecidos contractualmente, por ejemplo, en abril de 2024, mediante comunicación con radicado ANI No. 20244090432342 del 8 de abril de 2024, se le notificó al Concesionario el inicio de un periodo de cura para que se reintegren recursos ejecutados desde dicha subcuenta para atender obligaciones tributarias.

Finalmente, se evidenció que, a marzo de 2024, en el fondo de contingencias del proyecto se tiene un saldo de, aproximadamente, \$8.000 millones asociados a sobrecostos de la ANI para la protección y/o traslado de redes, lo que sería suficiente para que la Entidad atienda los sobrecostos a su cargo.

5.3.6 Costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por eventos eximentes de responsabilidad

Los costos ociosos de la mayor permanencia en obra que llegaren a causarse por eventos eximentes de responsabilidad corresponden a un riesgo a cargo del público, que, según la Interventoría, a febrero de 2024, tiene una probabilidad de ocurrencia alta y un impacto medio-alto.

³⁵ Respuestas al cuestionario de auditoría, recibidas mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024 y disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Se evidenció que con ocasión del COVID-19 el Concesionario presentó mediante comunicación con radicado ANI No. 20234090502692 del 9 de mayo de 2023 una reclamación a la Entidad fundamentada en la ocurrencia de costos ociosos para el periodo comprendido entre el 25 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2020, que asciende a, aproximadamente, \$7.500 millones. Al respecto, la Interventoría, mediante comunicación con radicado ANI No. 20234090652892 del 13 de junio de 2023, recomendó a la ANI no reconocer la compensación solicitada, debido a la completitud de los soportes requeridos para tal fin.

Según lo reportado por la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento en las respuestas al cuestionario de auditoría, recibidas mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024: *“(...) a la fecha las Partes se encuentran concertando los efectos derivados del Covid-19 en los términos del acuerdo suscrito entre el Concesionario y la ANI, sin que a la fecha se haya obtenido un consenso. No obstante, lo anterior, es importante señalar que existen recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales que ascienden a **\$18.505.737.182,06 M/Cte.**, con corte al 31 de marzo del 2024, recursos que se estiman suficiente para cubrir la eventual contingencia.”*, lo que se corroboró con el certificado de Fidupervisora con relación a los saldos en los fondos de contingencia para el proyecto Transversal del Sisga, con corte a 30 de marzo de 2024.

5.3.7 Cambio en normatividad (Tecnología de recaudo electrónico de peajes)

Los costos asociados a la implementación de tecnología de recaudo electrónico de peaje es un riesgo asignado al público, sobre lo que habría relación con las directrices del Ministerio de Transporte al respecto, tal como la Resolución No. 546 de 2018, mediante la que el Ministerio estableció la necesidad de implementar el sistema de interoperabilidad de recaudo electrónico de peaje (IP/REV).

Se evidenció que en la página web del Ministerio de Transporte se muestra a la Concesión Transversal del Sisga como actor habilitado en recaudo electrónico vehicular³⁶. El correcto funcionamiento del sistema se evidenció en el recorrido de auditoría realizado en mayo de 2024. Enseguida se presenta parte del registro fotográfico al respecto:

³⁶ Enlace de página web revisada el 20 de mayo de 2024: <https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

<p>Foto 42. IP/REV Macheta.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, mayo 8 de 2024.</p>	<p>Foto 43. IP/REV Machetá.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, mayo 8 de 2024.</p>
<p>Foto 44. IP/REV San Luis de Gaceno.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, mayo 9 de 2024.</p>	<p>Foto 45. IP/REV San Luis de Gaceno.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno, mayo 9 de 2024.</p>

Se evidenció la disponibilidad y funcionamiento de equipos para el recaudo electrónico vehicular sin novedades en las estaciones de peaje de Machetá y de San Luis de Gaceno.

En la auditoría se evidenció que el Concesionario mediante comunicación con radicado ANI No. 20234091036142 del 12 de septiembre de 2023 reclamó a la ANI los costos asociados a la intermediación de recaudo e informó que iba a proceder a presentar la reclamación asociada al CAPEX y OPEX del sistema IP/REV. Por su parte, se evidenció que, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20234091183872 del 13 de octubre de 2023, la Interventoría se pronunció negativamente frente a la solicitud del Concesionario, teniendo en cuenta las obligaciones establecidas en el contrato de concesión No. 009 de 2015 y en su apéndice técnico No. 2.

Según lo reportado en las respuestas al cuestionario de auditoría, recibidas mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024, "(...) a la fecha se está concertando por las Partes los posibles efectos derivados de la

implementación de la tecnología IP/REV en los términos de la sección 13.3, literal q) y 8.3., de la Parte General del Contrato de Concesión.”

5.4 Alertas de la materialización de riesgos institucionales

En línea con el objetivo 1.2.2, en la presente sección se exponen consideraciones frente a riesgos institucionales que pueden generar alertas a la Entidad.

5.4.1 Gestión frente a pólizas de los contratos de concesión y de interventoría

En el mapa de riesgos vigente para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte³⁷ 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 que los contratos de concesión No. 009 de 2015 y de interventoría No. 416 de 2015 cuentan con las pólizas requeridas contractualmente vigentes³⁸; sin embargo, se evidenciaron necesidad de correctivos frente a sus aprobaciones, así:

Contrato de concesión No. 009 de 2015:

- **Seguro de daño contra todo riesgo:** La última aprobación hecha por la ANI se hizo a través de la comunicación con radicado ANI No. 20245030124631 del 25 de abril de 2024. Los amparos aprobados no tienen vigencia a mayo de 2024.
- **Garantía única de cumplimiento:** La última aprobación hecha por la ANI se hizo a través de la comunicación con radicado ANI No. 20245030141721 del 6 de mayo de 2024. El amparo asociado al cumplimiento del contrato no tiene vigencia a mayo de 2024.
- **Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual:** La última aprobación hecha por la ANI se hizo a través de la comunicación con radicado ANI No. 20245030141721 del 6 de mayo de 2024. Los amparos aprobados y relacionados con la responsabilidad civil extracontractual tienen vigencia hasta el 30 de julio de 2024.

Contrato de interventoría No. 416 de 2015:

- **Garantía única de cumplimiento:** La última aprobación hecha por la ANI se hizo a través de la comunicación con radicado ANI No. 20235000257021 del 22 de julio de 2023. El amparo asociado al cumplimiento del contrato no tiene vigencia a mayo de 2024.
- **Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual:** La última aprobación hecha por la ANI se hizo a través de la comunicación con radicado ANI No. 20215000402341 del 21 de diciembre de 2021. Los

³⁷ Disponible para consulta y descarga en el enlace 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.

³⁸ Balance presentado en las respuestas al cuestionario de auditoría recibido mediante correo electrónico del 14 de mayo de 2024 y disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

amparos aprobados y relacionados con la responsabilidad civil extracontractual no tienen vigencia a mayo de 2024.

En ese sentido, el estado de revisión y aprobación de las pólizas de los contratos de concesión No. 009 de 2015 y de interventoría No. 416 de 2015 da lugar a la formulación de una no conformidad en la sección 6.2.1, 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), según la cual:

“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”

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.

5.4.2 Sobrecostos que debe asumir la ANI

En el mapa de riesgos vigente para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte³⁷ se ha identificado el riesgo de “Posibilidad de pérdida económica y reputacional por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”; el cual podría llegar a generar una alerta, al considerar los recursos que ha ejecutado la ANI para atender los sobrecostos prediales a su cargo, las obras de urbanismo con ocasión de solicitudes de la comunidad de San Luis de Gaceno y la atención de sitios inestables no contractuales y los recursos que la ANI ejecutará para atender sobrecostos para el manejo de redes y atención de sitios inestables, entre otros. (Ver secciones 5.1, 5.2 y 5.3)

Con el fin de evitar la materialización del riesgo, la gestión frente a los sobrecostos mencionados requiere continuidad en la gestión oportuna y suficiente al respecto.

5.4.3 Consideraciones frente a riesgos institucionales de vigencias anteriores

En el proyecto ocurren situaciones que, a la luz de los riesgos institucionales de vigencias anteriores para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, podrían tenerse en cuenta por la Entidad.

En la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos vigente para la vigencia 2019³⁹ se tenían identificados los riesgos que se citan enseguida, que podrían tener relación con situaciones identificadas en la auditoría:

- 1. Retrasos en la ejecución de los proyectos (R3):** En su momento se identificó que una de las causas del riesgo retrasos en la ejecución de los proyectos eran los eventos eximentes de responsabilidad. Como se expuso en la sección 5.1, el evento eximente de responsabilidad relacionado con la inestabilidad ubicada en PR48+780 de la ruta 5608 (UF4), generó impactos en la terminación de la fase de construcción del proyecto Transversal del Sisga, que sucedió el 24 de mayo de 2024 con la suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 4.
- 2. Controversias contractuales (R7):** Hacían parte de las causas del riesgo controversias contractuales i) los vacíos contractuales y ii) la inadecuada valoración de los riesgos del proyecto, entre otras. Como se expuso en la sección 5.2.3, en el desarrollo del proyecto se ha implementado la figura de tribunal de arbitramento con el propósito de dirimir controversias relacionadas con la atención de sitios críticos.

6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 07 de junio de 2024 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 30 de mayo 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.

6.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento respecto al inicio de la etapa de operación del proyecto y al control de situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial”* se concluye:

Sobre el inicio de la etapa de operación:

- a. La suscripción del acta de terminación de la unidad funcional 4 se llevó a cabo el 24 de mayo de 2024, iniciando así la etapa de operación y mantenimiento del proyecto. Previamente, se suscribió un acta de terminación parcial en julio de 2023 para esta unidad funcional, con ocasión de la ocurrencia de un evento eximente de responsabilidad reconocido el 8 de mayo de 2023 y asociado a la atención de una inestabilidad localizada en el PR48+780 de la ruta 5608.

³⁹ Disponible para consulta y descarga en el enlace

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_d_e_transporte_2019.xlsx

- b. El 28 de febrero de 2024, el Concesionario, la ANI y la Interventoría suscribieron el acta de cesación del evento eximente de responsabilidad declarado el 8 de mayo de 2023, sin que se haya dado solución a la inestabilidad en el PR48+780 de la ruta 5608, dado que *“(…) la totalidad de las obras necesarias para restablecer la banca y la estabilización del sector inestable son producto de la ocurrencia de un evento imprevisible e irresistible, que excede el objeto contractual a cargo del Concesionario.”*
- c. El 10 de mayo de 2024 la ANI, el Concesionario y la Interventoría suscribieron el acta de fijación de precios unitarios para los estudios y diseños a nivel de fase III de las obras requeridas para la solución de la inestabilidad en el PR48+780, por \$368.479.905 y cuya fuente de recursos será la subcuenta de obras menores; estudios y diseños que tienen un plazo de seis meses a partir de mayo de 2024.
- d. Con base en la verificación en campo adelantada por la Oficina de Control Interno el 9 de mayo de 2024, se evidenció que en la unidad funcional 4 se tienen intervenciones sin finalizar, tales como:
 - i. Finalización de pasos peatonales seguros.
 - ii. Baterías sanitarias en la estación de pesaje y de pesaje de San Luis de Gaceno.
 - iii. Puesta en operación de la estación de pesaje de San Luis de Gaceno.
 - iv. Funcionamiento de teléfonos públicos en el área de servicio de San Luis de Gaceno.
 - v. Ascensor para usuarios con movilidad reducida en la estación de peaje de San Luis de Gaceno.
 - vi. Protección de taludes intervenidos por el Concesionario.

Se evidenció que estos aspectos son motivo de seguimiento desde la Interventoría y desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, que el Concesionario debe subsanar dentro del plazo contractual establecido para tal fin, según lo establecido en la cláusula segunda del otrosí No. 11 al contrato de concesión.

Sobre control de situaciones que pueden poner en riesgo la operación adecuada del corredor vial:

- e. A mayo de 2024 no se tiene un convenio vigente con la Policía de Carreteras, lo que ha traído impactos negativos en la operación del proyecto, tales como el control de circulación de vehículos pesados.
- f. Se evidenció que la ausencia de un convenio vigente con la Policía de Carreteras (POLCA) no es una problemática particular del proyecto Transversal del Sisga, sino que ha afectado a diferentes proyectos carreteros administrados por la ANI, ante lo que se han liderados los acercamientos con POLCA desde la Vicepresidencia Ejecutiva.
- g. Se evidenció seguimiento y control por parte de la Interventoría a los indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio, contribuyendo así a una adecuada operación del corredor vial, para lo que se utiliza, entre otras herramientas, el Sistema Informático de Contabilización y Control (SICC), desarrollado por el Concesionario.

- h. La Oficina de Control Interno visitó una muestra de puentes cuyas condiciones han sido motivo de alerta por parte de la Dirección de Información, Análisis y Reacción Inmediata (DIARI) de la Contraloría General de la República, como es el caso de los puentes ubicados en los PR44+970 (Ruta 5607) y PR7 (Ruta 5608 – Puente Alto de la Arepa) debido a *“Daño grave, reparación necesaria inmediatamente”*. Las estructuras no cumplen con la normativa vigente de puentes en Colombia; sin embargo, a partir de una evaluación visual, no se identificaron daños que generen alerta de colapso.
- i. En el corredor vial se tienen inestabilidades cuya solución de fondo no hace parte de las obligaciones del Concesionario, con ocasión de un laudo arbitral del 8 de octubre de 2021 correspondiente a una demanda arbitral presentada por el Concesionario el 28 de febrero de 2020 ante la Cámara de Comercio de Bogotá, para lo cual se alerta insuficiencia de recursos.
- j. A mayo de 2024 se han gestionado los estudios y diseños para intervenir dos inestabilidades en el proyecto, ubicados en los PR 35+050 de la ruta 5607 (UF1) y entre el PR 48+700 al PR 48+870 de la ruta 5608, UF4, con recursos de la subcuenta de obras menores, cuyo saldo a mayo de 2024 es de \$34.000 millones. Sin embargo, durante la auditoría se evidenció que se tienen identificados adicionalmente ocho sitios inestables adicionales, cuyos diseños y obras superan los \$50,000 millones; razón por la cual, se han hecho solicitudes en el Anteproyecto de presupuesto del año 2025 de la ANI y solicitudes de recursos a la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, sin obtener resultados positivos.
- k. En el proyecto se han identificado once puentes con necesidades de intervención, para lo que se ha estimado la necesidad de, aproximadamente, \$70.000 millones que deben ser asumidos por la ANI. Se evidenció que desde la Vicepresidencia Ejecutiva se ha adelantado la gestión interna para obtener recursos que permitan intervenir el puente uno de los puentes con mayor criticidad: La Agustinera, como se evidencia en el informe de anteproyecto de presupuesto para la vigencia 2024 de la ANI, sin lograr los resultados esperados.
- l. La necesidad de intervención de sitios inestables no contractuales se corroboró en la visita adelantada por la Oficina de Control Interno al corredor vial los días 8 y 9 de mayo de 2024, donde se evidenció que, en términos generales, a mayo de 2024, el Concesionario ha implementado medidas para asegurar la transitabilidad en los sectores donde se localizan dichas inestabilidades, principalmente con la habilitación de un único carril; lo que es motivo de seguimiento y control por parte de la Interventoría.
- m. La recurrencia de inestabilidades en el corredor vial se evidencia, aún más, con las consecuencias evento ocurrido en la madrugada del 29 de mayo de 2024 en el sector de puente quebrada Honda y túnel El Salitre (PR30+900 al PR34+500 de la ruta 5608 – UF3) que dio lugar al cierre total del corredor vial y a la implementación de medidas de contingencia por parte del Concesionario; lo cual fue notificado en diferentes medios de comunicación, al interior del proyecto y a nivel nacional.

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“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”* se concluye:

Sobre riesgos asignados al público:

- a. Se han ejecutado recursos de la ANI con ocasión de menores ingresos debido a la disminución del recaudo, compensaciones por nuevas tarifas diferenciales, sobrecostos por adquisición y compensaciones socioeconómicas, requerimientos de obras menores no previstas solicitadas por comunidades.
- b. Los menores ingresos debido a la disminución del recaudo conllevaron a que se materializara la diferencia de recaudo al año No. 8 de la concesión (Dr8), que generó un reconocimiento al Concesionario por \$319.223.352.576.08, cuya fuente de recursos fue el fondo de contingencias del proyecto. Este valor está sustentando en análisis realizados en conjunto entre Concesionario, Interventoría y ANI y en el Acta de Entendimiento al contrato de concesión con efectos transaccionales del 29 de diciembre de 2023.
- c. Se evidenció que la Contraloría General de la República, en el marco de la auditoría financiera para la vigencia 2023, ha emitido observaciones respecto a la gestión de la ANI para el reconocimiento del Dr8 en otros proyectos del programa de 4G, debido a que, a su juicio, se ha reconocido un mayor valor del establecido contractualmente. Al respecto, la ANI informó que la manera en la que se aplicó para fórmula para el reconocimiento del Dr8 fundamentó en análisis que involucraron diferentes actores externos y que conllevaron a una decisión frente a la aplicabilidad del índice de cumplimiento, cuantificable para unidades funcionales con acta de terminación.
- d. Se evidenció que la ANI cuenta con los soportes que sustentan la manera en la que se aplicó la fórmula para el cálculo del diferencial de recaudo, considerando un “Índice de cumplimiento” a partir de mediciones efectivamente realizadas durante la ejecución del proyecto hasta el mes 96 o año 8 de la concesión. Con base en esta metodología aplicada para el cálculo del diferencial de recaudo para el año 8 y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, es recomendable que la ANI lleve a cabo la revisión del contrato de concesión No. 009 de 2014, y de los demás contratos del programa de 4G, que se presenten esta situación para aplicar los ajustes que procedan.
- e. Las tarifas de la concesión se han visto afectadas por dos situaciones i) el Decreto No. 050 de 2023, a través del cual se congelaron las tarifas de los peajes a cargo de INVIAS y de la ANI en el territorio nacional y a ii) las suspensiones y tarifas diferenciales aplicadas en las estaciones de peaje de Machetá y de San Luis de Gaceno, derivadas de problemáticas de índole social.
- f. Según lo establecido contractualmente, la fuente de recursos para cubrir los efectos de nuevas tarifas diferenciales en el proyecto ha sido la subcuenta de excedentes y el fondo de contingencias; A mayo de 2024, según lo evidenciado, se han compensado, aproximadamente, \$16.000 millones.

- g. A mayo de 2024 continúan los acercamientos con la comunidad para establecer el futuro de las tarifas de peaje en el proyecto, sin que se evidencie un panorama en el que se logre aplicar lo establecido contractualmente y así eliminar las compensaciones por riesgo tarifario
- h. Los sobrecostos en materia predial asumidos por la ANI se materializaron desde 2019 y han dado lugar a que se hayan reconocido a la fecha, aproximadamente \$2.400 millones, provenientes de la subcuenta excedentes ANI y del fondo de contingencias del proyecto. A mayo de 2024, se registra la no conformidad identificada con el No. 3882 en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) de la Entidad, con plan de mejoramiento en término, relacionada la ausencia de los conceptos de la Interventoría previos a la celebración de los comités de previa aprobación de aportes de la ANI para asumir sobrecostos a su cargo en materia predial, acorde a lo establecido en el numeral 7 del instructivo GCSP-I-016.
- i. Los requerimientos de obras menores no previstas y solicitadas por comunidades han dado lugar a que la ANI asuma los costos asociados a la construcción de obras de urbanismo en el municipio de San Luis de Gaceno y a la ejecución de estudios y diseños para atender las inestabilidades localizadas en el PR35+050 de la ruta 5607 (UF1) y en el PR48+780 de la ruta 5608 (UF4), lo que cuenta con las correspondientes actas de fijación de precios unitarios, donde se reflejan los antecedentes y controles al respecto.
- j. Las solicitudes de obras por parte de la comunidad no han finalizado, pues en la auditoría se evidenció que se continúa solicitando la atención de sitios críticos en el proyecto, sitios que se han venido priorizando al interior del proyecto y para lo cual se ha identificado una alerta de insuficiencia de recursos.
- k. Se prevén sobrecostos por interferencia de redes que deberán ser asumidos por la ANI. A la fecha el Concesionario ha ejecutado el 100% del presupuesto de redes y no se ha dado inicio al procedimiento definido en la sección 8.2 de la parte general del contrato de concesión, el que establece que los montos a cargo de la ANI serán aportados por el Concesionario y posteriormente reembolsados por la Entidad.
- l. Se evidenció qué, a marzo de 2024, en el fondo de contingencias del proyecto, se tiene un saldo de, aproximadamente, \$8.000 millones asociados a sobrecostos de la ANI para la protección y/o traslado de redes, lo que sería suficiente para que la Entidad atienda los sobrecostos a su cargo.
- m. Se identificaron situaciones que se encuentran en revisión y concertación al interior del proyecto, tales como el reconocimiento de costos ociosos con ocasión del periodo de tiempo afectado por el COVID-19 y el reconocimiento de costos con ocasión de la implementación del sistema de recaudo electrónico vehicular en el proyecto.

Sobre riesgos institucionales:

- n. Se identificó que el estado de aprobación de las pólizas del contrato de concesión No. 009 de 2015 y de las pólizas del contrato de interventoría No. 416 de 2015 puede generar alertas 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.” El estado de las aprobaciones de las pólizas da lugar a la formulación de una no conformidad al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

- o. En el mapa de riesgos vigente para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte³⁷ se ha identificado el riesgo de *“Posibilidad de pérdida económica y reputacional por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.”* ; el cual podría llegar a generar una alerta, al considerar los recursos que ha ejecutado la ANI para atender i) los sobrecostos prediales a su cargo, las obras de urbanismo con ocasión de solicitudes de la comunidad de San Luis de Gaceno, ii) la atención de sitios inestables no contractuales y iii) los recursos que la ANI ejecutará para atender sobrecostos para el manejo de redes y atención de sitios inestables que no se han intervenido, entre otros.
- p. En la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos vigente para la vigencia 2019 se tenían identificados los riesgos: i) Retrasos en la ejecución de los proyectos y ii) controversias contractuales; los que se pueden relacionar con situaciones evidenciadas en el proyecto, tales como los eventos eximentes de responsabilidad que impactaron la ejecución esperada del plan de obras y el uso de un tribunal arbitral para dirimir controversias contractuales relacionadas con la atención de sitios críticos en el corredor vial, respectivamente. La relación de estas situaciones con riesgos institucionales de anteriores vigencias podría ser considerada por la ANI en el momento de analizar los riesgos institucionales.

6.2 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 para su revisión y formalización.

6.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. No se evidenció una gestión oportuna para la revisión y aprobación de las pólizas vigentes de los contratos de concesión No. 009 de 2015 y de interventoría No. 416 de 2015, 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 las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría 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.”

6.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron no conformidades.

6.3 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. 009 de 2015:

6.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se requiere de una gestión efectiva con la Policía de Carreteras para lograr la suscripción de un convenio de cooperación con esta Autoridad, para así dar cumplimiento a lo establecido en la sección 3.3.9.1 del apéndice técnico 2 del contrato de concesión No. 009 de 2015 y evitar posibles hallazgos por parte de los Entes de Control. Se debe tener en cuenta que la ausencia de un convenio con la Policía de Carreteras dio lugar a la formulación del hallazgo identificado en el Plan de Mejoramiento Institucional con No. 1472-7 por parte de la Contraloría General de la República en la actuación especial de fiscalización adelantada al proyecto Autopista al Río Magdalena 2 en 2022.
2. Se requiere de una gestión efectiva para la obtención de los recursos para la atención de sitios inestables y de puentes en situación de riesgo que no son contractuales con ocasión del laudo del 8 de octubre de 2021, correspondiente a una demanda arbitral presentada por el Concesionario el 28 de febrero de 2020 ante la Cámara de Comercio de Bogotá.
3. Se recomienda continuar y mantener la prioridad a la gestión de articulación y coordinación con el Concesionario, la Interventoría, y demás actores, que se requiera para dar solución al cierre de la vía ocasionado por el evento ocurrido el 29 de mayo de 2024 en el sector de puente quebrada Honda y Túnel El Salitre (PR30+900 al PR34+500 de la ruta 5608 – UF3).
4. Teniendo en cuenta el seguimiento y observaciones de la Contraloría General de la República en materia del reconocimiento del Dr8 en proyectos de 4G y teniendo en cuenta que el diferencial de recaudo también se calcula para los años 13 y 18 de la concesión, se llevar a cabo la revisión del contrato de concesión No. 009 de 2015 para aplicar los ajustes que procedan.

5. Se recomienda gestionar con oportunidad los pagos pendientes y conciliados a la fecha con ocasión del Decreto No. 050 de 2023 y tarifas diferenciales en los peajes de Machetá y de San Luis de Gaceno.

6.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda verificar con frecuencia el acceso remoto a las cámaras dispuestas en las estaciones de pesaje, teniendo en cuenta que el 8 de mayo de 2023, durante el recorrido de la Oficina de Control Interno, no se evidenció acceso a las cámaras dispuestas en la estación de pesaje de Machetá, lo que fue corregido por la Interventoría previo a la finalización de la auditoría.
2. Se recomienda adelantar mesas de trabajo con el Concesionario a fin de solucionar en conjunto los aspectos que no ha permitido acordar el presupuesto de las intervenciones requeridas en el PR35+050 de la ruta 5607; lo que se requiere para suscribir el acta de fijación de precios unitarios de la obra de estabilización.
3. Se recomienda especial seguimiento, control y colaboración a las actividades que se requieran para dar solución al cierre de la vía ocasionado por el evento ocurrido el 29 de mayo de 2024 en el sector de puente quebrada Honda y Túnel El Salitre (PR30+900 al PR34+500 de la ruta 5608 – UF3).
4. Respecto al uso de la subcuenta de redes por parte del Concesionario, se recomienda definir con oportunidad la procedencia de remitir a la Entidad un informe de incumplimiento con ocasión del vencimiento del periodo de cura, notificado mediante comunicación con radicado ANI No. 20244090432342 del 8 de abril de 2024, para el reintegro a de recursos ejecutados desde dicha subcuenta para atender obligaciones tributarias.
5. Con ocasión de la negativa del Concesionario ante los requerimientos de la Interventoría de dar aplicación al procedimiento definido en la sección 8.2 de la parte general del contrato de concesión No. 009 de 2015 y al *“Instructivo Aprobación Fondo por Sobrecostos a Cargo de la ANI por Interferencia de Redes”* (GCSP-I-019), se recomienda analizar la procedencia de aplicar los esquemas de apremio establecidos contractualmente, con el fin de asegurar la disponibilidad de recursos para atender las necesidades pendientes en el proyecto para la protección y traslado de redes.

Auditó:

Revisó y aprobó informe:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Lina Leidy Leal Diaz
Jefe Oficina de Control Interno (E)

(versión original firmada)

Oficina de Control Interno

Página | 52

Junio

7. 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. 009 de 2015, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

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

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

- Mapa de riesgos 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. 009 DE 2015	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	10 de julio de 2015
	Inicio Fase de Preconstrucción	28 de agosto de 2015
	Inicio Fase de Construcción	31 de octubre de 2016
	Inicio Etapa de Operación y Mantenimiento	24 de mayo de 2024
	Fecha Reversión	Agosto 2040

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	KMA Construcciones SA	50,00%
	Ortiz Construcciones u Proyectos SA	25,01%
	Cofides SA, S.M.E	24,99
	TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Ajuste en relación con la decisión adoptada por el panel de amigables componedores se profiera en derecho, lo cual además es concordante con lo dispuesto en la Ley 1682 de 2013 y se debió ampliar los términos para la designación y conformación del panel de amigables componedores	31/12/2015
Otrosí No. 2	Considerando que los elementos logísticos y equipamiento mínimo a entregar a la Policía, son modificados de acuerdo con los requerimientos efectuados por esa Institución con relación a los previstos en el numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2 del Contrato.	31/12/2015
Otrosí No. 3	Aclarar el concepto y especificación de (i) berma cuneta, (ii) ancho de calzada y (iii) ampliación de calzada con sobrecanchos en curvas con deflexión mayor a 120º ; se adicionó la Nota 2 a las Tablas 13 – UF2, 19 – UF3 y 20 – UF-3 “Características Geométricas y Técnicas de Túneles Existentes”; se aclaró la funcionalidad de la vía referida en la Tabla 6 del Apéndice Técnico 1; se aclaró el alcance de la expresión mejoramiento referenciado en la tabla 3.3. “División del Proyecto” de la Parte Especial del Contrato; se estableció el plazo de la Fase de Preconstrucción hasta el 28 de octubre de 2016.	19/09/2016
Otrosí No. 4	La ANI, acepta la CESIÓN DEL CONTRATO de la Sociedad CONCESIÓN DEL SISGA S.A.S. a favor del CESIONARIO la Sociedad CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S. Modificando así la cláusula contenida en el Capítulo III “Aspectos Generales”, numeral 3.1, literal (b) de la parte especial del Contrato de Concesión.	16/04/2018
Otrosí No. 5	Aclarar el entendimiento de todas las Partes, según el cual en el evento de la inhabilidad sobreviniente en los términos del artículo 9 de la Ley 80 de 1993 se aplicarán las disposiciones sobre toma de posesión a favor de los prestamistas bajo el Contrato de Concesión; por lo tanto se pretende modificar la Sección 3.12(a), la Sección 3.12(d)(v), adicionar el numeral (viii) a la Sección 3.12(d) y Modificar la Sección 17.3 (b) de la Parte General del Contrato de Concesión.	16/07/2018
Otrosí No. 6	(i) Incluir dentro de la definición de “Cesionario Aceptable” un patrimonio autónomo de administración, garantía, fuente de pago y pago; (ii) establecer los términos en los que se realizará la Cesión Especial de la Retribución; (iii) modificar las definiciones previstas en dicho documento para reflejar los ajustes mencionados en los puntos (i) y (ii) anteriores; y (iv) modificar el formato de Solicitud de Cesión Especial de la	30/04/2018

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
	Retribución y el formato de Certificación de Cesión Especial de la Retribución que se encuentran anexos al Apéndice Financiero 2.	
Otrosí No. 7	Sustituir las obras enunciadas en el numeral 3.5 “Puentes peatonales” del Capítulo III - “Instalaciones en el Corredor del Proyecto”, del Apéndice Técnico No. 1, por la construcción de “Pasos Pevtonales Seguros”; la diferencia resultante de la sustitución, que corresponde a la suma de CINCO MIL SEISCIENTOS OCHO MILLONES CIENTO OCHENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS (\$5.608.189.557) expresados en valor presente y Pesos del mes de referencia, será distribuido en un 50% con destinación a la subcuenta Excedentes ANI, y en otro 50% para un subcuenta denominada “Obras Otrosí No. 7” que constituirá el Concesionario en la Cuenta Proyecto del Patrimonio Autónomo.	28/12/2018
Otrosí No. 8	Se materializa el Acuerdo Conciliatorio celebrado entre la ANI y la Concesión Transversal del Sisga el 17 de abril de 2019, aprobado por el Tribunal de Arbitramento el 02 de octubre de 2019.	28/02/2020
Otrosí No. 9	Se modifican varios acápite del contrato en lo relativo a la ubicación de la Estación de Peaje de San Luis de Gaceno, el cual queda así: PR76+990 Ruta 5608.	18/10/2020
Otrosí No. 10	Se adiciona la nota 1 a la tabla 3- “indicadores de pavimento rígido y flexible” del Apéndice Técnico 4; Se adiciona la nota 2 a la tabla 3 “indicadores de pavimento rígido y flexible” del Apéndice Técnico 4; se adiciona la realización de un estudio topográfico detallado a cargo del Concesionario para identificar las ondulaciones y diferencias de cotas en los empalmes de los accesos a cielo abierto de los portales de entrada y salida de los túneles: El Salitre, El Polvorín, la Esmeralda, la Presa, Pluma de Agua, Moyas, la Cascada, Muros I y Muros II, para determinar las acciones de mitigación que ejecutara dentro del año siguiente a la suscripción del acta de terminación de las Unidades Funcionales 2 y 3; estas actividades no podrán afectar la estructura y a estabilidad de los unes referidos, así como la pertinencia de reforzar la señalización preventiva de ser requerida; modificar los literales e) y g) de la Sección 2 “modelo de indicadores” del Apéndice Técnico 4; Modificar la Sección 6 “Calculo del Índice de Cumplimiento” del Apéndice Técnico 4; Adicionar la Nota 1 a la Tabla 10 “indicadores aplicables a Pavimentos y Bermas” de la Sección 6.3.1. “pavimento y Bermas” del numeral 6 “Mantenimiento” del Apéndice Técnico 2 Condiciones para la Operación y Mantenimiento; Adicionar la Nota 1 a la Tabla 14 “indicadores de señalización vertical y señalización horizontal” de la Sección 6.3.2. “señalización vertical y señalización horizontal” del numeral 6 “Mantenimiento” del Apéndice Técnico 2 Condiciones para la Operación y Mantenimiento.	28/02/2022
Otrosí No. 11	Se adiciona y/o modifica según aplique, las siguientes Secciones al Capítulo I “Definiciones” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 009 de 2015; modificar la Sección 4.17 “Procedimiento de Verificación”, de la Parte General del Contrato de Concesión No. 009 de 2015, Adicionar los literales (e), (f), (g) y (h), a la Sección 7.1 “Generalidades de la Gestión Predial” de la Parte General del Contrato de Concesión No. 009 de 2015; Modificar la Sección 4.3. (b) de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 009 de 2015, en el sentido de incluir la variable <i>DICPhua</i> la fórmula del Cálculo de la Retribución.	05/08/2022

Fuente: Otrosies suscritos al contrato de concesión No. 009 de 2015 e informe mensual de interventoría No. 99, correspondiente a noviembre de 2023.

- Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 416 DE 2015	Nombre interventoría	Joyco S.A.S
	Representante legal	Diana Lorena Castaño Acevedo
	Valor (M/CTE diciembre de 2013)	\$25.957.346.110
	Suscripción contrato	19 de agosto 2015
	Suscripción acta de inicio	28 de agosto de 2015
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	112 meses
	Fecha de finalización estimada	27 de diciembre de 2024

Fuente: Otrosí No. 4 al contrato de interventoría No. 416 de 2015.

Joyco S.A.S	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Joyco S.A.S	
	TOTAL	100%

Fuente: Aniscopio.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Adicionar al valor total del Contrato de Interventoría inicialmente previsto en la Cláusula 1.4, literal (a) del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015, la suma de MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL DOCE PESOS (\$1.397.769.012) de diciembre 2013, incluido IVA del 16%, para cubrir los costos de Interventoría hasta la fecha de terminación del Contrato (27 de agosto de 2022).	03/03/2022
Otrosí No. 2	Adicionar al valor total del Contrato de Interventoría inicialmente previsto en la Cláusula 1.4, literal (a) del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015, la suma de MIL TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y OCHO PESOS (\$1.369.634.298) de diciembre 2013, incluido IVA del 16%, para cubrir los costos de Interventoría hasta la fecha de terminación del Contrato (27 de febrero de 2023).	26/08/2022
Otrosí No. 3	Adicionar al valor total del Contrato de Interventoría inicialmente previsto en la Cláusula 1.4, literal (a) del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015, la suma de DOS MIL TRESCIENTOS TRES MILLONES SETECIENTOS TRINTA Y SESIS MIL OCHOCIENTOS PESOS (\$2.303.736.800) de diciembre 2013, incluido IVA del 16%, para cubrir los costos de Interventoría hasta completar los 100 meses de plazo de ejecución, la fecha de terminación del Contrato (27 de diciembre de 2023).	27/02/2023
Otrosí No. 4	Adicionar la suma de DOS MIL SETECIENTOS SESENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA MIL PESOS (\$2.764.280.000,00) de diciembre 2013, incluido IVA del 16%, al valor total del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015 y prorrogar en DOCE (12) meses el plazo de ejecución del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015, establecido en la Cláusula 1.2 "Término de ejecución del contrato", para un total de CIENTO DOCE (112) meses, esto es, hasta el 27 de diciembre de 2024.	22/12/2023

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