

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20201020135753**Fecha: **04-11-2020****MEMORANDO**

Bogotá D.C

PARA: Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES
Presidente**Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**
Vicepresidente Ejecutivo**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:

La Oficina de Control Interno, en los meses de septiembre y octubre de 2020, realizó la 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.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes 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 y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.





Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20201020135753



Fecha: 04-11-2020

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 las situaciones presentadas y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anejarlo a la respuesta de los planes propuestos.

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe archivo pdf

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) CLAUDIA JUDITH MENDOZA CERQUERA 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) LUIS FERNANDO RODRIGUEZ YEPES Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Mary Alexandra Cuenca Noreña – Auditora técnica Oficina de Control Interno

Revisó:

VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador:

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

2020

CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
1.1 Objetivo general.....	5
1.2 Objetivos específicos.....	5
2. ALCANCE	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	6
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
4.1 Información de contratos.....	7
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	8
4.3 Descripción del proyecto.....	9
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	16
5.1 Estado del avance del Plan de Obras vigente.....	17
5.1.1 Conclusiones del estado del avance del Plan de Obras.....	27
5.2 Afectaciones derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19.....	29
5.2.1 Afectación del Tráfico en el peaje de Chinauta.....	30
5.2.2 Afectación del Tráfico en el peaje de Chusacá.....	30
5.2.3 Afectación financiera del proyecto en virtud del Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.	31
5.2.4 Conclusiones de las afectaciones derivadas de la presencia del COVID-19.....	34
5.3 Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.....	35
5.3.1 Protocolo de trabajo en condiciones seguras para asegurar una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial.....	36
5.3.2 Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria	37
5.3.3 Reportes derivados de los dispuesto en las circulares ANI.....	38

5.3.4	Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19	41
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	42
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	43
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	44
8.1.	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)	44
8.2.	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	45
8.3.	Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado, de la Superintendencia de Transporte.	47
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	49
9.1	Conclusiones	49
9.2	No Conformidades	56
9.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	56
9.2.2	Para la Interventoría	56
9.3	Recomendaciones.....	57
9.3.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	57
9.3.2	Para la Interventoría	59
10.	ANEXOS.....	61

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2.	Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.....	8
Tabla 3.	Datos técnicos del proyecto.....	10

Tabla 4. Peajes del proyecto	11
Tabla 5. Unidades funcionales del proyecto	11
Tabla 6. Plan de Obras vigente.....	17
Tabla 7. Avance Plan de Obras según el Informe Mensual de Interventoría N. 46.....	18
Tabla 8. Reporte de ANIscopio a 15 de octubre de 2020	19
Tabla 9. Disminución de tráfico mensual peaje Chinauta 2019 / 2020.....	30
Tabla 10. Disminución de tráfico mensual peaje Chinauta 2019 / 2020.....	30
Tabla 11. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	42
Tabla 12. No conformidades en término de la Oficina de Control Interno.....	45

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

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 - APP de Iniciativa Privada - IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 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 la concesión en la fase de construcción.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio Seg - Incoplan, en el proyecto de concesión de modo carretero de Iniciativa Privada - IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot.

1.2.3 Verificar la gestión derivada de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno - OCI y Contraloría General de la República - CGR.

1.2.4 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

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. 004 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Vía 40 Exprés S.A.S, a partir de noviembre de 2019 hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con base en una muestra selectiva que permita analizar el comportamiento que tiene la concesión en la fase de construcción.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, 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 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- 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 bajo el esquema de APP No. 004 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Vía 40 Exprés S.A.S, y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. 395 de 2016, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y Consorcio Seg - Incoplan, y demás documentos contractuales.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Matriz de riesgos del Proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte 2019 (SEPG-F-030).
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

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

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta información de los contratos de concesión No. 004 de 2016 y de interventoría No. 395 de 2016, tal como: objeto, plazo, y otrosíes suscritos a la fecha:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Vía 40 Express S.A.S 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. No. contrato: 004 de 2016. Plazo: Inicialmente 30 años, en función de VPIP. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-532</p>	3 otrosíes y 2 Actas de Suspensión Parcial
Interventoría	<p>Consorcio SEG-INCOPLAN 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”. No. contrato: 395 del 29 de noviembre de 2016. Plazo: 84 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-15-4235261</p>	1 otrosí

Fuente: URLs SECOP I contratos de concesión y de interventoría

El contrato de concesión se encuentra en la Fase de Construcción, cuenta con tres (3) modificaciones contractuales. La última modificación contractual se suscribió en la ventana de tiempo analizada en la auditoría, el 6 de agosto de 2020, asociada a las acciones procedentes derivadas del archivo de la investigación iniciada por la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) mediante la Resolución

No. 56979 del 10 de agosto de 2018 con ocasión de una presunta colusión en el proceso de adjudicación del contrato de concesión. Información de los demás otrosíes suscritos al contrato de concesión se presenta en el anexo 2.

Por otro lado, no obstante, el proyecto se encuentra en la Etapa Preoperativa, se han suscrito dos (2) Actas de Suspensión Parcial (Anexo 2), las cuales, en el acta N. 1 se suspende la construcción de los 5 puentes peatonales de la UF8 y en el Acta N. 2 se suspenden las actividades de ejecución de obras en la UF2 hasta por máximo 6 meses hasta que se revise la viabilidad de la modificación del alcance de la Unidad Funcional para la construcción de un túnel paralelo al túnel Guillermo León Valencia, también conocido como túnel Sumapaz existente (bitubo); así mismo, se suspenden las actividades de obra en las Unidades Funcionales 1, 3, 4, 5, 6 y 7 para revisar la viabilidad de la modificación del separador central previsto para los tramos viales correspondientes a estas unidades funcionales.

Lo anterior, refleja una suspensión de todas las actividades de obra que se presentan en el corredor concesionado, por lo que, a la fecha solo se está ejecutando lo correspondiente a la UF0 cuyo alcance es la Operación y Mantenimiento rutinario de la Infraestructura y lo correspondiente a la Operación y Mantenimiento de la UF8. Como consecuencia de ello, se está reconociendo la retribución por ambas Unidades Funcionales, UF0 y UF8, de acuerdo con lo descrito en el Contrato de Concesión.

Por otro lado, como se muestra en la tabla anterior, para el contrato de interventoría No. 395 de 2016, se ha suscrito un (1) otrosí donde se señaló que el número correcto de identificación tributaria (NIT) del Consorcio SEG-INCOPLAN es 901.005-269-5.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto

El control y seguimiento del proyecto **Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot** cuenta con el equipo de apoyo de profesionales de la ANI que se muestra a continuación:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento 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 coordinación y seguimiento	
John Alexander Rey Cañon	Apoyo Técnico	
Diana Lorena Ramírez	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VEJ)

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luz Dianne Díaz Gómez	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Yicel Adriana Azuero Palacio	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Sandra Liliana Novoa Cardona	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
María Fernanda Rueda García	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Diana Guiselt Torres Robayo	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Natalia Hoyos Ramírez	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada por la Supervisión en el desarrollo de la auditoría.

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, cinco (5) billones de pesos. Su influencia se da 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, contribuye la conexión entre Bogotá y 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.

El alcance inicial del proyecto se consolida en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

DESCRIPCION	MONTO (COP)
CAPEX	\$ 2,080,157*
OPEX	\$ 3,010,190*
Inversión total	\$ 5,090,347*
Fase actual	Construcción
VPIP Contractual	\$ 2,375,671 **
VPIP Generado	\$ 412,848***
% Cumplimiento VPIP	17.38%



* Millones de pesos diciembre de 2018

** Pesos del mes de referencia de diciembre de 2014

*** Pesos corrientes con corte a junio de 2020.

Fuente: Elaboración propia con base en la información suministrada por el equipo de Supervisión en la presentación del proyecto actualizada al 15 de agosto de 2020.

Con base en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 004 de 2016, el proyecto cuenta con dos (2) peajes existentes ubicados en los PR109+020 y PR52+000, denominados Chusacá y Chinauta, a cargo de la concesión a partir de la suscripción de acta de inicio del proyecto.

A continuación, la relación de los peajes mencionados:

Tabla 4. Peajes del proyecto

ESTACION	TIPO	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
Chinauta	Existente	UF3 PR52+000	A cargo del contrato de Concesión N. 004 de 2016 desde el 01 de diciembre de 2016.
Chusacá		UF7 PR109+200	

Fuente: Elaboración propia con base en el Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No.004 de 2016.

El proyecto cuenta con nueve (9) unidades funcionales cuya especificidad de intervención se describe de la siguiente manera:

Tabla 5. Unidades funcionales del proyecto.

UNIDAD FUNCIONAL	UBICACIÓN	LONGITUD (KM)	TIPO INTERVENCIÓN
UFO	Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento Rutinario de la Infraestructura		
UF 1	San Rafael – El Paso. Girardot – Túnel Sumapaz y Variante Melgar	50.95	Rehabilitación y mantenimiento. Incluye la construcción de tres puentes vehiculares nuevos.
UF 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).
UF 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 –

UNIDAD FUNCIONAL	UBICACIÓN	LONGITUD (KM)	TIPO INTERVENCIÓN
			<p>Portal Bogotá Túnel Sumapaz en la calzada sentido Girardot – Bogotá.</p> <p>Rehabilitación de la infraestructura existente.</p> <p>Incluye ampliación de dos puentes vehiculares existentes, construcción de tres nuevos y la construcción de un túnel falso.</p>
UF 4	Variante Fusagasugá y paso urbano Fusagasugá – Intersección Cucharal	14.0	<p>Rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura existente.</p> <p>Ampliación a tercer carril en ambas calzadas del corredor Intersección Jaibaná – Intersección Cucharal.</p> <p>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 couvert.</p>
UF 5	Intersección Cucharal - Sylvania	6.56	<p>Ampliación a tercer carril en ambas calzadas del corredor vial y rehabilitación de la infraestructura existente.</p> <p>Incluye la construcción y/o ampliación de cuatro puentes vehiculares existentes y de un box couvert.</p>

UNIDAD FUNCIONAL	UBICACIÓN	LONGITUD (KM)	TIPO INTERVENCIÓN
UF 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 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.
UF8	El Muña - Soacha	9.20	Rehabilitación de la infraestructura existente. Incluye la construcción de un viaducto.

Fuente: Elaboración propia en virtud del Apéndice técnico 1 del Contrato de Concesión No.004 de 2016.

En la ejecución del proyecto, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) adelantó una investigación administrativa, 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 Vía 40 Express S.A.S resultó adjudicatario.

Esta investigación afectó el normal desarrollo del proyecto; sin embargo, mediante Resolución 28751 de 16 de junio de 2020, la SIC ordenó archivar el proceso de investigación. A causa de lo anterior, como se señaló previamente, las partes (Concesionario y ANI) suscribieron el otrosí N. 3 (Anexo 2) con el objeto de que el Concesionario se acogiera a la sección 4.9 de la Parte General del Contrato

de Concesión en lo que se refiere al plazo adicional sin sanciones para el Concesionario, con lo cual se realizó una extensión máxima de setecientos ochenta (780) días al plazo previsto del plan de obras.

Así mismo, en virtud de eventuales incumplimientos de la ejecución de obras, con el otrosí N. 3 se determinó la disminución de la retribución por cada día de plazo adicional para terminar la unidad funcional hasta los 90 días, señalado en la sección 4.9 (a)(i) Capítulo II “Tabla de referencias a la parte General” de la Parte Especial:

<p>4.9 (a) (i)</p>	<p><i>El monto diario de reducción de la retribución por cada día de plazo adicional para terminar la unidad funcional hasta el día (90) del que trata la sección 4.9 de la parte general del contrato de concesión será, para efectos de este proyecto, el noventa por ciento (90%) del valor de la multa por no terminación de unidad funcional.</i></p> <p><i>El monto diario por cada día de plazo adicional para terminar la unidad funcional después del día noventa (90) hasta el día (780) del que trata la sección 4.9 de la parte general del contrato de concesión será, para efectos de este proyecto, el cien por ciento (100%) del valor de la multa por no terminación de unidad funcional.</i></p>
--------------------	--

Por otro lado, a causa de 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 de la Unidad Funcional 8, se derivó en un Tribunal de arbitramento que en diciembre de 2019 decretó lo siguiente:

“(…) en virtud de lo expuesto, los señores apoderados de las partes solicitaron al Tribunal no pronunciarse aún sobre la medida cautelar hasta que se agote el siguiente procedimiento que en atención a la solicitud del Tribunal y de la Procuraduría han acordado, así:

1. *La Sociedad Concesionara solicitará a la ANI la suspensión de la ejecución de todas las actividades relacionadas con la construcción de los 5 puentes peatonales de la Unidad Funcional 8 objeto de la controversia para que la ANI estudie la viabilidad de la solicitud y decida por tarde el 17 de diciembre.*

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

2. De ser favorable la respuesta de la ANI, las partes suscribirán la correspondiente Acta, y
3. Una vez suscrita el Acta se informará al Tribunal para que no se pronuncie definitivamente sobre la medida cautelar”

En virtud del procedimiento anterior, se originó el Acta de Suspensión Parcial 1² en donde se acordó la suspensión de la construcción de los cinco puentes peatonales de la Unidad Funcional 8 hasta el mes de agosto del 2020.

Posteriormente, el 21 de julio de 2020 se profirió el Laudo del Tribunal, a través del cual, si bien se otorgó la razón a la Entidad frente a la obligación de construir los puentes peatonales, refiere frente a su ejecución lo siguiente:

“... El Tribunal hace relación al hecho incontrovertible y probado en el plenario, según el cual, incluso hoy, al emitirse el Laudo y analizando el cronograma previsto para la ejecución y entrega de cada uno de los cinco puentes peatonales respecto de los cuales gira la controversia, la situación es completamente incierta (...)

(...) en la fecha, la prestación está sujeta a factores externos que no son imputables a ninguna de las partes que pende de la extensión de la troncal de las Fases II y III del sistema Transmilenio a que concierne la Licitación Pública LP-EFR-006-2019 de octubre de 2019 adjudicada mediante Resolución No. 080 del 29 de noviembre de 2019 de la Empresa Férrea Regional S.A.S, de donde no es posible, actualmente, conocer con precisión los costos que ello implica, las fechas de construcción de los puentes y, en algunos casos, como en los relativos a los puentes peatonales San Humberto y Dorado, sin tener siquiera clara la ubicación y conformación geométrica que tendrán los mismos, con las implicaciones que ellos acarrea en términos no solo de gestión y adquisición de predios, sino en su entrega y construcción real, en el ámbito de compensaciones ambientales, el traslado de redes y redes mayores así como la operación y el mantenimiento de los mismos”.

Como consecuencia de lo anterior, la Entidad se encuentra revisando con la Empresa Férrea Regional, la situación técnica a fin de realizar una mesa técnica con el Concesionario tendiente a lograr los

² Suscrita el 19 de diciembre de 2019.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

acuerdos para hacer la desafectación Unidad Funcional 8 así como las definiciones en las cuales se realizaría la construcción de los puentes peatonales.

Por otro lado, el Acta de Suspensión Parcial 2 suscrita el 05 de agosto de 2020, comentada previamente, tiene como objeto lo siguiente:

- Suspender por el término de cuatro (4) meses, prorrogables de mutuo acuerdo hasta por dos (2) meses adicionales, el plazo de ejecución de la Unidad Funcional No. 2 para que en este tiempo las Partes revisen conjuntamente la viabilidad de la inclusión de la solución del bitubo al Contrato de Concesión.
- Suspender por el término improrrogable de cuatro (4) meses, el plazo de ejecución de las Unidades Funcionales No. 1, 3, 4, 5, 6 y 7 para que en este tiempo las Partes revisen conjuntamente la viabilidad de la modificación del ancho de separador previsto para estas unidades funcionales.

Lo anterior, denota que a pesar de que el proyecto se encuentre en Fase de Construcción, en la actualidad toda actividad de obra cuyo propósito sea el desarrollo del alcance del proyecto se encuentra suspendida, por lo que, el Concesionario se encuentra realizando actividades de Operación y Mantenimiento del corredor concesionado y las partes (Concesionario, ANI e Interventoría) se encuentran en mesas de trabajo definiendo la viabilidad de una posible modificación al alcance del proyecto.

En el Capítulo 5, se abordarán temas específicos sobre el desarrollo del proyecto en virtud de la situación actual y el desarrollo del plan de obras.

Asimismo, se hace un diagnóstico del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la ANI respecto a la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, referentes al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica, temas que son considerados relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto, los cuales se presentan a continuación:

5.1 Estado del avance del Plan de Obras vigente

Con base en la sección 3.8 de la parte especial del contrato de concesión No. 04 de 2016, el plazo de la Fase de Construcción se describe de la siguiente manera:

“(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.”* lo que significa, que los plazos para el desarrollo tanto de la Fase de Proconstrucción como la Fase de Construcción pueden variar en el desarrollo del proyecto.

En virtud de lo anterior, las partes suscribieron el Acta de Inicio de la Fase de Construcción el 20 de junio de 2018, sin embargo, el Concesionario requirió a la Entidad en repetidas ocasiones la reprogramación del Plan de Obras debido a la problemática que se estaba presentando derivada de la investigación de la Superintendencia de Industria y Comercio – SIC, donde finalmente el proceso fue archivado Mediante Resolución 28751 del 16 de junio de 2020.

El Concesionario emitió una nueva reprogramación del Plan de Obras mediante oficio con Rad ANI No. 2019-409-046233-2 del 08/05/2019, reprogramación que fue no objetada por la Interventoría mediante Rad ANI. 2019-409-056391-2 del 31/05/2019. Sin embargo, con ocasión a la suscripción del otrosí 2, el Concesionario mediante Rad ANI 2019-409-091614-2 del 03 de septiembre de 2019 presentó el Plan de Obras actualizado incluyendo el detalle de la obra asociada a la glorieta Girardot. Posteriormente, la Interventoría se acogió a la actualización del Plan de Obras mediante Rad SCI-ANI-OBRAS-01290 del 24 de septiembre de 2019, por medio del cual se ajustaron las fechas de inicio y fin para la construcción de cada Unidad Funcional, de la siguiente manera:

Tabla 6. Plan de Obras vigente

Unidad Funcional	Plazo Máximo de Ejecución	Fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción	Fecha de Inicio de las intervenciones	Fecha Fin de las intervenciones
1	40 meses	20/06/2018	14/12/2020	20/10/2021
2	60 meses		09/10/2020	20/06/2023
3	60 meses		28/06/2021	20/06/2023

Unidad Funcional	Plazo Máximo de Ejecución	Fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción	Fecha de Inicio de las intervenciones	Fecha Fin de las intervenciones
4	46 meses		15/02/2021	20/04/2022
5	60 meses		01/03/2022	20/06/2023
6	60 meses		09/08/2021	20/06/2023
7	60 meses		06/09/2021	20/06/2023
8	9 meses		20/06/2018	20/03/2019

Fuente: Tabla suministrada por la Supervisión.

En virtud del cronograma de ejecución del Plan de Obras vigente, según lo reportado en el Informe Mensual de Interventoría N. 46 correspondiente al seguimiento del proyecto del 01 al 30 de septiembre de 2020³, en la sección 6.4.4.4 Seguimiento Plan de Obras, la Interventoría reporta que a **“el 30 de septiembre del 2020 se debería tener un avance de 3,26%, que contrastado con el ejecutado (2,86%) presenta una diferencia de 0,40%, tal como se puede ver en la Tabla resumen siguiente. En consecuencia, a 30 de septiembre del 2020 la obra ejecutada se encuentra con atraso de 0,40% con respecto a lo programado”**. Lo anterior se reporta de la siguiente manera:

Tabla 7. Avance Plan de Obras según el Informe Mensual de Interventoría N. 46

Unidad Funcional	Programado (%)	Ejecutado (%)	Déficit (%)
1	0%	0%	0%
2	0%	0%	0%
3	0%	0%	0%
4	0%	0%	0%
5	0%	0%	0%
6	0%	0%	0%
7	0%	0%	0%
8	100.00%	87.82%	-12.17%
Total	3.26%	2.86%	-0.40%

Fuente: Elaboración propia de la información suministrada del Informe Mensual de Interventoría N. 46.

³ Rad ANI 20204091022212 del 15/10/2020.

No obstante, según lo reportado en la plataforma ANIscopio al 15 de octubre de 2020 no se registran atrasos en la ejecución del plan de obras, y su avance se registra de la siguiente manera:

Tabla 8. Reporte de ANIscopio a 15 de octubre de 2020

Unidad Funcional	Programado (%)	Ejecutado (%)	Déficit (%)
1	0%	0%	0%
2	0%	0%	0%
3	0%	0%	0%
4	0%	0%	0%
5	0%	0%	0%
6	0%	0%	0%
7	0%	0%	0%
8	87.82%	87.82%	0%
Total	2.86%	2.86%	0%

Fuente: Elaboración propia de la información reportada en ANIscopio

En virtud de lo anterior, la Supervisión manifiesta que la Unidad Funcional 8 cuenta con Acta de Terminación suscrita el 22 de marzo de 2019, sin embargo, por la imposibilidad para iniciar las obras de los cinco puentes peatonales “*San Humberto, Dorado, Ducales, Altico y Compartir*” objeto de controversia que derivó la suscripción del Acta de Suspensión Parcial 1 y posteriormente, en julio de 2020, con el pronunciamiento del Laudo Arbitral se reconoció la obligación de la construcción de los puentes peatonales.

Sin embargo, debido a que actualmente no es posible conocer con precisión los costos, programación y demás acciones pertinentes en virtud de los factores externos que no son imputables a ninguna de las partes con relación a las Fases II y III del sistema Transmilenio a que concierne la Licitación Pública LP-EFR-006-2019 de octubre de 2019, adjudicada mediante Resolución No. 080 del 29 de noviembre de 2019 de la Empresa Férrea Regional S.A.S, la Supervisión manifiesta que a pesar de que en el Plan de Obras se contemple una ejecución de obra programada para esta unidad del 100%, actualmente con la controversia presente en esta UF, la obligación de la construcción de los cinco puentes peatonales no es exigible para el Concesionario. Por lo que, se reporta en ANIscopio un porcentaje programado de la UF8 del 87.82%, con un porcentaje programado acumulado para el proyecto del 2.86% a pesar de que el Acta de Inicio de la Fase de Construcción se haya suscrito en junio de 2018.

Como se describió anteriormente, las partes suscribieron el Acta de suspensión No. 1 en donde se acordó la suspensión de la construcción de los cinco puentes peatonales de la Unidad Funcional 8 hasta el mes de agosto del 2020. Sin embargo, como consecuencia del pronunciamiento del Laudo

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

del Tribunal el 21 de julio de 2020 la Entidad se encuentra revisando con la Empresa Férrea Regional la situación técnica a fin de realizar una mesa técnica con el Concesionario tendiente a lograr los acuerdos para hacer la desafectación Unidad Funcional 8, así como las condiciones base para la construcción de los puentes peatonales.

Esta situación refleja que las actividades para la ejecución del Plan de Obras se encuentran suspendidas a octubre de 2020, situación que se debe tener en cuenta ante un posible retraso en la ejecución del proyecto (R3), riesgo identificado por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.

Al respecto, mediante correo electrónico del 27 de octubre de 2020 la Supervisión manifestó que: *“más allá de la suspensión vigente es obligación del Concesionario cumplir con las obligaciones contractuales para el cumplimiento del Plan de Obras y la entrega de la Infraestructura, so pena de aplicar lo establecido en el numeral 6.1 “Eventos Generadores de Imposición de Multas” de la Parte Especial del Contrato de Concesión”*

La Entidad ha identificado que las posibles consecuencias del riesgo mencionado son: *sobrecostos de los proyectos, no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos y mayores costos de interventoría.*

Sin embargo, en el desarrollo de la auditoria se validó que se están cumpliendo con los cuatro controles contemplados para este riesgo, relacionados con i) reuniones semanales del Equipo de Supervisión, ii) reuniones con la comunidad, iii) presentación de informes mensuales de seguimiento de la Supervisión y iv) revisión y aprobación de la Supervisión a los informes mensuales de Interventoría, lo que da lugar a que al interior de la Entidad se verifique la suficiencia y efectividad de estos controles.

También, como se indicó previamente, el 05 de agosto de 2020 se suscribió el Acta de Suspensión No. 2, la cual tiene por Objeto:

“(…) PRIMERO: SUSPENDER por el término de cuatro (4) meses, prorrogables de mutuo acuerdo hasta por dos (2) meses adicionales, el plazo de ejecución de la Unidad Funcional No. 2 para que en este tiempo las Partes revisen conjuntamente la viabilidad de la inclusión de la solución del Bitubo al Contrato de Concesión. (...)

SEGUNDO: SUSPENDER por el término improrrogable de cuatro (4) meses, el plazo de ejecución de las Unidades Funcionales No. 1, 3, 4, 5, 6 y 7 para que en este tiempo las Partes revisen conjuntamente la viabilidad de la modificación del ancho de separador previsto para estas unidades funcionales (...)”

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

Así las cosas, a octubre de 2020 el Contrato de Concesión se encuentra con una suspensión en las actividades de obra, por lo cual, se recomienda continuar con las mesas de trabajo y liderando la coordinación y supervisión entre las partes para tomar decisiones oportunamente y así evitar la probabilidad de ocurrencia de decisiones inoportunas e inadecuadas que pudiesen originar una eventual terminación anticipada del Contrato de Concesión.

Situaciones como las que se están abordando en el periodo que fue otorgado en las actas de suspensión parcial, cuyo objeto, es considerar modificaciones en el alcance contractual, pudiese llegar a causar una posible inviabilidad del proyecto, cuya causa está identificada por la ANI en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, cuya consecuencia podría llegar a ser la caducidad o terminación anticipada del contrato (R4).

No obstante, el 27 de octubre de 2020 mediante correo electrónico, la Supervisión indicó que: *“el propósito del Acta de Suspensión N. 2 es revisar optimizaciones en el proyecto que genere beneficios contractuales, manteniendo como tal el tiempo de ejecución de la fase de construcción”*.

Por otro lado, se evidenció la aplicación de los tres controles contemplados para este riesgo en la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de proyectos relacionados con i) reuniones semanales del Equipo de Supervisión, ii) estructuración de proyectos a cargo de la Entidad y iii) seguimiento y aprobación por parte de la Supervisión a cambios en los diseños del proyecto, lo que da lugar a que al interior de la Entidad se verifique la suficiencia y efectividad de estos controles.

Por lo anterior, el Concesionario se encuentra realizando únicamente la Operación y Mantenimiento tanto de la Unidad Funcional 0 como de la Unidad Funcional 8 (con acta de terminación de la UF8 suscrita el 22 de marzo de 2019), cuyas actividades son objeto del reconocimiento de retribución según lo establecido en Capítulo IV de la Cláusula 3.1 de la Parte General del Contrato de Concesión.

Porcentajes de retribución:

- UF0: 32%
- UF8: 2.54%

La retribución de la Unidad funcional 0 inició a partir del cuarto (4) mes contado desde la fecha de inicio del Contrato de Concesión en abril de 2017.

A manera de ejemplo se informa que para el mes de julio del 2020 se reconoció un valor de **TRES MIL CUATROCIENTOS MILLONES DIECISIETE MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y SEIS PESOS (\$3.400.017.836)**. A la fecha se ha retribuido un total acumulado para esta Unidad Funcional de **\$212.354.971.803**.

En cuanto a la retribución de la UF8, esta inició a partir del mes de junio de 2019, mes en el cual se entregó en operación. Para el mes de julio del 2020 se reconoció un valor de **DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS SETENTA Y SEIS MIL CIENTO TRESCIENTOS SESENTA PESOS CON DIECISIETE CENTAVOS (\$269.876.360)**. A la fecha se ha retribuido un total acumulado para esta Unidad Funcional de **\$16.855.058.930**.

En ese orden de ideas, a julio de 2020 se ha reconocido un total por concepto de retribución al concesionario de **\$229.210.030.734**.⁴

En cuanto a los valores reconocidos por concepto de retribución, en el desarrollo de esta auditoria se verificó el seguimiento y control por parte del equipo de Supervisión y de la Interventoría mediante las actas de retribución, los informes mensuales de Interventoría y los informes mensuales de Supervisión. No se identificaron observaciones al respecto.

Por otra parte, con relación a la Operación y Mantenimiento del puente vehicular sobre el río Magdalena “*Mariano Ospina Pérez*” ubicado en el PR0+00 del proyecto (UF1) según lo establecido en la Parte Especial, sección 3.5. la cual señala:

“Entrega de la Infraestructura de la Parte Especial del Precitado Contrato de Concesión, que señala: (...) b) Dentro de la infraestructura programada para ser recibida por el concesionario al inicio del Contrato se encuentran las siguientes vías:

<i>CÓDIGO DE VÍA (NOMENCLATURA)</i>	<i>ORIGEN (NOMBRE – PR)</i>	<i>DESTINO (NOMBRE – PR)</i>	<i>LONGITUD (KM)</i>
4005	<i><u>Puente Río Magdalena – (Girardot)</u></i> <i><u>0+00</u></i>	<i><u>Puente Peatonal La despena – (Soacha)</u></i> <i><u>122+500</u></i>	122.5

(...)”. (Subrayado fuera de texto)

Al respecto, las partes se encuentran en una controversia que se analiza a través de un Tribunal de Arbitramento ya que el Concesionario alega de que no se encuentra obligado a intervenir o ejecutar

⁴ Información tomada del informe mensual de Interventoría N. 45

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

actividades en el puente denominado “*Mariano Ospina Pérez*”, por un desacuerdo con las coordenadas de origen de la Unidad Funcional 1.

El 7 de noviembre de 2019 el Tribunal de Arbitramento aprobó la medida cautelar solicitada por el Concesionario y ordenó la suspensión del proceso administrativo sancionatorio. En virtud de lo anterior la Agencia emitió el Auto⁵ donde incorporó la decisión del Tribunal y suspendió el mencionado proceso. A la fecha el Tribunal se encuentra en valoración de pruebas y posterior a ello se presentarán alegatos de conclusión por parte de la ANI.

La controversia contractual que se presenta con el puente “*Mariano Ospina Pérez*”, evidencia la materialización del riesgo, *R7. Controversias contractuales*, contemplado en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte. Este riesgo cuenta con cuatro controles, de la siguiente manera:

1. Cada vez que se realiza una modificación a los contratos de infraestructura los abogados del grupo contractual revisan los documentos para presentarlos en el comité de contratación con el propósito de evitar controversias en la interpretación de las normas con los concesionarios e interventores; como evidencia de la modificación se dispone del documento contractual debidamente firmado.
2. El equipo de gestión de los proyectos debe leer y revisar permanentemente el contrato de concesión de los proyectos para identificar vacíos contractuales y proponer modificaciones al mismo con el propósito de evitar sobrecostos en los proyectos, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia de la modificación se dispone del otro sí debidamente firmado.
3. Los integrantes del equipo de seguimiento del proyecto semanalmente se reúnen para hacer seguimiento a cada proyecto con el propósito de socializar las diferentes situaciones del mismo e identificar alternativas de solución a las problemáticas que se presentan, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa, como evidencia se dispone de las actas de las reuniones y listas de asistencia.
4. Todos los colaboradores del GIT-Riesgos aplican permanentemente lo establecido en el documento Conpes 3107 “Política de Manejo de Riesgo Contractual del Estado para Procesos de Participación Privada en Infraestructura” para identificar y calificar los riesgos de los

⁵ El 8 de noviembre de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

proyectos de infraestructura mediante el diligenciamiento y actualización de la matriz de riesgos, tomando en consideración tanto este documento como las normas y leyes que le sean pertinentes, so pena de incurrir en una falta disciplinaria y/o administrativa.

En la auditoría se evidenció que el Equipo de Supervisión está cumpliendo con los tres primeros controles, así mismo, el 27 de octubre de 2020, la Supervisión allegó evidencia del cumplimiento del cuarto control mediante correos electrónicos generando análisis de riesgos, participación en las reuniones semanales de seguimiento del proyecto de parte del GIT de Riesgos, observaciones del GIT de Riesgos mediante correos electrónicos a los documentos contractuales como el otrosí 3 y análisis de dicho GIT a solicitudes de EER.

Lo anterior, evidencia el cumplimiento de los cuatro controles destinados para la gestión y administración del riesgo *R7. Controversias contractuales*.

Finalmente, en cuanto a aspectos asociados a la ejecución del plan de obras, se evidenció que el proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot, cuenta con 168 pasivos prediales⁶ heredados del Contrato de Concesión No.GG-040 del 01 de julio de 2004 “Bosa – Granada – Girardot”, contrato liquidado unilateralmente por medio de la Resolución No. 1584 de 21 de octubre de 2016, “Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura liquida el contrato de concesión GG-040 de 2004”.

Estos pasivos prediales se vienen gestionando desde el interior de la Entidad por un equipo destinado para ello, tanto del GIT Predial como del GIT de Asesoría Jurídico Predial de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno. La gestión inicia retomando la carpeta predial que se encuentra en el archivo con el cual fue entregado cada uno de los pasivos por parte del proyecto Bosa Granada Girardot; así mismo, cada caso se estudia y se toman las medidas necesarias con ayuda del equipo de Interventoría, como la actualización del estudio de títulos, actualización de áreas requeridas, actualización de fichas prediales, entre otros. Para lo que se refiere a la ejecución del avalúo comercial corporativo, en la actualidad no se cuenta con una entidad competente contratada para tal fin.

Para este trámite, el grupo encargado de la gestión predial al interior de la Entidad requirió iniciar un proceso de contratación de una Lonja para realizar los avalúos comerciales para 11 predios del proyecto Bosa Granada Girardot, y que corresponden a pasivos asumidos por el proyecto Ampliación

⁶ Información suministrada por el equipo de supervisión.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot; sin embargo, según lo notificado por el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno en la auditoría, se encuentran a la espera de la asignación de recursos para continuar con el proceso de contratación.

Con relación a los pasivos prediales, ha derivado que el Concesionario haya solicitado un reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad - EER mediante oficio con Rad ANI 20204090450112 del 22 de mayo de 2020, argumentando un posible atraso en la ejecución de obras, no obstante, mediante Rad ANI 20205000208041 del 23 de julio de 2020 fue negado por parte de la ANI con el argumento de que *“no se presenta afectación alguna para el inicio de las Unidades Funcionales 1, 3 y 4, toda vez que el Concesionario a la fecha tiene la disponibilidad requerida en la cláusula del Contrato antes referida”*.⁷

En cuanto a los tiempos de respuesta del EER, teniendo en cuenta que el EER fue solicitado por el Concesionario el 22 de mayo de 2020, la ANI emitió una respuesta negando el reconocimiento del evento solo hasta el 23 de julio de 2020, fuera del término de los 15 días siguientes a la notificación; sin embargo, este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(c)(iii) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2016, según se cita a continuación:

“(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.”

Incumplimiento que es reiterado, por la Oficina de Control Interno, ya que, en el desarrollo de la auditoría técnica de la vigencia del 2019,⁸ se derivó una no conformidad por el mismo incumplimiento. Dicha no conformidad y su plan de mejoramiento se describen en el capítulo 8.2 del presente documento.

Esta situación, con relación a los pasivos prediales, puede ser alerta de una posible materialización del riesgo R3. *Retrasos en la ejecución de los proyectos*, a causa de una posible falta de oportunidad

⁷ 20204090450112 del 22 de mayo de 2020

⁸ Informe de auditoría técnica disponible para consulta con el radicado ANI No. 20191020187443 del 5 de diciembre de 2019.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

en la atención de la totalidad de los 168 pasivos prediales. Aunque algunos de los predios relacionados con estos pasivos cuenten con disponibilidad de intervención por parte del Concesionario, el hecho de no contar con la disponibilidad total puede ocasionar demoras en la ejecución de obras.

Con relación a los 11 predios que dependen de la ejecución de un avalúo comercial corporativo, con el cual no se cuenta a la fecha, debido a que la Entidad aún no cuenta con una Lonja contratada para su ejecución; la Supervisión manifestó, mediante correo electrónico del 27 de octubre de 2020, que:

“En relación con lo expuesto se manifiesta que los 11 predios que se encuentran pendientes de avalúos existen dos factores a resaltar:

1. *Cuentan con disponibilidad de intervención para las obras del proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot ya que las zonas a legalizar se encuentran incorporadas a la vía.*
2. *Durante el desarrollo de la Gestión predial desarrollada por el Concesionario Autopista Bogotá Girardot contrato GG-040 de 2004, y posteriormente a través de los contratistas de la ANI estos predios contaban con avalúos vigentes. Sin embargo, debido a trámites jurídicos dentro de la gestión predial de los mismos perdieron vigencia o se presentaron cambios en los propietarios que obligan a que se requiera de un nuevo insumo, es decir que si bien es cierto la gestión se retomará una vez se tenga el avalúo no implica que no se hayan adelantado las gestiones necesarias para obtener a disponibilidad para las obras.”*

La situación anterior, que, aunque se evidenció gestión por las Partes involucradas, es un hecho que puede alertar una activación del R6. *Sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, como consecuencia de la falta de oportunidad en la actualización de la información requerida para los procesos de la gestión predial por parte de las entidades competentes, cuyas consecuencias, según lo establecido por la Entidad en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, pudiesen presentarse a manera de hallazgos de los entes de control, sanciones y/o deterioro de la imagen corporativa.

Finalmente, con base en el contenido de esta sección se evidencia que la gestión por parte de la Entidad refleja un **cumplimiento de los controles** establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030).

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

Es recomendable continuar asegurando la aplicación de los controles y seguir gestionándolos, así como evaluar su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.

5.1.1 Conclusiones del estado del avance del Plan de Obras

- El Concesionario cuenta con una reprogramación de obras acogida por la Interventoría en septiembre de 2019. A 15 de octubre de 2020 no se registran atrasos en la ejecución del plan de obras; sin embargo, el porcentaje de avance es de 2.86% a pesar de que el acta de inicio de la fase de construcción se haya suscrito en junio de 2018.
- En virtud de la situación del proyecto, se cuenta con dos Actas de Suspensión Parcial suscritas entre las partes, las cuales suspenden la construcción de los cinco puentes peatonales para la UF8 y la ejecución de obras en la UF2 por un periodo de 4 meses prorrogables hasta dos meses y en las UF1, 3, 4, 5, 6, y 7 por un periodo de 4 meses.
- A octubre de 2020 el Contrato de Concesión se encuentra con una suspensión en las actividades de obra, por lo cual, se recomienda continuar con las mesas de trabajo y liderando la coordinación y supervisión entre las partes para tomar decisiones oportunamente y así evitar la probabilidad de ocurrencia de decisiones inoportunas e inadecuadas que pudiesen originar una eventual terminación anticipada del contrato de concesión.
- El Concesionario cuenta con reconocimiento de retribución por concepto de Operación y Mantenimiento de las UF0 (32%) y UF8 (2.54%), cuyo acumulado total a julio de 2020 es de **\$229.210.030.734**.
- Se evidencia el desarrollo de un Tribunal de Arbitramento por la controversia originada con la obligación de la Operación y Mantenimiento del puente denominado “*Mariano Ospina Pérez*”, ubicado en el PO+00 sobre el Rio Magdalena. Actualmente el Tribunal se encuentra en valoración de pruebas y posterior a ello se presentarán alegatos de conclusión por parte de la ANI.
- El proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot, cuenta con 168 pasivos prediales⁹ heredados del Contrato de Concesión No.GG-040 del 01 de julio de 2004 “*Bosa –*

⁹ Información suministrada por el equipo de supervisión.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

Granada – Girardot”, contrato liquidado unilateralmente por medio de la Resolución No. 1584 de 21 de octubre de 2016, “Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura liquida el contrato de concesión GG-040 de 2004”.

- La gestión predial de los pasivos prediales heredados por el proyecto *“Bosa – Granada – Girardot”*, la realiza directamente la ANI a excepción de los avalúos comerciales corporativos, lo cual para su ejecución es necesario contratar a una Loja competente.
- Son 11 los pasivos prediales para el proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot que requieren avalúos comerciales corporativos. Esta actividad solo se ejecutará hasta que la Entidad cuente con una Lonja competente para ello.
- Se identificó que el Concesionario solicitó el reconocimiento de un EER con relación a los pasivos prediales, no obstante, fue negado por parte de la Entidad con el argumento de que *“no se presenta afectación alguna para el inicio de las Unidades Funcionales 1, 3 y 4, toda vez que el Concesionario a la fecha tiene la disponibilidad requerida en la cláusula del Contrato antes referida”*.
- Con relación a la solicitud de un EER por pasivos prediales, se identificó que la Entidad dio respuesta fuera del término de los 15 días siguientes a la notificación; este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(c)(iii) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2016, generando incumplimiento que fue detectado en la vigencia del 2019 y reiterado en esta auditoría.
- La situación con relación a los pasivos prediales puede ser alerta de una posible materialización del riesgo *R3. Retrasos en la ejecución de los proyectos*, a causa de una posible falta de oportunidad en la atención de la totalidad de los 168 pasivos prediales. Aunque algunos de los predios relacionados con estos pasivos cuenten con disponibilidad de intervención por parte del Concesionario, el hecho de no contar con la disponibilidad total puede ocasionar demoras en la ejecución de obras.
- Aunque se evidencie gestión respecto a los once predios que se encuentran pendientes de avalúos y que hicieron parte de la gestión adelantada en el marco del contrato GG-040 de 2020, dicha situación puede dar lugar a que se alerte una activación del *R6. Sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, como consecuencia de la falta de oportunidad en la actualización de la información requerida para los procesos de la gestión predial por parte de las entidades competentes, lo que puede dar lugar a hallazgos de los entes de control, sanciones y/o deterioro de la imagen corporativa.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

- La ejecución del Plan de Obras se encuentra suspendida a octubre de 2020, situación que se debe tener en cuenta ante un posible retraso en la ejecución del proyecto (R3), riesgo identificado por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
- Las situaciones como las que se están abordando en el periodo que fue otorgado en las actas de suspensión parcial, cuyo objeto, es considerar modificaciones en el alcance contractual de las UF1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7, pueden llegar a causar una posible inviabilidad del proyecto, cuya causa está identificada por la ANI en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte para el riesgo caducidad o terminación anticipada del contrato (R4).
- La gestión que se evidencia por parte de la Entidad es el **cumplimiento de los controles** establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030).
- Se recomienda a la Supervisión tener en cuenta que, en virtud de la situación del proyecto ante un posible retraso en su ejecución, se alerta una posible consecuencia en *sobrecostos de los proyectos, no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos y mayores costos de interventoría*, por lo que es importante, tomar decisiones oportunas en el desarrollo del proyecto.

5.2 Afectaciones derivadas de las medidas adoptadas en el marco de la emergencia económica y social por el COVID 19.

En virtud de la pandemia a causa del COVID – 19 que ocasionó la emergencia sanitaria declarada a través del Decreto 457 de 2020 “mediante el cual se imparten instrucciones para el cumplimiento del Aislamiento Preventivo Obligatorio de 19 días en todo el territorio colombiano, que regirá a partir de las cero horas del miércoles 25 de marzo, hasta las cero horas del lunes 13 de abril, en el marco de la emergencia sanitaria por causa de la pandemia del coronavirus COVID-19”, se hizo efectiva la norma que limita totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio Nacional. Así mismo, se derivaron una serie de medidas como el Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020, cuyos impactos se han visto reflejados en tráfico, recaudo y posibles materializaciones de riesgos descritos a continuación:

5.2.1 Afectación del Tráfico en el peaje de Chinauta

Con ocasión al aislamiento preventivo impuesto mediante el Decreto 457 de 2020, la Interventoría realizó la comparación de tráfico promedio diario mensual del peaje de Chinauta en el 2019 versus el 2020, de marzo a agosto:

Tabla 9. Disminución de tráfico mensual peaje Chinauta 2019 / 2020

MES	TPD 2019	TPD 2020	2019 / 2020
Marzo	585.488	369.102	-36.96%
Abril	646.182	150.849	-76.65%
Mayo	540.066	218.825	-59.87%
Junio	717.229	259.162	-63,87%
Julio	679.680	320.805	-52,80%
Agosto	640.355	333.911	-47.85%

Fuente: Elaboración propia en virtud de los datos tomados del Informe Mensual de Interventoría N. 45.

La tabla anterior, muestra que la variación de tráfico promedio diario mensual entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 30% y 80%, lo que ha representado una reducción en el tráfico mensual que oscila entre 216.386 y 495.333 tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020 en el peaje Chinauta.

5.2.2 Afectación del Tráfico en el peaje de Chusacá

Con ocasión del aislamiento preventivo impuesto mediante el Decreto 457 de 2020, la Interventoría realizó la comparación de tráfico promedio diario mensual del peaje de Chusacá en el 2019 versus el 2020, de marzo a agosto:

Tabla 10. Disminución de tráfico mensual peaje Chinauta 2019 / 2020

MES	TPD 2019	TPD 2020	2019 / 2020
Marzo	755.055	471.384	-37.57%

MES	TPD 2019	TPD 2020	2019 / 2020
Abril	804.997	181.198	-77.49%
Mayo	695.641	267.595	-61.53%
Junio	884.723	318.626	-63.99%
Julio	839.078	393.928	-53.05%
Agosto	804.743	410.508	-48.99%

Fuente: Elaboración propia en virtud de los datos tomados del Informe Mensual de Interventoría N. 45.

La tabla anterior, muestra que la variación de tráfico promedio diario mensual entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 30% y 80%, lo que ha representado una reducción en el tráfico mensual que oscila entre 283.671 y 623.799 de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020 en el peaje de Chusacá.

No obstante, lo anterior, es importante destacar que al ser este proyecto una APP de Iniciativa Privada, el riesgo comercial o de tráfico es asumido por el Concesionario de acuerdo con la Clausula 13.2 (a)(xix) del Contrato de Concesión N. 004 de 2016: “(...) *los siguientes son los riesgos asignados al Concesionario, además de los que le sean asignados en otras partes del Contrato (incluyendo sus Apéndices) o de los que por su naturaleza deban ser asumidos por el Concesionario: (...) (xix) Los efectos favorables o desfavorables de la variación del tráfico durante la vida del Proyecto*”.

5.2.3 Afectación financiera del proyecto en virtud del Decreto 482 de marzo de 2020 y 569 de abril de 2020.

Con ocasión de la pandemia a causa del COVID – 19 que originó la emergencia sanitaria y la expedición del Decreto 482 de 2020 y 569 de 2020 “*Por el cual se dictan medidas sobre la presentación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica*”, se declaró la exención en el pago de la tasa de peaje a nivel Nacional, la cual estuvo vigente a partir del 25 de marzo de 2020 y hasta el 31 de mayo de 2020.

Como consecuencia de esto, el Concesionario Vía 40 Express S.A.S., suspendió el cobro en las estaciones de peaje de Chinauta y Chusacá a partir del 26 de marzo hasta el 31 de mayo, ocasionando las siguientes consecuencias económicas en el contrato:

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

- Recaudo de peajes en las estaciones a partir del 26 de marzo hasta el 31 de mayo fue de \$0 (cero)
- El Concesionario no obtuvo Retribución por las UF0 y UF8 para los siguientes periodos: del 26 al 31 de marzo de 2020, abril de 2020 y mayo de 2020.

Asimismo, se evidenció falta de ejecución de los fondeos por parte del Concesionario. Al respecto, la Interventoría solicitó cumplimiento de la Obligación Contractual 4.5 Fondeos de Subcuentas al Concesionario Vía 40 Express SAS¹⁰, no obstante, al persistir el incumplimiento, la Interventoría solicitó a la ANI la No Objeción de un plazo de cura por el presunto incumplimiento de los fondeos a las subcuentas, el cual fue otorgado mediante Rad ANI 20205000296031 del 06 de octubre de 2020 por un plazo máximo de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que el Interventor o la ANI notifiquen al Concesionario el presunto incumplimiento.

Dicho plazo de cura fue subsanado por parte del Concesionario, lo cual se evidencia en la certificación de fondeos por parte de la fiduciaria Bancolombia emitida el 16 de octubre de 2020.

Con relación a la retribución de la UF0 y de la UF8 entre marzo y mayo de 2020, según lo expuesto en el Informe mensual de Interventoría N. 45¹¹:

“El Contrato de Concesión No. 004 en su Parte General, Sección 3.4 (b) señala “El producto del Recaudo de Peaje será utilizado por la ANI como fuente de recursos para la Retribución del Concesionario y la Compensación por Riesgo cuando sea aplicable y/o Compensación Especial, en los términos y condiciones señalados en el presente Contrato”, por lo cual no se ha generado Acta de Retribución por las UF0 y UF8. La Sección 3.4 (i) (ii) señala “La Compensación por riesgo por menor recaudo será calculada entre el Interventor y el Concesionario, la diferencia entre el Recaudo de Peajes que se hubiese producido de haberse aplicado la estructura de la tarifa (debidamente indexada) prevista en la Resolución de Peajes y el Recaudo de Peaje correspondiente a las modificaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte, de lo cual se deja constancia en el Acta de Cálculo mencionada anteriormente suscrita dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la terminación de dicho mes. Este

¹⁰ Mediante comunicado CSI-ANI-OBRA-01806 con radicado ante la concesión No. 2020-4000-001317-2 del 24/08/2020.

¹¹ Informe mensual de Interventoría N. 45. Pag. 423.

valor deberá ser compensado de acuerdo con lo estipulado en la Sección 3.5 h) de la Parte General del Contrato”.

Aplicando lo establecido en el Contrato y realizando el cálculo para la Compensación del Riesgo por Menor Recaudo, se generaron las siguientes actas con sus correspondientes valores, las cuales no han sido pagadas con corte a julio de 2020:

<i>PERIODO</i>	<i>ACTA DE CÁLCULO</i>	<i>MONTO</i>
<i>26-mar-20 a 31-mar-20</i>	<i>No. 1</i>	<i>\$ 868.049.425</i>
<i>abril de 2020</i>	<i>No. 2</i>	<i>\$ 5.860.788.450</i>
<i>mayo de 2020</i>	<i>No. 3</i>	<i>\$ 7.889.283.675</i>

(...)”

Dichas Actas de Cálculo de Compensación por Riesgo por Menor Recaudo ya se encuentran firmadas por parte del Concesionario y la Interventoría; así mismo fueron allegadas a la Entidad mediante los siguientes radicados:

- Acta correspondiente al periodo de marzo con Rad ANI 20204090424571/Rad Inter CSI-ANI-OBRA-04650.
- Acta correspondiente al periodo de abril con Rad ANI 202040904371121/Rad Inter CSI-ANI-OBRA-01654.
- Acta correspondiente al periodo de mayo con Rad ANI 202040905149821/Rad Inter CSI-ANI-OBRA-01698.

Hasta el momento la ANI no ha hecho efectiva la compensación del riesgo a la que hacen alusión las actas revisadas entre Concesionario e Interventoría.

Para evaluar la gestión del riesgo derivado del impacto del COVID-19, el día 13 de mayo de 2020, se instaló formalmente el espacio de negociación entre la ANI y los Concesionarios de proyectos carreteros, con la mediación y moderación de la CCI, en la que las Partes identificaron las siguientes materias que podrían ser abordadas en la mesa con el propósito de buscar un acuerdo y tratamiento transversal: (i) plazo de cumplimiento de las obligaciones; (ii) costos ociosos; (iii) costos de implementación de los protocolos de bioseguridad; (iv) menores ingresos por disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje; (v) pérdida de liquidez; (vi) posibles compensaciones

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

diferenciadas por generaciones de concesiones; y (vii) definición de un procedimiento expedito para el reconocimiento de los eventos eximentes de responsabilidad por afectaciones relacionadas con la pandemia por Covid-19 que se presenten a futuro¹².

En la auditoría se evidenció que los primeros resultados de este espacio de negociación se formalizaron el 5 de octubre de 2020 con el *“Acuerdo suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo de transporte carretero con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de Infraestructura”*, acuerdo que considera aspectos relacionados con i) afectaciones en plazo, ii) costos ociosos, iii) costos de implementación de protocolos de bioseguridad y de iv) un procedimiento respecto a eventuales solicitudes futuras de EER relacionados con el COVID-19. Es decir que continua pendiente lo relacionado con menores ingresos por disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje, entre otros aspectos.

A la fecha no se evidencia que el Concesionario Vía 40 Express S.A.S haya informado a la Entidad su interés en que dicho acuerdo aplique para el proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot.

5.2.4 Conclusiones de las afectaciones derivadas de la presencia del COVID-19

- La variación de tráfico en el peaje Chinauta variación del tráfico promedio diario mensual entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 30% y 80%, lo que ha representado una reducción en el tráfico mensual que oscila entre 216.386 y 495.333 de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020.
- La variación del tráfico promedio diario mensual en el peaje de Chusacá, entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 30% y 80%, lo que ha representado una reducción en el tráfico mensual que oscila entre 283.671 y 623.799 de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020.
- La Interventoría solicitó a la ANI la No Objeción de un plazo de cura por el presunto incumplimiento de los fondos a las subcuentas de compensaciones ambientales, redes y predios, el cual fue otorgado mediante Rad ANI 20205000296031 del 06 de octubre de 2020 por un plazo máximo de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que el Interventor o

¹² Información suministrada por el equipo de Supervisión.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
--	---	---

la ANI notifiquen al Concesionario el presunto incumplimiento. Posteriormente el 16 de octubre de 2020, el Concesionario remitió la certificación del giro de los fondeos lo que dio por subsanado el plazo de cura.

- La Parte General del Contrato de Concesión NO. 04 de 2016, Sección 3.4 (b), señala *“El producto del Recaudo de Peaje será utilizado por la ANI como fuente de recursos para la Retribución del Concesionario y la Compensación por Riesgo cuando sea aplicable y/o Compensación Especial, en los términos y condiciones señalados en el presente Contrato”*, también señala que *“La Compensación por riesgo por menor recaudo será calculada entre el Interventor y el Concesionario, la diferencia entre el Recaudo de Peajes que se hubiese producido de haberse aplicado la estructura de la tarifa (debidamente indexada) prevista en la Resolución de Peajes y el Recaudo de Peaje correspondiente a las modificaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte, de lo cual se deja constancia en el Acta de Cálculo mencionada anteriormente suscrita dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la terminación de dicho mes. Este valor deberá ser compensado de acuerdo con lo estipulado en la Sección 3.5 h) de la Parte General del Contrato”*. Con base en lo anterior, la Interventoría y el Concesionario suscribieron tres Actas de cálculo para la Compensación del Riesgo por Menor Recaudo de la siguiente manera:
 - o No. 1: \$ 868.049.425
 - o No. 2: \$ 5.860.788.450
 - o No. 3: \$ 7.889.283.675

A la fecha de esta auditoria la ANI no ha hecho efectiva el acta de cálculo por compensación del riesgo.

- La ANI y los Concesionarios de los proyectos carreteros a cargo de la Entidad realizaron mesas de trabajo para definir cómo gestionar el riesgo derivado de la presencia del COVID-19. Los primeros resultados de estas mesas de trabajo se formalizaron con la suscripción de un acuerdo del pasado 05 de octubre de 2020, sobre el que no se ha evidenciado interés de suscripción por parte del Concesionario Vía 40 Express S.A.S.

5.3 Verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.4, referente a la verificación del seguimiento y control por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="center">Gobierno de Colombia</p>
---	---	---

proyecto frente a los lineamientos de la ANI que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, se tomó como referente lo dispuesto en las Resoluciones de la ANI No. 471 del 22 de marzo de 2020, 498 del 13 de abril de 2020 y en las circulares ANI No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, 20201000000164 del 8 de abril de 2020 y 20206030000234 del 29 de mayo de 2020, pues en estos documentos se establecen medidas para asegurar la continuidad de los proyectos a cargo de la ANI con el uso de acciones preventivas para evitar el contagio y propagación del COVID-19, así:

5.3.1 Protocolo de trabajo en condiciones seguras para asegurar una operación y mantenimiento que permita la prestación del servicio de transporte en el corredor vial

El parágrafo primero del artículo segundo de la Resolución 471 “*Por la cual se establece como medida transitoria la suspensión de términos en las actuaciones administrativas y contractuales que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas, por motivos de salud pública*”, del 22 de marzo de 2020, estableció la continuidad de la operación y mantenimiento de los corredores viales a cargo de la ANI con la implementación de un protocolo de trabajo en condiciones seguras, así:

“(…) La anterior suspensión no incluye las obligaciones de operación de carreteras, puertos, aeropuertos y red férrea, ni de las obligaciones de mantenimiento esenciales para la prestación del servicio de transporte, para cuya ejecución el Concesionario deberá establecer un protocolo de trabajo en condiciones seguras, basado en los parámetros establecidos por el Gobierno Nacional. La suspensión tampoco incluye la atención de sitios inestables y cualquier otra actividad que garantice la prestación del servicio público de transporte en condiciones de seguridad.” (Subrayado fuera de texto)

Con relación al protocolo de trabajo en condiciones seguras, se evidenció que el Concesionario presentó un Plan de Contingencia de Operación y Mantenimiento ante la emergencia COVID-19 mediante oficio con Rad ANI Rad ANI 20204090349012 del 16 de abril de 2020.

Posteriormente la Interventoría por medio de los oficios con Rad ANI 20204090491952 del 05 de junio de 2020 remitió concepto de No Objeción a dicho plan el cual contiene el protocolo de bioseguridad, según Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 (Circular N. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 de la ANI) emitida por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Con respecto al protocolo de bioseguridad para COVID-19 de la Interventoría Consorcio Seg-Incoplan, se evidenció que se encuentra cargada la tercera versión del Protocolo de bioseguridad COVID-19 Consorcio SEG - INCOPLAN en la página web de la Interventoría.¹³

5.3.2 Plan de reactivación de obras en el marco de la emergencia sanitaria

El 13 de abril de 2020 la ANI expidió la Resolución No. 498 “Por la cual se modifica la Resolución 471 del 22 de marzo de 2020, se establecen medidas transitorias respecto de los trámites que se adelantan en la Agencia Nacional de Infraestructura y se adoptan otras medidas administrativas por motivos de salud pública”. En el artículo primero de este acto administrativo se estableció que los concesionarios de todos los modos de transporte debían presentar un Plan de Reactivación de Obras que debía ser revisado por las interventorías, así:

“ARTÍCULO PRIMERO. REACTIVACIÓN DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA. A efectos de dar cumplimiento a lo establecido en los numerales 18 y 20 del artículo 3° del Decreto 531 del 08 de abril de 2020, los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea deberán remitir a la Interventoría y a la Agencia Nacional de Infraestructura, dentro de los tres (03) días siguientes a la entrada en vigencia de la presente Resolución, el Plan de Reactivación de Obras en el marco de la Emergencia Económica, Social y Económica decretada por el Gobierno Nacional.

El Plan de Reactivación de Obras deberá contener como mínimo: (i) La identificación de las actividades e intervenciones que reactivarán y ejecutarán durante la vigencia de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, (ii) el cronograma y plazos máximos de ejecución de las actividades e intervenciones a reactivar, (iii) el personal asociado a las actividades que se reactivarán y (iv) el protocolo de implementación de las medidas de bioseguridad dispuestas en la Circular Conjunta No. 03 del 08 de abril de 2020 suscrita por los Ministerios de Salud y Protección Social, Trabajo y Transporte y en las resoluciones que sobre la materia expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

Las Interventorías deberán emitir concepto de no objeción al Plan de Reactivación de Obras, dentro de los dos (02) días siguientes a su radicación por parte de los Concesionarios de todos los modos de transporte y Contratistas de Obra Pública Férrea, el cual, una vez emitido, será puesto en conocimiento por parte de la Agencia al Concesionario o Contratista de Obra, mediante comunicación que será requisito indispensable para la reactivación de las intervenciones y que hará obligatorio el Plan de Reactivación de Obras.”

¹³ Página web de la Interventoría Consorcio SEG-INCOPLAN: <http://www.intercsi.com/covid19.html>

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

No obstante, para el desarrollo de este proyecto no se requirió de la implementación de un plan para la reactivación de obras de infraestructura ya que, como se mencionó en el capítulo 5.1 el proyecto a pesar de que se encuentre en etapa de construcción, las actividades para ejecución de obras se encuentran suspendidas mediante dos actas de suspensión parcial, por lo que, en la actualidad el Concesionario se encuentra realizando actividades para la Operación y Mantenimiento del corredor concesionado y pese a la pandemia no se suspendieron dichas actividades rutinarias, las cuales se adecuaron con el protocolo de bioseguridad.

5.3.3 Reportes derivados de los dispuesto en las circulares ANI

En primer lugar, a través de la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020 la ANI impartió lineamientos adicionales para evitar el contagio y propagación del COVID-19, dentro de los cuales se solicitó a todos los concesionarios e interventorías *“Entregar un informe diario a la Agencia Nacional de Infraestructura sobre la implementación de las medidas, divulgación de la información y reporte de situaciones relevantes.”*

En la auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto entregó,¹⁴ los informes diarios de la siguiente manera:

- Reportes diarios por parte del Concesionario a partir del 16 de marzo de 2020 hasta la fecha de la auditoría (septiembre - octubre 2020).
- El 27 de octubre mediante correo electrónico se remitieron los informes diarios de Interventoría a partir del 17 de marzo de 2020.

Lo anterior, permitió evidenciar un cumplimiento del lineamiento dado a través de la Circular citada.

Asimismo, a través de esta Circular se requirió a los concesionarios e interventorías de los proyectos a cargo de la Entidad *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos). Además de contar con folletos informativos en puntos de atención al usuario.”*

Al respecto, el 01 de octubre, la Interventoría allegó a esta Oficina la campaña para la divulgación e información de las medidas de prevención y propagación del COVID – 19 señaladas por el Ministerio

¹⁴ Documentación disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

de Salud y del Ministerio de Transporte que se encuentran cargadas en la página web de la Interventoría.¹⁵

Así mismo, en la página web del Concesionario¹⁶ se encuentra información en referencia a las campañas y al seguimiento del COVID-19 en el proyecto.

En segundo lugar, a través de la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 la ANI estableció “(...) medidas de bioseguridad aplicable en los proyectos de infraestructura de transporte que continúen en ejecución durante la emergencia sanitaria generada por la pandemia del coronavirus COVID-19”. A través de esta circular se solicitó a las Interventorías realizar estricto control y seguimiento a cada una de ellas, para lo cual deben remitir a la Agencia Nacional de Infraestructura un informe semanal de seguimiento, usando para ello la matriz de seguimiento que se anexa a la circular, formato GCSP-F-292 (Reporte semanal de acciones preventivas del virus COVID-19).

Al respecto, en la auditoría el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto remitió los formatos semanales diligenciados de la siguiente manera:

- Reportes semanales por parte del Concesionario con el formato GCSP-F-292 a partir del 13 de abril de 2020 hasta la fecha de la auditoría (septiembre - octubre 2020).
- El 15 de octubre de 2020 la Supervisión allegó reportes semanales en el formato GCSP-F-292 por parte de la Interventoría a partir del 14 de abril hasta el 7 de junio de 2020. Posteriormente, el 20 de octubre de 2020 mediante correo electrónico la Supervisión allegó los informes semanales correspondientes a los meses de julio, agosto, septiembre y lo corrido de octubre de 2020.

Lo anterior, permitió evidenciar un cumplimiento del lineamiento dado a través de la Circular 20201000000164 del 8 de abril de 2020.

Por otro lado, a través del radicado ANI No. 20206030000234 del 29 de mayo de 2020 la ANI informó que:

“Con el fin de sistematizar los datos derivados de la aplicación del protocolo de bioseguridad, la Agencia desarrolló una herramienta tecnológica que permitirá a las interventorías consolidar semanalmente la información referente a las diferentes

¹⁵ Página web de la Interventoría: <http://www.intercsi.com/covid19.html>

¹⁶ Página web del Concesionario: <https://via40express.com/>

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

medidas implementadas por las concesiones en torno al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad de cada uno de los proyectos, de una manera más eficiente y práctica. Esta herramienta también permitirá el reporte de situaciones relevantes, y la generación de reportes de manera más expedita y organizada.

El Módulo “Reportar Covid-19” se encuentra disponible a partir del 26 de mayo de 2020, en el sistema de información de Aniscopio que reposa en la página principal de la Agencia Nacional de Infraestructura, para el uso de las Interventorías de los proyectos de infraestructura de todos los modos de transporte (...) (Negrilla fuera de texto)

Según lo anterior, en el desarrollo de esta auditoría, se verificó que la Interventoría estuviera reportando en la Plataforma de Aniscopio en el módulo “Reporte Covid-19”; así mismo se evidenció que en la ejecución de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, de “Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”, reglada en el manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, semanalmente la Supervisión hace seguimiento al reporte y publicación por parte de la Interventoría del proyecto en el módulo “Reporte Covid-19”.

Lo anterior garantiza el aseguramiento de la calidad de la información que hace parte de los principios definidos en el artículo 3 de 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*¹⁷; así mismo, al implementarse este control, se garantiza que se disminuya la probabilidad de ocurrencia de la “Transmisión de información incompleta o errada” que es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.”¹⁸

¹⁷ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

¹⁸ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

5.3.4 Conclusiones respecto a la verificación de las acciones implementadas a partir de los lineamientos de la ANI que surgieron a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

- Se evidenció que el concesionario Vía 40 Express S.A.S ha implementado un Plan de Contingencia de Operación y Mantenimiento ante la emergencia COVID-19 que busca asegurar una operación y mantenimiento que permita una prestación del servicio de transporte en el corredor vial Bogotá-Girardot, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.
- Se evidenció que en virtud de lo reglado en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, el Concesionario y la Interventoría cumplieron con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
- Se evidenció que la Interventoría verifica y asegura el cumplimiento de lo establecido en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos)”*.
- Se encontró que según lo reglado en la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 los informes semanales en el formato GCSP-F-292 son presentados por parte del Concesionario, como por parte de la Interventoría lo que, evidenció un cumplimiento de lo dispuesto en la circular.
- Se evidenció que la Interventoría diligencia la Plataforma ANIscopio en el módulo “Reportar Covid-19” en torno al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad; así mismo, se evidenció que en la ejecución de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”, reglada en el manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual*, semanalmente la Supervisión hace seguimiento al reporte y publicación por parte de la Interventoría del proyecto en el módulo “Reporte Covid-19”.
- El seguimiento semanal que hace la Supervisión en el reporte y la publicación en el módulo “Reporte Covid-19” es un control que asegura la calidad de la información que reporta la

Interventoría en ANISCOPIO, lo cual es un principio definido en el artículo 3 de 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*¹⁹; así mismo, al implementarse este control, se garantiza que se disminuya la probabilidad de ocurrencia de la “*Transmisión de información incompleta o errada*” que es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado “*Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.*”²⁰

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS 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 **Consortio Seg - Incoplan**, en el mes de septiembre y octubre de 2020:

Tabla 11. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	11	11
02	Gestión Técnica	27	27
03	Gestión Financiera	21	21
04	Gestión Jurídica	13	13
05	Gestión de aforos y recaudo	16	16

¹⁹ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

²⁰ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_d_e_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
06	Gestión Ambiental	10	10
07	Gestión Social	12	12
08	Gestión Predial	13	12

En términos generales, en la revisión de documentación allegada para la verificación de la MED, se evidenció un cumplimiento parcial de las obligaciones contractuales de la Interventoría, con relación al seguimiento del cercado del corredor concesionado, lo cual da lugar a la formulación de una No Conformidad en la sección 9.2.2.

La no conformidad evidenciada se asocia a incumplimientos contractuales e incumplimientos al manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, causa identificada dentro de la matriz de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte, para el riesgo de “Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales” (R5). Por lo que se recomienda a la Entidad evaluar la aplicación, suficiencia y eficacia de los controles establecidos para la gestión de ese riesgo.

El detalle de los criterios evaluados con la MED septiembre - octubre de 2020 se puede consultar en el anexo 4. Asimismo, a partir de los resultados de la aplicación de la MED, se formulan en la sección 9.2.2 del presente informe.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con la función de la Supervisión a la luz 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 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), 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*”, y en la Matriz de riesgos del Proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte 2019 (SEPG-F-030), se evidenció **cumplimiento de las funciones** del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto **Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot**

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

En el cuerpo del documento se han presentado recomendaciones derivadas en el desarrollo de la auditoría, las que se agrupan en la sección 9.3.1.

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, se validaron:

1. Las acciones que se han adelantado para subsanar pendientes en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generadas a partir de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República.
2. Las acciones que se han adelantado para subsanar pendientes en materia de Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) generadas a partir de no conformidades señaladas por la Oficina de Control Interno en las auditorías pasadas.
3. Las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas, a partir del 2019, por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte.

La verificación de las acciones descritas se presenta enseguida:

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

Se evidenció que en el Plan de Mejoramiento Institucional - PMI²¹ no se cuentan hallazgos derivados de las auditorías de la Contraloría General de la República asociadas al proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot; sin embargo, mediante radicado ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto se consideran en hallazgos como los identificados con el No. 15 (financiación de proyectos viales 4G), No. 17 (Estado de Avance de los Proyectos) y No. 19 (Multiparticipación de los Integrantes del PAC).

²¹ Disponible para descarga en <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

8.2. Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Mediante radicado ANI No. 20191020187443 de 05/12/2019, la Oficina de Control Interno emitió el 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 para la vigencia 2019, en el cual se originaron cuatro (4) no conformidades, tres (3) para el equipo de Interventoría y una (1) para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto. A la fecha de esta auditoría, se encontró que las tres (3) no conformidades correspondientes al Equipo de Interventoría fueron cerradas, no obstante, la no conformidad relacionada con la Supervisión aún sigue con plan en ejecución dentro del término, la cual se describe a continuación:

Tabla 12. No conformidades en término de la Oficina de Control Interno.

NO.	DESCRIPCIÓN	PLAN DE MEJORAMIENTO
3792	<p>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:</p> <p>“(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.”</p> <p>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</p>	<p>- Se adelantará la gestión con los Concesionarios para lograr una eventual modificación contractual que permita ampliar el término para resolver las solicitudes de EER, conforme a los tiempos que efectivamente requiere la entidad para su trámite. Lo anterior, con miras a otorgar respuesta al Concesionario, tan solo una vez se encuentre conciliado el texto del acta de ocurrencia, confirmando eso sí, un término perentorio, pero mayor al actualmente establecido.</p> <p>- Continuar con las mesas de trabajo llevadas a cabo con la Vicepresidencia de Estructuración en aras de lograr la ampliación del término con el que cuenta la entidad para dar respuesta a las solicitudes de declaratoria de EER, de tal manera que en la minuta del Contrato de Concesión 5G que se está estructurando actualmente, quede incluido un plazo que honre la realidad contractual dada la complejidad que supone esta clase de eventos, en el que, para lograr</p>

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

NO.	DESCRIPCIÓN	PLAN DE MEJORAMIENTO
	<p>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).</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 0%</p>	<p>la suscripción del Acta que declara el EER, deben concurrir las actuaciones efectuadas por parte del contratista, el interventor, las gerencias al interior de la ANI y el Comité de Contratación.”</p> <p>Fecha de Cierre: 30/07/2021</p>

Fuente: Plan de Mejoramiento por Procesos a septiembre de 2020.

Se evidenció que mediante memorando ANI No. 2020-500-010156-3 del 17 de agosto de 2020, la Supervisión solicitó a esta Oficina cambiar el plan de mejoramiento, en virtud de que se acoge al plan de mejoramiento formulado entre las Vicepresidencias Ejecutiva, de Gestión Contractual, Jurídica y de Planeación, Riesgos y Entorno, relacionado con el tiempo que toma la ANI en dar respuesta a los Concesionarios sobre la aceptación o no de una solicitud de EER. Así mismo, propuso una fecha de cierre para el 30 de julio de 2021. Dicho seguimiento, se encuentra cargado en el Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP²².

Así mismo, como se ha mencionado, en el desarrollo de esta auditoria se reiteró el incumplimiento de este término con nuevas solicitudes de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad.

²² <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

8.3. Verificación atención a solicitudes generadas por organismos de control del estado, de la Superintendencia de Transporte.

Respecto de atención a solicitudes de Organismos de Control del Estado, hechas a partir de agosto de 2019, se destaca lo siguiente:

1. La Contraloría General de la República (CGR) allegó catorce (14) comunicaciones en la vigencia del 2019, en su mayoría solicitando información para el desarrollo de la auditoría de desempeño al programa de concesiones viales 4G y para la vigencia del 2020 allegó cinco (5) comunicaciones solicitando información sobre los lineamientos estratégicos para el plan de vigilancia y control y sobre los efectos derivados de la declaratoria de emergencia sanitaria por el COVID-19 por parte del Gobierno Nacional.
2. La Defensoría del Pueblo no allegó ninguna comunicación.
3. La Superintendencia de Transporte no allegó ninguna comunicación.
4. La Procuraduría General de la Nación (PGN) allegó dos (2) comunicaciones, con relación a derechos de petición. Se resalta que la PGN trasladó un requerimiento a la ANI el 21 de julio de 2020²³, donde una peticionaria solicita responder por la problemática de los predios que del proyecto Bosa – Granada – Girardot Concesión No.GG-040 del 01 de julio del 2004, especialmente el lote N. 14 ubicado en la Unidad Funcional 6 en el PR75+900 entre Fusagasugá y Sylvania cuya adquisición culminó en el año 2011.

Una vez revisado el caso del predio lote N. 14 objeto del derecho de petición descrito, se evidenció que el predio, tal y como lo expone la Supervisión en la respuesta que emite a la peticionaria, el Concesionario Vía 40 Express S.A.S es quien ostenta la custodia y el cuidado del Lote N. 14, el cual le fue entregado mediante Acta suscrita el 1 de diciembre de 2016, de entrega de la Infraestructura vial del Proyecto denominado “Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot”.

Según lo anterior, la Interventoría Consorcio Seg – Incoplan, realizó una visita de inspección para atender las inquietudes y solicitudes de la peticionaria con relación a la humedad del predio y

²³ Mediante Rad ANI 20204090653592 del 21 de julio de 2020.

demás situaciones²⁴. A partir de esta inspección se evidenció que el predio cuenta con el cercado según el Manual INVIAS, como se muestra en la siguiente fotografía:

Ilustración 1. Predio “Lote N. 14 ubicado en el PR75+900



Fuente: Informe de inspección por parte de la Interventoría con Rad ANI 20204090656902 del 21/07/2020.

Así mismo, según lo manifestado por la Interventoría mediante correo electrónico del 27 de octubre de 2020, el muro que se ve en la fotografía funciona como contención del talud, así mismo, la Interventoría manifiesta que se advierte que dentro del diseño de la Ampliación a Tercer Carril de la Doble Calzada Bogotá – Girardot se debe considerar la solución a este evento en el momento de intervención de la Unidad Funcional.

²⁴ Informe por parte de la Interventoría con Rad ANI 20204090656902 del 21/07/2020.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 03 de noviembre de 2020 se realizó reunión de cierre. Previamente, el 21 de octubre de 2020, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría y al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.

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 recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de ***“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 la concesión en la fase de construcción.”*** se concluye:
 - a. El Concesionario cuenta con una reprogramación de obras acogida por la Interventoría en septiembre de 2019. A 15 de octubre de 2020 no se registran atrasos en la ejecución del plan de obras; sin embargo, el porcentaje de avance es de 2.86% a pesar de que el acta de inicio de la fase de construcción se haya suscrito en junio de 2018.
 - b. En virtud de la situación del proyecto, se cuenta con dos actas de suspensión parcial suscritas entre las partes, las cuales suspenden la construcción de los cinco puentes peatonales para la UF8 y la ejecución de obras en la UF2 por un periodo de 4 meses prorrogables hasta dos meses y en las UF1, 3, 4, 5, 6, y 7 por un periodo de 4 meses.
 - c. A octubre de 2020 el Contrato de Concesión se encuentra con una suspensión en las actividades de obra, por lo cual, se recomienda continuar con las mesas de trabajo y liderando la coordinación y supervisión entre las partes para tomar decisiones oportunamente y así evitar la probabilidad de ocurrencia de decisiones inoportunas e inadecuadas que pudiesen originar una eventual terminación anticipada del contrato de concesión.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

- d. El Concesionario cuenta con reconocimiento de retribución por concepto de Operación y Mantenimiento de las UF0 (32%) y UF8 (2.54%), cuyo acumulado total a julio de 2020 es de **\$229.210.030.734**.
- e. La Interventoría solicitó a la ANI la No Objeción de un plazo de cura por el presunto incumplimiento de los fondos a las subcuentas, el cual es otorgado mediante Rad ANI 20205000296031 del 06 de octubre de 2020 por un plazo máximo de diez (10) días, contados a partir de la fecha en que el Interventor o la ANI notifiquen al Concesionario el presunto incumplimiento. Posteriormente, el 16 de octubre de 2020, el Concesionario remitió la certificación del giro de los fondeos lo que dio por subsanado el plazo de cura.
- f. Se evidencia el desarrollo de un tribunal de arbitramento por la controversia originada con la obligación de la Operación y Mantenimiento del puente denominado “*Mariano Ospina Pérez*”, ubicado en el P0+00 sobre el río Magdalena. Actualmente el Tribunal se encuentra en valoración de pruebas y posterior a ello se presentarán alegatos de conclusión por parte de la ANI.
- g. El proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot cuenta con 168 pasivos prediales²⁵ heredados del Contrato de Concesión No.GG-040 del 01 de julio de 2004 “*Bosa – Granada – Girardot*”, contrato liquidado unilateralmente por medio de la Resolución No.1584 de 21 de octubre de 2016, “*Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura liquida el contrato de concesión GG-040 de 2004*”.
- h. La gestión predial de los pasivos prediales heredados por el proyecto “*Bosa – Granada – Girardot*”, la realiza directamente la ANI a excepción de los avalúos comerciales corporativos, lo cual para su ejecución es necesario contratar a una Loja competente.
- i. Son 11 los pasivos prediales para el proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot que requieren avalúos comerciales corporativos. Esta actividad solo se ejecutará hasta que la Entidad cuente con una Lonja competente para ello.
- j. Se identificó que el Concesionario solicitó el reconocimiento de un EER con relación a los pasivos prediales, no obstante, fue negado por parte de la Entidad con el argumento de que “*no se presenta afectación alguna para el inicio de las Unidades Funcionales 1, 3 y 4,*

²⁵ Información suministrada por el equipo de supervisión.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

toda vez que el Concesionario a la fecha tiene la disponibilidad requerida en la cláusula del Contrato antes referida”.

- k. Con relación a la solicitud de un EER por pasivos prediales, se identificó que la Entidad dio respuesta fuera del término de los 15 días siguientes a la notificación; este término está reglamentado en la parte general del contrato de concesión, sección 14.2(c)(iii) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 04 de 2016, generando incumplimiento que fue detectado en la vigencia del 2019 y reiterado en esta auditoría.
- l. La situación con relación a los pasivos prediales puede ser alerta de una posible materialización del riesgo R3. Retrasos en la ejecución de los proyectos, a causa de una posible falta de oportunidad en la atención de la totalidad de los 168 pasivos prediales. Aunque algunos de los predios relacionados con estos pasivos cuenten con disponibilidad de intervención por parte del Concesionario, el hecho de no contar con la disponibilidad total puede ocasionar demoras en la ejecución de obras.
- m. Aunque se evidencie gestión respecto a los once predios que se encuentran pendientes de avalúos y que hicieron parte de la gestión adelantada en el marco del contrato GG-040 de 2020, dicha situación puede dar lugar a que se alerte una activación del R6. Sobrecostos en la ejecución de los proyectos, como consecuencia de la falta de oportunidad en la actualización de la información requerida para los procesos de la gestión predial por parte de las entidades competentes, lo que puede dar lugar a hallazgos de los entes de control, sanciones y/o deterioro de la imagen corporativa.
- n. La ejecución del Plan de Obras se encuentra suspendida a octubre de 2020, situación que se debe tener en cuenta ante un posible retraso en la ejecución del proyecto (R3), riesgo identificado por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
- o. Las situaciones como las que se están abordando en el periodo que fue otorgado en las actas de suspensión parcial, cuyo objeto, es considerar modificaciones en el alcance contractual pudiese llegar a causar una posible inviabilidad del proyecto, cuya causa está identificada por la ANI en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, para el riesgo caducidad o terminación anticipada del contrato (R4). Sobre este particular la Supervisión ha indicado que *“respecto al R4, el propósito del acta de suspensión Parcial No. 2 es revisar optimizaciones en el proyecto que genere beneficios contractuales, manteniendo como tal el tiempo de ejecución de la fase de construcción. Asimismo, el Acta de suspensión No. 1 la cual ya terminó su vigencia,*

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

no ocasionó la activación del R4 derivada en una eventual caducidad o terminación anticipada del contrato”.

- p. La gestión que se evidencia por parte de la Entidad es el **cumplimiento de los controles** establecidos en el Mapa de Riesgos de Gestión Contractual y Seguimiento de Infraestructura de Transporte (SEPG-F-030).
- q. La variación de tráfico en el peaje Chinautá variación del tráfico promedio diario mensual entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 30% y 80%, lo que ha representado una reducción en el tráfico mensual que oscila entre 216.386 y 495.333 de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020.
- r. La variación del tráfico promedio diario mensual en el peaje de Chusacá, entre marzo y agosto de 2020, respecto al tráfico de 2019, tiene una diferencia negativa que varía entre el 30% y 80%, lo que ha representado una reducción en el tráfico mensual que oscila entre 283.671 y 623.799 de tráfico mensual entre marzo y agosto de 2020.
- s. La Parte General del contrato de concesión No. 04 de 2016, Sección 3.4 (b), señala *“El producto del Recaudo de Peaje será utilizado por la ANI como fuente de recursos para la Retribución del Concesionario y la Compensación por Riesgo cuando sea aplicable y/o Compensación Especial, en los términos y condiciones señalados en el presente Contrato”*, también señala que *“La Compensación por riesgo por menor recaudo será calculada entre el Interventor y el Concesionario, la diferencia entre el Recaudo de Peajes que se hubiese producido de haberse aplicado la estructura de la tarifa (debidamente indexada) prevista en la Resolución de Peajes y el Recaudo de Peaje correspondiente a las modificaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte, de lo cual se deja constancia en el Acta de Cálculo mencionada anteriormente suscrita dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la terminación de dicho mes. Este valor deberá ser compensado de acuerdo con lo estipulado en la Sección 3.5 h) de la Parte General del Contrato”*. Con base en lo anterior, la Interventoría y el Concesionario suscribieron tres Actas de cálculo para la Compensación del Riesgo por Menor Recaudo de la siguiente manera:
 - a. No. 1: \$ 868.049.425
 - b. No. 2: \$ 5.860.788.450
 - c. No. 3: \$ 7.889.283.675

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

No obstante, lo anterior, a la fecha de esta auditoria la ANI no ha hecho efectivas el acta de cálculo por compensación del riesgo.

- t. La ANI y los Concesionarios de los proyectos carreteros a cargo de la Entidad realizaron mesas de trabajo para definir cómo gestionar el riesgo derivado de la presencia del COVID-19. Los primeros resultados de estas mesas de trabajo se formalizaron con la suscripción de un acuerdo del pasado 05 de octubre de 2020, sobre el que no se ha evidenciado interés de suscripción por parte del Concesionario Vía 40 Express S.A.S.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de ***“Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio Seg - Incoplan, en el proyecto de concesión de modo carretero de Iniciativa Privada - IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá Girardot.”*** se concluye:
 - a. En el desarrollo de esta auditoria se encontró una no conformidad asociada con el incumplimiento contractual de la Interventoría **Consorcio Seg – Incoplan**, la cual se describe en la sección 9.2.2 del presente informe.
 - b. La No Conformidad evidenciada, generada por incumplimientos contractuales de la Interventoría e incumplimientos al manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual da lugar a que se genere una alerta sobre materialización del riesgo de “Inadecuada e inoportuna supervisión y seguimiento de las obligaciones contractuales” (R5) del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
 3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de ***“Verificar la gestión derivada de las auditorias previas adelantadas por la Oficina de Control Interno - OCI y Contraloría General de la República - CGR”*** se concluye:
 - a. Se identificó que la Oficina de Control Interno en 2019 que mediante radicado ANI No. 20191020187443 de 05/12/2019 emitió una no conformidad con relación al incumplimiento en los términos de respuesta ante las solicitudes de EER, no obstante, en el desarrollo de esta auditoría se reitera esta no conformidad.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

- b. No se identificaron hallazgos por parte de la Contraloría General de la Republica – CGR; sin embargo, mediante radicado ANI No. 20204090605982 del 9 de julio de 2020, la Entidad recibió el *Informe Final de Auditoría Desempeño a Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y Superintendencia de Transporte-Programa de Concesiones Viales 4G* desarrollado por la CGR, en el cual se formularon 20 hallazgos. Se evidenció que situaciones directamente relacionadas con el proyecto se consideran en hallazgos como los identificados con el No. 15 (financiación de proyectos viales 4G), No. 17 (Estado de Avance de los Proyectos) y No. 19 (Multiparticipación de los Integrantes del PAC).
 - c. En cuanto a las solicitudes de los Entes de Control, se identificaron en su mayoría solicitudes con relación a la solicitud de información para la ejecución de la auditoria de desempeño al programa de concesiones viales 4G y para la vigencia del 2020 allegó cinco (5) comunicaciones solicitando información sobre los lineamientos estratégicos para el plan de vigilancia y control y sobre los efectos derivados de la declaratoria de emergencia sanitaria por el COVID-19 por parte del Gobierno Nacional y con relación a un derecho de petición frente a una problemática de manejo de aguas con un predio denominado Lote N. 14 ubicado en el PR75+600.
4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de **“Verificar el seguimiento y control por parte de la interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto frente a los lineamientos de la Agencia Nacional de Infraestructura que surgieron en la ejecución del proyecto a partir de la declaratoria de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.”** se concluye:
- a. Se evidenció que el concesionario Vía 40 Express S.A.S ha implementado un Plan de Contingencia de Operación y Mantenimiento ante la emergencia COVID-19 que busca asegurar una operación y mantenimiento que permita una prestación del servicio de transporte en el corredor vial Tercer Carril Bogotá-Girardot, cuya aplicación ha sido verificada por parte de la Interventoría.
 - b. Se evidenció que en virtud de lo reglado en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, el Concesionario cumplió, con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

- c. Se evidenció que en virtud de lo reglado en la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, la Interventoría cumplió, con la entrega de los reportes diarios para el seguimiento del COVID – 19, según los lineamientos de la ANI.
- d. Se evidenció que la Interventoría verifica y asegura el cumplimiento de lo establecido en la la Circular No. 20204090000114 del 16 de marzo de 2020, en lo referente a *“Informar al personal y a los usuarios de las medidas para prevenir la propagación del COVID-19 mediante la divulgación de las campañas digitales del Ministerio de Salud y del Ministerio de Transporte, a través de los diferentes canales de información (páginas web, pantallas operativas, pantallas comerciales, redes sociales y correos electrónicos)”*.
- e. Se evidenció que la Interventoría diligencia la Plataforma ANIscopio en el módulo “Reporte Covid-19” en torno al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, así mismo, se evidenció que en la ejecución de las funciones del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, de *“Verificar el adecuado ejercicio de la interventoría que ejerce la supervisión integral del contrato de concesión”, reglada en el manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, semanalmente la Supervisión hace seguimiento al reporte y publicación por parte de la Interventoría del proyecto en el módulo “Reporte Covid-19”*.
- f. El seguimiento semanal que hace la Supervisión en el reporte y la publicación en el módulo “Reporte Covid-19” es un control que asegura la calidad de la información que reporta Interventoría en ANISCOPIO, lo cual es un principio definido en el artículo 3 de 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*²⁶, así como también, al implementarse este control, se garantiza que se disminuya la probabilidad de ocurrencia de la *“Transmisión de información incompleta o errada”* que es una de las causas definidas por la Entidad para el riesgo del proceso de gestión contractual y

²⁶ **Principio de la calidad de la información.** *Toda la información de interés público que sea producida, gestionada y difundida por el sujeto obligado, deberá ser oportuna, objetiva, veraz, completa, reutilizable, procesable y estar disponible en formatos accesibles para los solicitantes e interesados en ella, teniendo en cuenta los procedimientos de gestión documental de la respectiva entidad.*

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Pérdida de credibilidad de los grupos de interés.”*²⁷

- g. Se encontró que según lo reglado en la Circular No. 20201000000164 del 8 de abril de 2020 los informes semanales en el formato GCSP-F-292 son presentados por parte del Concesionario, como por parte de la Interventoría lo que, evidenció un cumplimiento de lo dispuesto en la circular.

9.2 No Conformidades

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

9.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

No se evidenciaron no conformidades para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto.

9.2.2 Para la Interventoría

1. Se evidenció que la Interventoría ha realizado dos informes de seguimiento a los cercados de la UF8 (uno en octubre de 2019 y el segundo en septiembre de 2020), no obstante, en la sábana predial del corredor concesionado, se identificó que hay 152 predios disponibles y en custodia del Concesionario ubicados en las Unidades Funcionales 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7, de los cuales 63 se entregaron al Concesionario en la vigencia de 2019 y 89 se dispusieron en la vigencia de 2020; por lo anterior, se evidenció la falta de seguimiento por parte de la Interventoría en la verificación de lo dispuesto en el Apéndice técnico 7 Capítulo III Obligaciones Generales de la Gestión Predial numeral 8.1 Obligaciones generales del Concesionario del contrato de Concesión, citado a continuación:

²⁷ Riesgo identificado en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicado en diciembre de 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_riesgos_proceso_de_gestion_contractual_y_seguimiento_de_infraestructura_de_transporte_2019.xlsx

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

(c) Una vez el Predio sea entregado por el propietario, realizar el cercado del área adquirida, bajo su propio costo y riesgo, de tal manera que al concluir el proceso de adquisición de los Predios, el corredor vial a lado y lado quede delimitado mediante una cerca que cumpla con las especificaciones descritas en el Manual INVIAS

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de asegurar el seguimiento y control del contrato de concesión No. 004 de 2016.

9.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

1. En cuanto a las medidas que permitan reactivar la ejecución del plan de obras, se recomienda continuar liderando acciones que permitan el desarrollo esperado del proyecto.
2. La suspensión en la ejecución de obras es una situación que puede ocasionar un retraso en la ejecución del proyecto (R3), así como, la situación que se está abordando en el periodo que fue otorgado en las actas de suspensión parcial, cuyo objeto es considerar modificaciones en el alcance contractual, lo que pudiese causar una inviabilidad del proyecto y una posible caducidad o terminación anticipada (R4), riesgo identificado por la ANI para el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte. No obstante, se estén implementando los controles definidos en la matriz de riesgos de dicho proceso, se recomienda evaluar la necesidad de que al interior de la Entidad se evalúe su suficiencia y efectividad, con el fin de minimizar la probabilidad de materialización de riesgos en el proyecto.
3. En virtud de las Actas de Suspensión Parcial que se encuentran vigentes a la fecha, se recomienda continuar con las mesas de trabajo y liderando la coordinación y supervisión entre las partes para tomar decisiones oportunamente y así evitar la probabilidad de ocurrencia de decisiones inoportunas e inadecuadas que pudiesen originar una posible terminación anticipada del proyecto.
4. En cuanto al cumplimiento de los controles establecidos en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte, en lo que corresponde al riesgo *R7 Controversias contractuales.*, los cuales están diseñados para la gestión y administración del riesgo en la Entidad, se recomienda a la Supervisión seguir implementando los mecanismos que aseguren su total cumplimiento.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos</p> <p>Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

5. Aunque se evidencie gestión respecto a los once predios que se encuentran pendientes de avalúos y que hicieron parte de la gestión adelantada en el marco del contrato GG-040 de 2020, dicha situación puede dar lugar a que se alerte una activación del R6. *Sobrecostos en la ejecución de los proyectos*, como consecuencia de la falta de oportunidad en la actualización de la información requerida para los procesos de la gestión predial por parte de las entidades competentes, lo que puede dar lugar a hallazgos de los entes de control, sanciones y/o deterioro de la imagen corporativa. Por lo anterior, se recomienda a esta Entidad evaluar la necesidad de implementar controles adicionales al interior de la ANI para el desarrollo de la gestión predial de los pasivos prediales en los contratos de concesión, con el fin de que existan lineamientos al respecto y una mayor oportunidad en su gestión.
6. Con el propósito de evitar la materialización de causas asociadas al riesgo del *proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* denominado “*Pérdida de credibilidad de los grupos de interés*”, se recomienda continuar liderando las acciones al interior de la Entidad para poder verificar el ejercicio de la Interventoría y los reportes disponibles en el módulo “Reportar Covid-19” creado en Aniscopio con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.
7. Se recomienda a la Supervisión asegurar un control adecuado y oportuno al seguimiento de las obligaciones contractuales tanto de la Interventoría como del Concesionario, ya que se generaron observaciones al respecto que fueron subsanadas previo a la reunión de cierre de auditoría.
8. Se recomienda a la Supervisión continuar aplicando los controles designados en el proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, y, en virtud de la situación actual del proyecto Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá - Girardot así mismo, se recomienda evaluar la suficiencia y eficacia de los controles establecidos para la gestión de los riesgos de dicho proceso.
9. Se recomienda a la Supervisión tener en cuenta que, en virtud de la situación del proyecto ante un posible retraso en la ejecución del proyecto, se alerta de una posible consecuencia en *sobrecostos de los proyectos, no entrega de obras a las comunidades en los tiempos establecidos y mayores costos de interventoría*, por lo que es importante, tomar decisiones oportunas en el desarrollo del proyecto.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	 <p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

9.3.2 Para la Interventoría

1. Se recomienda a la Interventoría continuar con el seguimiento del estado del proyecto, así como, en la estimación y cuantificación del riesgo e impacto que está ocasionando la presencia del COVID-19, con el fin de alertar, gestionar y administrar el riesgo oportunamente.
2. Se recomienda que una vez se cuente con la decisión de la posible modificación contractual en las UF1, 2, 3, 4, 5, 6, y 7, se verifique en campo de manera oportuna todo el corredor predial disponible y adquirido para corroborar la viabilidad de los tramos de obra programados y la utilización de la totalidad de las áreas adquiridas en cada unidad funcional, incluyendo los pasivos prediales, con el fin de generar alertas preventivas que garanticen el desarrollo esperado del proyecto, según lo reglado en la sección (h) Área Predial del Plan de Cargas del Contrato de Interventoría 395 de 2016.
3. Se recomienda a la Interventoría que en virtud de la situación del proyecto continúe generando alertas con las cuales las partes puedan tomar decisiones oportunas y así, lograr el desarrollo esperado del proyecto.
4. Se recomienda a la Interventoría seguir trabajando conjuntamente para la definición de los alcances de las Unidades funcionales 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 en virtud del objeto de las dos actas de suspensión con las que cuenta el proyecto.
5. En virtud de lo evidenciado en la auditoría, se recomienda a la Interventoría continuar con la verificación detallada de la información presentada en los informes mensuales de Interventoría y de ser necesario tomar los correctivos necesarios y oportunos emitiendo las aclaraciones pertinentes del caso para asegurar la calidad de la información registrada en estos informes, cuya herramienta hace parte del registro de la memoria histórica del proyecto.
6. Se recomienda a la Interventoría fortalecer la aplicación de los estar al tanto de los lineamientos dispuestos por la Entidad para con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19, debido a que en la auditoría se emitieron observaciones al respecto que fueron subsanadas previo a la reunión de cierre.
7. En virtud de lo evidenciado en el desarrollo de la auditoría, se recomienda a la Interventoría adecuar el sistema de registro de correspondencia involucrando las fechas de recibo de

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

solicitudes para así asegurar y demostrar una atención oportuna a los requerimientos que sean formulados por la Entidad.

Auditó:

Revisó:

Mary Alexandra Cuenca Noreña
Auditora Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

(versión original firmada)

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

	<p>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p>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</p>	<p>El futuro es de todos Gobierno de Colombia</p>
--	---	--

10. ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">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</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del **Contrato de Concesión No. 004 de 2016**. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión carretera: administrativo, técnico, de aforos 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/Administración de riesgos”.

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

Anexo 2: Información adicional de 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 remitida por la Supervisión en septiembre de 2020

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	50.0%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopio y en la presentación del proyecto actualizada a 15 de agosto de 2020.

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 004 de 2016		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	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).	23/05/2017
Otrosí No 2	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.	13/08/2019
Otrosí No 3	Con el objeto de que el Concesionario se acogiera a la sección 4.9 de la Parte General del Contrato de Concesión en lo que se refiere al Plazo adicional sin sanciones para el Concesionario, el cual se realizó una extensión máxima de setecientos ochenta (780) días.	06/08/2020

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión N. 004 de 2016		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Acta de Suspensión Parcial 1	Se acordó la suspensión de la construcción de los cinco puentes peatonales de la Unidad Funcional 8 hasta el mes de agosto del 2020.	19/12/2019
Acta de Suspensión Parcial 2	Suspender por el término de cuatro (4) meses, prorrogables de mutuo acuerdo hasta por dos (2) meses adicionales, el plazo de ejecución de la unidad funcional no. 2 para que en este tiempo las partes revisen conjuntamente la viabilidad de la inclusión de la solución del bitubo al contrato de concesión. Suspender por el término improrrogable de cuatro (4) meses, el plazo de ejecución de las unidades funcionales no. 1, 3, 4, 5, 6 y 7 para que en este tiempo las partes revisen conjuntamente la viabilidad de la modificación del ancho de separador previsto para estas unidades funcionales.	05/08/2020

Fuente: Contrato de Concesión No. 004 de 2016 y sus documentos contractuales cargados en el Secop I.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 395 DE 2016	Nombre interventoría	Consortio SEG-INCOPLAN
	Representante legal	Gersey 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 y Otrosí 1.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO SEG-INCOPLAN	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Sondeos Estructuras y Geotecnia Sucursal Colombia S.A	51.0%
Ingeniería Consultoría y Planeación S.A	49.0%
TOTAL	100%

Fuente: Información disponible en Aniscopio y en la presentación del proyecto actualizada a 15 de agosto de 2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría N. 395 de 2016		
Nombre de Modificación	Objeto	Fecha del Documento
Otrosí No 1	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.	19/05/2017

Fuente: Documentos contractuales cargados en el Secop I.

Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI–P–003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con agenda y el plan de auditoría, de la siguiente manera:

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	07/09/2020	11:00 – 11:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	18/09/2020 y 21/09/2020	7:00 – 17:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	24/09/2020	8:00 – 17:00
Entrevista con el Equipo encargado de la gestión de los pasivos prediales en la ANI	02/10/2020	10:00 - 11:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	21/10/2020	16:00
Reunión de cierre vía Microsoft Teams	03/11/2020	16:00 – 17:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del **Contrato de Concesión No. 004 de 2016**.

Debido a la emergencia sanitaria a causa del COVID-19, las entrevistas de auditoría fueron virtuales vía **Microsoft Teams** y no se llevó a cabo recorrido al proyecto.

Plan de auditoría:

 Agencia Nacional de Infraestructura		SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN																														Código: EVCI-F-036																																					
		PROCESO EVALUACIÓN Y CONTROL INSTITUCIONAL																														Versión: 002																																					
		FORMATO PLAN DE AUDITORÍA TÉCNICA DE CONTROL INTERNO																														Fecha: 30/07/2018																																					
ITEM	ACTIVIDAD DE AUDITORÍA	ago-20										sep-20										oct-20																																															
		11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20																												
1	Solicitud de información correspondiente a la auditoría																																																																				
2	Notificación de la auditoría y remisión del Plan de Auditoría																																																																				
3	Apertura de auditoría con la supervisión en plan de regularización.																																																																				
4	Entrevista con la supervisión.																																																																				
5	Análisis y revisión de información de la supervisión.																																																																				
6	Apertura de auditoría con la Interventoría, entrevista y recorrido al proyecto.																																																																				
7	Análisis y revisión de información de la interventoría.																																																																				
8	Socialización de conclusiones a las partes interesadas.																																																																				
9	Elaboración de informe de auditoría preliminar.																																																																				
10	Actividades de revisión																																																																				
11	Presentación del informe definitivo y solicitud de plan de mejoramiento (cuando proceda)																																																																				

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Anexo 4: 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 interventoría **Consorcio Seg – Incoplan**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, de aforo y recaudo, financiera, jurídica, 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.
- 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 recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
- 4. Jurídico:** 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 de dicho contrato.
- 5. Aforo y recaudo:** consiste en la verificación de los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría de los sistemas de recaudo; 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:

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Calificación	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)	NA	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

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Calificación	C / 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	Calificación	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	SI	C

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
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)	NA	C
31	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Calificación	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

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
14	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI	C
15	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	SI	C
16	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI	C
17	Simulaciones y modelaciones financieras	NA	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	NA	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	Calificación	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
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

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
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 Aforo y Recaudo			
Id	Ítem	Calificación	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

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">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</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

05 Componente Aforo y Recaudo			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
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	Calificación	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	NA	BP

07 Componente Social			
Id	Ítem	Calificación	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	SI	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	NA	C
14	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	BP

08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	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)	SI	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	SI	C



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
**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**



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
9	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	NO	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	NA	C

