

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020187443



Fecha: 05-12-2019

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **DR. MANUEL FELIPE GUTIERREZ TORRES**
Presidente

DR. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

DR. FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO
Vicepresidente Jurídico

DE: **GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá - Girardot

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías aprobado por el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2019, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá - Girardot.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones que se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las no conformidades 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 las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020187443



Fecha: 05-12-2019

MEMORANDO

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 anejarlo a la respuesta del plan propuesto.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: 38 folios

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE) Vicepresidencia Juridica BOGOTA D.C. -3) CLAUDIA JUDITH MENDOZA CERQUERA 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -4) LUIS FERNANDO RODRIGUEZ YEPES Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -5) DIANA CAROLINA GARCIA RUIZ GIT Defensa Judicial BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista OCI
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20191020063169
GADF-F-010



INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá - Girardot

2019

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 al proyecto (Supervisión)	7
4.3	Descripción del proyecto	7
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	13
5.1	Seguimiento a la fase de construcción	13
5.1.1	Unidad funcional 1: San Rafael – El Paso. Girardot – Túnel Sumapaz y Variante Melgar 16	
5.1.2	Unidad funcional 2: Portal Melgar Túnel Sumapaz – Portal Bogotá Túnel Sumapaz .	21
5.1.3	Unidad funcional 3: Portal Bogotá Túnel Sumapaz – Fusagasugá.....	24
5.1.4	Unidad funcional 4: Variante Fusagasugá y paso urbano Fusagasugá – Intersección Cucharal 26	
5.1.5	Unidad funcional 5: Intersección Cucharal – Silvania	29
5.1.6	Unidad funcional 6: Silvania - Granada	31
5.1.7	Unidad funcional 7: Granada – El Muña	36
5.1.8	Unidad funcional 8: El Muña - Soacha	38
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	47
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO AL PROYECTO (SUPERVISIÓN).....	48
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	50
8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	50
8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	50
8.3	Verificación de atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte	51
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	52

9.1	Conclusiones.....	52
9.2	No Conformidades.....	54
9.2.1	Para la Interventoría.....	54
9.2.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión).....	54
9.3	Recomendaciones.....	55
9.3.1	Para la Interventoría.....	55
9.3.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión).....	59
9.3.3	Para el GIT de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica.....	61

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.....	7
Tabla 3.	Datos técnicos del proyecto.....	8
Tabla 4.	Unidades funcionales del proyecto.....	9
Tabla 5.	Plan de obras no objetado por Interventoría en preconstrucción.....	14
Tabla 6.	Avance físico plan de obras a octubre de 2019 reportado por Interventoría.....	15
Tabla 7.	Plan de obras Glorieta Girardot.....	19
Tabla 8.	Resultados de calificación MED aplicada en noviembre de 2019.....	47
Tabla 9.	Comparativo evaluaciones MED.....	48

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto de asociación público-privada, de iniciativa privada, Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá-Girardot, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y sus aportes con valor agregado, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este; analizando el comportamiento que tiene el Concesionario, Vía 40 Express S.A.S, en la ejecución actual del contrato de concesión bajo el esquema de asociación público-privada (APP), de iniciativa privada, No. 04 de 2016.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría, Consorcio SEG - INCOPLAN, a través de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas al Concesionario, Vía 40 Express S.A.S.

1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 04 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Sociedad Vía 40 Express S.A.S, a partir de la suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción del Proyecto, 20 de junio de 2018, en función del seguimiento y control al plan de obras del Concesionario.

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

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

- 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, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019. Por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión No. 04 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Vía 40 Express S.A.S (Concesionario) y demás documentos contractuales.
- Contrato de la Interventoría auditada (contrato No. 395 de 2016) y demás documentos contractuales.
- Informes mensuales de Supervisión correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2019.
- Informes de Interventoría correspondientes a los meses de septiembre (No. 35) y octubre (No. 36) de 2019 (Radicados No. 20194091089152 del 16 de octubre de 2016 y 20194091199282 del 15 de noviembre de 2019, respectivamente).

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, así como información del Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión), identificando objetos, plazos, números de contrato, contratistas y principales modificaciones contractuales:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	Vía 40 Express S.A.S No. contrato: 04 del 18 de octubre de 2016. Objeto: El presente contrato de concesión bajo un esquema de asociación público-privada de Iniciativa Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 1. Plazo: Inicialmente de 30 años; sin embargo, se encuentra en función del VPIP (Valor Presente al Mes de Referencia del Recaudo de Peaje, diciembre de 2014). URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-532	2 otrosíes
Interventoría	Consorcio SEG-INCOPLAN No. contrato: 395 del 29 de noviembre de 2016. Objeto: 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 privada que se derive del proceso licitatorio VJ-VE-APP-IPV-007-2015 correspondiente al corredor denominado "AMPLIACIÓN TERCER CARRIL – DOBLE CALZADA BOGOTÁ-GIRARDOT". Plazo: 84 meses. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-4235261	1 otrosí

Fuente: URLs SECOP contratos de concesión y de interventoría.

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión No. 04 de 2016 ha tenido dos otrosíes. Las principales modificaciones al contrato de concesión acordadas tras la suscripción de estos otrosíes fueron las siguientes:

- Otrosí No 1 del 23 de mayo de 2017: Se acordó modificar la sección No. 3.3.92 del Apéndice Técnico No 2 del contrato de concesión, referente a los bienes, insumos y recursos a disposición de la Policía Nacional de Carreteras (POLCA).
- Otrosí No 2 del 13 de agosto de 2019: Se acordó anticipar la ejecución y puesta en servicio de la obra denominada "Glorieta de Girardot" que hace parte de la Unidad Funcional 1 y que se enmarca en las obras adicionales reconocidas como Factor de Calidad. La construcción y entrega anticipada de la obra no da lugar a retribución ni compensación especial de la Unidad Funcional 1 al Concesionario.

Por otro lado, respecto del contrato de interventoría No. 395 de 2016, como se muestra en la tabla precedente, se ha suscrito un otrosí, cuyas características se describen enseguida:

- Otrosí No 1 del 19 de mayo de 2017: Se aclaró el literal b) del acápite correspondiente a la identificación de las Partes Intervinientes del Contrato de Interventoría No. 395 del 29 de noviembre de 2016, en el sentido de señalar que el número correcto de identificación tributaria (NIT) del Consorcio SEG-INCOPLAN es 901.005-269-5.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento al contrato de concesión No. 04 de 2016, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VEJ)
Claudia Judith Mendoza	Gerente de Proyecto	Equipos Técnicos (VEJ)
Luis Fernando Rodríguez	Líder de equipo de supervisión	
Diana Lorena Ramírez	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VEJ)
Camilo Andrés Chinchilla	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica
Alexandra Oviedo	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Sandra Liliana Novoa	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Arley Molano	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Diana Guiselt Torres	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Natalia Hoyos	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: informe mensual de Equipo de Supervisión correspondiente al mes de septiembre de 2019.

Respecto del apoyo social hubo un cambio de profesionales en noviembre de 2019; no obstante, el GIT Social de la VPRE atendió los requerimientos de la auditoría sin contratiempos. A partir de la suscripción del contrato de prestación de servicios No. 628 del 15 de noviembre de 2019, la VPRE asignó a la profesional Alexandra Oviedo como apoyo social de la supervisión del contrato de concesión No. 04 de 2016.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto carretero Ampliación a Tercer Carril: Doble Calzada Bogotá – Girardot hace parte de las iniciativas privadas del programa 4G y representa una inversión de, aproximadamente, \$5.0 billones. Se desarrolla entre los departamentos de Cundinamarca y Tolima y su eje principal hace referencia al corredor vial entre Soacha y Girardot de la Ruta 4005, con una longitud origen destino de aproximadamente 145 km. Entre otros beneficios, al hacer parte de la Vía Nacional 40, que cruza el país de oriente a occidente, fortalecerá la conexión entre Bogotá y el Puerto de Buenaventura.

Previo a la suscripción del contrato de concesión bajo el esquema de APP No. 04 de 2016, la ANI administraba el corredor Bosa – Granada – Girardot, en el marco del contrato de concesión No. GG 040 de 2004, sobre el cual la Entidad expidió la Resolución No. 1584 de 21 de octubre de 2016 “Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura liquida unilateralmente el contrato de concesión GG-040 de 2004”. Dicho contrato de concesión dejó pendientes y pasivos en materia técnica, socioambiental, predial y judicial que se han venido subsanando en la ejecución de la iniciativa privada.

La infraestructura vial afectada al contrato de concesión No. 04 de 2016 se entregó al Concesionario en diciembre de 2016, la cual incluyó dos estaciones de peaje localizadas en los PR109+020 y PR52+000, denominadas Chusacá y Chinauta, respectivamente. Con corte a septiembre de 2019 el

recaudo de los peajes ha permitido que el Valor Presente al Mes de Referencia² del Recaudo de Peaje (VPIP) ascienda a \$349,932 millones, 14.73% del VPIP contractual,³ y que, a septiembre de 2019, previa verificación de los niveles de servicio establecidos contractualmente se haya reconocido una retribución al Concesionario por operación y mantenimiento de aproximadamente \$174,312 millones⁴.

Actualmente el proyecto se encuentra en fase de construcción, la cual, en virtud de los plazos definidos en la sección 5.2 de la parte especial del contrato de concesión, tiene una duración máxima de ejecución de cinco años contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción, 20 de junio de 2018, es decir que debería finalizar en junio de 2023.

Los datos técnicos mencionados, al igual que el alcance actual del proyecto se consolidan en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

CAPEX – millones de COP 2018	\$2,080,157	
OPEX – millones de COP 2018	\$3,010,190	
Inversión total - millones de COP 2018	\$5,090,347	
Fase actual	Construcción	
VPIP Contractual – millones de COP 2018	\$2,375,671	
VPIP Acumulado – millones de COP (sep 2019)	\$349,933	

Fuente: Ficha técnica remitida por la Supervisión en octubre de 2019 e informe financiero mensual de Interventoría No. 34, correspondiente a septiembre de 2019 (Rad ANI No. 20194091129502).

Como se puede apreciar en la tabla precedente el proyecto cuenta con ocho divisiones, denominadas unidades funcionales. Asimismo, el proyecto cuenta con una unidad funcional de operación y mantenimiento denominada *unidad funcional 0*, que se asocia a la ejecución de actividades de

² Diciembre de 2014 según Capítulo II – Tabla de referencias a la parte general – de la parte especial del contrato de concesión No. 04 de 2016.

³ Sección VPIP del capítulo 1.9 – Recaudo de Peaje – del informe financiero de Interventoría correspondiente a septiembre de 2019 (Radicado ANI No. 20194091129502 del 25 de octubre de 2019).

⁴ Acta de retribución No. 30 UF0 del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No 4 de 2016 (Radicado ANI No. 20194091088932 del 16 de octubre de 2019).

operación y mantenimiento sobre la infraestructura existente entregada en concesión. Las generalidades de las unidades funcionales se resumen enseguida:

Tabla 4. Unidades funcionales del proyecto.

UF	Sector	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
0	San Rafael - Soacha	144.81	Operación y mantenimiento rutinario de la infraestructura vial.
1	San Rafael – El Paso. Girardot – Túnel Sumapaz y Variante Melgar.	50.95	Rehabilitación y mantenimiento. Incluye la construcción de tres puentes vehiculares nuevos.
2	Portal Melgar Túnel Sumapaz – Portal Bogotá Túnel Sumapaz	9.00	Rehabilitación y mantenimiento túnel Sumapaz (4.0 km) Construcción dos carriles en vía existente (incluye construcción de cuatro túneles cortos) y rehabilitación de la infraestructura vial existente (5.0 km).
3	Portal Bogotá Túnel Sumapaz - Fusagasugá	21.0	Ampliación a tercer carril en ambas calzadas del corredor peaje Chinauta – Jaibana. Ampliación a tercer carril del corredor peaje Chinauta – Portal Bogotá Túnel Sumapaz en la calzada sentido Girardot – Bogotá. Rehabilitación de la infraestructura existente. Incluye ampliación de dos puentes vehiculares existentes, construcción de tres nuevos y la construcción de un túnel falso.
4	Variante Fusagasugá y paso urbano Fusagasugá – Intersección Cucharal	14.0	Rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura existente. Ampliación a tercer carril en ambas calzadas del corredor Intersección Jaibaná – Intersección Cucharal. Incluye la construcción de dos glorietas, rehabilitación de la vía Novilleros y la construcción y/o ampliación de un puente vehicular existente y un box coulvert.
5	Intersección Cucharal - Silvania	6.56	Ampliación a tercer carril en ambas calzadas del corredor vial y rehabilitación de la infraestructura existente. Incluye la construcción y/o ampliación de cuatro puentes vehiculares existentes y de un box coulvert.
6	Silvania - Granada	18.92	Ampliación a tercer carril en ambas calzadas del corredor vial y rehabilitación de la infraestructura existente. Incluye la construcción de un retorno, construcción y/o ampliación de dos puentes vehiculares y de un box coulvert.

UF	Sector	Longitud aproximada (km)	Intervenciones principales
7	Granada – El Muña	14.52	Ampliación a tercer carril en ambas calzadas del corredor vial y rehabilitación de la infraestructura existente. Incluye la construcción de un viaducto.
8	El Muña - Soacha	9.86	Rehabilitación de la infraestructura existente. Incluye la construcción de un viaducto.

Fuente: Ficha técnica remitida por la Supervisión en octubre de 2019 y Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No 04 de 2016.

En cuanto a las intervenciones listadas en la tabla anterior, el Concesionario ha ejecutado lo correspondiente a la Unidad Funcional 8 (corredor El Muña – Soacha), unidad funcional que cuenta con Acta de Terminación, suscrita el 12 de julio de 2019. Lo anterior ha permitido que el Concesionario tenga derecho a la retribución por la puesta en operación de dicha unidad funcional, previa validación por parte de la Interventoría de los indicadores de niveles de servicio contractuales, que a septiembre de 2019 asciende a \$13,835 millones.⁵

No obstante, lo anterior, en el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8, se definieron pendientes en materia técnica, ambiental, social y predial que deben ser subsanados en un plazo de 180 días posterior a la suscripción de dicha acta, es decir que el plazo vence en enero de 2020, de lo contrario se suspenderá el pago de la retribución hasta evidenciar el cumplimiento por parte del Concesionario. En el desarrollo de la auditoría se evidenció una controversia respecto del cumplimiento de pendientes en materia técnica asociados a la construcción de los cinco puentes peatonales definidos en la tabla 46 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión que se ubican en el municipio de Soacha denominados San Humberto, Dorado, Ducales, Altico y Compartir que se intentó solucionar a través del mecanismo de Amigable Composición y que actualmente se dirime mediante Tribunal de Arbitramento, principalmente asociada a la obligatoriedad del Concesionario de considerar dentro de las especificaciones técnicas de esos puentes peatonales la sección transversal de Transmilenio Fase II y Fase III que busca extender la troncal NQS de ese sistema hasta Soacha.⁶

En línea con las intervenciones listadas en la tabla anterior, se ha iniciado la construcción de la glorieta en el municipio de Girardot en la Unidad Funcional 1, con fundamento en la suscripción del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 04 de 2016, en agosto de 2019. A pesar de que el plan de obras

⁵ Acta de retribución No. 4 UF8 del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No 4 de 2016 (Radicado ANI No. 20194091088932 del 16 de octubre de 2019).

⁶ Referente a la ejecución del proyecto de extensión del sistema Transmilenio hasta Soacha, se evidenció que el 20 de agosto de 2019 se suscribió el Convenio Interadministrativo No. CI-016 de 2019, celebrado entre la Empresa Férrea Regional S.A.S y la ANI, mediante el que la ANI se comprometió a desafectar el tramo de vía de la Unidad Funcional 8 del contrato de concesión No. 4 de 2016, comprendido entre el PR119+040 y el PR115+000.

vigente contemple que las intervenciones sobre esa unidad funcional iniciarán en diciembre de 2020, con el otrosí No. 2, se anticipó la ejecución y puesta en servicio de esa intersección a nivel. Una vez puesta en servicio, no se generará retribución ni compensación especial al Concesionario.

La Unidad Funcional 1 también ha dado lugar a controversias entre la ANI y el Concesionario, asociadas con la obligación de este último de intervenir el puente sobre el río Magdalena denominado Mariano Ospina Perez. Previamente a que el Concesionario demandara a la ANI, se había dado inicio al proceso sancionatorio por ausencia de mantenimiento a dicha estructura;⁷ no obstante, el 7 de noviembre de 2019 el Tribunal de Arbitramento que dirime la controversia confirmó la admisión de dicha demanda y ordenó suspender el proceso sancionatorio hasta que adquiera firmeza el laudo arbitral.⁸

Respecto de las demás unidades funcionales, se han ejecutado las intervenciones prioritarias definidas en la sección 5.2.1 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión, sobre las que, el 27 de diciembre de 2017, la Interventoría y el Concesionario suscribieron el acta de terminación correspondiente. Estas obras se relacionan con la terminación de puentes peatonales, pasos deprimidos y retornos que quedaron pendientes tras la terminación del contrato de concesión No. GG 040 de 2004. A la fecha no se ejecutan intervenciones contractuales en las unidades funcionales 2,3,4,5,6 y 7 y, con base en el plan de obras vigente, que tiene alta probabilidad de incumplimiento, las intervenciones se reactivarán en octubre de 2020 y finalizarán en junio de 2023 en virtud de los plazos definidos en la sección 5.2 de la parte especial del contrato de concesión No. 04 de 2016.

Se evidenció que el Concesionario ha manifestado que no ha podido obtener los recursos de deuda requeridos para la ejecución del proyecto,⁹ razón por la cual presentó a la Interventoría un ajuste al plan de obras que no contempla ejecución entre marzo de 2019 y octubre de 2020.¹⁰ Lo anterior con ocasión a la investigación administrativa que adelanta la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), en virtud de la Resolución No. 56979 del 10 de agosto de 2018 mediante la cual se formuló pliego de cargos en contra de Constructora Conconcreto S.A, Industrial Conconcreto S.A.S y VINCI Concessions Colombia S.A.S, Vía 40 Express S.A.S, Benton S.A.S y China Gezhouba Group Company Limited, además de personas naturales y jurídicas de derecho público relacionadas con una presunta colusión en el proceso de selección en el cual el Concesionario resultó adjudicatario.¹¹

⁷ La solicitud de inicio se dio mediante memorando No. 20195000062783 del 25 de abril de 2019.

⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20194091182862 del 13 de noviembre de 2019.

⁹ El Concesionario acreditó el cierre financiero acorde a las disposiciones contractuales, sobre lo que la Entidad pronunció su concepto favorable mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000047911 del 16 de febrero de 2018.

¹⁰ El concepto de la Interventoría respecto a la reprogramación de obras se puede consultar con el radicado ANI No. 20194090563912 del 31 de mayo de 2019.

¹¹ Documentos asociados a la investigación de la SIC se pueden consultar en el enlace <http://visordocs.sic.gov.co:8080/consultaDocs/index.jsf?lsxiozaqwscersderwerteyr=pol%F1mkjuutdrsesdfrcdfds&lspm=w4rDnMOYw4LDm8OQwrrCm21iacKPw5zDnsOQw47DjsOlwpPCIMKacMKbwqDCnMKawp7CpHzClcKfwp/Cp8Olw6DDisOHw5LCrHzClcKfwp/CpsOlw6DDisOHw5LCrMKIYmk=>

Con fundamento en los argumentos del Concesionario, se evidenció que este último ha solicitado la suspensión del contrato de concesión No. 04 de 2016, hasta que se resuelva el proceso con la SIC, e incluso ha solicitado la aplicación de la eventual política de compra de plazo que analiza el Gobierno Nacional, lo cual no ha sido aceptado por la ANI. En virtud de esta situación, que afecta la ejecución del proyecto, se evidenció que el 5 de julio de 2019 se suscribió un Acta de Entendimiento entre la ANI, el Concesionario y la Interventoría, mediante la cual se fijaron los parámetros para la toma de decisiones una vez la SIC concluya respecto de la investigación que lleva a cabo contra el Concesionario, planteando dos escenarios, así:

“SEGUNDO. En caso de que la investigación adelantada por la Superintendencia de Industria y Comercio termine con una decisión absoluta para la Sociedad Concesionaria Vía 40 Express S.A.S y/o los socios integrantes de dicha sociedad, respecto de la investigación administrativa por presuntamente haber incurrido en el comportamiento de colusión en el proceso de Selección Abreviada de Menor Cuantía con Precalificación No. VJ-VE-APP-IPV-007-2015/VJ-VE-APP-IPVSA-004-2016, que dio origen al Contrato de Concesión, permitiéndose en últimas continuar con la ejecución del Contrato de Concesión, las partes se guiarán por los siguientes lineamientos:

1. Una vez venza el plazo para la entrada en operación de cada Unidad Funcional sin que el CONCESIONARIO haya efectuado la totalidad de las obras correspondientes, la Agencia Nacional de Infraestructura, dentro del trámite contractualmente previsto, otorgará al CONCESIONARIO el máximo Plazo de Cura pactado en el contrato, equivalente al veinte por ciento (20%) del plazo previsto en el Contrato para la terminación de cada Unidad Funcional, en los términos del literal (c) del numeral 6.1 de la Parte Especial del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 4 de 2016.

2. Las Partes acuerdan de buena fe que, una vez se obtenga decisión definitiva de la Superintendencia de Industria y Comercio que permita la ejecución del Contrato de Concesión que nos ocupa, dentro del mes siguiente contado desde la firmeza del respectivo acto administrativo, revisarán el estado del Contrato y particularmente lo referido a los plazos de ejecución de la fase de construcción y el Plan de Obras. De ser procedente, las Partes adoptarán las medidas a que haya lugar para garantizar y dar continuidad a la ejecución del contrato y la prestación del servicio público de transporte.

3. En el caso en el que se adopte de modo general la política de sector denominada “Compra de Plazo” de que trata el considerando 9 para los Contratos en ejecución, las Partes analizarán la viabilidad de incluir dicha regulación en el Contrato de Concesión No. 4 de 2016 de acuerdo al trámite ordinario para el efecto y siempre que el Contrato de Concesión cumpla con las condiciones establecidas en dicha política para su aplicación. En caso de no adoptarse esta política de sector por el Gobierno, las Partes revisarán de buena fe el Contrato en los términos del numeral 2 anterior.

TERCERO. En el evento en que la investigación administrativa por presuntamente haber incurrido en el comportamiento de colusión en el proceso de Selección Abreviada de Menor Cuantía con Precalificación No. VJ-VE-APP-IPV-007-2015/VJ-VE-APP-IPVSA-004-2016 (que dio origen al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 4 de 2016), adelantada por la Superintendencia de Industria y Comercio, termine con una decisión que afecte la validez del acto administrativo de adjudicación o del Contrato de Concesión No. 4 de 2016, las Partes acuerdan que, de buena fe, revisarán una fórmula o mecanismo que, entre otros aspectos, incluya la reversión y entrega de la infraestructura y peajes a la ANI.”

A noviembre de 2019 no se evidenció que la SIC haya tomado una decisión definitiva con relación a la investigación mencionada.

Por último, en materia de riesgos compartidos, se evidenció que se han generado alertas respecto a la insuficiencia del valor estimado de predios y compensaciones socioeconómicas que, de materializarse, podrían llevar a que la ANI haga uso de los mecanismos para la compensación por riesgos definidos en la sección 3.2 de la parte general del contrato de concesión No. 04 de 2016. Con base en estimaciones realizadas por la Interventoría, se generan alertas frente a, aproximadamente \$70,000 millones que debe asumir la Entidad.

El estado actual de cada una de las ocho unidades funcionales del proyecto, al igual que las situaciones que generan alertas, hacen parte de los temas abordados de manera específica que se desarrollan en la siguiente sección.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con el alcance de la auditoría, definido en la sección 2 del presente informe, enseguida se describe el avance que tiene cada una de las unidades funcionales en la fase de construcción que atraviesa el proyecto, en función del plan de obras vigente. Asimismo, se exponen las situaciones que generan alertas y las acciones de parte de la Interventoría y de la Supervisión al respecto.

5.1 Seguimiento a la fase de construcción

Con base en la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 04 de 2016, los plazos de las fases de la etapa preoperativa son los siguientes:

“a) Duración estimada de la Fase de Preconstrucción: TRESCIENTOS SESENTA (360) Días contados desde la Fecha de Inicio.

“b) Duración estimada de la Fase de Construcción: MIL OCHOCIENTOS (1.800) Días contados desde la fecha del Acta de Inicio de la Fase de Construcción.”

No obstante, lo anterior, según la sección 2.5 (b) de la parte general del contrato de concesión No. 04 de 2016 establece que *“La duración de las fases de la Etapa Preoperativa que se señala en la Parte Especial, tiene solamente alcance estimativo. El inicio y terminación de cada fase dependerá del cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto en este Contrato.”*

En este orden de ideas, teniendo en cuenta que el Acta de Inicio del contrato de concesión se suscribió el 1 de diciembre de 2016, inicialmente se estimó que la fase de construcción comenzaría en diciembre de 2017; no obstante, el Acta de Inicio de la Fase de Construcción se suscribió hasta el 20 de junio de 2018 debido a que hasta ese momento se logró verificar a cabalidad el cumplimiento de las condiciones definidas en el numeral 4.4 de la parte general del mencionado contrato.

Dentro de las condiciones precedentes a la fase de construcción cuyo cumplimiento se logró validar por parte de la Interventoría y de la ANI después de diciembre de 2017 se tiene la no objeción a los estudios y diseños de detalle de la unidad funcional por la que se iniciarían las intervenciones (Unidad Funcional 8 -UF8) ya que, entre otros aspectos, inicialmente el Concesionario presentó dicho producto sin cumplir con las especificaciones técnicas de la sección de Transmilenio fase II y III en el municipio de Soacha, para los cinco puentes peatonales Dorado, San Humberto, Altico, Ducales y

Compartir, cuya construcción hace parte de una controversia en curso que se dirime a través de un tribunal de arbitramento del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá. Inicialmente esta controversia se intentó solucionar a través de amigables componedores; sin embargo, estos no coincidieron en la solución de la problemática, lo que dio lugar a que en 2019 el Concesionario demandara a la ANI, conforme al romanito (v) del literal (f) de la sección 15.1 del contrato de concesión No. 04 de 2016.¹²

Debido a que a diciembre de 2017 el Concesionario no contaba con la no objeción a los estudios y diseños de la UF8, se inició un periodo de cura en ese momento, el que se cerró en marzo de 2018, una vez se verificó que dichos estudios cumplieran con las especificaciones contractuales.¹³

También se evidenciaron problemáticas con la acreditación del cierre financiero por parte del Concesionario, las cuales se superaron hasta febrero de 2018, según conceptos dados por la Interventoría y por la ANI con los radicados internos 20184090111832 y 20185000047911.¹⁴

Atendidas las dificultades técnicas que impedían iniciar la fase de construcción, en mayo de 2018, mediante memorando ANI No. 20187050079663, hubo un pronunciamiento favorable con relación a la obtención y vigencia de las garantías del contrato de concesión No. 04 de 2016.

Una vez superadas las dificultades de la fase de preconstrucción, el 20 de junio de 2018, se suscribió el Acta de Inicio de la Fase de Construcción, cuyo plan de obras no se ha logrado ejecutar conforme a lo no objetado en la fase de preconstrucción:

Tabla 5. Plan de obras no objetado por Interventoría en preconstrucción.

UF	Sector	Inicio	Fin	Duración (meses)
1	San Rafael – El Paso. Girardot – Túnel Sumapaz y Variante Melgar.	29/11/2018	05/04/2021	29
2	Portal Melgar Túnel Sumapaz – Portal Bogotá Túnel Sumapaz	24/09/2018	05/12/2022	51
3	Portal Bogotá Túnel Sumapaz - Fusagasugá	11/06/2019	05/12/2022	42
4	Variante Fusagasugá y paso urbano Fusagasugá – Intersección Cucharal	28/01/2019	05/10/2021	33
5	Intersección Cucharal - Silvania	17/02/2020	05/12/2022	34
6	Silvania - Granada	25/07/2019	05/12/2022	41
7	Granada – El Muña	21/08/2019	05/12/2022	40
8	El Muña - Soacha	05/12/2017	05/09/2018	9
TOTAL PROYECTO		05/12/2017	05/12/2022	60

Fuente: Elaboración propia a partir de plan de obras no objetado por Interventoría según Acta de Inicio de Fase de Construcción (Rad. ANI No. 20174091034972 del 27 de septiembre de 2019)

¹² "(v) Las decisiones del panel de Amigables Componedores deberán adoptarse por unanimidad. A falta de unanimidad las Partes convienen que la decisión no será vinculante, ni de obligatorio cumplimiento y cualquiera de ellas podrá plantear la disputa ante un tribunal de arbitramento (...)"

¹³ La no objeción a los estudios y diseños de la UF8, al igual que el cierre del periodo de cura, se puede consultar con el radicado ANI No. 20184090252832 del 12 de marzo de 2018.

¹⁴ El concepto de la Interventoría se puede consultar con el número de radicado 20184090111832 del 5 de febrero de 2018 y el de la ANI con el número de radicado 20185000047911 del 16 de febrero de 2018.

Como se indicó en la sección 4.3, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que el Concesionario ha manifestado que no ha podido obtener los recursos de deuda requeridos para la ejecución del proyecto,¹⁵ razón por la cual presentó a la Interventoría un ajuste al plan de obras que no contempla ejecución de intervenciones entre marzo de 2019 y octubre de 2020.¹⁶ Lo anterior con ocasión a la investigación administrativa que adelanta la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) por presunta colusión en el proceso de selección en el cual el Concesionario resultó adjudicatario.

En el plan de obras vigente se reducen las duraciones de las unidades funcionales 1 a 7 en más de un 30% del tiempo contemplado inicialmente, lo cual genera incertidumbre frente a su cumplimiento. Asimismo, se considera que, en caso de cumplirse, generará una problemática de movilidad en el corredor Bogotá-Girardot ya que la ejecución de las obras se concentra entre octubre de 2020 y junio de 2023.

El estado de ejecución (E), frente a lo programado (P), a octubre de 2019, del plan de obras vigente se muestra enseguida:

Tabla 6. Avance físico plan de obras a octubre de 2019 reportado por Interventoría

UF	Sector	Inicio	Fin	Duración (Meses)	Peso (%)	E (%)	P (%)	Δ (%)
1	San Rafael – El Paso. Girardot – Túnel Sumapaz y Variante Melgar.	14/12/20	20/10/21	10	10.26	0.00	0.00	0.00
2	Portal Melgar Túnel Sumapaz – Portal Bogotá Túnel Sumapaz	9/10/20	20/06/23	33	18.31	0.00	0.00	0.00
3	Portal Bogotá Túnel Sumapaz - Fusagasugá	15/02/21	20/06/23	29	15.20	0.00	0.00	0.00
4	Variante Fusagasugá y paso urbano Fusagasugá – Intersección Cucharal	15/02/21	20/04/22	14	11.72	0.00	0.00	0.00
5	Intersección Cucharal - Silvania	01/03/22	20/06/23	16	12.21	0.00	0.00	0.00
6	Silvania - Granada	09/08/21	20/06/23	23	14.68	0.00	0.00	0.00
7	Granada – El Muña	06/09/21	20/06/23	22	14.36	0.00	0.00	0.00
8	El Muña - Soacha	20/06/18	20/03/19	9	3.26	87.30	100	-12.17
TOTAL PROYECTO		20/06/18	20/06/23	60	100	2.86	3.26	-0.40

Fuente: Elaboración propia a partir de Tabla 70: Avance general del proyecto con corte al mes de octubre de 2019 según informe de Interventoría No. 35 (Rad. ANI No. 20194091199282 del 15 de noviembre de 2019)

No obstante, lo anterior, como se indicó en la sección 4.3, la investigación de la SIC y consecuente ausencia de recursos de deuda para la ejecución del proyecto dio lugar a que el 5 de julio de 2019 se suscribiera un Acta de Entendimiento entre la ANI, el Concesionario y la Interventoría, mediante la cual se fijaron los parámetros para la toma de decisiones una vez la SIC concluya frente a la investigación que lleva a cabo contra el Concesionario por presunta colusión, así:

¹⁵ El Concesionario acreditó el cierre financiero acorde a las disposiciones contractuales, sobre lo que la Entidad pronunció su concepto favorable mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000047911 del 16 de febrero de 2018.

¹⁶ El concepto de la Interventoría respecto a la reprogramación de obras se puede consultar con el radicado ANI No. 20194090563912 del 31 de mayo de 2019.

1. En caso de que la SIC declare que no se presentó la presunta colusión se aplicarán alternativas que permitan modificar los plazos contractuales para que el Concesionario entregue las unidades funcionales del proyecto, con el fin de dar continuidad a la ejecución del contrato de concesión No. 04 de 2016.
2. En caso de que la SIC determine que hubo colusión y termine con una decisión que afecte la adjudicación del contrato de concesión No. 4 de 2016, se considerará la terminación anticipada del proyecto.

Ambas alternativas cambiarían las condiciones iniciales con las que se previó el contrato de concesión No. 04 de 2016, siendo la segunda alternativa la más crítica ya que representa un riesgo frente a la ejecución del proyecto que busca la ampliación a tercer carril de la doble calzada entre Bogotá y Girardot.

Respecto del atraso en el plan de obras vigente, que se aprecia en la tabla anterior, del 0.40%, este se debe a los pendientes en materia técnica, ambiental, social y predial identificados en el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8, suscrita el 12 de julio de 2019. Pendientes que, como se indicó en la sección 4.3, deben ser subsanados en un plazo de 180 días posterior a la suscripción de dicha acta, de lo contrario se suspenderá el pago de la retribución al Concesionario. Al respecto se genera una alerta debido a que dentro de estos pendientes se tiene la construcción de los cinco puentes peatonales (Dorado, San Humberto, Altico, Ducales y Compartir) proyectados en Soacha, la cual hace parte de una controversia en curso que se dirime a través de un tribunal de arbitramento del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá.

A pesar de que no se ha iniciado la ejecución de intervenciones contractuales en las unidades funcionales 1 a 7, a excepción de la glorieta Girardot en la Unidad Funcional 1 tras la suscripción del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 04 de 2016, sobre estos corredores se han ejecutado las obras prioritarias definidas en el capítulo V del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión, así como obras de mitigación ante movimientos de remoción en masa. Asimismo, se han adelantado actividades relacionadas con la operación y mantenimiento de los corredores concesionados que han permitido el reconocimiento de una retribución acumulada de aproximadamente \$174,312 millones¹⁷.

En ese orden de ideas, los días 19 y 20 de noviembre de 2019 se verificaron en campo los avances de las intervenciones ejecutadas para las ocho unidades funcionales del proyecto. El resultado de este ejercicio, al igual que apreciaciones sobre las problemáticas identificadas en cada una de las unidades funcionales se presenta a continuación:

5.1.1 Unidad funcional 1: San Rafael – El Paso. Girardot – Túnel Sumapaz y Variante Melgar

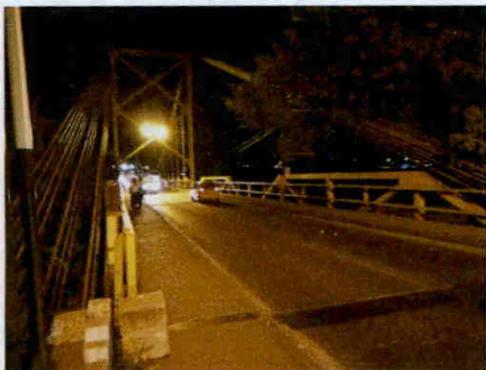
En primer lugar, con base en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 04 de 2016 y el Acta de Entrega de Infraestructura del INVIAS a la ANI y de esta última al Concesionario Vía 40 Express S.A.S, las vías existentes comprendidas en el proyecto inician en el PRO+000 de la Ruta 4005, lo que

¹⁷ Acta de retribución No. 30 UFO del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No 4 de 2016 (Radicado ANI No. 20194091088932 del 16 de octubre de 2019).

puede dar a entender que el puente sobre el río Magdalena, Mariano Ospina Pérez, esté incluido en el proyecto; no obstante, las coordenadas de origen de la Unidad Funcional 1, presentadas en la sección 3.3 de la parte especial del contrato de concesión No. 04 de 2016 y en el mismo Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión no concuerdan con el PR0+000 de la Ruta 4005. Esta imprecisión, dio lugar a que en 2019 el Concesionario demandara a la ANI debido a que la Entidad inició un proceso sancionatorio en contra del Concesionario por el presunto incumplimiento del mantenimiento de esa estructura. Según el Concesionario, esta obligación no le es exigible.¹⁸

Con base en información remitida por el GIT de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad, el 7 de noviembre de 2019 el Tribunal de Arbitramento que dirimirá la controversia confirmó la admisión de dicha demanda y ordenó la suspensión inmediata del proceso sancionatorio iniciado por la ANI contra el Concesionario, hasta tanto no se profiera el laudo arbitral.¹⁹

En el recorrido de auditoría del 19 de noviembre se validó el estado actual del puente Mariano Ospina Pérez, evidenciando la ausencia de operación y mantenimiento en esta estructura, que también se alertó por parte de la Oficina de Control Interno desde la auditoría adelantada en 2017, así:

<p>Foto 1. Puente Mariano Ospina Pérez</p>	<p>Foto 2. Puente Mariano Ospina Pérez</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>A pesar de que en los accesos al puente existe señalización limitadora de gálibo a 4.50 m y de restricción de carga máxima de 52 t, no se cuenta con personal que regule el tránsito por la estructura.</p>	<p>Se evidenciaron inicios de corrosión en las piezas que conforman el puente, que de no tratarse puede dar lugar a fracturas de los materiales.</p>

Como se indicó, la ejecución de labores de operación y mantenimiento sobre el puente Mariano Ospina Pérez por parte del Concesionario depende de un laudo arbitral, cuyo proceso recién inicia. Mientras tanto, continuará el deterioro de la estructura.

¹⁸ La solicitud de inicio del proceso sancionatorio se hizo con memorando ANI No. 20195000062783 del 25 de abril de 2019.

¹⁹ Auto No. 4 del 7 de noviembre de 2019 del Tribunal de Arbitramento que dirime la controversia. Se puede consultar con el radicado ANI No. 20194091182862 del 13 de noviembre de 2019.

En segundo lugar, la sección 5.21 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 04 de 2016 presenta un conjunto de obras generales que complementan o ajustan la propuesta para el proyecto, consideradas como obras por Factor de Calidad, las cuales se deben entregar a satisfacción, a más tardar, dentro del periodo definido para la ejecución de la unidad funcional en la que estas se encuentren. En la Unidad Funcional 1 se encuentra la intersección a nivel denominada *Glorieta Girardot* (PR1+000 de la Ruta 4005), cuya ejecución se estableció como compromiso en el primer taller “Construyendo País” del Gobierno Nacional, llevado a cabo el 11 de agosto de 2018. En virtud de este compromiso y de un acuerdo entre el Concesionario y la ANI se anticipó la construcción de esa glorieta, a pesar de hacer parte de la Unidad Funcional 1, cuyo inicio se tiene previsto para diciembre de 2020 (Ver Tabla 6). Este acuerdo se materializó con la suscripción del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 04 de 2016, el 13 de agosto de 2019.

Con base en el parágrafo de la cláusula segunda de la modificación contractual mencionada, la entrega anticipada de la glorieta no da lugar a retribución ni compensación especial. En el recorrido de auditoría se evidenciaron los avances que reporta la Interventoría respecto de la construcción de dicha intersección a nivel, asociadas principalmente a manejo de redes y demoliciones, así:

Foto 3. Tratamiento de redes Glorieta Girardot	Foto 4. Demoliciones Glorieta Girardot
 <p data-bbox="315 1372 737 1395">Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p data-bbox="880 1372 1302 1395">Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p data-bbox="256 1427 797 1542">Se evidenció movimiento de tierras asociado al traslado de redes en la glorieta Girardot. Entre otras, se deben intervenir redes del acueducto y telefonía del Municipio.</p>	<p data-bbox="826 1427 1367 1542">Ejemplo de resultado de las demoliciones adelantadas por el Concesionario. Se evidenció que la Interventoría ha generado alertas sobre el manejo de escombros.</p>

Dentro de las obligaciones del Concesionario acordadas en el otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 04 de 2016 para la construcción de la Glorieta Girardot, se tiene la entrega del plan de obras dentro de los 20 días posteriores a la firma de ese documento. Se evidenció que esta obligación se cumplió a través del radicado ANI No. 20194090916142 del 3 de septiembre de 2019, indicando que la puesta en servicio de la glorieta se daría en julio de 2020, de la siguiente manera:

Tabla 7. Plan de obras Glorieta Girardot.

ID	Nombre del ítem	Inicio	Fin	Duración (meses)
1	Inicio anticipado Glorieta Girardot	13/08/2019	13/08/2019	0
2	Traslado de redes	16/09/2019	25/11/2019	2
3	Trámites para obtención permisos ambientales	11/06/2019	29/11/2019	6
4	Demolición de predios	03/09/2019	15/10/2019	1
5	Preliminares	02/12/2019	13/01/2020	1
5.1	Localización y replanteo	02/12/2019	10/12/2019	0
5.2	Adecuación campamento y movilización de personal	02/12/2019	20/12/2019	1
5.3	Movilización de equipos	11/12/2019	13/01/2020	1
6	Construcción	14/01/2020	17/06/2020	5
6.1	Excavación (incluye demolición andén y/o pavimento)	14/01/2020	24/04/2020	3
6.2	Mejoramiento de terreno y lleno para subrasante	21/01/2020	05/05/2020	4
6.3	Instalación de capas granulares	07/02/2020	15/05/2020	3
6.4	Instalación de capas asfálticas	19/02/2020	27/05/2020	3
6.5	Urbanismo y paisajismo	14/04/2020	17/06/2020	2
7	Señalización	20/05/2020	15/07/2020	2
7.1	Señalización vertical	20/05/2020	26/06/2020	1
7.2	Señalización horizontal	24/06/2020	15/07/2020	1
8	Fin Glorieta Girardot	15/07/2020	15/07/2020	0

Fuente: Elaboración propia a partir de Plan de Obras actualizado incluyendo detalle obra Glorieta Girardot de acuerdo con otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 04 de 2016 (Rad. ANI No. 20194090916142 del 03 de septiembre de 2019).

Respecto del plan de obras propuesto por el Concesionario, la Interventoría indicó que este cumplía con los requisitos contractuales, mediante comunicación con radicado ANI No. 20194091005262 del 24 de septiembre de 2019. Con base en lo evidenciado en la auditoría, este plan de obras tiene atrasos debido a que se continúan adelantando intervenciones referentes al manejo de redes; sin embargo, a pesar de que se diligencien formatos de seguimiento diario de obra, no se evidenció que de parte de Interventoría se generaran alertas respecto de dicho atraso ni que se contara con porcentajes de avances de dicha obra. En este sentido y a pesar de que la Glorieta Girardot sea una obra por Factor de Calidad que no genera derecho a retribución ni compensación especial, se recomienda hacer el seguimiento correspondiente al plan de obras con el fin de generar alertas asociadas a su ejecución. Se considera que, debido a los avances actuales de la obra, previo a los preliminares, es un momento oportuno para atender esta recomendación.

En tercer lugar, se visitó el par vial en doble calzada que funciona como variante al municipio de Melgar, así como el PR15+200 y el PR23+000 (La Yucala) de la Ruta 4005. En estos sectores se evidenció el buen estado de la infraestructura instalada para asegurar una adecuada operación, así:

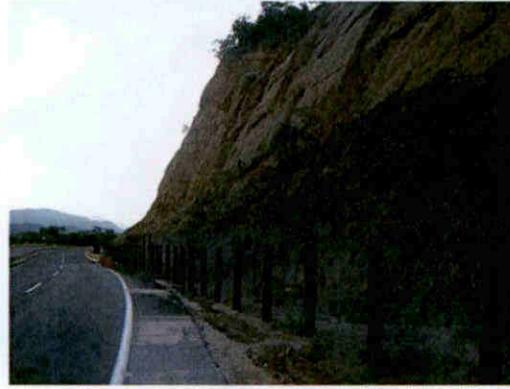
Foto 5. Variante Melgar



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Se evidenció que tras solicitudes de reemplazo de carpeta asfáltica en la variante Melgar, por parte de Interventoría, el Concesionario adelantó la gestión correspondiente.

Foto 6. Variante Melgar



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Se evidenciaron medidas para el control de material proveniente de movimientos de remoción en masa, tales como mallas protectoras para evitar que el material de talud llegue a la calzada.

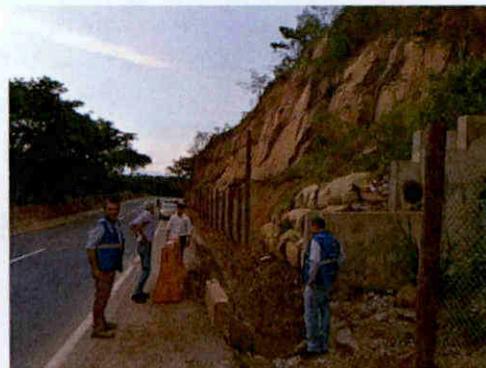
Foto 7. PR15+200 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

En la zona de corte se adelantó la conformación del talud, canal de coronación, sistema de drenes horizontales y la estructura de protección con módulos prefabricados en concreto.

Foto 8. PR23+000 Ruta 4005. La Yucala



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

En el sector de La Yucala se instalaron, entre otros, mallas protectoras para evitar que el material de talud llegue a la calzada y estructuras para el manejo de escorrentía superficial.

Por último, el 19 de noviembre de 2019 se visitó una de las básculas del proyecto, El Salero (PR35+000 de la Ruta 4005). Con base en el capítulo III, Instalaciones en el Corredor del Proyecto, del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 04 de 2016, el Concesionario deberá adecuar, operar y mantener como mínimo dos estaciones de pesaje fijas en el corredor del proyecto, las cuales deberán entrar en servicio una vez se suscriban las Actas de Terminación de las Unidades Funcionales donde

estas se proyectan; no obstante, en el Acta de Entrega de la infraestructura afectada al contrato de concesión, del INVIAS a la ANI y de esta última al Concesionario Vía 40 Express S.A.S se entregaron las estaciones de pesaje Fusagasugá (PR2+100 – Variante Fusagasugá (UF4)) y El Salero (PR35+000 de la Ruta 4005), las cuales han presentado suspensión en su operación debido a observaciones por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC).

La báscula El Salero no opera desde el abril de 2018 debido a que, mediante Resolución No. 27812 del 25 de abril de 2018, la SIC ordenó al Concesionario suspender su utilización hasta tanto no sea reemplazada por una báscula fija, lo cual sucederá una vez se finalice la construcción de la Unidad Funcional donde está se proyecta. A partir de este requerimiento la Interventoría manifestó a la SIC su desacuerdo y solicitó revocar el acto administrativo mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090717622 del 18 de julio de 2018 *“(...) toda vez que la estación de pesaje El Salero es el único punto de control existente entre el municipio de el Guamo y Bogotá, para los vehículos de carga que transportan agregados pétreos desde ese municipio hacia la capital (...)”* y, a pesar de no estar homologada para impartir comparendos por sobrecarga, permitiría reportar novedades por sobrecarga a la Policía de Carreteras (POLCA) para que esta última tome las medidas pertinentes. A la fecha la SIC no se ha pronunciado frente a la solicitud de la Interventoría; por ende, la báscula no opera y no hay control de carga en la Unidad Funcional 1.

El estado actual de la báscula El Salero se puede apreciar en las siguientes fotografías:

<p>Foto 9. Báscula El Salero</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 10. Báscula El Salero</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>
<p>Estado actual de las instalaciones en la báscula El Salero. Únicamente cuenta con vigilancia privada. Los equipos de control de peso del Concesionario e Interventoría han sido retirados de las instalaciones.</p>	<p>El Concesionario no ha estado de acuerdo con el pronunciamiento de suspensión de la SIC, debido a que, entre otros, argumenta que la báscula no es dinámica, como indica la SIC en la Res. No. 27812.</p>

5.1.2 Unidad funcional 2: Portal Melgar Túnel Sumapaz – Portal Bogotá Túnel Sumapaz

En primer lugar, el 20 de noviembre de 2019 se visitaron las instalaciones del Centro de Control de Operaciones (CCO) del túnel Sumapaz, allí se validó el cumplimiento que reporta la Interventoría respecto de los sistemas que permiten una operación segura del túnel, tales como sistemas de

iluminación y de ventilación. Se verificaron, entre otros, los niveles de opacidad y de concentración de monóxido de carbono, los cuales superaron los niveles admisibles en el momento de la visita, que conllevó a un cierre parcial del túnel mientras se recuperaban las condiciones seguras para los usuarios.

En el CCO del túnel Sumapaz también se validó la disponibilidad de equipos para la atención de emergencias y el funcionamiento adecuado del Sistema Informático de Contabilización y Control (SICC), base para la medición de indicadores definidos en el Apéndice Técnico 4 del contrato de concesión No. 04 de 2016.

Registro fotográfico de la visita al CCO del túnel Sumapaz se muestra a continuación:

<p>Foto 11. CCO Túnel Sumapaz</p>	<p>Foto 12. CCO Túnel Sumapaz</p>
 <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>
<p>Se validó que desde el Centro de Control de Operaciones del túnel Sumapaz se controla y se hace seguimiento a los sistemas que permiten una adecuada operación del túnel, tales como sistemas de iluminación y de ventilación.</p>	<p>Se evidenció la disponibilidad de vehículos para la atención de incidentes, accidentes y emergencias en el túnel. En la fotografía se muestra una de las ambulancias del Concesionario.</p>

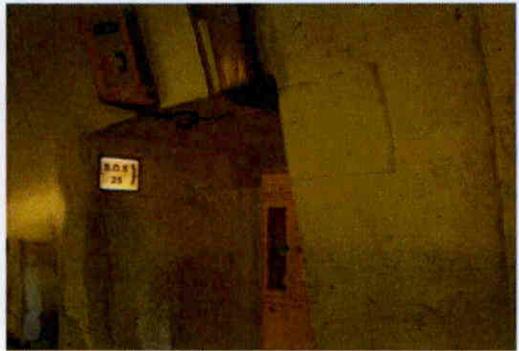
Respecto del túnel Sumapaz, se evidenció que en la ejecución del contrato de concesión No. 04 de 2016 el comportamiento de la estructura a la altura de la falla de Quinini ha generado preocupaciones, sobre las cuales se han implementado planes de acción, tales como aumento en la frecuencia de las mediciones de convergencia e inventario de grietas y daños en el pavimento.²⁰

Se evidenció que se ha contemplado una reparación definitiva que incluye una reconstrucción de la integridad estructural y del sistema de drenaje del túnel; no obstante, esto se ejecutaría en la construcción de la Unidad Funcional 2, que de acuerdo con el plan de obras vigente (Ver Tabla 6), se

²⁰ La trazabilidad de las acciones ejecutadas al respecto se puede consultar en la sección 6.6.17 SOLICITUD MEDIDA DE CONTRL TÚNEL DE SUMAPAZ del informe de interventoría No. 35, correspondiente a octubre de 2019. Radicado ANI No. 20194091199282 del 15 de noviembre de 2019.

haría entre octubre de 2020 y junio de 2023, razón por la cual el seguimiento permanente al comportamiento de esta estructura es fundamental para asegurar la integridad de los usuarios viales.

Registro fotográfico de la visita al túnel Sumapaz se presenta enseguida:

<p>Foto 13. Túnel ventana Sumapaz</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 14. Túnel Sumapaz</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>
<p>El túnel ventana tiene una longitud de aproximadamente 200 m. Previo a la ejecución del contrato de concesión No. 04/2016 tuvo fallas en su portal, que dejaron como huella parte de la erosión que se aprecia en la fotografía.</p>	<p>Entre el PR39+600 y el PR40+200 se han identificado deficiencias respecto de la sección construida. En este sector se mantienen grietas y daños en el pavimento. A la fecha Concesionario e Interventoría no reportan alertas.</p>
<p>Foto 15. Control convergencia – Túnel Sumapaz</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 16. Postes SOS - Túnel Sumapaz</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 20 de noviembre de 2019.</p>
<p>El plan de acción del Concesionario frente al seguimiento del comportamiento estructural del túnel considera mediciones de convergencia a través del seguimiento al desplazamiento de puntos de control.</p>	<p>En el túnel Sumapaz se validó la calidad del sistema de comunicaciones sin novedades. Se realizó una prueba de funcionamiento del teléfono No. 25. Antes de contactarse con el operador, la información se da en idiomas diferentes al español.</p>

Por último, el 19 de noviembre de 2019 se validó el reporte de Interventoría respecto de las actividades que se ejecutan en el PR40+750 de la Ruta 4005 (Sector de la Nariz del Diablo) para atender una inestabilidad de la banca que generó alertas por parte de Interventoría en octubre de 2019.²¹ Con base en el informe de Interventoría No. 35, correspondiente a octubre de 2019, el Concesionario tenía previsto iniciar estas actividades en noviembre de 2019, las cuales se prevé finalizará antes de fin de año. Enseguida el registro fotográfico correspondiente:

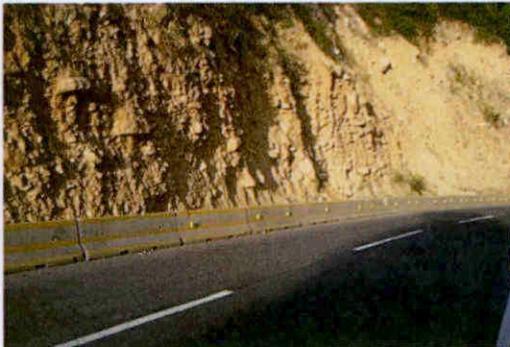
Foto 17. PR40+750 Ruta 4005 (Nariz del Diablo)	Foto 18. PR40+750 Ruta 4005 (Nariz del Diablo)
 <p data-bbox="310 1066 735 1093">Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p data-bbox="876 1066 1302 1093">Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p data-bbox="250 1129 795 1281">Se evidenció el producto del movimiento de tierras para la construcción de la obra de mitigación, que, según lo indicado en campo, consiste en un muro de tierra armada con longitud de 40 m y altura de 8.5 m.</p>	<p data-bbox="815 1123 1360 1281">Se evidenció la implementación de señalización temporal para limitar el paso a un carril en el sector del PR40+750 de la Ruta 4005. Con la obra de mitigación se daría continuidad a un muro en concreto en dicho sector.</p>

5.1.3 Unidad funcional 3: Portal Bogotá Túnel Sumapaz – Fusagasugá

En primer lugar, el 19 de noviembre de 2019 se visitó el Alto de Canecas, que ha generado diferentes alertas en la ejecución del contrato de concesión No. 04 de 2016 debido a la constante caída de material de los taludes de corte que ha dado lugar a que se tomen medidas restrictivas en la operación del tráfico vehicular. La visita se llevó a cabo con el fin de evidenciar las medidas de mitigación ejecutadas por el Concesionario. En el recorrido de auditoría no se evidenció interrupción del tráfico en la Unidad Funcional 3 ni deficiencias en el pavimento.

Registro fotográfico de la visita al Alto de Canecas se muestra a continuación:

²¹ Mediante comunicación con radicado ANI No. 20194091125712 del 25 de octubre de 2019 la Interventoría solicitó al Concesionario efectuar las intervenciones necesarias para atender la inestabilidad en el PR40+750, previo a las festividades de fin de año. El Concesionario atendió la alerta mediante comunicación con radicado ANI No. 20194091145912 del 30 de octubre de 2019.

<p>Foto 19. PR46-PR48 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 20. PR46-PR48 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>Se evidenció que entre el PR46 y el PR48 de la Ruta 4005 se han instalado mallas y se han colocado new jerseys para prevenir que el material de derrumbe llegue a la calzada.</p>	<p>Se tienen tramos únicamente con new jersey. Debido al alto riesgo de desprendimiento de material en el Alto de Canecas, en la estructuración del proyecto se contempló la construcción de un túnel falso.</p>
<p>En segundo lugar, se llevó a cabo una validación de lo reportado por Interventoría con relación al peaje Chinauta. Allí se hizo una validación de algunos de los controles con los que esta última cuenta en materia de aforo y recaudo, tales como disponibilidad de equipos de video y monitores propios. Asimismo, se hizo una validación de los procedimientos que la Interventoría implementa en sus operativos de control, referente a los arqueos de caja menor, sin evidenciar novedades al respecto. Registro fotográfico del peaje Chinauta, así como de los equipos de Interventoría, se muestra enseguida:</p>	
<p>Foto 21. Peaje Chinauta PR52+000 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 22. Peaje Chinauta PR52+000 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>Se trata de un peaje bidireccional que, con corte a septiembre de 2019, según el informe financiero No. 34 de Interventoría, ha generado un recaudo acumulado de \$288,570 millones.</p>	<p>Se evidenció la disponibilidad de monitores propios de Interventoría en el peaje Chinauta, los cuales contribuyen a la verificación y gestión de recaudo de peajes reportada por el Concesionario.</p>

En la estación de peaje Chinauta, se verificó el estado de la implementación de acciones del Concesionario ante observaciones de la Interventoría en lo corrido de 2019, evidenciando que algunas de estas se mantienen; razón por la cual, se recomienda a la Interventoría conminar al cumplimiento. Ejemplos de esta situación se demuestran con el siguiente registro fotográfico:

Foto 23. Peaje Chinauta PR52+000 Ruta 4005	Foto 24. Peaje Chinauta PR52+000 Ruta 4005
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>En el informe de Interventoría correspondiente a agosto de 2019 (Rad ANI No. 20194090971882 del 16 de septiembre de 2019) se reportó mal estado del techo de la entrada a la oficina administrativa, que a noviembre de 2019 no se ha atendido.</p>	<p>En el informe de Interventoría correspondiente a julio de 2019 (Rad ANI No. 20194090848482 del 15 de agosto de 2019) se reportó mal estado de las losas de concreto en la salida del carril No. 2, que a noviembre de 2019 no se ha atendido.</p>

5.1.4 Unidad funcional 4: Variante Fusagasugá y paso urbano Fusagasugá – Intersección Cucharal

En primer lugar, el 19 de noviembre de 2019 se verificó el estado de la variante Fusagasugá, por vial de 6.40 km de calzadas pavimentadas unidireccionales con separador central de ancho variables. Se evidenció un pavimento en condiciones adecuadas y finalización de la obra de mitigación iniciada en abril de 1+100 para mitigar el riesgo de inestabilidad de banca en la calzada inferior. Asimismo, se evidenció erosión en los taludes de corte.

Registro fotográfico de la visita a la variante Fusagasugá se muestra a continuación:

Foto 25. Variante Fusagasugá 1+100	Foto 26. Variante Fusagasugá 1+100
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>

El 1+100 de la variante Fusagasugá ha sido identificado como sitio crítico en el proyecto. En abril de 2019 el Concesionario dio inicio a la intervención, actualmente culminada, que incluyó micropilotes unidos por una viga de amarre.

A pesar de que el pavimento se encuentre en buen estado, los taludes de corte de la variante Fusagasugá evidencian erosión, lo que incrementa el riesgo de caída de material sobre las calzadas.

En segundo lugar, en la Unidad Funcional 4 se visitó la única báscula que opera actualmente en el proyecto, la cual, el 30 de agosto de 2019, tuvo observaciones por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) ya que en la prueba de excentricidad se obtuvieron valores por fuera del rango admisible, lo cual dio lugar a intervenciones correctivas por parte del Concesionario e impidió un control efectivo de los sobrepesos en septiembre de 2019. La operación normal de la báscula se retomó el 4 de octubre de 2019, previa verificación conforme de la SIC, lo cual se validó en el recorrido de auditoría, así:

Foto 27. Báscula Fusagasugá PR2+000



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 28. Báscula Fusagasugá PR2+000



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Se evidenció operación normal de la báscula de Fusagasugá y reporte adecuado de sobrecargas. Según el informe mensual No. 35 de Interventoría; en octubre de 2019 se detectaron 212 sobrepesos y se reportaron 71 comparendos.

No obstante, concepto conforme de la SIC, se evidenció que se mantienen observaciones de parte de la Interventoría respecto de los equipos de pesaje del Concesionario, relacionados con el indicador de peso y resultados de pruebas de excentricidad.

A pesar de que en la auditoría se validó el control de parte de Interventoría a la operación de la báscula Fusagasugá,²² no se evidenció que desde la página web de la Interventoría (<http://www.intercsi.com/>) se tenga acceso remoto a la operación de la báscula Fusagasugá permitiendo visualizar una panorámica de la instalación y del detalle del monitor de la báscula (indicador de peso), simultáneamente con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula, lo cual contraría las funciones generales de la Interventoría definidas en la sección 5.3.3 del Anexo 4

²² Se puede corroborar en la sección 6.5.5 del informe de Interventoría No. 35, correspondiente a octubre de 2019. Radicado ANI No. 20194091199282 del 15 de noviembre de 2019.

– Metodología y Plan de Cargas de Trabajo de los Pliegos de Condiciones del Concurso de Méritos de la Interventoría, lo cual da lugar a una de las no conformidades señaladas en la sección 9.2.1.

Por otra parte, adyacente a la báscula, se encuentra el Centro de Control de Operaciones (CCO) de la variante Fusagasugá. Allí se validaron las instalaciones, disponibilidad de equipos, personal y de la Policía de Carreteras. Asimismo, se evidenciaron algunas de las campañas adelantadas por el Concesionario para fortalecer la seguridad vial en el proyecto. Registro fotográfico de lo descrito se muestra enseguida:

<p>Foto 29. CCO Variante Fusagasugá</p>	<p>Foto 30. CCO Variante Fusagasugá</p>
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>Se evidenció disponibilidad de instalaciones, equipos y personal de la Policía de Carreteras, quien no manifestó objeciones sobre el convenio actual con el Concesionario.</p>	<p>Actualmente el Concesionario analiza una medida para reducción de siniestralidad en el proyecto fundamentada en capturar la atención del usuario por medio de colores vivos, figuras geométricas, temas deportivos y temas de fauna local dispuestos a lo largo de la Ruta 4005 (Gamificaciones).</p>

Finalmente, el 19 de noviembre de 2019 también se verificó la implementación del programa de atención al usuario que hace parte del plan de gestión social del Concesionario. Se visitó la oficina de atención del usuario en el municipio de Fusagasugá y se validó una operación adecuada. El registro fotográfico correspondiente se muestra enseguida:

<p>Foto 31. Oficina de atención al usuario - Fusagasugá</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 32. Oficina de atención al usuario - Fusagasugá</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>Adicional a la validación de las instalaciones físicas, en la auditoría se validó el funcionamiento de los canales virtuales de comunicación, tanto del Concesionario como de la Interventoría.</p>	<p>Se evidenció atención al usuario por parte de personal social del Concesionario. A octubre de 2019, la Interventoría reporta un total de 172 PQRs recibidas en la ejecución del proyecto, de las cuales se han cerrado 166.</p>

5.1.5 Unidad funcional 5: Intersección Cucharal – Sylvania

En primer lugar, el 19 de noviembre de 2019 se visitó el puente Los Guayabos (PR75+400 de la Ruta 4005) con el fin de validar el estado de los trabajos ejecutados en dicha estructura (sentido Girardot - Bogotá) en 2018 por parte del Concesionario, que según el informe de Interventoría No. 35, correspondiente a octubre de 2019, incluyó la reconstrucción de tablero, instalación de ménsula metálica, reparación de riostras y cambio de juntas.²³

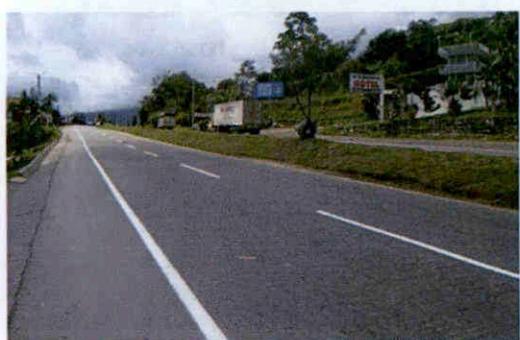
A partir de un diagnóstico visual, se concluyó que se tienen deficiencias en la superficie del puente, principalmente en sus juntas, lo que se puede evidenciar con las siguientes fotografías:

<p>Foto 33. Puente Los Guayabos PR75+400 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 34. Puente Los Guayabos PR75+400 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
--	---

²³ Se puede corroborar en la sección 6.4.11.12 del informe de Interventoría No. 35, correspondiente a octubre de 2019. Radicado ANI No. 20194091199282 del 15 de noviembre de 2019.

<p>A pesar de que en julio de 2018 se ejecutaron intervenciones en el puente, actualmente se requiere mantenimiento en sus juntas de dilatación.</p>	<p>El deterioro es más notorio en el acceso Girardot del puente. Posiblemente el deterioro de las juntas ha incidido en las fisuras presentes en la carpeta de rodadura.</p>
--	--

Contiguo al puente Los Guayabos se encuentra el PR75+500 de la Ruta 4005, el cual fue intervenido en 2017 debido a deslizamientos de la banca. Se validó lo reportado por la Interventoría en su informe mensual correspondiente a octubre de 2019, según el cual la solución adoptada ha funcionado correctamente:

<p>Foto 35. Recuperación banca PR75+500 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 36. Recuperación banca PR75+500 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>Según lo reportado por la Interventoría, la solución consistió en el hincado de pilotes metálicos tubulares, construcción y colocación de hidrobloques, para sostener la banca.</p>	<p>La intervención también incluyó, según lo reportado por la Interventoría, actividades para ampliar el carril interno, realizando corte en el separador central.</p>

<p>Foto 37. Recuperación banca PR75+500 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	<p>Foto 38. Recuperación banca PR75+500 Ruta 4005</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
---	--

No obstante, la solución a la inestabilidad ha funcionado correctamente, se evidenciaron fisuras transversales, que de no tratarse oportunamente puede dar lugar a piel de cocodrilo y fisuras en bloque.

En el sector del PR75+500, al igual que en la mayoría de los sectores que cuentan con defensa metálica, se evidenció que los extremos de estos elementos están expuestos, lo que puede llegar a agravar las consecuencias en caso de presentarse un siniestro.

Por último, en la Unidad Funcional 4 se validó el estado de la atención a algunos de los pendientes en materia técnica que dejó el contrato de concesión GG 040/2004. En las siguientes fotografías se muestra los correspondiente a la terminación del box coulvert El Tambo (PR77+830 Ruta 4005), cuya construcción hace parte del Acta de Terminación de Obras prioritarias – Fase de Preconstrucción, suscrita el 27 de noviembre de 2017 entre el Concesionario actual y la Interventoría:

Foto 39. Box coulvert El Tambo PR77+830 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 40. Box coulvert El Tambo PR77+830 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Se evidenció disponibilidad adecuada del box coulvert, el cual funciona como paso deprimido para la población de la zona.

La construcción del box incluyó el uso de prefabricados en concreto, rellenos con relleno fluido, instalación de barandas metálicas, defensas metálicas y señalización, entre otros.

En el Acta de Terminación de Obras prioritarias – Fase de Preconstrucción se precisó que “(...) las obras relacionadas en la presente acta que se incluyan dentro de los tramos o Unidades Funcionales que tengan como alcance la construcción del tercer carril deben ser construidas o adecuadas de acuerdo con los diseños Fase III, en todo caso cumpliendo como mínimo con la funcionalidad de la infraestructura existente a reemplazar.”

5.1.6 Unidad funcional 6: Sylvania - Granada

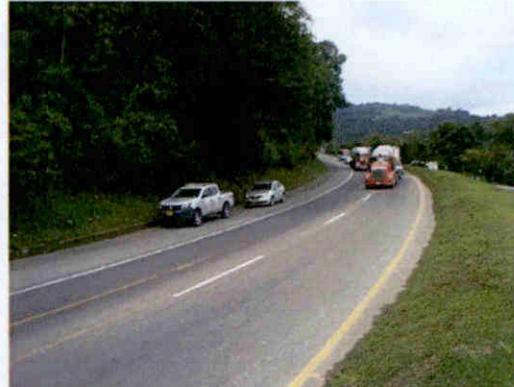
En primer lugar, el 19 de noviembre de 2019 se validó el estado reportado por la Interventoría con relación a las obras de estabilización en PR78+500 (calzada sentido Girardot – Bogotá), según la cual, estas iniciaron en abril y finalizaron en septiembre del año en curso. Se evidenció estabilidad y condiciones adecuadas del pavimento en el sector; no obstante, la calzada sentido Bogotá-Girardot presenta demarcación antigua, que puede contribuir a la materialización de riesgos en el sector:

Foto 41. Estabilización PR78+500 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 42. Demarcación antigua PR78+500 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Se evidenció que en noviembre de 2018 la Interventoría alertó sobre hundimientos en el PR78+500. La obra de estabilización incluyó micropilotes unidos por una viga de amarre.

Se evidenció que la Interventoría ha generado alertas respecto del borrado de demarcación antigua desde abril de 2018; no obstante, a pesar de que el Concesionario ha implementado acciones al respecto, la situación se mantiene en gran parte del corredor.

De igual manera, se validó el estado de las obras de estabilización en el PR82+000, donde, a pesar de contar con la estructura de contención, se evidenciaron hundimientos y fisuras en la estructura de pavimento:

Foto 43. Estabilización PR82+000 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 44. Hundimiento PR82+000 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

A partir de un diagnóstico visual se puede concluir que la estructura de contención se encuentra estable.

La estructura de pavimento evidencia fisuras y hundimientos. Estas depresiones pueden generar problemas de seguridad vial cuando retienen agua.

En el recorrido de auditoría se evidenciaron intervenciones de parte del Concesionario frente a movimientos de remoción en masa en el PR83+300 del pasado 17 de noviembre. Se evidenció la implementación de señalización temporal, descargue de material del talud inestable y seguimiento al evento a través del SICC:

<p>Foto 45. Inestabilidad PR83+300 Ruta 4005</p>	<p>Foto 46. Inestabilidad PR83+300 Ruta 4005</p>
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>El 19 y 20 de noviembre de 2019 se evidenciaron cierre a un carril en la calzada sentido Bogotá-Girardot debido a la atención de la inestabilidad en el PR83+300.</p>	<p>En la fotografía se evidencia la implementación de señalización temporal de obra y retiro de material inestable. Desde el CCO del túnel Sumapaz se validó seguimiento al evento a través del SICC.</p>

También se evidenciaron inestabilidades entre el PR83 y el PR85, así como obras de mitigación al respecto ejecutadas por el Concesionario:

<p>Foto 47. Inestabilidad PR84+500 Ruta 4005</p>	<p>Foto 48. Inestabilidad PR83+300 Ruta 4005</p>
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>Se evidenció desprendimiento de material en proximidades al PR84+500 en la Ruta 4005 (calzada Bogotá – Girardot) y acumulación de material entre la berma y la pata del talud.</p>	<p>En el sector se evidenciaron hidrobloques para sostener el talud de corte.</p>

Asimismo, en proximidades al PR84 se evidenciaron situaciones que afectan la seguridad de los usuarios viales, tales como tramos sin separador central en las calzadas que pueden ser utilizados indebidamente por peatones o usuarios de vehículos y motocicletas. En este sector se ubica el predio El Diamante, en el municipio de Sylvania, el cual se ha analizado en una acción de tutela contra la ANI y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR). Registro fotográfico de lo mencionado se muestra enseguida:

Foto 49. Pasos indebidos PR84+500 Ruta 4005	Foto 50. Tutela El Diamante
	
Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.	Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.
Ejemplo de tramos en doble calzada sin separador central a lo largo de la Ruta 4005 que generan pasos inseguros a peatones, vehículos y motocicletas.	La accionante de la tutela ha solicitado la tala de árboles en riesgo de colapso (de mayor altura en la fotografía). En la visita se evidenció que los árboles no se han talado.

Respecto de la demanda de tutela, esta fue presentada el 8 de julio de 2019 por una ciudadana debido a la presunta vulneración por parte de la ANI y de la CAR, "(...) tras haber transcurrido a la fecha más de dos años de haberse radicado las primeras solicitudes respecto a la poda de árboles que por sus condiciones atentan contra su vivienda y la integridad de quienes allí habitan, sin ejecutarse acción alguna por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR"²⁴

El fallo de la acción de tutela se profirió el 19 de julio de 2019 por parte del Juzgado Penal del Circuito de Fusagasugá concediendo el amparo de tutela por la ciudadana contra la ANI y la CAR, solicitando a estas últimas, presentar un plan de acción y adelantar el aprovechamiento forestal en un plazo no mayor a 60 días hábiles, es decir a mediados de octubre del año en curso.

No obstante, lo anterior, el 25 de septiembre de 2019 el Tribunal del Distrito Judicial de Cundinamarca resolvió la impugnación interpuesta por la apoderada de la ANI contra el fallo de tutela descrito, en el cual se resolvió "DEJAR SIN EFECTOS lo actuado por el Juzgado Penal del Circuito de Fusagasugá – Cundinamarca en el presente asunto, desde el auto de fecha 08 de julio de 2019,

²⁴ Antecedes del fallo de la acción de tutela por parte del Juzgado Penal del Circuito de Fusagasugá proferido el 19 de julio de 2019.

mediante el cual avocó conocimiento, inclusive, preservándose las pruebas practicadas, las cuales conservarán entera validez”, es decir que el proceso reinició y por ende, no se han talado los árboles objeto de tutela.

Entre el fallo del 19 de julio y el del 25 de septiembre se evidenció gestión de parte de la ANI y de la Interventoría para que se llevara a cabo la tala de los árboles por parte del Concesionario. La Interventoría, tras un análisis predial y ambiental concluyó que debido a que el predio donde estos se ubican hace parte de la sabana predial presentada por el Concesionario, que está a nombre de la ANI, y que dada la condición de riesgo de caída de alguno de los árboles (Eucaliptos), es necesaria la tala de los árboles.²⁵

Entre otros aspectos, se evidenció que, paralelo al fallo del Tribunal del Distrito Judicial de Cundinamarca en septiembre de 2019, la CAR autorizó la tala de los árboles²⁶; sin embargo, este permiso venció en octubre de 2019 sin que el Concesionario llevara a cabo la actividad.²⁷

Actualmente, la Interventoría continúa realizando seguimiento a las acciones del Concesionario, reportando semanalmente a la ANI, sin que se logren los resultados esperados.²⁸ Al respecto se evidenció que el Concesionario ha argumentado que 1) “se encuentra a la espera de la notificación y vinculación al proceso de tutela por parte del Juzgado Penal del Circuito de Fusagasugá, con el fin de ejercer los derechos constitucionales al debido proceso y a la defensa que le asisten”²⁹, lo cual, aunado a que 2) en octubre de 2019 el Concesionario indicó que el predio donde se ubican los árboles esta invadido y solicitó a la ANI, siendo propietaria del predio, recuperar la tenencia del inmueble para poder realizar el aprovechamiento forestal; no obstante, el Concesionario también ha manifestado que “(...) el hecho que la ANI otorgue un mandato para adelantar las acciones pertinentes para iniciar el desalojo de los perturbadores del predio El Diamante, no implica una aceptación por parte de esta Concesionaria de obligación alguna relacionadas con predios que no hacen parte del corredor del proyecto”.³⁰

Con relación al primer argumento se evidenció que se han adelantado acercamientos desde la Supervisión con el GIT de Defensa Judicial para dar celeridad al tema; no obstante, en la auditoría no se evidenció notificación y vinculación del Concesionario al proceso de tutela y con relación al segundo argumento, no se ha evidenciado un pronunciamiento de la ANI al respecto.³¹

²⁵ Ver radicado ANI No. 20194090714032 del 12 de julio de 2019.

²⁶ Ver radicado ANI No. 20194091057842 del 8 de octubre de 2019.

²⁷ Ver radicado ANI No. 20194091096902 del 17 de octubre de 2019.

²⁸ Ver radicado ANI No. 20194091179362 del 12 de noviembre de 2019.

²⁹ Reporte semanal No. 12 de Interventoría remitido a la Supervisión el 25 de octubre de 2019.

³⁰ Ver radicado ANI No. 20194091085582 del 10 de octubre de 2019.

³¹ En virtud de que la ANI no se ha pronunciado al respecto, el 19 de noviembre de 2019, el Concesionario, mediante comunicación con radicado No. 20194091208792 reiteró su solicitud de acciones de parte de la Entidad.

Por último, en la Unidad Funcional 6 también se evidenció la disponibilidad de las intervenciones que hacen parte del Acta de Terminación de Obras Prioritarias, dentro de las que encuentra el puente El Vergel. Registro fotográfico del estado de la infraestructura en este sector se muestra enseguida:

Foto 51. Puente El Vergel PR86+910 Ruta 4005	Foto 52. Puente El Vergel PR86+910 Ruta 4005
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
El puente hace parte de las obras prioritarias que el Concesionario entregó 12 meses luego de la suscripción del Acta de Inicio del contrato 04/2016.	Cuneta en concreto con fisuras y grietas que de no atenderse puede generar pérdida en bloques en el sector de El Vergel.

5.1.7 Unidad funcional 7: Granada – El Muña

En primer lugar, se validó el estado de la infraestructura vial en el corredor Granada – El Muña, así como la ejecución de obras prioritarias:

Foto 53. Paso deprimido PR87+300	Foto 54. Paso deprimido PR87+300
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
A pesar de que la infraestructura vial se encuentre en buen estado, se evidenció que la terminal de la defensa metálica se encuentra expuesta, lo cual puede agravar las consecuencias en caso de un siniestro en el sector.	Como se mencionó previamente, en el Acta de Terminación de las obras prioritarias, se precisó que este tipo de obras se adecuaran en caso de encontrarse en tramos donde se proyecta el tercer carril.

En segundo lugar, se llevó a cabo una validación de lo reportado por la Interventoría con relación al peaje Chusacá. Allí se hizo una validación de algunos de los controles con los que esta última cuenta en materia de aforo y recaudo, tales como disponibilidad de equipos de video y monitores propios. Asimismo, se hizo una validación de los procedimientos que la Interventoría implementa en sus operativos de control, referentes al monitoreo del sistema del Concesionario.

Registro fotográfico del peaje Chinauta, así como de la validación hecha con la Interventoría, se muestra enseguida:

Foto 55. Peaje Chusacá PR109+200 Ruta 4005	Foto 56. Peaje Chusacá PR109+200 Ruta 4005
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
Se trata de un peaje bidireccional que, con corte a septiembre de 2019, según el informe financiero No. 34 de Interventoría, ha generado un recaudo acumulado de \$256,338 millones.	Se validó el procedimiento que implementa la Interventoría para validar lo registrado manualmente por el Concesionario y lo que detectan las peanas (sistema).

En la estación de peaje Chusacá, se hizo un diagnóstico visual de la infraestructura y se verificó el estado de la implementación de acciones del Concesionario ante observaciones por la Interventoría señalados en lo corrido de 2019. Ejemplos del resultado de este ejercicio se demuestran con el siguiente registro fotográfico:

Foto 57. Peaje Chusacá PR109+200 Ruta 4005	Foto 58. Peaje Chusacá PR109+200 Ruta 4005
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>

Se evidenció deterioro en algunas de las losas de la estación de peaje donde se encuentran las peanas, lo que puede llegar a afectar el sistema de detección y clasificación automática del Concesionario.

En agosto de 2019 la Interventoría reportó que el lector de Ley del carril 2 se encontraba pegado con cinta por ambos lados, lo cual representaba un riesgo para la atención del usuario. En noviembre de 2019 se corrigió la situación.

5.1.8 Unidad funcional 8: El Muña - Soacha

Como se presentó en la sección 4.3, el Concesionario ha ejecutado las intervenciones correspondientes a la Unidad Funcional 8 (corredor El Muña – Soacha), lo que permitió suscribir el Acta de Terminación de esa unidad funcional el pasado el 12 de julio de 2019. El alcance definido contractualmente para este sector es rehabilitación, mantenimiento y operación, incluyendo la construcción de ciclorruta del PR111+1030 al PR111+2617, construcción de andén desde el PR111+1030 al PR111+1930 y construcción de una intersección a desnivel que permita un acceso adecuado de la Ruta 4005 al municipio de Sibaté.

Asimismo, en la tabla No. 44 del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 04 de 2016 se relacionan puentes peatonales nuevos que fueron socializados con la comunidad. Para el caso de la Unidad Funcional 8 se tienen los puentes peatonales Icollantas (PR111+1060 Ruta 4005) y Cementerio (PR111+2617 Ruta 4005).

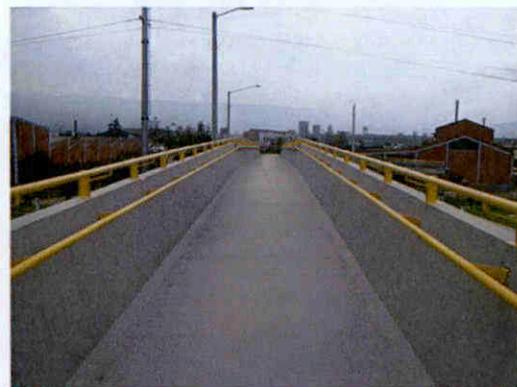
En el recorrido de auditoría se validó la disponibilidad y operación de la infraestructura descrita, de la cual se presenta el siguiente registro fotográfico en el orden del abscisado de la Ruta 4005, así:

Foto 59. Puente Icollantas PR111+1060 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 60. Puente Icollantas PR111+1060 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Con base en el informe mensual de Interventoría No. 35, la estructura del puente tiene dos luces. De 21.5 m sobre la calzada izquierda y de 33.50 m sobre la calzada derecha.

Con base en el informe mensual de Interventoría No. 35, el tablero principal consta de vigas pretensadas en sección H, cuya losa tiene un espesor en eje de 0.12 m y un ancho de 2.90 m.

Foto 61. Intervenciones sector Icollantas



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 62. Intervenciones sector Icollantas



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Desde el puente peatonal Icollantas se puede apreciar la construcción de la cicloruta y de andenes. Obras que tienen continuidad hasta el intercambiador Sibaté.

También se logra evidenciar la ampliación a tercer carril ejecutada, entre el intercambiador Sibaté y el inicio de la unidad funcional 7, en el Muña, así como el resultado de la rehabilitación del corredor existente.

Foto 63. Intercambiador Sibaté PR111+1930



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 64. Intercambiador Sibaté PR111+1930



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

A partir de lo evidenciado en campo, la principal solución que otorga el intercambiador es el giro izquierdo de los vehículos que van de Bogotá y se dirigen hacia Sibaté.

Se evidenció adecuado estado de las juntas de dilatación, así como de la carpeta de rodadura en el paso a desnivel del intercambiador que permite el acceso a Sibaté.

Foto 65. Intercambiador Sibaté PR111+1930



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 66. Intercambiador Sibaté PR111+1930



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

El intercambiador también permite el giro a la derecha de los vehículos que viniendo por la calzada sentido Girardot-Bogotá, desean ir hacia Sibaté.

Desde el paso a desnivel del intercambiador se logra evidenciar la ampliación a tercer carril ejecutada, hasta el inicio de la unidad funcional 7, en el Muña, así como el resultado de la rehabilitación del corredor existente.

Foto 67. Puente Cementerio PR111+2617 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 68. Puente Cementerio PR111+2617 Ruta 4005



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Con base en el informe mensual de Interventoría No. 35, la estructura del puente tiene una longitud de aproximadamente 36 m, compuesta de dos luces de 18 m. El tablero principal consta de vigas pretensadas en sección H.

Con base en el informe mensual de Interventoría No. 35, las rampas de acceso son en concreto reforzado. Al igual que para el puente Icollantas, la Interventoría indicó que la Supertransporte ha emitido observaciones con relación a la continuidad del pasamanos.

Foto 69. Rehabilitación PR111+0374 – PR122+050



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 70. Rehabilitación PR111+0374 – PR122+050



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Las intervenciones de rehabilitación, operación y mantenimiento inician desde la zona urbana de Soacha. En este sector el proyecto es adyacente a calzadas del sistema de transporte masivo Transmilenio.

A partir de un ejercicio de diagnóstico visual se concluye que el corredor vial entre el PR111+0374 y el PR122+050, correspondiente a la Unidad Funcional 8 presenta condiciones adecuadas de operación y mantenimiento.

También, como se indicó en la sección 4.3, en el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8, se definieron pendientes en materia técnica, ambiental, social y predial que deben ser subsanados en un plazo de 180 días posterior a la suscripción de dicha acta; es decir que el plazo vence en enero de 2020, de lo contrario se suspenderá el pago de la retribución hasta evidenciar el cumplimiento por parte del Concesionario.

En cuanto al componente técnico, se tienen dos pendientes identificados en el Acta de Terminación: 1) la corrección del sello de juntas entre el bordillo y el pavimento de la doble calzada y 2) la construcción de los puentes peatonales Ducales, San Humberto, Dorado, Altico y Compartir, en el municipio de Soacha, definidas en el Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 04 de 2016 como obras por Factor de Calidad.

Según lo evidenciado en el recorrido de auditoría, el primero de los puntos en materia técnica se cumplirá en el plazo de 180 días; sin embargo, el segundo no, dado que no se ha iniciado la construcción de los puentes peatonales y su ejecución hace parte de una controversia que se dirige mediante Tribunal de Arbitramento del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá a raíz de demanda interpuesta por el Concesionario contra la ANI, que, según su reforma de julio de 2019, tiene una cuantía de aproximadamente \$16,760 millones, asociada a los presuntos sobrecostos que implica el diseño, adquisición predial, construcción, y mantenimiento al considerar

dentro de las especificaciones técnicas de esos puentes peatonales la sección transversal de Transmilenio Fase II y Fase III³².

El 21 de octubre se llevó a cabo audiencia de conciliación, en la cual se dejó constancia de que la Entidad y el Concesionario adelantaron mesas de trabajo desde junio de 2019 para procurar un Acuerdo Conciliatorio; sin embargo, no fue posible lograr un consenso. Por lo anterior, se fijaron y se pagaron honorarios del Tribunal, provenientes de la subcuenta MASC.

Por otra parte, en la auditoría se evidenció que la inclusión de estos puentes como Factor de Calidad en el contrato de concesión No. 04 de 2016 hace parte de las acciones que ha ejecutado la Entidad para dar cumplimiento a lo resuelto por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el 24 de septiembre de 2010, que se relaciona con un fallo de una acción popular de 2001, citado enseguida:

“Primero - Abstenerse de imponer sanción por desacato por el presunto incumplimiento de lo ordenado en las sentencias de febrero 16 de 2001 proferida por esta Corporación y la de mayo 4 de 2001, emitida por el H. Consejo de Estado, de conformidad con lo expuesto en la parte movida de esta providencia.

Segundo – Exhortar al representante legal del Instituto Nacional de Concesiones para que en el menor tiempo posible realice las gestiones necesarias y exija al representante legal de la Concesión Bogotá – Girardot la culminación de los trámites previos requeridos para que la construcción de los puentes peatonales ordenados se haga efectiva y se ejecute la obra.

El mencionado funcionario debe rendir a esta Corporación informes mensuales de las gestiones tendientes al cumplimiento de la decisión judicial.”

Asimismo, se evidenció la entrega de informes al Tribunal Administrativo de Cundinamarca asociados al reporte del estado del cumplimiento de la decisión judicial. En el reporte entregado en octubre de 2019³³ se menciona que, debido a que estos puentes peatonales servirán como accesos a estaciones de TransMilenio de la Fase II y III en el municipio de Soacha, proyecto liderado por la Empresa Férrea Regional S.A.S, declarado de importancia estratégica según CONPES 3882 de 2017,³⁴ se suscribió el convenio interadministrativo CI-016 del 20 de agosto de 2019 entre la Empresa Férrea Regional S.A.S y la ANI con el propósito de aunar esfuerzos para que dicha empresa logre extender la NQS de TransMilenio en el municipio de Soacha.

Con base en dicho acuerdo la ANI deberá, a través del Concesionario Vía 40 Express S.A.S, construir los puentes peatonales motivo de la controversia actual. Respecto de la construcción del puente Altico, al estar incluido en la estructuración del proyecto de extensión del sistema TransMilenio, su

³² En la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno en 2017 a la función pública de la Supervisión e Interventoría de este proyecto se generaron alertas respecto de la existencia de conflictos entre los diseños del Concesionario y los Trazados de TransMilenio en la Unidad Funcional 8. El informe de auditoría resultante se puede consultar con el número de radicado ANI 20171020151493 del 1 de noviembre de 2017.

³³ Ver radicado ANI No. 20195000357571 del 17 de octubre de 2019.

³⁴ Disponible para consulta en el enlace <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3882.pdf>

ejecución por parte de la Empresa Férrea estaría condicionada a que la ANI la excluya del contrato de concesión No. 04 de 2016.

Asimismo, dentro de los compromisos adquiridos por la ANI en el convenio se acordó adelantar las gestiones tendientes a desafectar el tramo comprendido entre el PR119+040 y el PR115+000 de la Unidad Funcional 8.

No obstante, lo anterior, la suscripción del convenio citado no tuvo participación por parte del Concesionario Vía 40 Express S.A.S y como se indicó, se adquirieron compromisos que involucran su consentimiento. Evidencias de ello se pueden validar con el radicado ANI No. 20194090581172 del 7 de junio de 2019, en la cual, entre otros, se indica que: “(...) Vía 40 Express S.A.S se abstendrá de formular comentarios al proyecto de convenio interadministrativo compartido por ustedes, quedando a su disposición para celebrar las reuniones necesarias con el fin de lograr el entendimiento del contenido del documento referido y sus eventuales implicaciones y aplicación de cara al Contrato de Concesión bajo esquema de APP IP No. 04 de 2016”.

En el recorrido de auditoría se visitaron las zonas donde se proyectan los cinco puentes, evidenciando que actualmente el paso peatonal se puede llevar a cabo mediante pasos semaforizados y, para el caso del sector de San Humberto, mediante puentes peatonales existentes en la vía. El registro fotográfico correspondiente se muestra enseguida:

Foto 71. Puente Compartir PR115+587 Ruta 4005	Foto 72. Puente Ducales PR116+400 Ruta 4005
 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>	 <p>Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.</p>
<p>En proximidades al PR115+587 se cuenta con un paso semaforizado que permite el paso seguro de los peatones.</p>	<p>La intersección semaforizada en proximidades al PR116+400 hace parte del convenio interadministrativo de colaboración No. 007 del 31-03-2017, suscrito entre la ANI y el municipio de Soacha.</p>

Foto 73. Puente Altico PR117+350



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

La intersección semaforizada en proximidades al PR117+350 hace parte del convenio interadministrativo de colaboración No. 007 del 31-03-2017, suscrito entre la ANI y el municipio de Soacha.

Foto 74. Puente San Humberto PR118+200



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

En proximidades al PR118+200 se cuenta con un puente existente que permite el paso seguro de los peatones.

Foto 75. Puente Dorado PR118+780



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

La intersección semaforizada en proximidades al PR118+780 hace parte del convenio interadministrativo de colaboración No. 007 del 31-03-2017, suscrito entre la ANI y el municipio de Soacha.

Foto 76. Puente Dorado PR118+780



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

La inclusión de la Fase II y III de TransMilenio implica la demolición de edificaciones y traslado de redes aledañas a la doble calzada existente.

En lo referente al componente ambiental, se tienen pendientes de la Unidad Funcional 8 asociados a 1) la entrega del informe de cierre ambiental y 2) la ejecución de compensaciones ambientales. En la auditoría se evidenció que se adelantan acuerdos respecto de la ejecución de las compensaciones

ambientales, en virtud de que estas se deben pagar de la Subcuenta Compensaciones Ambientales,³⁵ y que el Concesionario ha presentado versiones parciales del informe de cierre. A pesar de que no se alerten riesgos, las compensaciones sobrepasarán enero de 2020 debido al mantenimiento que se debe realizar sobre las mismas.

En lo que concierne al componente social, en la auditoría la Interventoría y la Supervisión reportaron que el Concesionario ha cumplido con los compromisos; sin embargo, se mantiene el pendiente asociado al programa de Arqueología Preventiva, en virtud de hallazgos encontrados en mayo de 2019 que actualmente se evalúan por parte del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).

Finalmente, en lo referente a pendientes del área predial, el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8 indica que se tiene pendiente 1) el proceso de escrituración del predio identificado con ficha TCBG-07-249 y 2) el proceso de expropiación del predio TCBG-08-21-1. Respecto de la escrituración del predio con ficha TCBG-07-249, se evidenció que se han adelantado los pagos correspondientes; sin embargo, el trámite se ha dilatado por el paro de las Oficinas de Registro, que se levantó hasta el 19 de noviembre de 2019. Respecto de la expropiación del predio TCBG-08-21-1, a noviembre de 2019, el proceso se encuentra en el trámite de registro de la sentencia judicial, mediante la cual se decretó la expropiación parcial por utilidad pública a favor de la ANI.

En cuanto a la gestión predial global del proyecto, no se evidenció que se contara con un Plan de Adquisición Predial (PAP) en línea con el plan de obras vigente, lo que genera una de las no conformidades que se presentan en la sección 9.2.1.

Por último, con relación a la Unidad Funcional 8, se evidenció que, desde la Supervisión en conjunto con el GIT de Defensa Judicial, se adelanta la gestión correspondiente para atender el fallo de segunda instancia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, dado en 2015, referente a una acción popular que declaró en contra del municipio de Soacha, de la Concesión Autopista Bogotá – Girardot (contrato GG No. 040/2004) y de la ANI para que, entre otros, se permitiera el acceso de calles 12 y 13, hoy denominadas calles 55 y 58BIS en el barrio la Despensa (Soacha) en la autopista Sur.

La adecuación de los accesos se prevé realizar en virtud del contrato de obra pública No. 1288 del 21 de diciembre de 2018, suscrito entre el municipio de Soacha y el Consorcio Vías Soacha 25, que al ser un tercero ajeno a la ANI y al Concesionario Vía 40 Express S.A.S, requiere adelantar el procedimiento de la Resolución 716 de 2015 *“Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada y Férrea que se encuentra a cargo de la Entidad”* para intervenir la infraestructura vial entregada en concesión, según informó la Supervisión al GIT de Defensa Judicial, en el memorando interno 20195000128083 del 30 de agosto de 2019.

En ese orden de ideas, el 3 de octubre de 2019, a través de comunicación con radicado ANI No. 20194091043752, el Contratista Consorcio Vías Soacha 25 solicitó a la ANI el permiso de uso,

³⁵ A septiembre de 2019 se reportan egresos de dicha subcuenta asociados a pagos a terceros por un valor de \$32,818,000; no obstante, en la auditoría no se evidenció que la Interventoría haya realizado las verificaciones correspondientes, lo que da lugar a una de las no conformidades señaladas en la sección 9.2.1.

ocupación e intervención temporal de la infraestructura vial del corredor de la unidad funcional 8 en sus intersecciones con las calles 55 y 58BIS del barrio la Despensa (Soacha). Solicitud que fue revisada y avalada por parte del Concesionario y de la Interventoría del contrato No. 04 de 2016.³⁶

No obstante, lo anterior, en la auditoría se evidenció que el Contratista Consorcio Vías Soacha 25 ha ejecutado intervenciones para adecuar los accesos sin contar el permiso que se requiere según la Resolución No. 716 de 2015. Esta invasión dio lugar a que el 13 de noviembre de 2019, el Concesionario Vía 40 Express S.A.S iniciara la gestión conducente a la restitución del bien de uso público notificando al Contratista Consorcio Vías Soacha 25 sobre la ocupación del derecho de vía de la concesión.

En ese sentido, debido a que con las intervenciones del Consorcio Vías Soacha 25 se daría cumplimiento a parte de lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en su fallo de segunda instancia del 19 de mayo de 2015, respecto de la acción popular interpuesta por la Veeduría Ciudadana Horizontes Nuevos de Soacha, en la cual se involucró al Municipio de Soacha, a la concesión Bogotá-Girardot (contrato de concesión GG 040 de 2004) y a la ANI, es necesario que desde la Supervisión se lideren acciones al interior de la ANI y con el peticionario, Consorcio Vías Soacha 25, para que se tramite en el menor tiempo posible el permiso de ocupación e intervención temporal, cumpliendo con todos los requisitos que define la Resolución No. 716, ya que la actual ocupación del derecho de vía de la concesión, además de ser irregular, impide la normal ejecución de las obras que permitirán el cumplimiento de lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca.

Según lo reportado por el GIT de Defensa Judicial, se tiene programada audiencia del trámite judicial aquí expuesto para el 2 de diciembre de 2019.

El estado actual de las intersecciones de las calles 55 y 58BIS, en el barrio la Despensa (Soacha) con la Ruta 4005 se puede apreciar en las siguientes fotografías:

Foto 77. Acción popular – Calle 58BIS



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

Foto 78. Acción popular – Calle 55



Fuente: Visita OCI, 19 de noviembre de 2019.

³⁶ Comunicaciones con radicado ANI No. 20194091129462 del 25 de octubre y 20194091088972 del 16 de octubre, respectivamente

En el recorrido de auditoría se evidenció que se han adelantado actividades para la construcción de pompeyanos que permitirán el acceso a la autopista Sur sin contar con la autorización que pide la Resolución 716/2015.

A pesar de que la Interventoría consideró viable la intervención, recomendó, entre otros, solicitar a la Alcaldía de Soacha las pólizas que amparen la calidad del servicio o estabilidad de la obra.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) al Consorcio SEG-INCOPLAN, los días 18 y 20 de noviembre de 2019:

Tabla 8. Resultados de calificación MED aplicada en noviembre de 2019.

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos	Cumplimiento contractual
01	Gestión Administrativa	12	12	100%
02	Gestión Técnica	27	27	100%
03	Gestión Financiera	23	22	96%
04	Gestión Jurídica	14	14	100%
05	Gestión de aforos y recaudo	16	16	100%
06	Gestión Ambiental	11	11	100%
07	Gestión Social	12	12	100%
08	Gestión Predial	13	12	92%

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; sin embargo, se evidenciaron situaciones en materia operativa, financiera y predial que dan origen a las no conformidades que se señalan en la sección 9.2.1 y que por ende requieren de la implementación de acciones de mejoramiento.

Asimismo, se evidenció que en mayo de 2019 la Supervisión solicitó el inicio de un proceso sancionatorio contra la Interventoría³⁷ debido a la ausencia de mediciones, ensayos y verificaciones correspondientes a la fase de preconstrucción. Con base en el pronunciamiento de la Supervisión con radicado ANI No. 20195000365511 del 23 de octubre de 2019, lo referente a ensayos de laboratorio se entiende por subsanado; sin embargo, se tiene pendiente "(...) la medición del Índice de Estado y el cronograma de ejecución de los ensayos de laboratorio para la fase de construcción."

Por otro lado, se precisa que es la segunda vez que se audita a la interventoría del proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá - Girardot. La primera evaluación se llevó a cabo en

³⁷ La solicitud de inicio de procedimiento administrativo sancionatorio contractual se hizo a través del Memorando 20195000075963 del 22 de mayo de 2019.

octubre de 2017³⁸. Con el propósito de observar el desempeño de la Interventoría con el paso del tiempo, enseguida se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta auditoría en comparación con los resultados obtenidos en 2017:

Tabla 9. Comparativo evaluaciones MED.

Id	Componente	Cumplimiento contractual (2017)	Cumplimiento contractual (2019)
01	Gestión Administrativa	91%	100%
02	Gestión Técnica	91%	100%
03	Gestión Financiera	100%	96%
04	Gestión Jurídica	100%	100%
05	Gestión de aforos y recaudo	100%	100%
06	Gestión Ambiental	100%	100%
07	Gestión Social	100%	100%
08	Gestión Predial	86%	92%

Dentro de los aspectos positivos identificados en la auditoría adelantada en noviembre de 2019 se resalta que adicional a los informes que la Interventoría debe entregar a la ANI, según lo dispuesto en la cláusula 4.2 del contrato No. 395 de 2016, se evidenció que se adelanta registro diario de las actividades adelantadas en el corredor concesionado, lo cual se presenta como anexos de los informes mensuales de Interventoría. También se evidenció que, al estar una unidad funcional en construcción, la Interventoría diligencia informes ejecutivos de avance semanal, que incluyen, entre otros, el avance proyectado, avance ejecutado, registro fotográfico y temas relevantes del periodo de análisis. Se considera que este tipo de herramientas contribuyen a la identificación de alertas tempranas, así como a la identificación de acciones a ejecutar para evitar que se materialicen situaciones que dificulten alcanzar los objetivos previstos en el contrato de concesión No. 04 de 2016.

Por último, se identificaron recomendaciones, las cuales se deben considerar con el fin de fortalecer el seguimiento y control por parte de Interventoría. Estas se presentan en la sección 9.3.1.

El detalle de los criterios evaluados con la MED en noviembre de 2019 se puede consultar en el anexo 5.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO AL PROYECTO (SUPERVISIÓN)

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente al seguimiento a la función de la Supervisión, el cual se llevó a cabo partiendo de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 "Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras

³⁸ El informe de auditoría se puede consultar con el radicado No. 20171020151493 del 1 de noviembre de 2017.

disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)", en el Decreto 1745 de 2013 "Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura", en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción", en términos generales, se evidenció una Supervisión que cumple con sus funciones; sin embargo, se evidenciaron dificultades con el cumplimiento de los términos contractuales para expresar si se acepta, o no, la ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad (EER), de quince días siguientes a la notificación, según la sección 14.2 (c) (iii) de la parte general del contrato de concesión No. 04 de 2016.

A pesar de que desde la Supervisión se han implementado acciones al respecto, tales como:

1. Emitir respuestas parciales al Concesionario indicando la gestión que requiere el análisis de dichas solicitudes, que incluyen solicitudes de conceptos a la Interventoría, el análisis al interior del equipo de Supervisión y gestión ante el Comité de Contratación de la Entidad.
2. Solicitar a la Vicepresidencia de Estructuración que para futuros proyectos a cargo de la ANI se revise el tiempo de respuesta para dichas respuestas debido al trámite, gestión y análisis que esto implica. Al respecto, se evidenció que mediante correo electrónico del 22 de noviembre de 2019 la Vicepresidencia de Estructuración informó que dicho plazo se ajustará a 30 días hábiles.

El término contractual para que la ANI se pronuncie frente a solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad no se ha cumplido en la ejecución del proyecto, lo que se demuestra con los siguientes ejemplos:

1. Mediante radicado ANI No. 20194090026422 del 11 de enero de 2019, el Concesionario solicitó el reconocimiento de un EER como consecuencia de demoras en la obtención de un levantamiento de veda en la Unidad Funcional 8. La ANI dio una respuesta parcial, presentando la gestión que se debe llevar a cabo para atender la solicitud, el 29 de enero de 2019 por medio del radicado con No. 20195000021251. Finalmente, cerca de dos meses después, mediante radicado ANI No. 20195000081911 del 15 de marzo de 2019, la ANI se pronunció, negando la solicitud del Concesionario.
2. Mediante radicado ANI No. 20194090200172 del 27 de febrero de 2019, el Concesionario solicitó el reconocimiento de un EER como consecuencia de una fuerza mayor por redes que afectaba la ejecución de la Unidad Funcional 8. La ANI dio una respuesta parcial, presentando la gestión que se debe llevar a cabo para atender la solicitud, el 5 de marzo de 2019 por medio del radicado con No. 20195000066491. Finalmente, cerca de tres meses después, mediante radicado ANI No. 20195000168461 del 30 de mayo de 2019, la ANI se pronunció, negando la solicitud del Concesionario.

Al respecto, mediante correo electrónico del 4 de diciembre de 2019, la Supervisión manifestó, demostrado con las respectivas evidencias, que ha realizado las gestiones tendientes para dar una respuesta de fondo a las solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) y que "(...) podría ser irresponsable por parte de la Entidad aceptar o negar una solicitud de (EER) sin tener todos los elementos que permitan tomar una decisión soportada y justificada a las

solicitudes del Concesionario (...)"; por lo tanto, se han remitido respuestas parciales al Concesionario, indicando el trámite que se debe llevar a cabo para aceptar, o no, la ocurrencia de un EER, lo que según la Supervisión se encuentra en línea con el artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo el cual establece que *"cuando excepcionalmente no fuere posible resolver la petición en los plazos aquí señalados, la autoridad debe informar esta circunstancia al interesado, antes del vencimiento del término señalado en la ley expresando los motivos de la demora (...)"*.

No obstante, lo anterior, se señala una no conformidad a la Supervisión en la sección 9.2.2, referente al incumplimiento del término contractual para que la Entidad acepte, o no, una solicitud de reconocimiento de un EER, más no a la ausencia de debida diligencia que ha realizado la Entidad para atender las solicitudes del Concesionario en esta materia.

Finalmente, en la sección 9.3.2 se presentan recomendaciones con el ánimo de fortalecer el seguimiento y control de la Supervisión.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia 1) del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de hallazgos señalados por parte de la Contraloría General de la República - CGR), 2) de las solicitudes recientes de los organismos de control del Estado, así como de la Superintendencia Transporte, y 3) de los planes vigentes de mejoramiento por procesos (PMP), los cuales se generan a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas a la Interventoría y Supervisión del proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá-Girardot.

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

Con corte a 31 de octubre de 2019, en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)³⁹ no se evidenciaron hallazgos señalados a la Entidad asociados con la ejecución del contrato de concesión No. 04 de 2016.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Con corte a 31 de octubre de 2019, en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)⁴⁰ no se evidenciaron no conformidades abiertas que hayan sido señaladas en la auditoría técnica adelantada por la Oficina de Control Interno a la Supervisión e Interventoría del contrato de concesión No. 04 de 2016 en octubre de 2017.

³⁹ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

⁴⁰ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

8.3 Verificación de atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Transporte

Se consultó ORFEO con el fin de conocer la existencia de solicitudes por parte de los órganos de control, así como de la Superintendencia Transporte. Con el fin de tener una muestra representativa de solicitudes, se consultó la existencia de comunicaciones a partir de octubre de 2018. Al respecto se evidenció lo siguiente para cada uno de los organismos de control y para la Supertransporte:

1. **Contraloría General de la República:** Para el periodo de búsqueda se encontraron nueve comunicaciones. En general, se evidenciaron solicitudes de parte del Ente de Control, en el marco de la Auditoría de Desempeño al Programa 4G, del cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá-Girardot. También se evidenció seguimiento a la queja de la representante legal de Hydrotech Equipos y Servicios S.A.S, relacionada con la compra parcial por parte del Concesionario del lote 1 de la fábrica de dicha compañía.

Con relación a los resultados de la Auditoría de Desempeño al Programa 4G, se evidenció que, en noviembre de 2019, la CGR, mediante los radicados ANI No. 20194091163072 del 6 de noviembre de 2019 y 20194091179132 del 12 de noviembre de 2019, comunicó a la Entidad observaciones para que se efectúen las aclaraciones del caso. En dichas comunicaciones el Ente de Control otorgó un término de cinco días hábiles para que la ANI emitiera sus respuestas.

Se evidenció que la ANI presentó su posición frente al primer radicado mencionado con la comunicación No. 20196010400021 del 19 de noviembre de 2019. Frente al segundo, la ANI, por medio de comunicación No. 20196010396341 del 18 de noviembre de 2019 solicitó una prórroga de cinco días hábiles para atender el requerimiento, que finalmente se respondió mediante comunicación con radicado ANI No. 20196010404661 del 21 de noviembre de 2019.

2. **Defensoría del Pueblo:** No se evidenciaron solicitudes de parte del Ente de Control.
3. **Procuraduría General de la Nación:** Se evidenciaron cuatro comunicaciones. Dos comunicaciones se encuentran asociadas a las intervenciones del puente Los Amigos, que a los Departamentos del Tolima y Cundinamarca. Una asociada a la terminación de pagos respectivos a la adquisición del predio con cédula catastral 00-01-0002-1019-00, lo que hace parte de la gestión predial que dejó inconclusa el proyecto de concesión vial Bosa-Granada-Girardot y que ha requerido que la ANI, a través de la celebración de contratos de prestación de servicios profesionales, finalice dichos pendientes. La última comunicación se refiere al trámite de conciliación entre la ANI y un ciudadano debido a las lesiones sufridas en un accidente vial.
4. **Superintendencia de Transporte:** Se evidenciaron cuatro comunicaciones, principalmente asociadas a la ejecución y resultados de recorridos de inspección nocturna adelantados por la Superintendencia. También se evidenció un requerimiento general sobre los contratos de concesión a cargo de la ANI.

El detalle de estas solicitudes se presenta en el anexo No. 2.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 20 de noviembre de 2019 se realizaron reuniones de cierre con la participación de la Oficina de Control Interno, de la Interventoría y de la Supervisión. Adicionalmente, el 25 y el 29 de noviembre de 2019, vía correo electrónico, se notificaron las conclusiones de la auditoría a la Interventoría y a la Supervisión. Lo anterior 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 enseguida:

9.1 Conclusiones

1. Los plazos estimados definidos contractualmente para las fases de la etapa preoperativa del proyecto no se han cumplido acorde a lo previsto, lo que sucedió con la fase de preconstrucción, y seguramente no se cumplirán para la fase de construcción, que debería finalizar en junio de 2023, debido a la ausencia de recursos de deuda para ejecutar las intervenciones contractuales y a la reducción de tiempos de ejecución de las unidades funcionales que se plantean en el plan de obras vigente. En este sentido, se puede concluir que no se están obteniendo los resultados esperados con el proyecto, respecto a lo considerado y programado en su factibilidad.
2. Asociado a lo anterior, en virtud del Acta de Entendimiento suscrita el 5 de julio de 2019, se han planteado dos escenarios una vez la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) tome una decisión definitiva frente a la investigación en curso por presunta colusión en la licitación del contrato de concesión, las cuales modificarán las condiciones iniciales del proyecto, incluyendo la alternativa de terminar anticipadamente el contrato de concesión No. 04 de 2016.
3. En caso de que se cumpla la programación del plan de obras vigente se considera que se generará una problemática de movilidad en el corredor Bogotá-Girardot ya que la ejecución de las obras se concentra entre octubre de 2020 y junio de 2023.
4. Se genera una alerta respecto del cumplimiento de los pendientes del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8, que deben subsanarse en enero de 2020, principalmente en lo referente a la construcción de los cinco puentes peatonales en el municipio de Soacha denominados San Humberto, Dorado, Ducales, Altico y Compartir ya que existe una controversia entre el Concesionario y la ANI, que se intentó solucionar a través del mecanismo de Amigable Composición y que actualmente se dirime mediante Tribunal de Arbitramento.
5. La situación frente a los pendientes ambientales del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8 es un ejemplo de las situaciones que influyen en la ejecución de los proyectos 4G señaladas en el *"Diagnóstico de la Situación de Gestión Contractual de Proyectos de Cuarta Generación de Concesiones Viales"* del Gobierno de Colombia ya que el mantenimiento de las compensaciones ambientales superan el recibo a satisfacción de dicha unidad funcional

y, por ende, es imposible ejecutar el cierre ambiental dentro de los 180 días posteriores a la suscripción del Acta de Terminación.

6. El cumplimiento de los pendientes sociales y prediales definidos en el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8, depende en gran medida de la gestión de terceros ajenos a la ANI y al Concesionario, lo que puede requerir gestión interinstitucional para lograr los objetivos esperados.
7. Se evidenció que el Concesionario no participó en la evaluación y suscripción del convenio interadministrativo CI-016 del 20 de agosto de 2019, entre la Empresa Férrea Regional S.A.S y la ANI, lo que se puede validar mediante la comunicación con radicado ANI No. 20194090581172 del 7 de junio de 2019, en la cual, entre otros, se indica que: “(...) Vía 40 Express S.A.S se abstendrá de formular comentarios al proyecto de convenio interadministrativo compartido por ustedes, quedando a su disposición para celebrar las reuniones necesarias con el fin de lograr el entendimiento del contenido del documento referido y sus eventuales implicaciones y aplicación de cara al Contrato de Concesión bajo esquema de APP IP No. 04 de 2016”. Lo anterior, puede dar lugar a que la Entidad no cumpla con los compromisos pactados ya que, por un lado, la construcción de los puentes peatonales Dorado, Ducales, Altico, San Humberto y Compartir está condicionada a un laudo arbitral que a la fecha no existe y, por otro lado, actualmente no se ha adelantado gestión con el Concesionario para la desafectación del tramo comprendido entre el PR119+040 y el PR115+000 de la Unidad Funcional 8.
8. La controversia que se dirime a través de un Tribunal de Arbitramento, frente a la obligación del Concesionario de intervenir el puente sobre el río Magdalena, Mariano Ospina Pérez, impacta a la ciudadanía ya que dan lugar a que no se adelanten labores de operación y mantenimiento sobre dicha infraestructura, incrementando la probabilidad de riesgo de que se produzcan fallas en los elementos que la conforman.
9. Las básculas entregadas en concesión no permiten asegurar un control adecuado a la sobrecarga que se moviliza sobre los corredores viales que hacen parte del proyecto, lo que incrementa la probabilidad de fallos en la infraestructura vial, incluyendo pavimento y puentes existente.
10. Se genera una alerta respecto de intervenciones estructurales al túnel Sumapaz, las cuales, se ejecutarán una vez se inicie la construcción de la Unidad Funcional 2, hito programado para octubre de 2020. A pesar de que actualmente el comportamiento del túnel no genera alertas, en la ejecución del contrato de concesión No. 04 de 2016 ha habido preocupaciones al respecto que ha dado lugar a la implementación de planes de acción, tales como aumento en la frecuencia de las mediciones de convergencia.
11. Se genera una alerta respecto del aprovechamiento forestal que se requiere en el predio El Diamante ubicado en el municipio de Sylvania para evitar el colapso de 17 árboles sobre la vivienda de una ciudadana. En la acción de tutela contra la ANI y la CAR interpuesta por la afectada se evidenció que se han generado solicitudes desde hace más de dos años sin obtener soluciones de fondo. A la fecha la tala de los árboles por parte del Concesionario se

encuentra condicionada a que este se vincule en el proceso judicial y a que, según él, la ANI recupere la tenencia del predio donde se ubican los árboles.

9.2 No Conformidades

Las no conformidades presentadas en esta sección se deben atender de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual. En este sentido, se tiene un plazo de 1 mes, posterior 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.

Se evidenciaron situaciones que dan lugar al señalamiento de no conformidades a la Interventoría y al Equipo de Supervisión. Estas son:

9.2.1 Para la Interventoría

1. No se evidenció que desde la página web de la Interventoría se tenga acceso remoto a la operación de la báscula Fusagasugá permitiendo visualizar una panorámica de la instalación y del detalle del monitor de la báscula (indicador de peso), simultáneamente con los detalles del vehículo que se encuentra sobre la báscula, lo cual contraría las funciones generales de la Interventoría definidas en la sección 5.3.3 del Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo de los Pliegos de Condiciones del Concurso de Méritos de la Interventoría.
2. No se evidenció que la Interventoría validara los egresos de la subcuenta Compensaciones Ambientales que, según el informe correspondiente a septiembre de 2019, registra pagos a terceros de \$32,818,000, lo cual contraría su obligación de “(...) vigilar que los ingresos y egresos durante la ejecución de la concesión se ajusten a lo establecido en el Contrato de Concesión y en los Contratos Fiduciarios celebrados”, definida en la sección 5.3.3 (c) del Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo de los Pliegos de Condiciones del Concurso de Méritos de la Interventoría. Según la sección 3.15 (f) de la parte general del contrato de concesión No. 04 de 2016 “los recursos disponibles en esta Subcuenta Compensaciones Ambientales se destinarán única y exclusivamente a la atención de los pagos de las Compensaciones Ambientales (...)”; sin embargo, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que no se han aprobado pagos con cargo a dicha subcuenta.
3. No se evidenció que la Interventoría haya solicitado al Concesionario un cronograma de adquisición de predios que se encuentre en armonía con el plan de obras vigente, según lo dispuesto en la sección 2.8 del Apéndice Técnico 7 – Gestión Predial del contrato de concesión No. 04 de 2016, lo cual no permite contar con una línea base (cronograma y metodología) como herramienta al control de la gestión predial faltante del proyecto.

9.2.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)

1. No se evidenció que se expresara la aceptación, o no, de la ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) dentro del término contractual, una vez efectuadas las notificaciones por parte del Concesionario, definido en la sección 14.2 (c) (iii) de la parte general del contrato de concesión No. 04 de 2016, así:

“(iii) Una vez efectuada la Notificación dentro del término indicado en la Sección 13.1.1 (c)(i) anterior, la Parte notificada deberá, dentro de los quince (15) Días siguientes a dicha Notificación, expresar si acepta, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.”

Lo anterior se corrobora con los pronunciamientos de la Entidad frente a 1) la solicitud del Concesionario de reconocimiento de un EER como consecuencia de demoras en la obtención de un levantamiento de veda en la Unidad Funcional 8 (Radicado ANI No. 20194090026422 del 11 de enero de 2019), sobre el que la Entidad expresó la no aceptación cerca de dos meses después a la notificación (Radicado ANI No. 20195000081911 del 15 de marzo de 2019) y 2) la solicitud del Concesionario de reconocimiento de un EER como consecuencia de una fuerza mayor por redes que afectaba la ejecución de la Unidad Funcional 8 (Radicado ANI No. 20194090200172 del 27 de febrero de 2019), sobre el que la Entidad expresó la no aceptación cerca de tres meses después a la notificación (Radicado ANI No. 20195000168461 del 30 de mayo de 2019).

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría, de la Supervisión y del GIT de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del contrato de concesión No. 04 de 2016. Respecto de las recomendaciones señaladas a la Interventoría, posterior a la socialización de las conclusiones, el 28 de noviembre de 2019, vía correo electrónico la Interventoría presentó un informe con las acciones que se implementarán para las observaciones aquí citadas, informe que hace parte de los papeles de trabajo de la presente auditoría.

9.3.1 Para la Interventoría

1. Con el propósito de asegurar los principios de la operación del proyecto, cuyo cumplimiento es obligación del Concesionario según lo definido en la sección 3 del Apéndice Técnico 2 (Condiciones para la Operación y Mantenimiento) del contrato de concesión No 04. de 2016, especialmente en lo referente a seguridad e integridad vial, se recomienda generar y/o reiterar alertas al Concesionario, con el fin de que se implementen las acciones procedentes de manera oportuna, asociadas a:
 - a) Defensas metálicas cuyas terminales están expuestas al tránsito, lo que se evidenció en el recorrido de auditoría en la mayoría de los tramos que cuentan con este tipo de protección lateral.
 - b) Cunetas en concreto con presencia de fallos, tales como fisuras y grietas, lo que se evidenció en el recorrido de auditoría, por ejemplo, en el sector del PR86+920 de la Ruta 4005.
 - c) Diagnóstico y reparación, cuando sea procedente, sobre los puentes vehiculares construidos previo a la suscripción del contrato de concesión No. 04 de 2016. Asimismo, en el recorrido de auditoría se evidenciaron puentes sobre los que se han adelantado obras de reparación provisional que actualmente evidencian deterioro, tales como el cambio de junta en el puente Los Guayabos, PR75+040 de la Ruta 4005.
 - d) Borrado de líneas de demarcación antigua presentes a lo largo de la Ruta 4005.

- e) Cumplimiento de las dimensiones de la señalización vertical acorde a lo definido en el *Manual de Señalización Vial* del Ministerio de Transporte vigente (2015), lo que está en línea con las obligaciones de señalización vertical y señalización horizontal definidas en la sección 6.3.2 del Apéndice Técnico 2 (Condiciones para la Operación y Mantenimiento) del contrato de concesión No 04 de 2016.
 - f) Tramos en doble calzada sin separador central a lo largo de la Ruta 4005 que generan pasos inseguros a peatones, vehículos y motocicletas.
 - g) Hallazgos señalados en las auditorías de sistemas en las estaciones de peaje el proyecto que no se han subsanado por parte del Concesionario, tales como registro de la novedad del paso de camiones con tecnología de eje retráctil levantado que circulan con carga, observación señalada en julio de 2019, y daños ocasionados a los equipos en el peaje de Chinauta como consecuencia de las descargas eléctricas presentadas en marzo 2019 debido a posibles deficiencias del pararrayos.
2. En virtud del plan de obras para la construcción y puesta en servicio de la Glorieta Girardot en la Unidad Funcional 1, se recomienda a la Interventoría adelantar el seguimiento correspondiente con el propósito de, en caso de ser procedente, generar las alertas del caso a la Entidad.
3. Con base en el capítulo III, Instalaciones en el Corredor del Proyecto, del Apéndice Técnico 1 del contrato de concesión No. 04 de 2016, el Concesionario deberá adecuar, operar y mantener como mínimo dos estaciones de pesaje fijas en el corredor del proyecto, las cuales deberán entrar en servicio una vez se suscriban las Actas de Terminación de las Unidades Funcionales donde estas se proyectan; no obstante, en el Acta de Entrega de la infraestructura afectada al contrato de concesión, del INVIAS a la ANI y de esta última al Concesionario Vía 40 Express S.A.S se entregaron las estaciones de pesaje Fusagasugá (PR2+100 – Variante Fusagasugá) y El Salero (PR35+000 de la Ruta 4005), las cuales han tendido observaciones por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC).

En la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno se evidenció que actualmente la báscula Fusagasugá opera sin novedad; sin embargo, la báscula dinámica El Salero no opera desde el abril de 2018 debido a que, mediante Resolución No. 27812 del 25 de abril de 2018, la SIC ordenó al Concesionario suspender su utilización hasta tanto no sea reemplazada por una báscula fija, lo cual sucederá una vez se finalice la construcción de la Unidad Funcional donde esta se proyecta. A partir de este requerimiento la Interventoría manifestó a la SIC su desacuerdo y solicitó revocar el acto administrativo mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090717622 del 18 de julio de 2018 "(...) toda vez que la estación de pesaje El Salero es el único punto de control existente entre el municipio de el Guamo y Bogotá, para los vehículos de carga que transportan agregados pétreos desde ese municipio hacia la capital (...)" y, a pesar de no estar homologada para impartir comparendos por sobrecarga permitiría reportar novedades por sobrecarga a la Policía de Carreteras para que esta última tome las medidas pertinentes. En virtud de que a la fecha no se evidencia respuesta por parte de la SIC, se recomienda, a través del Concesionario y de la misma Interventoría, retomar los acercamientos con dicha entidad a fin de definir las acciones procedentes con dicha estación

de pesaje, cuya ausencia debilita los controles en el corredor vial, como lo ha manifestado la Interventoría.

4. Se evidenció que el Concesionario presentó sus estados financieros auditados a diciembre de 2018 dentro del plazo contractual, es decir en marzo de 2019. Al respecto la Interventoría presentó su concepto a la ANI, mediante comunicación con radicado ANI No. 20194091199242, hasta noviembre de 2019. A pesar de que no se identificaron alertas, se recomienda a la Interventoría dar estos conceptos de manera oportuna con el fin de, en caso de ser procedente, alertar a la ANI sobre situaciones que pongan en riesgo la ejecución del contrato de concesión No. 04 de 2016 o de incumplimientos de las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario, lo cual se encuentra en línea con las obligaciones del Interventor definidas en el capítulo II del contrato No. 395 de 2016.
5. Con el propósito de validar que el Concesionario mantiene en su contabilidad claramente identificados los ingresos y egresos correspondientes a cada unidad funcional, según lo dispuesto en la sección 4.5 (q) del contrato de concesión No. 04 de 2016, se recomienda que, a través de un trabajo en conjunto con la Supervisión se cumpla oportunamente con el compromiso del comité fiduciario de septiembre de 2019, asociado a la definición de cómo se deben discriminar los costos de las unidades funcionales que entran en etapa de operación de los costos de la unidad funcional cero.
6. No obstante, en septiembre de 2019 el Tribunal del Distrito Judicial de Cundinamarca dejó sin efectos lo actuado por el Juzgado Penal del Circuito de Fusagasugá frente a la tutela promovida por una ciudadana, se recomienda que en conjunto con la Supervisión se analicen las obligaciones contractuales del Concesionario frente a la atención de los diecisiete árboles en el predio El Diamante con el fin de, en caso de ser procedente, conminar para que se atienda el requerimiento de la accionante de la tutela, quién, desde 2017, ha solicitado la tala de dichos árboles en riesgo de colapso. Al respecto, se evidenció que desde la Supervisión y la Interventoría se han emitido conceptos en los que se concluye sobre la obligación que tiene el Concesionario para realizar los trabajos de tala de árboles. Entre otros, se ha concluido que el área del predio, al ser parte del corredor vial, debe estar bajo control del Concesionario, *"(...) sujetas a actividades inherentes a la operación del proyecto en cuanto a su mantenimiento."*⁴¹
7. Se recomienda seguimiento permanente a las acciones que el Concesionario lleve a cabo frente a la recuperación del espacio público en la intersección del corredor El Muña – Soacha (UF8) con las calles 55 y 58BIS del barrio la Despensa (Soacha), donde el contratista de la Alcaldía de Soacha, Consorcio Vías Soacha 25, adelanta obras que permitirán dar cumplimiento a lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en el marco de la acción popular interpuesta por la Veeduría Ciudadana Horizontes Nuevos de Soacha, lo que, según el Apéndice Técnico 8 (Social) del contrato de concesión No 04 de 2016, incluye

⁴¹ Un concepto de la Supervisión al respecto se puede consultar con el radicado ANI No. 20196050159621 del 23 de mayo de 2019 y un concepto de la Interventoría al respecto se puede consultar con el radicado ANI No. 20194090714032 del 12 de julio de 2019.

- informar a la Alcaldía del Municipio de Soacha sobre dichas irregularidades, manteniendo informada a la ANI al respecto.
8. Con el fin de dar cabal cumplimiento a los lineamientos definidos en la Ley 1712 de 2014 *“Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”*, se recomienda actualizar y validar periódicamente el contenido de la página web de Interventoría. En el desarrollo de la auditoría se identificaron las siguientes oportunidades de mejora:
 - a. La sección “Archivos” (<http://www.intercsi.com/archivos.html>) no se actualiza desde febrero de 2017; por ende, carece de documentación contractual suscrita posterior a esa fecha, tales como los otrosíes a los contratos de concesión y de interventoría.
 - b. No se registran noticias emitidas por la Interventoría. En la sección “Noticias” (<http://www.intercsi.com/noticias2.html>) se redirecciona al *twitter* de Interventoría (@inter_csi), el cual carece de información.
 9. Se evidenció que la estimación de la adquisición predial incluye múltiples áreas sobrantes, es decir áreas que no serán requeridas para el desarrollo del proyecto, que podrían llegar a ser áreas remanentes por efectos de lo previsto en los instrumentos de planeación de los municipios donde se proyecta la ampliación a tercer carril. De materializarse esta situación, se incrementarían los recursos para la adquisición predial, cuyos sobrecostos pueden llegar a ser compartidos entre el Concesionario y la ANI. En este sentido, se recomienda que en los ejercicios de estimación de sobrecostos prediales que se vienen adelantando se tengan en cuenta este tipo de consideraciones con el propósito de generar, de ser procedente, alertas tempranas a la Entidad. En el desarrollo de la auditoría se evidenció que la compra parcial de predios ha sido producto de seguimiento por parte de los Entes de Control del Estado, tal es el caso del seguimiento por parte de la Contraloría General de la República frente a la queja de la representante legal de Hydrotech Equipos y Servicios S.A.S.
 10. En virtud de la circular de la ANI enviada a las interventorías de contratos de concesión mediante radicado No. 20194090000224 del 4 de junio de 2019, en la cual se solicitó *“(…) un informe en el que se indique la manera como, tanto la interventoría como el concesionario, han hecho efectivo el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el manejo y tratamiento de datos personales. Lo anterior, en consonancia con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 “Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales (…)”* (Subrayado fuera de texto), se recomienda dar un alcance al informe remitido por la Interventoría mediante radicado ANI No. 20194090797672 del 1 de agosto de 2019 ya que en dicho reporte únicamente se presenta la manera como la Interventoría da cumplimiento a la Ley 1581 al interior del Consorcio SEG-INCOPLAN, sin presentar las acciones del Concesionario al respecto.
 11. Se recomienda revisar y ajustar la sección 3.2 de los informes mensuales de Interventoría con la realidad actual del proyecto ya que, a partir de la revisión de los informes correspondientes a septiembre y octubre de 2019, se evidenció que el personal de Interventoría se presenta como si el proyecto se encontrara en fase de preconstrucción y que la manera en que se presenta la relación de los recursos físicos no corresponde a la

realidad, lo cual puede generar interpretaciones de incumplimiento de la Interventoría. Por ejemplo, en la sección 3.2.3 se indica que no se cuenta con equipos de video en los peajes, y en las validaciones realizadas en el recorrido de auditoría del 19 de noviembre de 2019, se estableció que si se cuenta con estos.

9.3.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)

1. Teniendo en cuenta que el 7 de noviembre de 2019 el Tribunal de Arbitramento que dirime la controversia confirmó la admisión de la demanda instaurada por el Concesionario para determinar si el puente vehicular Mariano Ospina Pérez forma parte o no del contrato de concesión No 04. de 2016, se recomienda continuar trabajando en conjunto y de manera oportuna con el GIT de Defensa Judicial para contar con una contestación debidamente argumentada dentro de los términos legales.
2. Con el propósito de garantizar que el contrato de concesión No. 04 de 2016 cuente con pólizas vigentes, se recomienda agilizar los trámites requeridos para aprobar la renovación del Seguro de Obras Civiles y la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, teniendo en cuenta que las pólizas tienen vigencia hasta el 1 de diciembre de 2019.
3. Aunado a la recomendación anterior, a pesar de que se cuente con Garantía Única de Cumplimiento vigente y aprobada para el contrato de concesión No. 04 de 2016, se recomienda oportunidad en los trámites requeridos para aprobar los anexos modificatorios de dicha garantía, en virtud de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional 8 y del otrosí No. 2 al contrato de concesión.
4. Se recomienda analizar y acordar en conjunto con la Interventoría y con el Concesionario los pagos reconocidos de la subcuenta MASC con el fin de evitar controversias al respecto ya que en el desarrollo de la auditoría se evidenciaron desacuerdos entre la Entidad y el Concesionario frente a los egresos de dicha subcuenta para el pago de los honorarios del Tribunal de Arbitramento que analiza la procedencia o no de la obligación del Concesionario de diseñar y construir los puentes peatonales San Humberto, Dorado, Ducales, Altico y Compartir en Soacha, considerando la sección transversal de las Fases II y III de TransMilenio.
5. En el desarrollo de la auditoría se evidenció que el Concesionario se abstuvo de formular comentarios frente al convenio interadministrativo número CI-016 de 2019 celebrado entre la Empresa Férrea Regional S.A.S y la ANI, lo que se puede corroborar con el radicado ANI No. 20194090581172 del 7 de junio de 2019, lo cual puede llegar a dificultar la desafectación del tramo de vía de la Unidad Funcional 8 comprendido entre el PR119+040 y el PR115+000 de la Ruta 4005 y; por ende, la extensión de la troncal NQS de Transmilenio en el municipio de Soacha. En este sentido, frente a probabilidad de no lograr un acuerdo con el Concesionario, se recomienda analizar alternativas adicionales que permita el contrato de concesión No. 04 de 2016 para que se logre desafectar dicho tramo de vía oportunamente.
6. A pesar de que, el 3 de octubre de 2019, a través de comunicación con radicado ANI No. 20194091043752, el Contratista Consorcio Vías Soacha 25 solicitó a la ANI el permiso de uso, ocupación e intervención temporal de la infraestructura vial del corredor de la unidad funcional 8 en sus intersecciones con las calles 55 y 58BIS del barrio la Despensa (Soacha), y

que la Supervisión haya solicitado los conceptos correspondientes al Concesionario y a la Interventoría, que fueron viables mediante las comunicaciones con radicado ANI No. 20194091129462 del 25 de octubre y 20194091088972 del 16 de octubre, respectivamente, en el recorrido de auditoría se evidenció que dicho contratista ha ejecutado intervenciones sin contar con la autorización de la ANI, es decir sin cumplir con lo dispuesto en la Resolución No. 716 del 28 de abril de 2015 *"Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada y Férrea que se encuentra a cargo de la Entidad"*.

Esta invasión dio lugar a que el 13 de noviembre de 2019, el Concesionario Vía 40 Express S.A.S iniciara la gestión conducente a la restitución del bien de uso público notificando al Contratista Consorcio Vías Soacha 25 sobre la ocupación del derecho de vía de la concesión.

Debido a que con las intervenciones del Consorcio Vías Soacha 25 se daría cumplimiento a parte de lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en su fallo de segunda instancia del 19 de mayo de 2015, respecto de la acción popular interpuesta por la Veeduría Ciudadana Horizontes Nuevos de Soacha, en la cual se involucró al Municipio de Soacha, a la concesión Bogotá-Girardot (contrato de concesión 040 de 2004) y a la ANI, es necesario que desde la Supervisión se lideren acciones al interior de la ANI y con el peticionario, Consorcio Vías Soacha 25, para que se tramite en el menor tiempo posible el permiso de ocupación e intervención temporal, cumpliendo con todos los requisitos que define la Resolución No. 716, ya que la actual ocupación del derecho de vía de la concesión, además de ser irregular, impide la normal ejecución de las obras que permitirán el cumplimiento de lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca.

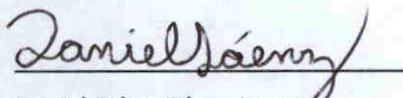
7. En virtud de la función de la Supervisión definida en la sección 2.2.2 (c) del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* (GCSP-M-002) se recomienda:
 - a) Adelantar acercamientos con el Ministerio de Transporte en relación con la implementación del sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, de acuerdo con lo dispuesto en las Resoluciones 546 de 2018 y 883 de 2019 de dicha entidad, teniendo en cuenta que dicha implementación puede generar sobrecostos que deben ser asumidos con recursos públicos. En el desarrollo de la auditoría se evidenció que el Concesionario ha solicitado a la Entidad lineamientos al respecto.
 - b) Articular con el Concesionario, la Interventoría y la Superintendencia de Industria y Comercio la gestión procedente con la infraestructura entregada en concesión asociada a la estación de pesaje El Salero.
 - c) Articular la relación entre Concesionario, la Interventoría y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) con el fin de que se promuevan y gestionen las acciones pertinentes para atender los pasivos socioambientales de los expedientes 1838 y 2370, referentes al contrato de concesión No. 040 de 2004, proyecto Bogotá-Girardot.

8. Se recomienda analizar en conjunto con la Interventoría y el Concesionario, a la luz del contrato de concesión No 04. de 2016 y del Acta de Entrega de la infraestructura vial afectada al contrato de concesión No. 04 de 2016, las obligaciones de este último frente a los postes SOS instalados en la Ruta 4005 tras la ejecución del contrato de concesión No. GG 040 de 2004, referente al proyecto terminado Bosa – Granada – Girardot. Lo anterior con el fin de definir las acciones procedentes con dichos equipos que no operan en la actualidad.
9. Dar respuesta a la mayor brevedad a la solicitud del Concesionario, realizada en octubre y reiterada en noviembre de 2019, sobre acciones de parte de la Entidad para desalojar los presuntos ocupantes ilegales en la propiedad El Diamante.
10. Con el fin de cumplir con la calidad de la información publicada, se recomienda validar los documentos que se encuentran en SECOP asociados al proceso VJ-VE-APP-IPV-007-2015/VJ-VE- APP-IPV-SA-004-2016 ya que se evidenció que algunos de estos documentos no son los definitivos y, por ende, no están firmados por las partes, tales como las partes general y especial del contrato de concesión No. 04 de 2016. A partir de la validación, se recomienda informar al GIT de Contratación de la Vicepresidencia Jurídica sobre los ajustes que se deben realizar en dicha plataforma.

9.3.3 Para el GIT de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica

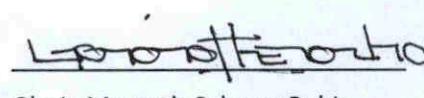
1. Con el fin de mitigar el riesgo de colapso de los árboles que atentan contra la vivienda de una ciudadana, lo cual dio lugar a una acción de tutela contra la ANI y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), se recomienda liderar acciones para que se adopten las medidas provisionales definidas en el fallo de segunda instancia proferido por el Tribunal del Distrito de Cundinamarca del 25 de septiembre de 2019, mediante el cual se devolvieron las diligencias al despacho de origen para que proceda conforme los parámetros reseñados en dicho fallo.

Auditó:



Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Verificación de antecedentes.
- Anexo 3: Información adicional de contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 4: Plan y agenda de auditoría.
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED).

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 04 de 2016. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, aforo y recaudo, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio SEG-INCOPLAN, en virtud del contrato No. 395 de 2016, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría, lo cual permitió analizar el cumplimiento de sus obligaciones. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 4; año 2019.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 5; año 2019.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.

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

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: Verificación de antecedentes

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado ANI No. 20184091053772 del 10 de octubre de 2018, la CGR da traslado a la ANI sobre solicitudes frente al cumplimiento de los niveles de servicio en el corredor concesionado.	Se dio respuesta mediante radicados ANI No. 20183050354981 del 23 de octubre de 2018 y No. 20183050386941 del 20 de noviembre.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184091107052 del 24 de octubre de 2018, en el marco de la auditoría de desempeño al programa concesiones 4G, se solicitó información respecto de los proyectos del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Bogotá-Girardot.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20186010369821 del 7 de noviembre de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090361192 del 9 de abril de 2019, en el marco de la realización de auditoría de desempeño a las Entidades del Sector Transporte, sujetos de control de la CGR, se solicitó información referente a proyectos del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Bogotá-Girardot.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20196010131361 del 30 de abril de 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090498072 del 16 de mayo de 2019 se solicitó información referente a MASC, laudos desfavorables y procesos de incumplimiento en el marco del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Bogotá-Girardot.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20191010156241 del 21 de mayo de 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090812722 del 6 de agosto de 2019 se dio traslado de queja referente a la compra del predio donde se ubica la fábrica Hydrotech Equipos y Servicios SAS, en el municipio de Fusagasugá.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20195000270831 del 14 de agosto de 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090826052 del 9 de agosto de 2019, en el marco de la realización de auditoría de desempeño a las Entidades del Sector Transporte, sujetos de control de la CGR, se solicitó información referente a proyectos del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Bogotá-Girardot.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20196010284061 del 22 de agosto de 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090896092 del 28 de agosto de 2019, en el marco de la realización de auditoría de desempeño a las Entidades del Sector Transporte, sujetos de control de la CGR, se solicitó información referente a proyectos del programa 4G, del	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20196010304781 del 5 de septiembre de 2019.	Respondida en término.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Bogotá-Girardot.		
Mediante radicado No. 20194090899492 del 29 de agosto de 2019, en el marco de la realización de auditoría de desempeño a las Entidades del Sector Transporte, sujetos de control de la CGR, se solicitó información referente a proyectos del programa 4G, del cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Bogotá-Girardot.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20196010306721 del 6 de septiembre de 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090977292 del 17 de septiembre de 2019, en el marco de la realización de auditoría de desempeño a las Entidades del Sector Transporte, sujetos de control de la CGR, se solicitó información referente a proyectos del programa 4G (comparador público-privado), del cual hace parte el proyecto Ampliación a Tercer Carril Bogotá-Girardot.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20196010325471 del 20 de septiembre de 2019.	Respondida en término.

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado No. 20184091154182 del 6 de noviembre de 2018 se solicitó información referente al puente Los Amigos, que une a los Departamentos del Tolima y Cundinamarca.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20185000389041 del 21 de noviembre de 2018.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20184091159472 del 7 de noviembre de 2018 se solicitó atención a derecho de petición asociado a trámite y terminación de pagos respectivos a la adquisición del predio con cédula catastral 00-01-0002-1019-00.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20186060425071 del 18 de diciembre de 2018.	Respondida fuera de término.
Mediante radicado No. 20184091325272 del 17 de diciembre de 2018 se solicitaron aclaraciones frente a la respuesta dada mediante el radicado No. 20185000389041 del 21 de noviembre de 2018, referente al puente Los Amigos.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20195000009281 del 15 de enero de 2019.	Respondida fuera de término.
Mediante radicado No. 20194090413232 del 24 de abril de 2019 se citó a audiencia de conciliación dentro del trámite 203403-2019.	No aplica.	No aplica.

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado No. 20184091184712 del 14 de noviembre de 2018 se solicitó a la Entidad coordinar con el Concesionario y la Interventoría la ejecución de un recorrido de inspección nocturna para el 13 y 14 de noviembre de 2018.	No aplica.	No aplica.
Mediante radicado No. 20184091225122 del 23 de noviembre de 2018 se remitieron observaciones asociadas a recorridos de inspección nocturna.	Se dio traslado al Concesionario mediante comunicación mediante radicado ANI No. 20185000403811 del 4 de noviembre de 2018.	Atendida en término.
Mediante radicado No. 20194090073582 del 24 de enero de 2019 se solicitó información de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos vigentes a cargo de la ANI.	Se dio respuesta mediante radicado No. 20195000029481 del 6 de febrero 2019.	Respondida en término.
Mediante radicado No. 20194090091512 del 30 de enero de 2019 se solicitó apoyo y coordinación para realizar recorrido nocturno al proyecto los días 17 y 18 de enero de 2019.	No aplica.	No aplica.

Anexo 3: Información adicional de contratos de concesión e interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 04 DE 2016	HITO	FECHA
	Suscripción contrato de concesión	18 de octubre de 2016
	Inicio fase de preconstrucción	1 de diciembre de 2016
	Inicio fase de construcción	20 de junio de 2018
	Inicio etapa de operación (Según plan de obras vigente)	21 de junio de 2023
	Terminación contrato de concesión	En función del VPIP

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en octubre de 2019.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONCESIONARIO VÍA 40 EXPRESS SAS	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Constructora Conconcreto S.A	25.0%
Industrial Conconcreto S.A.S	25.0%
Vinci Highways	50.%
TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en octubre de 2019.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 395 DE 2016	Nombre interventoría	Consorcio SEG-INCOPLAN
	Representante legal	Gerssy Peñaloza
	Valor inicial (M/CTE diciembre de 2014)	\$33,543,136,778.22
	Suscripción contrato	29 de noviembre de 2016
	Suscripción acta de inicio	6 de diciembre de 2016
	Plazo de ejecución (Desde suscripción del acta de inicio)	84 meses

Fuente: Contrato de interventoría No. 395 de 2016, Acta de Inicio Contrato de Interventoría No. 395 de 2016 y otrosí No. 1 al Contrato de Interventoría No. 395 de 2016.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO SEG-INCOPLAN	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Sondeos Estructuras y Geotecnia Sucursal Colombia S.A	51%
Ingeniería Consultoría y Planeación S.A	49%
TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en octubre de 2019.

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora	Lugar
Apertura de auditoría con la Supervisión	28/10/2019	11:00 – 12:00	ANI – Piso 8, Bogotá
Entrevista con la Supervisión (componentes técnico, jurídico, predial, financiero, social y riesgos)	12/11/2019	8:00 – 16:00	Oficina de Control Interno. ANI – Piso 2, Bogotá
Entrevista con la Supervisión (componente ambiental)	13/11/2019	14:00 – 15:00	
Apertura de auditoría con la Interventoría	18/11/2019	8:00 – 8:30	Oficina Consorcio SEG- INCOPLAN, Bogotá
Entrevista a la Interventoría y aplicación de la MED (Componentes financiero, jurídico, predial, aforo y recaudo, técnico y administrativo)		8:30 – 20:00	
Recorrido de validación por las ocho unidades funcionales del proyecto	19/11/2019	8:00 – 19:00	Soacha – Granada – Silvania – Fusagasugá – Melgar - Girardot
Complemento recorrido de verificación unidades funcionales 1 y 2 (báscula El Salero y túnel Sumapaz)	20/11/2019	8:00 – 11:00	Fusagasugá – Melgar - Girardot
Entrevista a la Interventoría y aplicación de la MED (Componentes ambiental y social)		11:00 – 13:30	Oficina Consorcio SEG- INCOPLAN, Fusagasugá
Reunión de cierre con la participación de Interventoría y Oficina de Control Interno		13:30 – 14:30	
Reunión de cierre con la participación de Supervisión y Oficina de Control Interno		14:30 – 15:00	

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Inicialmente se tenía previsto adelantar la entrevista de auditoría a todo el Equipo de Apoyo a la Supervisión el día 12 de noviembre de 2019; sin embargo, el componente ambiental se reprogramó para el 13 de noviembre de 2019 a partir de solicitudes del GIT Ambiental de la VPRE.

Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 04 de 2016.

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

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la gestión de la interventoría, mediante la cual se verifica el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, aforo y recaudo, ambiental, social y predial. Enseguida se presenta una descripción de los componentes analizados:

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario, lo cual debe complementarse con la adopción de buenas prácticas de información y comunicación con este último y con la ANI.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. **Aforo y recaudo:** en este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas fílmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
6. **Ambiental:** el actuar de la interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.

7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
8. **Predial:** este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Concesionario sobre los lotes que hacen parte de la zona de uso público.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de los criterios evaluados con la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, así como los resultados obtenidos por la Interventoría para los criterios contractuales (C) y buenas prácticas (BP):

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Organización de la interventoría	Si	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	Si	C
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	Si	C
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	Si	C
5	Capacitación equipo de interventoría	Si	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	Si	C
7	Plan de calidad del concesionario (4G)	Si	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	Si	C
9	Exigir información al concesionario	Si	C
10	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y Aniscopio)	Si	C
11	Lista de chequeo de requisitos previos por fase (preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento) (4G)	Si	BP
12	Entrega de informes de interventoría	Si	C
13	Plan de acción de interventoría en etapa de reversión	NA	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C
17	Entrega de documentación	NA	C
18	Copias de seguridad	NA	BP
19	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C
20	Proceso de liquidación	NA	C

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Interventoría integral a estudios y diseños	Si	C
2	Entrega de diseño geométrico (4G)	Si	C
3	Entrega de estudios de detalle (4G)	Si	C
4	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	Si	C
5	Plan de obras del concesionario (4G)	Si	C
6	Metodología conciliada para el control de avance del proyecto	NA	BP
7	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	Si	C
8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Realización de ensayos de laboratorio	Si	C
10	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	Si	C
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si	C
12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	Si	C
13	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	Si	C
14	Verificación del programa de operación y mantenimiento	Si	C
15	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	Si	C
16	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	Si	C
17	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	Si	C
18	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	NA	C
19	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	Si	C
20	Seguimiento a la limpieza del corredor vial por parte de la interventoría	Si	C
21	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	Si	C
22	Seguimiento elementos de contención	Si	C
23	Seguimiento al estado de indicadores de retroreflectividad (señalización vertical (E11) y señalización horizontal (E12))	Si	C
24	Auditorías de seguridad vial por parte de la interventoría	Si	C
25	Permisos de ocupación temporal de vía	Si	C
26	Procedimientos de control de transporte de carga	Si	C
27	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	Si	C
28	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	Si	C
29	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	Si	C
30	Informes por terminación de etapas (4G)	Si	C
31	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Verificación cierre financiero (4G)	Si	C
2	Verificación giros equity (4G)	Si	C
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	NA	C
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	Si	C
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	Si	C
6	Análisis de indicadores financieros del concesionario	Si	C
7	Inventario de activos (4G)	Si	C
8	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	Si	C
9	Validación del reporte de inversiones del concesionario	Si	C
10	Análisis financiero del recaudo	Si	C
11	Retribución del Concesionario	Si	C
12	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) ó TIR ó ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	Si	C
13	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	Si	C
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	No	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	Si	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	Si	C
17	Simulaciones y modelaciones financieras	Si	C
18	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	Si	C
19	Realizar seguimiento de las contingencias	NA	C
20	Informes del fideicomiso	Si	C
21	Participación y análisis en comités fiduciarios	Si	C
22	Tasación y determinación de multas u otros mecanismos de apremio por incumplimientos	Si	C
23	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si	C
24	Informes de formatos financieros ANI	Si	C
25	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	Si	C
26	Actualización de inventario de activos	NA	C
27	Entrega de activos	NA	C
28	Entrega de avalúos	NA	C
29	Contratos de arriendo y leasing	NA	C
30	Conciliación de formatos reversión	NA	C

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Estado de cumplimiento del concesionario	Si	C
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	Si	C
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	Si	C
4	Verificación en cambios en la composición accionaria	Si	C

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	Si	C
6	Gestión ante presuntos incumplimientos	Si	C
7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	Si	C
8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	Si	C
9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	Si	C
10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	Si	C
11	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	Si	C
12	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	Si	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si	C
14	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	Si	C
15	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
16	Estado de multas y sanciones	NA	C

05 Componente Aforos y Recaudo			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Parámetro de control al TPD reportado por el concesionario	Si	C
2	Realizar una proyección estadística del tráfico anualmente. (Verificación del TPD)	Si	C
3	Certificación de tráfico vehiculares en cada caseta de peaje	Si	C
4	Seguimiento al conteo que realiza el concesionario de vehículos con tarifas especiales	Si	C
5	Verificación del recaudo de peajes que reporta el concesionario	Si	C
6	Auditorías de sistemas de tráfico y recaudo	Si	C
7	Verificación del funcionamiento de los equipos de conteo del concesionario por parte de la interventoría	Si	C
8	Verificación del funcionamiento de los sistemas de información	Si	C
9	Seguimiento a funcionamiento a sistemas de pesaje	Si	C
10	Estado de las instalaciones e infraestructura física en zonas de peaje y pesaje (básculas)	Si	C
11	Operativos de control a las casetas de peaje	Si	C
12	Estimación y verificación de la confiabilidad de los equipos de control de tránsito	Si	C
13	Equipos de video interventoría	Si	C
14	Verificación del cumplimiento del reglamento de operación de las estaciones de pesaje	Si	C
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si	C
16	Contenido de aforo y recaudo en el informe mensual de interventoría	Si	C

06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	Si	C
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	Si	C
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	Si	C
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	Si	C
5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	Si	C
6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	Si	C
7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	NA	C
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	Si	C
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	Si	C
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si	C
11	Informe final de interventoría ambiental	NA	C
12	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	Si	C
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C
14	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	Si	BP

07 Componente Social			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica (4G)	Si	C
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	Si	C
3	Seguimiento a la operación de las oficinas de atención al usuario y personal del concesionario (4G)	Si	C
4	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	Si	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	Si	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	Si	C
7	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	Si	C
8	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C
9	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	Si	C
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	Si	C
11	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	Si	C
12	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	Si	C
13	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP

08 Componente Predial			
Id	Ítem	Cumple	C / BP
1	Verificar la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de cada unidad funcional que se va a intervenir (4G)	Si	C
2	Validación del plan de adquisición de predial (4G)	No	C
3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	Si	C
4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	Si	C
5	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas prediales	Si	C
6	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	Si	C
7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	NA	C
8	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	NA	C
9	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	Si	C
10	Seguimiento al control de invasiones	Si	C
11	Seguimiento a los procesos de expropiación	Si	C
12	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	Si	C
13	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	Si	C
14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si	C
15	Predios saneados y libres de ocupación	Si	C