

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020116433**
20231020116433
Fecha: **02-08-2023**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **CAROLINA BARBANTI MANSILLA**
Presidente (E)

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Vicepresidente Ejecutiva

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

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bogotá - Villavicencio

Respetadas Ingenieras:

La Oficina de Control Interno, en los meses de junio y julio de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Bogotá – Villavicencio.

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 recomendaciones realizadas.

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se generan las siguiente advertencias, con el fin de que en el proyecto se lleven a cabo acciones inmediatas debido a los efectos que puede tener no hacerlo:

1. *Se advierte la urgencia de implementar acciones inmediatas para la ejecución de las intervenciones del Túnel 13 y el puente 1, teniendo en cuenta que la operación del tramo incide directamente en la puesta en operación del viaducto Chirajara y de la doble calzada de la vía Bogotá – Villavicencio (El Tablón - Chirajara), y dado que la no puesta en operación de este tramo afecta en forma directa a los usuarios de la vía poniendo en riesgo la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general; así como, el hecho de que se dé la finalización del*





Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020116433**
20231020116433
Fecha: **02-08-2023**

viaducto Chirajara sin ser posible su puesta en operación, generando ineficiencia de operación de la infraestructura.

- 2. Se advierte la urgencia de implementar acciones inmediatas para el aumento del rendimiento en la ejecución de las obras de mitigación y mejoramiento que se llevan a cabo en el km 58 con recursos del Fondo de Pasivos Contingentes, producto de las actas de acuerdo suscritas en el marco del desarrollo del otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 del 4 de julio de 2019; considerando que son esenciales para la mitigación y prevención del estado de riesgo de deslizamiento, ya que su no terminación ocasiona un gran impacto en la comunidad aledaña de Guayabetal y, en general, para todos los usuarios de la vía Bogotá – Villavicencio; lo cual pone en riesgo la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general, generando ineficiencia de operación de la infraestructura.*

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) LYDA MILENA ESQUIVEL ROA (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) NIDIA LUZ ANGELA SIERRA OLIVEROS Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) ANDRES FELIPE CASTILLO BARBOSA Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Adriana Barrios Rodríguez – Auditor de la Oficina de Control Interno

VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20231020046064

GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bogotá - Villavicencio

**OFICINA DE
CONTROL INTERNO**



2023
JULIO

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.....	10
4.3	Descripción del proyecto.....	10
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	13
5.1	Ejecución del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010	13
5.1.1	Avance etapa 2: adquisición de predios	14
5.1.2	Avance etapa 10: construcción sector 4A.....	17
5.1.3	Conclusiones sobre la ejecución del Adicional N. 1 de 2010	24
5.2	Avance obras de mitigación y mejoramiento km 58	25
5.2.1	Conclusiones sobre el avance de obra de las obras de mitigación	32
5.3	Pendientes Acta de Reversión Parcial	34
5.3.1	Conclusiones sobre los pendientes del Acta de Reversión Parcial.....	38
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	39
6.1	Interventoría integral – Consorcio Interconcesiones	39
6.2	Interventoría nuevo viaducto Chirajara – Consorcio GINPRO SAS	41
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.....	42
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	44
8.1	Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la Contraloría General de la República).....	44
8.1.1	Hallazgo 1047-11.....	46
8.1.2	Hallazgo 1048-12.....	47
8.1.3	Hallazgo 1227-5	48
8.1.4	Hallazgo 1344-5	49

8.1.5	Hallazgo 1424-2	52
8.2	Verificación de atención a solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte	58
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	60
9.1	Conclusiones	60
9.2	No Conformidades	63
9.2.1	Para la Supervisión	63
9.2.1	Para la Interventoría Consorcio Interconcesiones.....	63
9.2.2	Para la Interventoría Consorcio GINPRO SAS.....	63
9.3	Recomendaciones.....	64
9.3.1	Para la Supervisión	64
9.3.2	Para la Interventoría Consorcio Interconcesiones.....	65
9.3.3	Para la Interventoría Consorcio GINPRO SAS.....	65
9.4	Advertencias	66
10.	ANEXOS	67

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto	10
Tabla 3. Estado de ejecución de etapas a junio de 2023	13
Tabla 4. Avance gestión predial junio de 2023.....	15
Tabla 5. Información sobre contratos del proyecto.....	25
Tabla 6. Actas de acuerdo Obras de mitigación y mejoramiento Km 58.....	26
Tabla 7. Compensaciones ambiental contrato de concesión N. 444 de 1994	37
Tabla 8. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	39
Tabla 9. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	41
Tabla 10. Solicitudes de la Contraloría General de la República en la ventana de tiempo de la auditoría ...	58
Tabla 11. Solicitudes de la Procuraduría General de la Nación en la ventana de tiempo de la auditoría	59

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de las Interventorías y de la Supervisión del contrato de concesión No. 444 de 1994 correspondiente al corredor vial Bogotá - Villavicencio, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (subrogado al Instituto Nacional del Concesiones mediante Resolución 003187 del 1 de septiembre de 2003, y administrado actualmente por la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 que modificó la naturaleza jurídica del INCO) y la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. - COVIANDES, 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 las Interventorías 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 y reversión, en particular, lo relacionado con el seguimiento al contrato de transacción del 27 de noviembre de 2018 en donde en aras de precaver un litigio contractual las partes acordaron que el Concesionario desarrollaría los Estudios y Diseños de detalle Fase III y procedería con la terminación de la construcción del nuevo viaducto Chirajara y los pendientes existentes del acta de reversión parcial y entrega de la infraestructura vial y los bienes destinados al Contrato de Concesión N. 444 de 1994 suscrita el 19 de diciembre de 2019.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría integral Consorcio Interconcesiones y de la Interventoría del diseño y construcción del nuevo viaducto Chirajara GINPRO SAS, 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 en el proyecto Bogotá - Villavicencio.

1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 444 de 1994; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de las Interventorías y de la Supervisión del contrato de concesión No. 444 de 1994 correspondiente al corredor vial Bogotá - Villavicencio, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (subrogado al Instituto Nacional del Concesiones mediante Resolución 003187 del 1 de septiembre de 2003, y administrado actualmente por la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 que modificó la naturaleza jurídica del INCO) y la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. - COVIANDES, a partir de abril de 2022 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de construcción y reversión, con base en una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de Concesión No. 444 de 1.994, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (subrogado al Instituto Nacional del Concesiones mediante Resolución 003187 del 1 de septiembre de 2003, y administrado actualmente por la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 que modificó la naturaleza jurídica del INCO) y la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. – COVIANDES, así como los demás documentos contractuales asociados, en particular el adicional N. 001 del 22 de enero de 2010 en virtud del cual se adicionan las actividades de segunda calzada del sector tercio medio el Tablón – Chirajara entre otras intervenciones no previstas inicialmente.
- Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Consorcio Interconcesiones, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Contrato de Interventoría No. VEJ-596 de 2018, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Consorcio GINPRO - SAS, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Acta de reversión parcial y entrega de la infraestructura vial y los bienes destinados al Contrato de Concesión N. 444 de 1994 de la Concesionaria Vial de los Andes COVIANDES SAS a la Agencia Nacional de Infraestructura suscrita el 19 de diciembre de 2019, en donde se evidencia que el corredor vial concesionado revirtió parcialmente a la ANI a las 23:59 horas del día 2 de noviembre de 2019 debido al cumplimiento de la condición establecida en el Adicional N. 1 del contrato de concesión N. 444 de 1994, referente a la obligación del ingreso real esperado.

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 la información de los Contratos de Concesión y de Interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, concesionario o interventor y otrosíes suscritos a mayo de 2023:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Sociedad Concesionaria Vial de los Andes SA (Coviandes) No. contrato: 444 del 2 de agosto de 1994 Objeto²: “El Concesionario se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido en el artículo 32, numeral 4º de la Ley 80 de 1993, realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá – Cáqueza – k55+000 y el mantenimiento y operación del sector km 55+000 – Villavicencio. Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: Estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones y establecidas en este documento y en el pliego de condiciones de la licitación pública No. 066-93.”</p> <p>Adicionado en el 2010 de la siguiente manera: “EL INCO y EL CONCESIONARIO acuerdan adicionar el alcance del objeto de EL CONTRATO con las siguientes actividades y obras: (i) la construcción, operación y mantenimiento de 45.5 Km de nueva calzada, ubicada en el tercio medio de la carretera Bogotá - Villavicencio sector el Tablón Chirajara , (ii) la construcción, operación y mantenimiento de obras faltantes a cargo del INVIAS hoy EL INCO dentro del corredor actual, (iii) la construcción, operación y mantenimiento de obras necesarias en el sector de Puente Quetame - Caño Seco, como consecuencia del sismo ocurrido el día 24 de mayo de 2008, y (iv) el mejoramiento de la carretera antigua de acceso a Villavicencio (Pipiral - Villavicencio por el sitio denominado El Mirador) todo en los términos y condiciones del Anexo 2 – Especificaciones de Construcción”</p> <p>Acta de Inicio: 30 de septiembre de 1994 Plazo inicial: 192 meses (16 años) Plazo adicional N. 1 de 2010: en función de la obtención del ingreso real. Plazo total concesión: 348 meses (29 años) Acta de reversión: 19 de diciembre de 2019 URL SECOP I: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-12-1946680</p>	<p>59 modificaciones al contrato básico (actas de acuerdo y otrosíes)</p> <p>1 contrato adicional</p> <p>4 otrosíes al contrato adicional</p> <p>1 contrato de transacción</p> <p>1 otrosí al contrato de transacción</p> <p>1 acta de reversión</p>

² Modificado en el Adicional N. 1 del contrato de concesión N. 444 de 1994 del 22 de enero de 2010

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Interventoría Integral	<p>Consortio Interconcesiones No. contrato: SEA – 067 del 20 de abril de 2012 Objeto: “El objeto del presente Contrato es regular los términos y condiciones bajo las cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la Agencia la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del Contrato de Concesión No. 0444 de 1994 y demás documentos que lo modifiquen, adicione o complementen para la Concesión de la vía Bogotá – Villavicencio, Concesionaria Vial de los Andes – Coviandes S.A, así como regular los términos y condiciones bajo las cuales la Agencia pagará al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por la Agencia durante el Concurso de Méritos Abierto consistente en una suma global fija. ”. Acta de Inicio: 5 de julio de 2012 Plazo: 71 meses, prorrogado 60 meses y 16 días, total 131 meses y 16 días URL SECOP I: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=11-15-651671</p>	17 Otrosíes
Interventoría nuevo viaducto Chirajara	<p>Consortio GINPRO - SAS No. contrato: VEJ – 596 de 2018 Objeto: “El objeto del Contrato es la ejecución de la interventoría integral del diseño y construcción del nuevo viaducto Chirajara localizado dentro del proyecto vial Bogotá – Villavicencio, de conformidad con el Alcance del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, así como el acompañamiento para la entrega y reversión de dicha estructura. El objeto del Contrato comprende, sin limitarse: (i) La interventoría integral que incluye pero no se limita a: Interventoría Técnica, Jurídica, Administrativa, Medio Ambiental, Social, Riesgos y Gestión De Calidad del diseño y construcción del nuevo viaducto Chirajara. (ii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión. (iii) Sistema de gestión de riesgos. Colaborar con la ANI en el seguimiento de la matriz de riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen. (iv) Para efectos del contrato la expresión “reversión” hace referencia a la entrega y recibo a satisfacción del nuevo viaducto Chirajara localizado dentro del proyecto vial Bogotá – Villavicencio, de conformidad con el Alcance del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994”. Acta de Inicio: 3 de diciembre de 2018 Plazo: 11 meses, prorrogado 26 meses, total 37 meses URL SECOP II: https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractDetailView/Index?Uniquelidentifier=CO1.PCCNTR.613508&AwardContractDetailId=169870&IsFromMarketplace=True&IsFromContractNotice=True&isModal=true&asPopupView=true#GenericContractIn formation</p>	2 otrosíes

Fuente: URLs SECOP I y II contratos de Concesión y de Interventorías

La principal modificación al contrato de concesión No. 444 de 1994, se dio con la suscripción del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010, cuyo alcance consiste en la ejecución de las obras necesarias para la construcción de un par vial entre el K34+100 y el K63+000, correspondiente al sector entre El Tablón y

Chirajara de la vía Bogotá Villavicencio. Obras que se ejecutaron con base en los diseños fase III entregados al INCO (hoy ANI) en marzo de 2009.

Adicionalmente, tras el colapso súbito de una de las pilas del puente atirantado Chirajara que se encontraba en construcción, ocurrido el 15 de enero de 2018, se genera un presunto incumplimiento contractual de las cláusulas relacionadas con el plazo y cronograma de construcción, el diseño y la entrega de las obras de la Etapa 10 – Sector 4A, en donde se localiza el viaducto Chirajara y su entrada en operación, razón por la cual la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- declara el incumplimiento parcial del Adicional No.1 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, así como el reconocimiento y pago de importes por concepto de compensación y perjuicios.

Teniendo en cuenta la declaratoria de incumplimiento, el 27 de noviembre de 2018 se suscribió el contrato de transacción entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Concesionario Coviandes con el objetivo de *prevenir un conflicto con ocasión de algunos perjuicios que la Agencia considera causados, derivados por la no entrega oportuna de las obras correspondientes al “Viaducto atirantado Chirajara”,* en donde se estableció que *para la compensación parcial del perjuicio derivado de la no entrega de la estructura en el plazo contractual, el Concesionario ejecutaría el diseño y construcción de las obras correspondientes al viaducto* en un plazo de 27 meses, que inicialmente finalizaba en marzo de 2020.

Sin embargo, durante el desarrollo del contrato de transacción de 2018 se presentaron diferencias en el proceso de No Objeción de los diseños del nuevo viaducto relacionados con: i) la normativa a aplicar en el diseño teniendo en cuenta que el Adicional N. 1 del contrato N. 444 de 1994 se suscribió en el año 2010 y el código vigente de diseño de puentes es del año de 2014, ii) se debía proceder con exploraciones adicionales del subsuelo dado que las realizadas para el diseño precedente no reflejaban la situación actual del terreno y iii) las obras de estabilización de ladera y nuevos anclajes propuestos por el Concesionario no eran suficientes. Por lo que, el 5 de enero de 2021 se suscribió el otrosí N. 1 al contrato de transacción con el objeto de modificar la tipología de viaducto a ejecutar, cambiando de tipo atirantado a construcción por voladizos sucesivos aplicando la normativa técnica colombiana de diseño de puentes LFRD CCP-14 de 2014 y pactando un nuevo plazo para la ejecución del diseño y construcción, otrosí que a julio de 2023 se encuentra en ejecución y en el que se prevé la finalización del viaducto Chirajara en febrero del año 2024.

Por otra parte, según se ha mencionado, el contrato de concesión N. 444 de 1994 cuenta con un acta de reversión parcial suscrita el 19 de diciembre de 2019, en donde se evidenció que se realizó el cierre de la operación y liquidación del recaudo por parte del Concesionario Coviandes el 2 de noviembre de 2019 hasta las 24:00 fecha en la que el Concesionario alcanzó el Ingreso Real; sin embargo, teniendo en cuenta que las obras establecidas en el adicional N. 1 del año 2010 no habían finalizado para esa fecha, quedaron algunos pendientes del contrato de concesión N. 444 de 1994, lo cual se detallará más adelante.

En relación con el Contrato de Interventoría No. SEA – 067 del 20 de abril de 2012 del Consorcio Interconcesiones, según se presentó en la Tabla 1, se han suscrito 17 otrosíes a julio de 2023, las modificaciones contractuales han sido emitidas principalmente con el fin de ajustarse al desarrollo del contrato de concesión N. 444 de 1994, en particular desde el año 2019 se ha ampliado el plazo y valor del contrato de interventoría con el fin de realizar el acompañamiento correspondiente a la finalización de los pendientes del acta de reversión, así como la ejecución de las obras de estabilización en el sector denominado km 58.

Por otra parte, según se citó en la Tabla 1, se suscribió el contrato de interventoría N. VEJ – 596 de 2018 con el Consorcio GINPRO SAS con el objeto de realizar la interventoría integral del diseño y construcción del

nuevo viaducto Chirajara en voladizos sucesivos localizado dentro del proyecto vial Bogotá – Villavicencio, de conformidad con el Alcance del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010 al Contrato de Concesión No.444 de 1994, así como el acompañamiento para la entrega y reversión de la estructura; dicho contrato ha tenido 2 modificaciones contractuales, las cuales han estado relacionadas con ajustes al contrato de interventoría en función del contrato de transacción del año 2018 y su otrosí N. 1, en donde se modificaron los plazos y la metodología de diseño del nuevo viaducto Chirajara según lo descrito anteriormente.

Información complementaria sobre los contratos de concesión y de interventoría se muestran en el anexo N. 2.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto Bogotá - Villavicencio se lidera desde la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta al Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto³:

Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Lyda Milena Esquivel Roa	Vicepresidente	Vicepresidente Ejecutiva (VE)
Nidia Luz Angela Sierra Oliveros	Gerente de proyecto	Equipos Técnicos (VE)
(Sin asignación) ⁴	Líder de Equipo	
Andrés Felipe Castillo Barbosa	Ingeniero de apoyo	
Néstor Raúl Palacios Suescún	Apoyo financiero	Equipo financiero (VE)
Carlos Ricardo Mendieta Pineda	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Jaime Humberto Basabe Murillo	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Solanlly Castellanos Rincón	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Jorge Huertas Luna	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Roland René Gutiérrez Medellín	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
César Andrés Guarnizo Mayor	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevista de auditoría en junio de 2023

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto de concesión vial Bogotá-Villavicencio hace parte de la primera generación de concesiones; inició operación en 1999, tiene una longitud de aproximadamente 85,6 km y se encuentra sectorizado principalmente en los tres tercios que se relacionan a continuación:

³ Se aclara que también hacen parte del equipo los gerentes de las áreas de apoyo, según lo establecido en la sección 2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

⁴ Se emite una recomendación en la sección 7 en relación con el funcionamiento del Equipo de Coordinación y Seguimiento para el proyecto Bogotá - Villavicencio

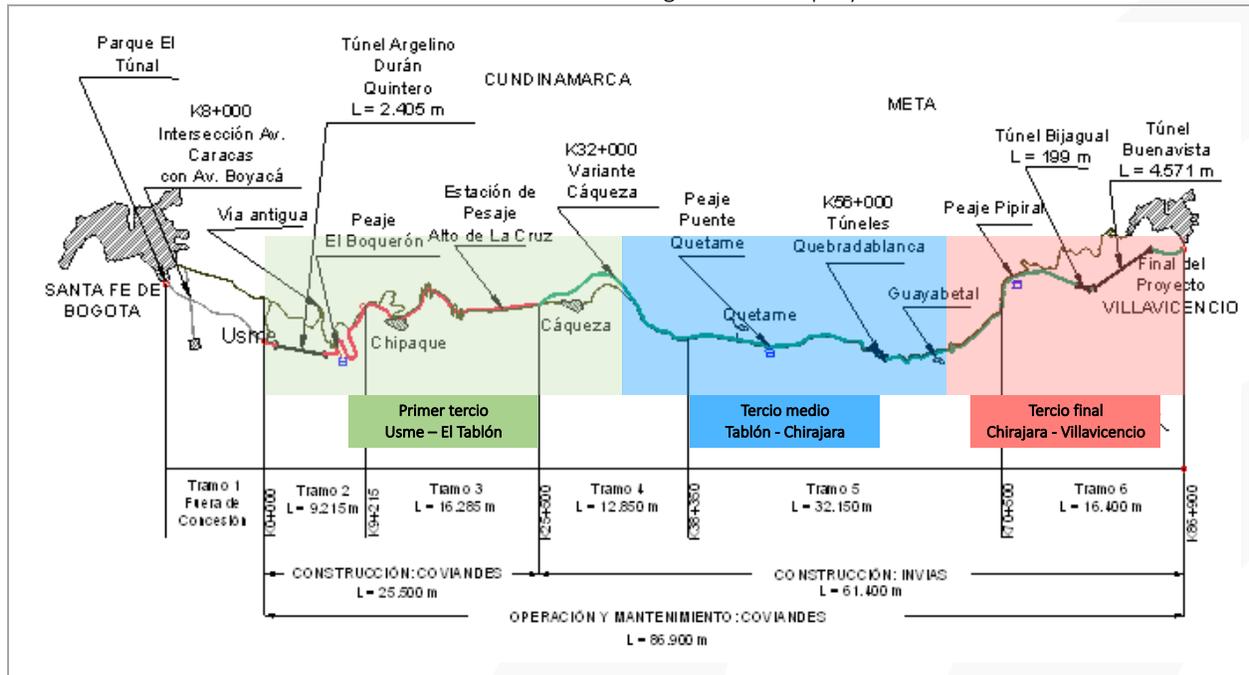
- **El primer tercio** hace referencia a una calzada bidireccional de aproximadamente 34 km entre Usme y El Tablón (Cundinamarca). En 2013 el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (FONADE) adelantó estudios de factibilidad sobre una segunda calzada en este tercio, cuyo valor estimado fue de 2.0 billones de pesos (corrientes de diciembre de 2013).
- **El segundo tercio** tiene una longitud de aproximadamente 29 km y se localiza entre El Tablón y Chirajara. Mediante la suscripción del Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994, se inició el proyecto para que se contara con una doble calzada en este sector con tramos de vía a cielo abierto, 18 túneles y 48 puentes. El plazo de construcción del Adicional No. 1 venció el 10 de junio de 2018, sin que el Concesionario evidenciara total cumplimiento, ya que se tenían pendientes en la adquisición predial, obras de movilidad local de Guayabetal y de las obras en el sector de Chirajara, debido al colapso del viaducto mencionado anteriormente.
- **El tercer tercio** tiene una longitud de aproximadamente 23 km y se localiza entre Chirajara y Villavicencio.

Adicional a la sectorización por tercios, el corredor Bogotá – Villavicencio también está dividido en seis tramos, de los cuales cinco hacen parte del contrato de concesión No. 444 de 1994. Los tramos 2 y 3, entre Usme y Cáqueza fueron construidos por Coviandes, y los tramos 4, 5 y 6, entre Cáqueza y Villavicencio fueron construidos por la Nación a través del Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

En el año 2015 se suscribió el contrato de concesión de Iniciativa Privada N. 005 del 9 de junio de 2015 dentro del programa de 4G, con la Concesionaria Vial Andina (Coviandina) para la administración, operación y mantenimiento de la carretera Bogotá – Villavicencio y la construcción de la nueva calzada del tercio final: Chirajara – intersección Fundadores en la ciudad de Villavicencio, la cual inició la fase de construcción el 15 de septiembre de 2016.

La sectorización por tercios y tramos, así como el valor del contrato, de los aportes estatales y del estado del ingreso real se muestran en la siguiente ilustración:

Ilustración 1. Características generales del proyecto



Valor inicial del contrato No. 444 de 1994 (millones COP junio 1994)	\$ 79.216	Saldo fondo pasivos contingentes a 15-05-2023 (millones COP mayo 2023)	\$124.833
Valor modificaciones contractuales (millones COP dic 2010)	\$ 2.161.486	Ingresos acumulados a 31 de mayo de 2023 (millones COP dic 2008)	\$1.857.559
Valor actual del contrato No. 444 de 1994 (millones COP dic 2010)	\$ 2.502.316	Ingreso real total esperado (millones COP dic 2008)	\$1.857.498
Aportes estatales (30 abril 2023) (millones COP)	\$ 2.215.639	Relación ingresos acumulados a mayo 2023/ ingreso real	100,003% (\$1.857.559)

Fuente: Informe de interventoría del Consorcio Interconcesiones y entrevista de auditoría del apoyo financiero del 20 de junio de 2023.

En la ilustración precedente se evidencia que se cuenta con un saldo a favor en el fondo de contingencias de las Entidades Estatales, cuyo plan de aportes vigente se aprobó por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) en julio de 2015.⁵ Los recursos de este fondo se han utilizado para mitigar riesgos de carácter predial, ambiental, geológico, ambiental, de ejecución de diseños, y de manejo, control y mitigación de las inestabilidades de los tramos 2 y 3, que según el laudo arbitral del 29 de julio de 2004, generado por la demanda interpuesta por el Concesionario contra el INVIAS el 30 de enero de 2003, para el tramo 2 deben ser asumidas en un 60% por el Concesionario y en un 40% por el Estado y para el tramo 3 por partes iguales, es decir, en un 50%.

Por otra parte, adicional a los aportes estatales y a los recursos provenientes del fondo de contingencias de las Entidades Estatales, la ejecución de la concesión Bogotá-Villavicencio ha requerido y requiere recursos adicionales provenientes de la Nación. Por ejemplo, mediante el laudo arbitral del 3 de mayo de 2018

⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20154090439332 del 21 de julio de 2015.

originado por la demanda que el Concesionario presentó contra la ANI en el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá el 29 de mayo de 2015, se condenó, entre otros, a que la Entidad reconociera y pagará al concesionario más de \$36.000 millones principalmente por concepto de mayores costos en el desarrollo de la gestión predial y por concepto de las obras de adecuación y cierre de las zonas de depósito (ZODMES) Cáqueza 1 y Cáqueza 2. Con relación al tratamiento de puntos críticos de atención prioritaria del corredor, a julio de 2023 se encuentran en ejecución las obras de estabilización del km 58 de acuerdo con lo establecido en las actas de acuerdo suscritas posteriormente a la suscripción de un otrosí del 4 de julio de 2019, de atención a sitios inestables en los sectores 4, 5 y 6, lo cual se comentará más adelante.

En ese orden de ideas, en las siguientes secciones se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría, relacionados con i) un análisis general sobre el comportamiento de la concesión, en particular lo relacionado con la finalización del nuevo viaducto Chirajara y los pendientes del acta de reversión parcial suscrita en el año 2019, ii) la función de las Interventorías y de la Supervisión y iii) las acciones de mejora derivadas de observaciones de los Entes de Control, así como las solicitudes emitidas por éstos.

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento; así como por parte de las Interventorías del proyecto: Consorcio Interconcesiones y Consorcio GINPRO SAS, las entrevistas realizadas a través de Microsoft Teams y el recorrido realizado al proyecto en junio de 2023.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con el objetivo específico 1.2.1, en esta sección se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de reversión, en función del estado y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

5.1 Ejecución del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010

El plazo de la ejecución de las diecinueve etapas previstas para la construcción de un par vial entre el K34+100 y el K63+000 de la carretera Bogotá-Villavicencio en el sector El Tablón – Chirajara finalizó el 10 de junio de 2018;⁶ no obstante, a julio de 2023 dos de estas etapas (2 y 10) continúan en ejecución, como se evidencia enseguida:

Tabla 3. Estado de ejecución de etapas a junio de 2023

ETAPA	ACTIVIDAD	AVANCE
1	Diseños adicionales doble calzada sectores 1A, 2A, 3A, 4A	100%
2	Adquisición de predios	95%
3	Construcción del sector 1: El Tablón - Puente Téllez	100%
4	Construcción del sector 1A: Puente Téllez - Puente Quetame	100%
5	Construcción del sector 2: Variante de Puente Quetame	100%
6	Construcción del sector 2A: Puente Quetame - Quebrada Naranjal	100%
6A	Construcción del sector 2A: Puente La Quiña	100%
7	Construcción del sector 3: Quebrada Naranjal - Quebrada Blanca	100%
8	Construcción del sector 3A: Quebrada Blanca - Quebrada Seca (Tequena)	100%

⁶ Ocho años contados a partir del Acta de Inicio de la Etapa de Construcción (10 de junio de 2010) según la cláusula cuarta del Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994.

ETAPA	ACTIVIDAD	AVANCE
9	Construcción del sector 4: Guayabetal	100%
9A	Construcción del sector 4: Obras de movilidad local de Guayabetal	100% ⁷
10	Construcción del sector 4A: Chirajara	89,76%
11	Construcción de obras de alistamiento calzada actual. Tramos 3, 4, 5 y 6: Pavimentos, puentes y obras de protección río Cáqueza	100%
11A	Obras puente Guahibo	100%
12	Construcción de obras de alistamiento calzada actual. Tramos 3, 4, 5 y 6: Obras especiales	100%
13	Construcción obras resultantes de la emergencia: Muros de contención y protección de taludes del tramo 5	100%
14	Construcción obras resultantes de la emergencia: Soluciones especiales	100%
14A	Solución especial K70+500 (Quebrada corrales)	100%
15	Construcción y diseños de obras de mitigación en los tramos 2 y 3	100%

Fuente: Anexo 6 del informe mensual de interventoría consorcio Interconcesiones correspondiente al mes de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090417282 del 17 de abril de 2023.

La terminación de las obras en Chirajara (etapa 10) condiciona la puesta en servicio total de las obras entre Quebrada Blanca y Quebrada Seca (etapa 8), así como las obras en Guayabetal (etapa 9). En relación con la puesta de operación del nuevo viaducto Chirajara, se precisa que dentro del referido tramo, tercio medio (El Tablón - Chirajara), se encuentra la obra denominada Túnel 13 (Sector 3A – Etapa 8) y el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4 -Etapa 9), que son obras requeridas para la puesta en operación del nuevo viaducto. El túnel, ha registrado afectaciones en 200 metros que fueron evidenciadas por la Interventoría del Contrato en el mes de agosto de 2018 y, de forma adicional, con ocasión de las precipitaciones que se presentaron en la meseta de Mesa Grande (km 58) ya que entre mayo y junio de 2019 la infraestructura del túnel 13 sufrió mayores afectaciones que no permiten su entrada en operación. También, el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4 - Etapa 9) como consecuencia de los referidos eventos, presentó colapso el día 15 de junio de 2019. Se reitera que dicho túnel no ha sido puesto en operación.

Teniendo en cuenta las afectaciones de la infraestructura señalada, se suscitó una controversia entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial de los Andes - Coviandes S.A.S. que derivaron en un proceso arbitral que se está adelantando a julio de 2023. Por lo anterior, la fecha estimada para la puesta en operación de la infraestructura asociada al nuevo viaducto Chirajara, al túnel 13 y su conexión con el túnel 14 (Puente 1), está condicionada por la decisión de Tribunal de arbitramento.

En la presente auditoría se analizó el estado de las etapas 2 y 10, así como las intervenciones de mitigación que se adelantan en el km 58.

5.1.1 Avance etapa 2: adquisición de predios

Según lo indicado por la interventoría Consorcio Interconcesiones la gestión predial realizada por el Concesionario ha ido variando en el número de predios afectados en el transcurso de la ejecución de las obras proyecto vial Bogotá – Villavicencio, según la información reportada por el Concesionario en la sábana predial enviada a la Agencia. Con corte a 28 de febrero de 2023, de acuerdo con la última sábana predial

⁷ Según reportado por la Interventoría Consorcio Interconcesiones, estas obras que se encontraban pendientes en la última auditoría de la Oficina de Control Interno en octubre de 2018 se encuentran finalizadas del 6 de diciembre de 2018 y cuentan con acta de finalización del 30 de enero de 2019.

remitida por Coviandes, el número de predios reportados como requeridos son 597, de los cuales 15 predios a junio de 2023 se encuentran con pendientes para finalizar su adquisición a nombre de la ANI se presenta a continuación el balance de los predios adquiridos reportado por la Supervisión en la entrevista de auditoría del componente predial el 16 de junio de 2023.

Tabla 4. Avance gestión predial junio de 2023

SECTOR	TRAMO	PREDIOS REQUERIDOS	PREDIOS DISPONIBLES	%	LONGITUD PREDIAL (Km)	LONGITUD EFECTIVA PREDIOS DISPONIBLES (Km)	%	PREDIOS ADQUIRIDOS	PREDIOS FALTANTES POR ADQUIRIR	%
SECTOR I TABLON - PUENTE TÉLLEZ	I	204	204	100%	15	15	100%	204	0	100%
SECTOR IA PUENTE TELLEZ - PUENTE QUETAME	IA	29	29	100%	7,2	7,2	100%	29	0	100%
SECTOR II PUENTE QUETAME	II	53	53	100%	9	9	100%	53	0	100%
SECTOR IIA PUENTE QUETAME - QUEBRADA EL NARANJAL	IIA	40	40	100%	1,05	1,05	100%	40	0	100%
SECTOR III QUEBRADA EL NARANJAL - QUEBRADA BLANCA	III	91	91	100%	5,55	5,55	100%	88	3	97%
SECTOR IIIA QUEBRADA BLANCA - QUEBRADA SECA	IIIA	38	38	100%	15,3	15,3	100%	34	4	89%
SECTOR IV GUAYABETAL	IV	134	134	100%	3,5	3,5	100%	130	4	97%
SECTOR IVA CHIRAJARA	IVA	8	8	100%	22,05	22,05	100%	4	4	50%
SUBTOTAL		597	597	100%	78,65	78,65	100%	582	15	97%

Fuente: Respuesta entrevista de auditoría 16 de junio de 2023⁸

Respecto a los pendientes en adquisición predial reportados anteriormente, la Supervisión manifestó que la gestión predial de los 15 predios restantes por adquirir no ha sido culminada, debido a la decisión unilateral del Concesionario de adelantar procesos de saneamiento, aclarando que dicho procedimiento no se encuentra establecido dentro del contrato de Concesión, y por lo cual fue un procedimiento realizado de forma unilateral y de entera responsabilidad del Concesionario, toda vez que el perfeccionamiento de la adquisición queda supeditada a las sentencias que se emitan respecto de los procesos de saneamiento mencionados y que a junio de 2023 no se han producido.

De acuerdo con la sección 4.2 del informe de interventoría del Consorcio Interconcesiones de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090417282 del 17 de abril de 2023, el balance de los 15 predios pendientes por adquirir es: 7 predios en expropiación, 1 en adquisición y 7 predios en saneamiento. Respecto a los predios en saneamiento la interventoría manifiesta:

"(...) con respecto a los predios donde Coviandes aún no ha iniciado la enajenación voluntaria debido a las demoras en los procesos de saneamiento, se precisa que la ANI e Interventoría de manera reiterativa durante

⁸ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

los comités de seguimiento predial (siendo reiterado de nuevo en los comités del 30 de abril, 06 de julio, 31 de agosto, 28 de septiembre, 11 de diciembre de 2020, 25 de enero, 22 de febrero, 04 de abril, 03 de mayo, 12 de julio, 01 de septiembre, 04 de octubre, 29 de octubre, 20 de diciembre de 2021, 29 de junio, 29 de agosto, 24 octubre de 2022, 19 de diciembre de 2022 y 21 de febrero de 2023) han venido solicitado al Concesionario dar inicio a los procesos (sic) de expropiación judicial, de acuerdo con la Ley 9 de 1989, la Ley 388 de 1997, el artículo 399 de la Ley 1564 de 2012, la Ley 1682 del 2013, la Ley 1742 de 2014, Ley 1882 de 2018 y demás normas concordantes, teniendo en cuenta de que se trata de predios requeridos para la ejecución de un proyecto de infraestructura vial de utilidad pública. No obstante, lo anterior, Coviandes ha reiterado su posición de no acudir al proceso de expropiación judicial sino continuar adelantando los procesos de saneamiento.(...)”

Al respecto, teniendo en cuenta que desde el año 2020 se está realizando la solicitud al Concesionario de iniciar los procesos de expropiación judicial y en vista de que la gestión predial de estos predios tiene avalúos establecidos hace aproximadamente 12 años, se recomienda a la Agencia evaluar en conjunto con la interventoría la viabilidad de establecer medidas de apremio considerando el retraso significativo que presenta el proyecto en esta materia, además de las repercusiones que se tienen para la liquidación administrativa del contrato de concesión N. 444 de 1994.

En relación con la evaluación del área predial en la asignación de riesgos del contrato de concesión N. 444 de 1994, los riesgos en materia predial están asignados en modo compartido público - privado, se evidencia que de acuerdo con la evaluación de la interventoría con corte a marzo de 2023, el único riesgo en materia predial valorable es el denominado *riesgo costo predial y de mejoras*, el cual tiene una probabilidad e impacto alto, debido a la existencia de predios que están en proceso de expropiación, y sobre los cuales persiste la incertidumbre asociada a los eventuales mayores costos. Considerando que, en el desarrollo de la concesión, se han materializado sobrecostos prediales, lo cual ha requerido recursos adicionales provenientes de la Nación, evidencia de esto son los pagos de compensación por este riesgo que se han materializado con la suscripción de 20 Resoluciones por contingencias de tipo predial en el periodo de 2012 a 2022 que ascienden a \$105.707 millones de pesos corrientes,⁹ lo cual representa un valor adicional mucho mayor a lo inicialmente estimado para el Adicional N. 1 del 2010 (\$35.600 millones de pesos de diciembre de 2008).

Con relación a los sobrecostos materializados en la compra de predios, se generan lecciones aprendidas para futuras concesiones, por lo cual se considera necesario que se lleve a cabo una adecuada estimación en la etapa de estructuración de los recursos destinados para la gestión y adquisición predial ya que no hacerlo incrementa la probabilidad de materialización de contingencias, las que deben ser asumidas con recursos públicos.

Según se ha mencionado previamente, el contrato de concesión N. 444 de 1994 cuenta con un acta de reversión parcial suscrita el 19 de diciembre de 2019, en donde, la finalización de la adquisición predial que aún no ha sido culminada por el Concesionario, y de acuerdo con el contrato de concesión y las observaciones del acta de reversión, quedó a su cargo, por lo que, se alerta respecto a las gestiones que puedan adelantarse al respecto, teniendo en cuenta que la adquisición predial podría generar pendientes en el acta de liquidación del contrato de concesión N. 444 de 1994.

⁹ Informe mensual de riesgos de la Interventoría Consorcio Interconcesiones del mes de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090417282 del 17 de abril de 2023, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

5.1.2 Avance etapa 10: construcción sector 4A

El sector 4A se compone de obras en el par vial, cuenta con vías a superficie en una longitud inferior a 1.0 km y de dos puentes en el sector de Chirajara (Cundinamarca) que en conjunto suman una longitud de aproximadamente 685 m. El puente con mayor longitud, de 458 m se encuentra a junio de 2023 en construcción; posterior a su colapso en enero de 2018 debido al fallo de una de las pilas. De acuerdo con el avance de obra reportado por la Supervisión con corte a abril 20 de 2023, el puente se encuentra al 74% y se prevé su finalización para febrero de 2024; se reporta a continuación en las siguientes fotografías el estado de avance evidenciado durante el recorrido de auditoría.

<p>Foto 1. Construcción voladizos sucesivos.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023</p> <p>Se evidenció el avance del voladizo 1, el cual se procedía a mover a la siguiente dovela.</p>	<p>Foto 2. Estribo Bogotá.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023</p> <p>Se observó avance en la construcción del apoyo 1</p>
<p>Foto 3. Avance construcción puente Chirajara.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023</p> <p>Se evidencia la finalización de las columnas en los ejes 2 y 3, y la ejecución de las dovelas en los voladizos 2 y 3.</p>	<p>Foto 4. Avance construcción puente Chirajara.</p>  <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023</p> <p>Se evidencia que la construcción de la superestructura está próxima a ser finalizada.</p>

<p>Foto 5. Avance construcción estribo Villavicencio.</p>	<p>Foto 6. Avance construcción estribo Villavicencio.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023 Se evidencia el armado para la construcción del apoyo temporal.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023 Se evidencia construcción con la metodología de voladizos sucesivos en el voladizo 4 que llega al estribo Villavicencio.</p>

Adicionalmente, dentro de los trabajos a desarrollar en la construcción del viaducto Chirajara están contempladas las obras de estabilización de ladera de la quebrada Chirajara, las cuales, según lo reportado por la Interventoría han presentado retrasos en el inicio de su ejecución debido a la obtención de permisos que deben ser otorgados por la ANLA, lo cual fue subsanado y a junio de 2023 se encuentran en ejecución las obras en la parte baja de la quebrada Chirajara y otras obras de estabilización ya han sido finalizadas.

<p>Foto 7. Estabilización ladera quebrada Chirajara.</p>	<p>Foto 8. Estabilización ladera quebrada Chirajara.</p>
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023 Se evidencia la ejecución de la estabilización de la ladera en el lado Villavicencio.</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023 Se evidencia la finalización de la estabilización de la ladera en el lado Bogotá.</p>

<p>Foto 9. Estabilización ladera eje 2.</p>	<p>Foto 10. Estabilización ladera eje 3.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023 Se evidenció que la estabilización de la ladera en algunos tramos ya se ha finalizado</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 29 de junio de 2023 Se evidencia en el lado Villavicencio, las obras de estabilización que han sido finalizadas</p>

En relación con el estado de ejecución de las obras en el nuevo viaducto Chirajara, la Supervisión y la Interventoría reportan que se presentan rendimientos de ejecución de obra de acuerdo con lo programado, por lo que, de acuerdo con la ejecución que se está llevando a cabo se espera finalizar el nuevo viaducto Chirajara para febrero de 2024: al respecto se recomienda continuar con los controles pertinentes respecto a la ejecución, la correspondencia con los diseños no objetados y la calidad de los materiales instalados.

Por otra parte, dentro del mismo tramo se encuentra el túnel 13 entre las abscisas K56+707 al K57+387 y el puente 1, los cuales, según se ha mencionado anteriormente por deficiencias estructurales presentadas posteriormente a su entrega en el año 2015 y debido a eventos pluviométricos de gran magnitud, presentados en junio de 2019, no ha sido posible recibirlos para su puesta en operación, una vez se encuentre finalizado el viaducto Chirajara. Se presenta a continuación el registro fotográfico del Equipo de Coordinación y Seguimiento en donde se evidencia la problemática citada.

Ilustración 2. Afectación ladera km58

	
<p>Ladera km 58 año 2018</p>	<p>Ladera km 58 junio 2019</p>

Fuente: Reunión de apertura de la auditoría el 7 de junio de 2023

La interventoría Consorcio Interconcesiones reporta que las afectaciones del túnel 13 iniciaron el 26 de agosto de 2018 y se produjeron debido a intensas lluvias, las cuales afectaron la movilidad en diferentes sectores de la vía, entre estas el túnel 12 y 13, depositando residuos de material de arrastre y material de recubrimiento vegetal de los taludes cercanos a estas obras. El día 13 de septiembre de 2018 se percibieron anomalías en los últimos 200 m de este túnel, en el costado Villavicencio, donde se presentó desprendimiento del concreto de recubrimiento en algunos sectores y deformaciones en arcos en el hastial del costado izquierdo, así como la ampliación de grietas longitudinales en la base del hastial. En el costado derecho se evidenció un desplazamiento y deformaciones a nivel del concreto del andén por detrás del murete, y adicionalmente ampliación de grietas longitudinales en la base del hastial.

Posteriormente, según se ha mencionado previamente el día 15 de junio de 2019 colapsó el puente 1, el cual, ya con los deslizamientos que afectaron el túnel 13 presentaba algunas afectaciones, lo cual fue presentado por la Supervisión de acuerdo con las siguientes imágenes.

Ilustración 3. Afectación ladera km58 – Puente 1



Ladera km 58 año 2018

Colapso Puente 1

Fuente: Reunión de apertura de la auditoría el 7 de junio de 2023

Durante el recorrido de auditoría el 30 de junio de 2023, se procedió a verificar el estado de las obras finalizadas y que no fueron recibidas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura en la suscripción del acta de reversión del contrato de concesión N. 444 de 1994 del 19 de diciembre de 2019, lo cual se presenta en las siguientes fotografías.

<p>Foto 11. Portal Bogotá – Túnel 13.</p>	<p>Foto 12. Estado Túnel 13.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia que el Concesionario está llevando a cabo las intervenciones para la estabilización de la ladera del km58; sin embargo, se presenta derrumbe de material que hace inoperable el tramo.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 En la entrada del portal del túnel 13 se evidencia afectación estructural del hastial del costado izquierdo sentido Bogotá – Villavicencio.</p>
<p>Foto 13. Estado Túnel 13.</p>	<p>Foto 14. Estabilización ladera eje 3.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia agrietamiento severo en el recubrimiento interno del túnel.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia caída de material producto de los desplazamientos de recubrimiento que está teniendo el túnel.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencian deficiencias estructurales y caída del recubrimiento del túnel.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia agrietamiento y falla estructural del hastial en modo transversal persistente en los últimos 200 m del túnel.</p>

Foto 15. Ubicación puente 1	Foto 16. Puente 1
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023</p> <p>Se evidenció que en la ubicación del Puente 1 se presenta caída de material.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023</p> <p>Se evidencia caída de material en la ubicación del puente 1.</p>

Respecto a la infraestructura del túnel 13 y el puente 1 se evidencia que existen problemáticas técnicas dado que, de acuerdo con el estado de la infraestructura a junio de 2023, no es posible recibir la infraestructura para operación y según establecido en el acta de reversión parcial del contrato de concesión N. 444 de 1994, existe una controversia contractual que quedó en el acta en los siguientes términos:

“(…) Respecto de la siguiente infraestructura: Túnel 13 (Sector 3A – Etapa 8) y el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4 - Etapa 9), COVIANDES manifiesta que entiende que con la suscripción de la presente Acta, se hace la entrega teniendo en cuenta que fueron suscritas las Actas de Finalización de dichas obras (cuyo diseño fue debidamente aprobado y la construcción objeto de supervisión por parte de la Interventoría de la ANI), los días 30 de junio del año 2015, y 11 de septiembre de 2017, respectivamente. Sin perjuicio de lo anterior, y luego de la finalización de dichas intervenciones, con ocasión del evento ocurrido en la Meseta de Mesa Grande (km 58) la infraestructura sufrió fuertes afectaciones, por causas que en su criterio, no le son imputables al Concesionario, considerando lo anterior, COVIANDES entiende revertida dicha infraestructura a la ANI, por lo que no asume ninguna responsabilidad por su custodia y cuidado.

Por su parte la ANI manifiesta que no recibe la infraestructura diseñada y construida por COVIANDES, referida en el numeral anterior, por cuanto por una parte, el Túnel 13 (Sector 3A— Etapa 8) presenta fuertes afectaciones que no permiten su entrada en operación, y que el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4-Etapa 9) colapsó el día 15 de junio de 2019. Por lo que la ANI entiende que dicha infraestructura sigue estando bajo la responsabilidad de COVIANDES.

Teniendo en cuenta lo señalado en los numerales 2 y 3, y debido a que pudiere llegar a surgir una controversia entre las Partes, estas se reservan el derecho de acudir a los mecanismos de resolución de controversias previstos en el Contrato de Concesión No. 444 de 1994.(…)”

De acuerdo con lo anterior a julio de 2023 se adelanta un proceso arbitral producto de la demanda de reconvencción arbitral en contra de COVIANDES interpuesta por la ANI, la cual se encuentra en etapa probatoria. Respecto a las posiciones de las partes, el Concesionario aduce los daños en la infraestructura a eventos de precipitación atípicos por lo que los configura dentro de causas de fuerza mayor; sin embargo, el concepto del interventor de acuerdo con lo reportado por el apoyo jurídico del Equipo de Coordinación y Seguimiento es el siguiente:

“(…) para el Interventor hay fallas y errores en los estudios y diseños de construcción. Los suelos encontrados en la excavación son distintos a los caracterizados en los diseños. Suelos encontrados en la excavación: tipo

VA y terraza, ambos de muy mala calidad. Suelos previstos en los estudios y diseños fase III elaborados por el Concesionario: rocas tipo III, tipo IV y tipo V.

Desviación por la cual el Interventor solicitó al Concesionario que, para mantener coherencia técnica implementara el revestimiento en concreto convencional recomendado en los diseños elaborados por él mismo para el túnel 11 (que al igual que el túnel 13 también hacía parte del sector 3A) el cual discurría en este tipo de terreno -terrazza-, a lo cual se negó el Concesionario asegurando que la estabilidad del túnel 13 estaba garantizada en la forma como fue construido y que no era necesario colocar un revestimiento adicional..(..)"

Adicionalmente, se tiene el concepto de la Sociedad Colombiana de Ingenieros en los siguientes términos:

"(...) para la SCI las afectaciones a la infraestructura se derivaron de situaciones que no se contemplaron al momento de la elaboración de los diseños por parte de Coviandes y, por ende, el diseño no fue adecuado para la construcción del Túnel 13 lo que implica que el mismo fue erróneamente conceptualizado. La construcción del túnel 13, específicamente en la zona de menor cobertura lateral, del orden de 190 m desde el portal de salida #26 hacia el interior del túnel, implicaba una condición ciertamente vulnerable debido al bajo confinamiento, que aunado a los cambios que progresivamente se fueron presentando en los estados de esfuerzos, así como en rigidez y resistencia, elevadas por demás en comparación con materiales comunes del mismo período geológico, pero a la vez incipientes para soportar los niveles de esfuerzos debidos tanto a peso propio como por actividad tectónica, que deberá ser objeto de mayores niveles de profundización, tuvo una incidencia directa en la afectación a nivel del talud, cuya longitud de inestabilidad a la misma cota del túnel coincide perfectamente y es del orden de 190 m.(..)"

Al respecto la ANI promovió la demanda de reconvencción contra Coviandes por 230.000 millones de pesos, por la afectación del túnel 13 y el puente anexo, los perjuicios derivados de la mora en la entrega del puente Chirajara e inestabilidades presentadas en el K58, se presentan a continuación las pretensiones de la Entidad:¹⁰

- \$71.551 millones por desplazamiento inversión
- \$4.965 millones menor costos de operación y mantenimiento puente Chirajara
- \$74.201 millones pagados por la ANI obras de estabilización K58
- \$38.977 millones por obras no ejecutadas en el túnel 13
- \$1.318 millones por mayores costos de interventoría
- \$38.994 millones por concepto galerías de evacuación

A julio de 2023 se está a la espera de la resolución de la demanda arbitral con el fin de poder finalizar la reparación de la infraestructura para poner en servicio el tercio medio de la vía Bogotá – Villavicencio; sin embargo, teniendo en cuenta las afectaciones estructurales y que las intervenciones a realizar requieren la realización de nuevos diseños, estabilización integral de la ladera con *mayores niveles de profundización* (según establecido por la SCI) y construcción de un recubrimiento en el túnel que implicará intervenciones de mayor relevancia, estas intervenciones posiblemente no se finalicen antes de la terminación del nuevo viaducto Chirajara, prevista para febrero de 2024, por lo que se emite una advertencia en este informe de auditoría teniendo en cuenta que la no puesta en operación del tercio medio de la doble calzada afecta en forma directa a los usuarios de la vía y la finalización del viaducto Chirajara sin ser posible su puesta en operación, generando ineficiencia de operación de la infraestructura.

¹⁰ Respuesta cuestionario de auditoría disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

5.1.3 Conclusiones sobre la ejecución del Adicional N. 1 de 2010

1. A pesar de que las obras previstas en el contrato de concesión N. 444 de 1994 se encuentran finalizadas, a excepción del nuevo viaducto Chirajara, y que se suscribió el acta parcial de reversión, a julio de 2023, se tiene pendiente finalizar la adquisición de 15 predios, lo cual se debe principalmente a la gestión predial realizada por el Concesionario que decidió unilateralmente adelantar procesos de saneamiento, lo cual no está contemplado en el contrato de concesión N. 444 de 1994 y queda supeditada a las sentencias que se emitan respecto de los procesos de saneamiento mencionados y que a julio de 2023 no se han producido; al respecto se recomienda evaluar la viabilidad de implementar medidas de apremio para el Concesionario en aras de finalizar la gestión predial del proyecto iniciada en el año 2012.
2. En relación con la construcción del nuevo viaducto Chirajara, se evidenció, durante el recorrido de auditoría que la construcción de la superestructura está en su etapa final, de acuerdo con los avances de obra y rendimientos presentados a julio de 2023, el viaducto será entregado en febrero de 2024, de acuerdo con lo establecido en el cronograma del otrosí N. 1 del contrato de transacción de 2018.
3. Las obras de estabilización de ladera de la Quebrada Chirajara presentaron retrasos para el inicio de su ejecución debido a gestiones ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA); sin embargo, a junio de 2023 ya se inició su ejecución y de acuerdo con el avance de obra reportado por la interventoría serán finalizadas a más tardar en febrero de 2024, en línea con la programación de construcción del viaducto.
4. En junio de 2019, producto de precipitaciones atípicas se presentaron inestabilidades en la ladera del km 58 que indujeron mayores daños en los últimos 200 m del Túnel 13, entre las abscisas K56+707 al K57+387, y el colapso del puente 1, el 15 de junio de 2019; lo anterior, imposibilitó la entrega del tramo en la reversión parcial del contrato de concesión N. 444 de 1994, dado que no se realizaron intervenciones en el tramo, a causa de que existe una controversia respecto a la responsabilidad de intervención por parte de Coviandes, ya que el Concesionario aduce que el acta de entrega del tramo en mención se dio con las actas de finalización de obras suscritas en los años 2015 y 2017 y la ANI por su parte no recibió la infraestructura dado que no era operativa en el año 2019, por lo que a julio de 2023 se encuentra en curso un tribunal arbitral con el fin de dirimir la controversia.
5. Las intervenciones del Túnel 13 y del puente 1, de acuerdo con los estudios realizados durante el desarrollo del proceso arbitral y lo evidenciado en campo, posiblemente no se finalizarán antes de la terminación del nuevo viaducto Chirajara, previsto para febrero de 2024, dado que, como es de conocimiento de la Entidad y las partes interesadas, las intervenciones están condicionadas al fallo del tribunal arbitral y las acciones consiguientes; por lo que, se emite una advertencia en el informe de auditoría teniendo en cuenta que la no puesta en operación del tercio medio de la doble calzada afecta en forma directa a los usuarios de la vía y la finalización del viaducto Chirajara sin ser posible su puesta en operación, generando la ineficiencia de operación de la infraestructura.

5.2 Avance obras de mitigación y mejoramiento km 58

Según se ha mencionado, durante el mes de junio de 2019, con ocasión de la temporada invernal, se reactivaron las inestabilidades en la ladera del km 58, en donde se presentaron varios deslizamientos de tierras que causaron el cierre total de la vía Bogotá – Villavicencio, en el tramo en mención, entre el 9 de junio y el 17 de septiembre de 2019.

Teniendo en cuenta la emergencia el 4 de julio de 2019 se suscribió el Otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 para la atención de los sitios inestables tramos 4, 5 y 6 con el siguiente objeto:

“(…) Ante la necesidad de ejecutar diseños, vincular personal, maquinaria y demás recursos necesarios y suficientes para ejecutar obras tendientes a mitigar o a dar solución definitiva para las zonas inestables de los Tramos 4, 5 y 6 en la vía existente construida por el INVIAS y entregada al Concesionario en el marco del Contrato 444 de 1994, le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura asumir como riesgo a su cargo el costo de los mismos, por lo tanto, las Partes deberán negociar los documentos correspondientes, en cuanto al alcance, plazo, valor, fuente y forma de pago de las actividades y/o intervenciones que se requieran, entre otros. (…)” Subrayado fuera del texto

mediante el cual la Agencia asumió el riesgo asociado a *las obras tendientes a mitigar o dar solución definitiva para las zonas inestables de los tramos 4, 5 y 6 en la vía existente*, el cual se está desarrollando con cargo al Fondo de Contingencias de Entidades Estatales y cuenta con los siguientes saldos, de acuerdo con lo reportado en la comunicación con radicado ANI N. 20234090569912 del 24 de mayo de 2023 de Fiduprevisora en el marco del contrato de encargo fiduciario No. 6.001 - 2021, suscrito entre la Nación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Fiduprevisora:¹¹

Tabla 5. Información sobre contratos del proyecto.

Riesgo	Saldos al 15 de mayo de 2023
Geológico	\$ 532.816.219,18
Laudo	\$ 11.553.291.129,93
Predial	\$ 51.865.403.636,37
Ambiental	\$ 3.901.980.297,87
Diseños	\$ 4.082.200,17
Inestabilidades Tramos 4,5 y 6 (Km 58)	\$ 56.975.691.399,29
SUBTOTAL	\$ 124.833.264.882,81

Fuente: Respuesta cuestionario de auditoría del componente financiero¹²

En particular, los aportes relacionados con las inestabilidades de los tramos 4, 5 y 6, definidos en el año 2019, cuando se realizó el balance de los riesgos del contrato producto de los deslizamientos de tierra presentados en el km 58, por valor de 121.066 millones de pesos, han presentado retiros por valor de 76.574 millones de pesos, correspondientes a las obras de mitigación y mejoramiento que se han realizado en el km 58, las cuales han sido definidas con la suscripción de actas de acuerdo, en el marco del desarrollo del otrosí del 4 de julio de 2019. Se presenta a continuación las intervenciones definidas tras la suscripción de cada una de las actas de acuerdo y el porcentaje de avance presentado en el informe de interventoría del mes de marzo de 2023:

¹¹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

¹² Ídem

Tabla 6. Actas de acuerdo Obras de mitigación y mejoramiento Km 58

Acta	Alcance y estado de avance por actividad		Fecha
Acta de acuerdo 1	Se acordó el reconocimiento y ejecución de las siguientes actividades por valor estimado de treinta y un mil cuatrocientos ochenta y un millones novecientos diecisiete mil trescientos pesos (\$31.481.917.300) MCTE:		2/09/2019
	1. Obras hidráulicas de mitigación para el control de drenaje en la meseta denominada Mesa Grande.	100%	
	2. Obras de mitigación para el mejoramiento de la transitabilidad a ejecutar en la vía veredal denominada Mesa Grande - Vanguardia.	100%	
	3. Cargue, transporte y disposición del material de derrumbe sobre la vía existente en el K58.	100%	
Acta de acuerdo 2	Se acordó el reconocimiento y ejecución de las siguientes actividades por valor estimado de cinco mil seiscientos setenta millones ochocientos noventa y un mil doscientos cincuenta y nueve pesos con dos centavos (\$ 5.670.891.259.02) MCTE:		27/09/2019
	1. Cargue, transporte y disposición del material de derrumbe sobre la vía existente en el K58. (Cantidades estimadas proyectadas para el periodo comprendido entre los meses de septiembre a noviembre de 2019.)	100%	
	2. Recuperación y ampliación de la banca en la vía existente en el K58 (como medida de mitigación)	100%	
	4. Actividades y varios: <ul style="list-style-type: none"> • Monitoreo del talud mediante tecnología Radar SSR-SARX". • Suministro de sistema de alerta Temprana Modelo 1200-D (alarma). • Elaboración de modelo digital del terreno en formato ráster. • Modelaciones de rompimiento de presas. 	100%	
Acta de acuerdo 3	Se acordó el reconocimiento y ejecución de las siguientes actividades por valor estimado de veinte mil doscientos sesenta y un millones cuatrocientos cuarenta y un mil setecientos treinta y cinco pesos (\$20.261.441.735) MCTE		15/10/2019
	1. Construcción estructura de contención para el sector K58, como medida de mitigación.	100%	
	2. Construcción de pozos de abatimiento en la meseta de Mesa Grande, consistentes en caissons drenantes de 3m de diámetro por 40m de profundidad, con drenes radiales, - que no se han podido construir por falta de permiso de ingreso del propietario del predio Pollo Olímpico - y la instalación de drenes horizontales en la ladera del Km 58.	3,32%	
Acta de acuerdo 4	Se acordó el reconocimiento y ejecución de las siguientes actividades por valor estimado de siete mil doscientos ochenta y tres millones setenta y cuatro mil ochocientos veintidós pesos (\$7.283.074.822) MCTE.		22/07/2020
	1. Construcción obras de mitigación para la protección del talud inferior del Km 58.	100%	
	2. Sistema de iluminación (fase provisional) Km 58.	92%	
	3. Monitoreo Integral - Sector Km 58.	100%	
Otrosí -	4. Actividades de cargue, retiro y disposición del material que se acumule en la parte posterior del tablestacado del K58, en la zona entre el tablestacado y Quebrada Seca, y en la zona de contención de la Quebrada Seca		100%
	Se prorrogó por dos (2) meses adicionales la actividad del "Monitoreo Integral - Sector Km 58ª del corredor vial Bogotá - Villavicencio y se adicionó para el pago de dicha labor un valor		22/01/2021

Acta	Alcance y estado de avance por actividad		Fecha
Acta de acuerdo 4	estimado de cuatrocientos treinta y cinco millones ochocientos treinta y tres mil seiscientos cuarenta y tres pesos (\$435.833.643) MCTE.		
Acta de acuerdo 5	Se acordó continuar por cinco (5) meses adicionales las actividades de "Monitoreo Integral-Sector Km 58 y Actividades de cargue, retiro y disposición del material que se acumule en la parte posterior del tablestacado del K58, en la zona entre el tablestacado y Quebrada Seca, y en la zona de contención de la Quebrada Seca" del corredor vial Bogotá - Villavicencio y se adicionó para el pago de dicha labor un valor estimado de seis mil doscientos ochenta y cinco millones ciento sesenta mil doscientos noventa y cinco pesos (\$6.285.160.295) MCTE.	100%	23/03/2021
Acta de acuerdo 6	Se acordó continuar por cuatro (4) meses adicionales las actividades de "Monitoreo Integral-Sector Km 58 y Actividades de cargue, retiro y disposición del material que se acumule en la parte posterior del tablestacado del K58, en la zona entre el tablestacado y Quebrada Seca, y en la zona de contención de la Quebrada Seca" del corredor vial Bogotá - Villavicencio y se adicionó para el pago de dicha labor un valor estimado de tres mil quinientos ochenta y cinco millones seiscientos cincuenta y tres mil trescientos pesos (\$3.585.653.300) MCTE.	100%	20/08/2021
Otrosí al Acta de acuerdo 6	Se acordó modificar la Cláusula Primera del Acta de Acuerdo No. 6 del 20 de agosto de 2021, incorporando la ejecución de las Actividades de cargue, retiro y disposición del material que se acumule en la parte posterior del tablestacado del K58, en la zona entre el tablestacado y Quebrada Seca, y en la zona de contención de la Quebrada Seca de la carretera Bogotá - Villavicencio y se adicionó para el pago de dicha labor un valor estimado de cinco mil trescientos noventa y nueve millones novecientos setenta y un mil seiscientos ochenta y ocho pesos (\$5.399.971.688) MCTE.	100%	20/10/2021
Acta de acuerdo 7	se acordó continuar por un (1) mes adicional las actividades de "Monitoreo Integral-Sector Km 58 y Actividades de cargue, retiro y disposición del material que se acumule en la parte posterior del tablestacado del K58, en la zona entre el tablestacado y Quebrada Seca, y en la zona de contención de la Quebrada Seca" del corredor vial Bogotá - Villavicencio y se adicionó para el pago de dicha labor un valor estimado de cuatro mil doscientos once millones ochocientos cincuenta y ocho mil ochocientos dieciocho pesos (\$4.211.858.818) MCTE.	100%	30/12/2021
Acta de acuerdo 8	Se acordó el reconocimiento y ejecución de las obras y actividades de mitigación que se listan en esta cláusula, requeridas en el Km 58, ubicado en el corredor vial Bogotá - Villavicencio, bajo la modalidad de precios unitarios y cantidades de obra, con cargo a los recursos disponibles en el fondo de pasivos contingente referido en la parte considerativa de este documento, denominado "Inestabilidades tramos 4, 5 y 6" y se adicionó para el pago de dicha labor un valor estimado de ONCE MIL SESENTA Y CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS VEINTE MIL TRECIENTOS NOVENTA PESOS. (\$11.064.820.390)		04/05/2022
	1.1. Monitoreo Integral-Sector Km 58.	100%	
	1.2. Actividades de cargue, retiro y disposición del material que se acumule en la parte posterior del tablestacado del K58, en la zona entre el tablestacado y Quebrada Seca, y en la zona de contención de la Quebrada Seca de la carretera Bogotá - Villavicencio.	100%	
	1.3. Obras complementarias a ejecutar en el talud inferior Km 58 - Disipador Mesa Grande vía Bogotá - Villavicencio, consistentes en la realización de las actividades referidas en el numeral 2.2. de la Cláusula Segunda del acta	100%	

Acta	Alcance y estado de avance por actividad	Fecha
Acta de acuerdo (SN)	Se acordó el reconocimiento y ejecución de las obras de tratamiento de ladera (primera etapa) que se refieren en esta cláusula y que se listan en la segunda, requeridas en el Km 58, ubicado en el corredor vial Bogotá - Villavicencio, bajo la modalidad de precios unitarios y cantidades de obra, con cargo a los recursos disponibles en el fondo de pasivos contingente referido en la parte considerativa de este documento, denominado "Inestabilidades tramos 4, 5 y 6" por un valor estimado de TREINTA Y TRES MIL TREINTA Y CINCO MILLONES CIENTO UN MIL TRECIENTOS NOVENTA Y SEIS PESOS. (\$33.035.101.396) MCTE.	4/05/2022
	Obras de tratamiento de la ladera (primera etapa) requeridas en el Km 58.	

Fuente: Actas de acuerdo mencionadas Otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 del 4 de julio de 2019

A continuación, se precisan las circunstancias por las cuáles se presentan actividades suscritas en las actas de acuerdo con pendientes a marzo de 2023:

- Pendientes del Acta de Acuerdo N. 3: la construcción de 3 pozos de abatimiento en la Meseta de Mesa Grande se encuentra pendiente porque, según manifestó la interventoría, no fue posible su realización por falta de permiso del propietario del predio Pollos Olympico; sin embargo, se realizaron las actividades complementarias consistentes en la perforación de 4 drenes horizontales encamisados en la zona baja de la vía de la ladera en el K58 y se encuentra en trámite la gestión correspondiente con el propietario.
- Pendientes del Acta de Acuerdo N. 4: el sistema de iluminación (fase provisional) del km 58 se encuentra en fase de verificación por parte de la interventoría y se presentan algunos pendientes sujetos a aprobación por parte del operador de red.
- Pendientes del Acta de Acuerdo N. SN: la estabilización de la primera etapa de la ladera del km 58 iniciaron a partir del 5 de octubre de 2022, día en que se finalizó la instalación del cerramiento y luego de que se oficializara la obtención del permiso para el ingreso a través de la granja de pollos Olympico; al respecto se presenta un rendimiento bajo de acuerdo con lo que ha reportado la interventoría, visto que dentro de las actividades críticas y que determinan el avance de la estabilización de la ladera, se tienen los ítems de malla triple torsión y perforación de pernos de 6 y 12 m; para éste último, en un tiempo transcurrido de 5 meses, que corresponde al 27% del plazo total de 18 meses, se ha ejecutado el 10% del ítem denominado “Perno tipo SN o PG sencillo con lechada de cemento d=1”, identificado por la interventoría como ítem de la ruta crítica, por lo que, se reporta un tiempo proyectado de 48,71 meses, equivalente a 2,7 veces el plazo previsto inicialmente en el Acta de Acuerdo SN del 4 de mayo de 2023.

Al respecto, se reporta a continuación el registro fotográfico de las actividades mencionadas en esta sección que se encuentran en ejecución a junio de 2023 y el estado de la ladera del km 58.

<p>Foto 17. Ladera km 58.</p>	<p>Foto 18. Ladera km 58.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia que el Concesionario está llevando a cabo las intervenciones para la estabilización de la ladera del km58, en la cima de la ladera.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 En la parte de Quebrada Seca se evidencian deslizamientos, que ocasionan cierres temporales de la vía Bogotá – Villavicencio como el ocurrido el 24 y 25 de junio de 2023.</p>
<p>Foto 19. Estabilización - Ladera km 58.</p>	<p>Foto 20. Caída de material Quebrada Seca</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia que el Concesionario está llevando a cabo las intervenciones para la estabilización de la ladera del km58.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se observa el material producto de los deslizamientos en Quebrada Seca y su afectación en la vía Bogotá – Villavicencio.</p>
<p>Foto 21. Tablestacado Ladera km 58.</p>	<p>Foto 22. Tablestacado Ladera km 58.</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia el retiro de material que está llevando a cabo el Concesionario en la base de la ladera detrás del tablestacado.</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencia tablestacado construido según el Acta de Acuerdo N. 3 del 15 de octubre de 2019.</p>

Foto 23. Cima Ladera km 58.	Foto 24. Cima Ladera km 58.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencian trabajos de instalación de malla triple-torsión y perforación de pernos de 6 y 12m</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023 Se evidencian trabajos de instalación de malla triple-torsión y perforación de pernos de 6 y 12m</p>

Respecto al plazo de realización de las actividades previstas en el Acta de Acuerdo SN (Sin Número) del 4 de mayo de 2022 se cita a continuación la cláusula 3.1:

“(…) CLÁUSULA TERCERA. PLAZO: Para la ejecución de las obras y actividades objeto de la presenta Acta, las partes acuerdas las siguientes reglas en materia de plazos

- 3.1. *El plazo pactado para la ejecución de las obras de tratamiento de la ladera del Km 58 (primera etapa) es estimado y variable, y será de (18) meses, contados a partir de la fecha de suscripción de la presente acta. Lo anterior, toda vez que dicho plazo podrá extenderse como consecuencia del comportamiento de los taludes y de las cárcavas de erosión durante el período de lluvias que inicia a partir del mes de mayo y que se extiende hasta el mes de octubre, con lo cual previa y oportunamente el Concesionario informará a la ANI cuál será el término adicional requerido para la culminación de tales obras. (….)”*

Según la formulación de la cláusula contractual, el Concesionario podría argumentar justificaciones respecto al hecho de presentar rendimientos bajos en la instalación de pernos en la ladera, considerando la temporada invernal; sin embargo, es importante resaltar que es fundamental realizar en el menor tiempo posible la estabilización de la ladera dado que está relacionada directamente con la operación de la vía, que en varias oportunidades se ha visto limitada por los deslizamientos en este tramo, y que cada vez que se bloquea la vía se está poniendo en riesgo la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general.

En línea con lo anterior, se recomienda a la Supervisión de la ANI y a la Interventoría evaluar la posibilidad de establecer medidas, conjuntamente con el Concesionario, en aras de aumentar los rendimientos de la estabilización de la ladera, tales como, aumentar las jornadas de ejecución de trabajo o incluir nuevos contratistas en la ejecución de las labores de obra durante la temporada de sequía, teniendo en cuenta que finalmente las obras están contratadas por precios unitarios y su pago está sujeto al avance de obra, por lo que, para ninguna de las partes es conveniente tener rendimientos bajos, que según se reportó anteriormente, tripliquen el tiempo inicialmente previsto y repercutan en la ineficiencia de operación de la infraestructura.

Respecto a la ejecución de los trabajos en la cima de la ladera, durante la visita de auditoría se observó la limitación por aspectos sociales, existentes a junio de 2023, dado que la comunidad de la vereda de Mesa

Grande, aledaña al ingreso de la vía para acceder al campamento de obra, bloqueó la vía para el paso de maquinaria pesada y/o vehículos relacionados con la obra; de acuerdo con lo reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI, en la comunicación con radicado ANI N. 20235000162581¹³ del 12 de mayo de 2023, a la Contralora delegada para la participación ciudadana de Contraloría General de la República:

“(…)Las obras y actividades de tratamiento de la ladera (Primera Etapa) en el Km 58 que son ejecutadas por la sociedad COVIANDES S.A.S., se han visto afectadas en su ejecución debido a que, desde del mes de diciembre de 2022 la comunidad de la vereda Mesa Grande ha restringido y condicionado el paso de los equipos, maquinaria y materiales de Coviandes por la vía veredal Mesa Grande – Vanguardia – Primavera. Comunidad que ha venido solicitando a Coviandes S.A.S. realizar la entrega de material para afirmado de vía, con la finalidad de realizar el mantenimiento de la vía Veredal y atender en cierta medida los requerimientos de la comunidad que le corresponden atender a la Alcaldía Municipal. Entrega de material que requeriría un acuerdo contractual previo con la ANI, pero respecto del cual la Agencia no dispone de recursos presupuestales y no puede celebrar nuevos acuerdos con la concesionaria.

La sociedad Coviandes S.A.S. informó a esta entidad que, como parte de su política de Responsabilidad Social Empresarial, realizó la entrega de cuarenta (40) viajes de material a la Alcaldía de Guayabetal para el mantenimiento de la vía veredal, sin embargo, la comunidad no estando satisfecha con dicho aporte, condicionó la construcción de 50 metros lineales de placa huella para poder permitir el ingreso de equipos, maquinaria y materiales de Coviandes S.A.S. por la vía veredal Mesa Grande – Vanguardia – Primavera, para la ejecución de las obras de tratamiento de la ladera del km 58. Confluyendo dicha situación en el cierre permanente e impedimento de la comunidad para el acceso y continuación de las actividades y obras en la ladera Km58 desde el 10 de abril de 2023 (...)” Subrayado fuera del texto

En donde la principal pretensión a junio de 2023 es la construcción de una placa huella de 50 m lineales en la vía, que será utilizada para el transporte de material hacia el frente de obra; sin embargo, esto no está contemplado en el contrato de concesión N. 444 de 1994 ni sus modificaciones contractuales, por lo que no se puede realizar un requerimiento oficial al Concesionario. A junio de 2023 se accede al campamento de obra, únicamente por vía peatonal a través de un sendero de obra adaptado por el Concesionario; sin embargo, implica un recorrido mínimo de 45 minutos por trayecto en pendiente, lo que disminuye aún más los rendimientos de obra y la disponibilidad de personal. Se presenta a continuación el registro fotográfico correspondiente a esta situación.

¹³ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría así como la documentación soporte de la gestión realizada por la Entidad para solucionar esta problemática

Foto 25. Acceso frente de obra	Foto 26. Adecuación transporte de material
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023</p>
<p>Se evidencia el sendero de obra adaptado para continuar los trabajos en la cima de la ladera; sin embargo, es ineficiente para el adecuado rendimiento de obra.</p>	<p>El Concesionario ha implementado adicionalmente un teleférico provisional para el transporte de materiales; sin embargo, no es posible transportar todos los materiales requeridos para la obra por este medio.</p>

Sobre esta situación, teniendo en cuenta la importancia de las obras de la estabilización de la ladera para la operación de la vía y para la correcta prestación del servicio, se recomienda a la Supervisión de la ANI y a la interventoría evaluar en conjunto con el Concesionario, las medidas en el ámbito interinstitucional que puedan llevarse a cabo con la Alcaldía de Guayabetal, la Gobernación de Cundinamarca o demás Entidades que puedan estar involucradas en la gestión de esta problemática, en cumplimiento de la función estipulada para el Equipo de Coordinación y Seguimiento en la sección 2.2.2. del *Manual de Seguimiento a proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual* de la Entidad:

*“(…) c) Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo; (...)”*Subrayado fuera del texto.

Asimismo, se emite una advertencia en la sección 9.4 en relación con esta problemática, teniendo en cuenta que la fecha de finalización programada para la ejecución de las obras de mitigación es el 3 de noviembre de 2023, y a junio de 2023 a causa de problemáticas de tipo climático y social, se tiene un avance del 12%, lo cual podría implicar el incumplimiento inminente de lo establecido en Acta de Acuerdo SN (Sin Número) del 4 de mayo de 2022.

5.2.1 Conclusiones sobre el avance de obra de las obras de mitigación

1. En el desarrollo del contrato se materializó el riesgo de atención a inestabilidades a causa de los deslizamientos de tierra presentados en el km 58 en el año 2019, a causa de eventos de precipitación atípicos, por lo que se realizó el balance de los riesgos del contrato y se asignó un presupuesto en el Fondo de Pasivos Contingentes, administrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para las inestabilidad de los tramos 4, 5 y 6, el cual se incorporó al contrato mediante el Otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 del 4 de julio de 2019.
2. Se han suscrito 9 actas de acuerdo en el marco del desarrollo del Otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 del 4 de julio de 2019, de las cuales la mayor parte de las actividades se encuentran

ejecutadas al 100%, a excepción de algunas que han presentado retrasos por problemáticas de carácter predial y de aprobación de intervenciones por parte de operadores de red eléctrica de la región.

3. A junio de 2023 se encuentra en término lo establecido en el Acta de Acuerdo SN del 4 de mayo de 2022, que corresponde a la primera etapa de las obras de tratamiento de la ladera del km 58, la cual cuenta con un plazo establecido de 18 meses y un avance de 12,64% habiendo transcurrido 13 meses desde la suscripción, por lo que se presenta un atraso en la ejecución, debido principalmente a las precipitaciones que se han presentado y a problemáticas de tipo social con la comunidad aledaña a la meseta de Mesa Grande, se emite una advertencia al respecto.
4. Se formula una recomendación a la Supervisión de la ANI y a la interventoría respecto a evaluar la implementación de medidas conjuntas con el Concesionario en aras de aumentar los rendimientos de obra y solucionar las problemáticas de tipo social que se presentan en el desarrollo de las intervenciones, teniendo en cuenta que las obras de mitigación y mejoramiento inciden directamente en la operación de la vía y en la eficiencia de la prestación del servicio de la infraestructura.

5.3 Pendientes Acta de Reversión Parcial

El 19 de diciembre de 2019 se suscribió el acta de reversión parcial y entrega de la infraestructura vial y los bienes destinados al Contrato de Concesión N. 444 de 1994 de la Concesionaria Vial de los Andes COVIANDES SAS a la Agencia Nacional de Infraestructura¹⁴, en donde se estableció que el corredor vial concesionado revirtió parcialmente a la ANI a las 23:59 horas del día 2 de noviembre de 2019, debido al cumplimiento de la condición establecida en el Adicional N. 1 del contrato de concesión N. 444 de 1994, referente a la obligación del ingreso real esperado, que en ese momento se completaba de acuerdo con el recaudo de la Concesión; a partir del 3 de noviembre a las 0:00 horas el recaudo de la vía Bogotá – Villavicencio está a cargo de la Concesionaria Vial Andina – Coviandina en cumplimiento del contrato de concesión de Iniciativa Privada N. 005 del 9 de junio de 2015.

Debido a algunas situaciones que se presentaban en el contrato de concesión al momento de la obtención del ingreso real esperado, se suscribió el acta de reversión de tipo parcial entre las partes en donde se exceptuó parte de la infraestructura en los siguientes términos:

“(…) La Concesionaria Vial de los Andes - COVIANDES entrega formal y materialmente a título de Reversión Parcial a la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, el corredor vial concesionado a través de Contrato de Concesión No, 444 de 1994, y de la infraestructura que a él accede, la Ruta 40 Bogotá-Villavicencio desde el PRO000 hasta el PR85600 y la doble calzada El Tablón Km 34+100 hasta Chirajara Km 63+000, infraestructura identificada y relacionada en el Capítulo III de la Presente Acta, que incluye, entre otros: el Centro de Control de Operaciones (CCO) ubicado en la Ruta 40 PR3+650, el peaje Boquerón ubicado en la Ruta 40 PR4+100, el puesto de control Boquerón II ubicado en la Ruta 40 PR9+100, el peaje Naranjal ubicado en la ruta 40 PR50+100, el peaje Pipiral ubicado en la Ruta 40 PR71+850, básculas de pesaje Alto de la Cruz ubicadas en la Ruta 40 PR22+400 con sus respectivos equipos y dotación, en los términos pactados en el Contrato de Concesión No. 444 de 1994 con excepción de la siguiente infraestructura:

- (i) El nuevo Viaducto Atirantado de Chirajara, el cual está siendo objeto de diseño de conformidad con lo establecido en el Contrato de Transacción suscrito entre las partes el 27 de noviembre de 2018 para la construcción por parte de COVIANDES, viaducto que hace parte del Sector 4A de la Etapa 10 del Adicional No, 1 de 2010.*
- (ii) Respecto de la siguiente infraestructura: Túnel 13 (Sector 3A – Etapa 8) y el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4 - Etapa 9), COVIANDES manifiesta que entiende que con la suscripción de la presente Acta, se hace la entrega teniendo en cuenta que fueron suscritas las Actas de Finalización de dichas obras (cuyo diseño fue debidamente aprobado y la construcción objeto de supervisión por parte de la Interventoría de la ANI), los días 30 de junio del año 2015, y 11 de septiembre de 2017, respectivamente. Sin perjuicio de lo anterior, y Fuego de la finalización de dichas intervenciones, con ocasión del evento ocurrido en la Meseta de Mesa Grande (km 58) la infraestructura sufrió fuertes afectaciones, por causas que en su criterio, no le son imputables al Concesionario, Considerando lo anterior, COVIANDES entiende revertida dicha infraestructura a la ANI, por lo que no asume ninguna responsabilidad por su custodia y cuidado.*
- (iii) Por su parte la ANI manifiesta que no recibe la infraestructura diseñada y construida por COVIANDES, referida en el numeral anterior, por cuanto, por una parte, el Túnel 13 (Sector 3A— Etapa 8) presenta fuertes afectaciones que no permiten su entrada en operación, y que el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4-Etapa 9) colapsó el día 15 de junio de 2019. Por lo que la ANI entiende que dicha infraestructura sigue estando bajo la responsabilidad de COVIANDES. (...)”*

¹⁴ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Según lo citado en el avance de la etapa 10, presentado en la sección 5.1.2 de este informe, a julio de 2023, está pendiente la decisión de la controversia que se presenta en relación con la entrega del Túnel 13 y el Puente 1, con ocasión de la demanda arbitral presentada ante el Centro de Arbitraje y por conducto de Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá; una vez finalizado este proceso se determinará cuales pretensiones de las partes proceden con el fin de realizar la intervención en el tramo afectado para la puesta en operación de la doble calzada del tercio medio de la vía Bogotá – Villavicencio; respecto a esta situación se emite una advertencia en la sección 9.4 del informe de auditoría.

Por otra parte, en las observaciones del acta de reversión parcial se evidenciaron otros aspectos pendientes relacionados con vehículos, gestión predial, ambiental y social, de los cuales la interventoría mediante la comunicación con radicado ANI N. 20234090596872 del 31 de mayo de 2023 reporta el siguiente estado de avance:

– Aspectos técnicos y operativos

Según se ha mencionado, en ámbito técnico, se encuentran pendientes las obras de la segunda calzada correspondientes al Túnel 13 (abscisas K56+707 al K57+387) y el Puente 1 del Sector 4, dado que, a pesar de contar con actas de entrega de los años 2015 y 2017 no se encuentran en estado operativo para poner en funcionamiento el tramo; adicionalmente se suma a este pendiente el puente Chirajara, para el que se prevé su finalización en el año 2024.

Respecto a la operación y mantenimiento del corredor, la interventoría ha identificado en las obras de mitigación desarrolladas en el K37+000 durante el desarrollo del contrato, a mayo de 2023, lo siguiente:

“(…) 1.2.1. Infraestructura Segunda Calzada

K36+920/37+000: Teniendo en cuenta las afectaciones presentadas en las obras del K36+920/37+000, ocurridas durante la vigencia de la garantía de estabilidad, las cuales fueron notificadas por varios medios al Concesionario quien fue responsable del diseño y la construcción de las mismas, y como consecuencia de que Coviandes no efectuó las reparaciones correspondientes, esta Interventoría mediante comunicación IBV-6098-22, presentó “Informe de Incumplimiento y solicitud para iniciar el Proceso Administrativo que declare el siniestro y afecte Garantía Única de Cumplimiento en su amparo de Estabilidad y Calidad de la Obra”., con el fin de que la ANI emprenda las acciones correspondientes para exigir al Concesionario efectuar las reparaciones correspondientes. (...)”

A junio de 2023 se encuentra en trámite la reclamación al Concesionario en relación con la vigencia de la garantía de estabilidad del contrato y durante el recorrido de auditoría se verificó el estado del tramo, según se reporta a continuación:

Foto 27. Afectaciones K37+000.	Foto 28. Afectaciones K37+000.
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 30 de junio de 2023</p>
<p>Se evidencian fallas estructurales que han tenido las obras ejecutadas por el concesionario durante el desarrollo del contrato de concesión.</p>	<p>Se observa pérdida de malla y pernos con deslizamientos de material.</p>

Por otra parte, se encuentran pendientes en la entrega al INVIAS de tres (3) motocicletas, las cuales a junio de 2023 presentan problemáticas con procesos legales relacionados con accidentes de tránsito, lesiones y limitaciones de propiedad con la Policía de Tránsito y Transporte, por lo que, se recomienda a la Interventoría y a la Supervisión de la ANI realizar el seguimiento correspondiente y evaluar alternativas de solución frente al pendiente del Concesionario al momento de la formulación del acta de liquidación del contrato de concesión N. 444 de 1994.

– Aspectos ambientales

A mayo de 2023, según lo reportado por la Interventoría se tienen abiertos 4 expedientes de permisos ambientales con titularidad del Concesionario, y 4 expedientes de permisos con titularidad del INCO (hoy ANI); al respecto se evidenció que se realiza el seguimiento correspondiente a las fichas del Plan de Manejo Ambiental, la inversión forzosa de no menos del 1% y la ejecución de las cercas vivas.

Por otra parte, a mayo de 2023, se encuentran en desarrollo cuatro (4) procesos sancionatorios en contra de Coviandes por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), correspondientes a la calzada existente. Adicionalmente, se encuentran en desarrollo seis (6) procesos sancionatorios en contra de Coviandes, correspondientes a la segunda calzada. También hay un (1) proceso que ya fue archivado por la ANLA, luego de que el Concesionario cancelara la suma establecida por la autoridad ambiental.

Adicionalmente la interventoría reportó el siguiente estado de las Zonas de Disposición de Materiales Estériles (ZODME) del proyecto a mayo de 2023:

“(…) ZODMES con mantenimiento terminado y pendientes de cierre por parte de la Autoridad Ambiental: Cáqueza 1, Cáqueza 2, Naranjal y Guayabetal. Mediante comunicación GG-000452 (SCIBV-12328-23) del 16 de mayo de 2023, Coviandes remitió la información requerida para soportar el trámite de entrega al propietario de los predios en donde se encuentran ubicadas las ZODMES Cáqueza 1 y 2, Naranjal y Guayabetal, para este caso la ANI. Esta información está en revisión por parte de la Interventoría y sobre ella nos pronunciaremos en carta independiente.

ZODME en mantenimiento: Monterredondo.

ZODME activo: El Tablón. (…)”

Respecto a las compensaciones ambientales, se definieron 5 tipos dentro del desarrollo del proyecto: por aprovechamiento forestal, epífitas no vasculares, recuperación de hábitats, pérdida de biodiversidad, y por la contingencia presentada en Chirajara, según se presenta a continuación:

Tabla 7. Compensaciones ambiental contrato de concesión N. 444 de 1994

COMPENSACIÓN	AVANCE EN EJECUCIÓN	COMPROMISO TOTAL DE ESTABLECIMIENTO	% AVANCE ESTABLECIMIENTO	FECHA ESTIMADA DE FINALIZACIÓN
Aprovechamiento forestal	52.355 ind.	180.539 ind.	29%	2026*
Epífitas No vasculares	3.888 ind.	5.900 ind.	65,90%	2023
	3,83 ha	8 ha	47,88%	2023
Recuperación de hábitats	1,56 ha (689 ind.)	4 ha	39%	2023
Pérdida de biodiversidad	37,17 ha (12.126 ind. **)	37,17 ha	100%	2027*
Contingencia Chirajara		5200 ind. Aprox. 16,7 ha	0%	2027*

* Incluye actividades de mantenimiento y monitoreos.

** Número de individuos establecidos en áreas disponibles.

Fuente: Respuesta entrevista de auditoría 16 de junio de 2023¹⁵

Al respecto, se evidencia que las compensaciones correspondientes al aprovechamiento forestal, la pérdida de biodiversidad y la contingencia en Chirajara, tienen fechas previstas de terminación en los años 2026 y 2027, con lo cual se recomienda reportar lo que sea pertinente en el acta de liquidación teniendo en cuenta que la responsabilidad del Concesionario frente a las obligaciones adquiridas en los permisos ambientales ante la ANLA continuarán vigentes.

– Aspectos sociales

Los pendientes en relación con la gestión social están relacionados principalmente con aspectos que a mayo de 2023, dependen de terceros y están relacionadas con la afectación de viviendas Inspección Puente Quetame, el Sendero peatonal veredas Limoncitos y Monterredondo sector Palotes y el cierre de seguimientos pendientes a unidades sociales trasladadas Movilidad de Guayabetal. Por otra parte, la interventoría reportó el estado de cierre de las actas de vecindad a mayo de 2023, en los siguientes términos:

“(…) Cierre de actas de vecindad (En espera de pronunciamiento ANLA). Es relevante que más del 20% de las actas de vecindad no cuenten con paz y salvo, también lo es que los propietarios se negaron a firmarlos por haber manifestado la presencia de averías, de tal manera que lo pertinente hubiese sido que Coviandes levantara y atendiera PQRS por averías, en lugar de usar el mecanismo de remitirlos a la Personería municipal, mecanismo este que elude la actuación directa del Concesionario con la comunidad. (...)”

Respecto a este pendiente, se evidencia que existen actuaciones por parte del Concesionario que han sido contrarias a lo que recomienda la interventoría, por lo que, teniendo en cuenta que según lo reportado en la respuesta de la entrevista de auditoría se tienen 305 actas de vecindad pendientes de cierre y la mayor parte de las obras de la concesión se encuentran terminadas y revertidas al Estado, se recomienda liderar

¹⁵ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

acciones conjuntamente con el Concesionario para resolver de la forma más expedita los pendientes que se tienen con la comunidad.

– Aspectos prediales

Respecto a los pendientes prediales que se tienen a mayo de 2023, según se ha mencionado se tiene pendiente la adquisición de 15 predios de la doble calzada que aún no se encuentran registrados a nombre de la ANI, entre otros pendientes que se citan a continuación:

“(…) PREDIOS DOBLE CALZADA

- *Corrección de errores en áreas predios 1-191 y 3ª-028 que ya se encuentran registrados a nombre de la ANI.*
- *Solucionar las invasiones evidenciadas en los predios de la ANI antes de la reversión.*
- *Atención de observaciones sobre cercas de predios registrados a nombre de la ANI y demolición de construcciones existentes.*

PREDIOS CALZADA EXISTENTE

- *Culminación de gestión de adquisición de cuatro (4) predios de Calzada Existente que aún no se encuentran registrados a nombre de la ANI.*
- *Entrega de la relación, fichas prediales y/o documentos en custodia de los predios que le fueron entregados a la Concesionaria por parte del INVIAS y/o en los que la Coviandes adelantó gestiones tendientes a la adquisición para dicha entidad, por mencionar alguno, en el que se construyó el CCO Boquerón. (…)*

En relación con estos pendientes se reitera la recomendación relacionada con el seguimiento correspondiente a la gestión predial en aras de que, en lo posible, no se tengan pendientes en materia predial al momento de realizar la suscripción del acta de liquidación del contrato.

Finalmente, se cita la aclaración realizada por la interventoría en la comunicación con radicado ANI N. 20234090596872 del 31 de mayo de 2023 en donde se reporta el avance de los pendientes del acta de reversión parcial:

“(…) Es importante mencionar que en el capítulo V del acta de reversión parcial se establecieron una serie de observaciones y constancias entre las partes y que el actual informe comprende el seguimiento a todos los aspectos que involucran pendientes a cargo del Concesionario que continúan en proceso. (…)”

5.3.1 Conclusiones sobre los pendientes del Acta de Reversión Parcial

1. En el acta de reversión parcial del contrato de concesión N. 444 de 1994 suscrita en 2019 se realizó la entrega formal y materialmente a título de reversión parcial a la Agencia Nacional de Infraestructura, incluyendo la infraestructura de apoyo como el Centro de Control de Operaciones, las estaciones peaje y de pesaje, quedando pendiente de entrega la infraestructura del viaducto Chirajara, el Túnel 13 y el Puente 1 de los sectores 4 y 4A.
2. Los pendientes técnicos y operativos del acta de reversión incluyen afectaciones que se presentaron a las obras de disipación ejecutadas por el Concesionario en el desarrollo del proyecto en el K37+000, lo cual está en trámite de gestión para la aplicación de la garantía única de cumplimiento en su amparo de estabilidad y calidad de la obra, así como la entrega al INVIAS de 3 motocicletas que hacían parte de los activos de la Concesión, las cuales están en trámite de resolución de procesos judiciales a julio de 2023.

3. Los pendientes ambientales incluyen: i) los permisos ambientales con titularidad del Concesionario a los cuáles se realiza el seguimiento correspondiente de acuerdo con su vigencia, a pesar de la reversión del contrato de concesión N. 444 de 1994 en el año 2019, ii) 9 procesos sancionatorios por parte de la ANLA, iii) el cierre de las Zonas de Disposición de Materiales Estériles (ZODME), iv) la finalización de las compensaciones ambientales.
4. Los pendientes sociales están relacionados principalmente con el cierre de 305 actas de vecindad en donde los propietarios se negaron a firmar el paz y salvo debido a la presencia de averías con posterioridad a las obras, lo cual a junio de 2023 no se ha finalizado.
5. Los pendientes prediales corresponden a la finalización de la gestión predial de 15 predios de la doble calzada que aún no se encuentran registrados a nombre de la ANI, así como otros aspectos relacionados con la entrega de documentación final de la gestión predial y la invasión en predios con titularidad de la ANI previamente a la reversión.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

6.1 Interventoría integral – Consorcio Interconcesiones

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría Consorcio Interconcesiones, en junio de 2023:

Tabla 8. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	11	11
02	Gestión Técnica	5	5
03	Gestión Financiera	9	9
04	Gestión Jurídica	9	9
05	Gestión Ambiental	11	11
06	Gestión Social	4	4
07	Gestión predial	12	12

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión, en donde se resalta que el personal que atendió el recorrido de auditoría cuenta con el conocimiento del proyecto desde su inicio, así como los principales aspectos técnicos que se presentan en el corredor Bogotá – Villavicencio, lo cual es de gran valor teniendo en cuenta las problemáticas de tipo geológico y las controversias que se han presentado durante el desarrollo del contrato de concesión N. 444 de 1994.

Por otro lado, se identificaron oportunidades de mejora durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño, respecto de las funciones realizadas por parte de la Interventoría que se formulan a manera de **Recomendaciones** en la sección 9.3.2, en particular, con relación a los aspectos que se detallan a continuación:

- Culminación procesos de adquisición predial

En virtud de los aspectos prediales pendientes en el desarrollo del contrato de concesión N. 444 de 1994 , teniendo en cuenta que 7 predios de los 15 pendientes por gestión se encuentran a la espera de la finalización de los procesos de saneamiento, por decisión unilateral del concesionario en relación con la metodología de adquisición predial (por saneamiento y no por expropiación), se recomienda evaluar la viabilidad de establecer medidas de apremio, teniendo en cuenta el retraso significativo que presenta el proyecto en esta materia, además de las repercusiones que se tienen para la liquidación administrativa del contrato de concesión N. 444 de 1994.

- Avance ejecución obras de mitigación y mejoramiento km 58

Según lo reportado en la sección 5.2 el Acta de Acuerdo SN del 4 de mayo de 2022, que las actividades allí descritas se encuentran actualmente en término pero presentan un avance del 12% y ha trascurrido el 70% del plazo para su ejecución, debido principalmente a aspectos relacionados con la frecuencia de precipitaciones y problemáticas de carácter social con la comunidad aledaña a la base de la ladera, se recomienda evaluar la posibilidad de establecer medidas conjuntamente con la Supervisión y el Concesionario en aras de aumentar los rendimientos de la estabilización de obras, considerando que a ninguna de las partes les conviene tener rendimientos bajos, que según se reportó anteriormente, tripliquen el tiempo inicialmente previsto y repercutan en la ineficiencia de operación de la infraestructura.

- Pendientes acta de reversión

Según lo reportado en la sección 5.3 desde el punto de vista técnico y operativo se tiene pendiente la entrega de 3 motocicletas a la ANI en el marco del proceso de reversión, que presentan problemáticas con procesos legales relacionados con accidentes de tránsito, lesiones y limitaciones de propiedad con la Policía de Tránsito y Transporte, se recomienda a la Interventoría y a la Supervisión de la ANI realizar el seguimiento correspondiente y evaluar alternativas de solución frente al pendiente del Concesionario al momento de la formulación del acta de liquidación del contrato de concesión N. 444 de 1994.

En relación con los pendientes del acta de reversión en ámbito social, se evidenció que existen actuaciones por parte del Concesionario que han sido contrarias a lo que recomienda la Interventoría, en materia de atención de reparación de averías por PQRS, por lo que se recomienda liderar acciones en conjunto con el Concesionario para resolver de la forma más expedita los pendientes que se tienen con la comunidad.

Al respecto durante la socialización del informe de auditoría, el 26 de julio de 2023 a través de correo electrónico¹⁶ la Interventoría consorcio Interconcesiones manifestó lo siguiente:

“(...) Consideramos pertinente aclarar que a la fecha Coviandes no cuenta con PQRS abiertas sobre el tema; por lo tanto, las observaciones no proceden en la medida en que para Coviandes el tema quedó cerrado mediante el Auto No. 11970 de diciembre 27 de 2019, Artículo Tercero, numeral 14 del resuelve, emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.

Así las cosas, sugerimos que se podría dejar como recomendación que la ANI convoque a una Mesa de Trabajo con la ANLA para tratar específicamente este tema y que sea dicha Entidad la que se pronuncie sobre el cierre de las Actas de Vecindad. (...)”

¹⁶ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

En relación con lo manifestado anteriormente, se considera que si bien no existen PQRS abiertas relacionadas con el cierre de las actas de vecindad, de acuerdo con lo reportado por el área social del equipo de coordinación y seguimiento a junio de 2023, si se tiene pendiente el cierre de 305 actas de vecindad, por lo cual se recomienda evaluar lo pertinente en materia de gestión social, en aras de cerrar las actas de vecindad, y de acuerdo con la sugerencia de realización de una mesa de trabajo con la ANLA se recomienda realizar el seguimiento correspondiente.

El detalle de los criterios evaluados en la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño se muestra en el anexo N. 4.

6.2 Interventoría nuevo viaducto Chirajara – Consorcio GINPRO SAS

Adicionalmente, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría del nuevo viaducto Chirajara – Consorcio GINPRO SAS, en junio de 2023:

Tabla 9. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	9	9
02	Gestión Técnica	6	6
03	Gestión Jurídica	5	5
04	Gestión Ambiental	10	10
05	Gestión Social	4	4

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión.

Por otro lado, se identificaron oportunidades de mejora durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño, respecto de las funciones realizadas por parte de la Interventoría que se formulan a manera de **Recomendación** en la sección 9.3.3, en particular, con relación a los aspectos que se detallan a continuación:

- Construcción del nuevo viaducto Chirajara

De acuerdo con el avance en construcción del nuevo viaducto Chirajara, según lo presentado en la sección 5.1.2 que evidencia rendimientos de ejecución satisfactorios y su finalización se prevé para febrero de 2024, se recomienda continuar los controles pertinentes respecto a la ejecución, la correspondencia con los diseños no objetados y la calidad de los materiales instalados.

El detalle de los criterios evaluados en la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño se muestra en el anexo N. 4.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo relacionado con la función de la Supervisión del proyecto 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) y en la Ley 1474 de 2011 “*Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción*”, se evidenció que, en términos generales, la Supervisión del proyecto cumple con sus funciones.

Se comentan a continuación algunas revisiones desarrolladas en el marco del cumplimiento de obligaciones contractuales de la Interventoría y del contrato de Concesión N. 444 de 1994, y de acuerdo con los aspectos revisados durante el desarrollo de la auditoría se tienen las siguientes **Recomendaciones** para la Supervisión:

1. En virtud de la conformación del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Bogotá – Villavicencio citado en la sección 4.2, se evidenció que el proyecto no cuenta con la asignación oficial de un líder del equipo de coordinación y seguimiento, sin embargo, en la *sección 1.4.1 Coordinación y Control de Proyectos de Infraestructura de Transporte a Cargo de la ANI del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)* de la Agencia, se establece lo siguiente:

“(…) El equipo de coordinación y seguimiento responde a la necesidad descrita por el Departamento Nacional de Planeación –DNP- en su Guía de Asociaciones Público Privadas – Capítulo 2- en la que se indica que la entidad debe constituir un equipo que cuente con un líder con las capacidades técnicas y de gestión adecuadas para efectuar la coordinación, interacción y cooperación de las distintas entidades involucradas en el proyecto, así como, identificar y asegurar los recursos necesarios para llevar a cabo el proyecto y administrar los elementos críticos que puedan afectar su estabilidad y en general garantizar que exista un adecuado seguimiento a las actividades adelantadas por el sector privado. (...)” Subrayado fuera del texto.

Al respecto, en la respuesta al cuestionario de auditoría¹⁷ se verificó que las funciones establecidas en el Manual de Seguimiento de Proyectos en la sección 2.2.3 *Funciones u obligaciones del líder del equipo de coordinación y seguimiento* al proyecto, a junio de 2023, están siendo desarrolladas por el apoyo de la Vicepresidencia Ejecutiva para el proyecto; sin embargo, también se evidenció que en el proyecto no se desarrollan reuniones semanales de seguimiento al proyecto, sino cada mes, de acuerdo con los requerimientos que tenga el proyecto.

En relación con la organización del Equipo de coordinación y seguimiento se recomienda a la Vicepresidencia Ejecutiva, evaluar la pertinencia de designar un líder de acuerdo con lo estipulado en el Manual de Seguimiento de proyectos de la Entidad teniendo en cuenta que los profesionales técnicos responsables de los proyectos administrados por la Entidad son el eje fundamental del seguimiento del proyecto y a través de la implementación de la estructura de supervisión

¹⁷ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

establecida en la Entidad, se ha comprobado su valor agregado en el seguimiento de los proyectos de concesión carretera.

2. En relación con los 15 predios pendientes de adquisición predial se recomienda verificar las acciones que está llevando a cabo el Concesionario respecto a la metodología a emplear para finalizar la gestión predial, así como el seguimiento y acciones interinstitucionales que puedan aplicar en materia de finalización de los procesos de expropiación vigentes.
3. El proyecto tiene pendiente a junio de 2023, la obtención del paz y salvo de 305 actas de vecindad; al respecto se evidenció que el Concesionario no atendió las PQRS interpuestas por la comunidad en relación con fallas en las construcciones a causa de la obra, y usó el mecanismo de remitirlos a la Personería Municipal y se está a la espera del concepto de la ANLA en relación con el cierre de las actas; al respecto, se recomienda evaluar la pertinencia de liderar acciones con el Concesionario en aras de buscar otras alternativas para solucionar los pendientes de las actas de vecindad con la comunidad; al respecto, en línea con los comentarios de la interventoría Interconcesiones durante la socialización del informe de auditoría, se recomienda realizar una mesa de trabajo con la ANLA en donde se trate específicamente este tema y que sea dicha Entidad la que se pronuncie sobre el cierre de las Actas de Vecindad
4. El proyecto tiene abiertos 9 procesos de sancionatorios con la ANLA entre otras responsabilidades de carácter ambiental en el marco de los permisos ambientales vigentes del concesionario, al respecto se recomienda realizar el seguimiento correspondiente y en el momento que sea pertinente evaluar las medidas correspondientes para poder traspasar los permisos ambientales vigentes en el corredor al Concesionario que opera la vía desde el año 2019.
5. Considerando la gran importancia de las obras de la estabilización de la ladera en el km 58 para la operación de la vía y para la correcta prestación del servicio, se recomienda a la Supervisión de la ANI evaluar con la Interventoría, las medidas en el ámbito interinstitucional que puedan llevarse a cabo con la Alcaldía de Guayabetal, la Gobernación de Cundinamarca o demás Entidades que puedan estar involucradas en la gestión de esta problemática, en cumplimiento de las funciones estipuladas para el Equipo de Coordinación y Seguimiento en la sección 2.2.2. del *Manual de Seguimiento a proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual* de la Entidad y se emite una advertencia al respecto en la sección 9.4.

Al respecto, se menciona que durante la socialización del informe de auditoría, la Supervisión remitió, a través de correo electrónico el día 26 de julio de 2023¹⁸, las evidencias de inicio de la gestión interinstitucional con la Alcaldía de Guayabetal, la Gobernación de Cundinamarca, la Contraloría General de la República y la Unidad de Gestión del Riesgo, así como la participación en mesas de trabajo con la comunidad, por lo que se recomienda finalizar la gestión y tomar las medidas pertinentes para subsanar lo antes posible la situación evidenciada.

¹⁸ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

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

La verificación de las acciones descritas se presenta a continuación:

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

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

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

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

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

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

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR:¹⁹

¹⁹ Ver Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007), disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v1.pdf

1. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
2. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
3. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
 - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
 - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

En virtud de lo anterior, en la presente auditoria se revisó la efectividad de planes de mejoramiento cumplidos de hallazgos relacionados con la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes SA (Coviandes), derivados de las auditorías realizadas por la Contraloría General de la República (CGR) para las vigencias 2015²⁰, 2017²¹, 2019²² y 2020²³, hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI)²⁴ con los números: 1047-11, 1048-12, 1227-5, 1344-5 y 1424-2, obteniendo los resultados que se presentan a continuación:

²⁰ Informe de auditoría radicado con el No. 20164090778772 del 2 de septiembre de 2016

²¹ Informe de auditoría radicado con el No. 20184090622292 del 22 de junio de 2018

²² Informe de auditoría radicado con el No. 20204090575632 del 2 de julio de 2020

²³ Informe de auditoría radicado con el No. 20214090712342 del 28 de junio de 2021

²⁴ Disponible para consulta en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

8.1.1 Hallazgo 1047-11

Hallazgo	1047-11	Efectividad	No efectivo		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 11. Administrativo – Planeación y Ejecución del Proyecto Bogotá – Villavicencio</p> <p>Del análisis de la documentación contractual y los informes de interventoría, se encontró que las obras pactadas en el Contrato de Concesión No 444 de 1994, y que fueron prorrogadas mediante el Adicional No 1 de 2010, no se han concluido ya que el plazo establecido en dicho adicional ya venció y se tuvo que reprogramar dichos plazos, por lo anterior, se concluyen los siguientes aspectos:</p> <p>Se observa demora en la ejecución del contrato, ya que las obligaciones asignadas en el contrato adicional No. 1 de 2010, no han sido ejecutadas en su totalidad, la suscripción de otrosíes modificatorios, como el firmado el 6 de agosto de 2010 donde se excluye la construcción de obras establecidas en el adicional No 1 por \$25,174 millones, dichos recursos disponibles se invierten en ejecución de estudios y diseños en soluciones especiales y demás obras complementarias de la vía, así como el otrosí del 25 de junio de 2013 donde se sustituyen y se excluyen obligaciones y se crean otras en su reemplazo.</p> <p>Lo enunciado anteriormente, evidencia una reincidencia en lo establecido en la auditoría de la CGR a la vigencia 2011.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informe técnico, jurídico y financiero por parte de la interventoría Interconcesiones 2. Concepto jurídico-ANI 3. Manual de Contratación 4. Res. Que crea y regula el Comité de Contratación. 5. Informe de cierre. 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: <i>“El Contrato de Concesión No 444/94 ha sido objeto de 53 Actas de Acuerdo, un (1) contrato adicional, dos otrosíes, dos (2) acuerdos de amigable composición y dos (2) tribunales de arbitramento, los cuales se encuentran activos en etapa de portes de pruebas.”</i>				
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En relación con el plan de mejoramiento desarrollado por la Entidad se evidenció que el objetivo del plan de mejoramiento estuvo enfocado principalmente a realizar un informe por parte de la interventoría Interconcesiones, mediante el cual se aclare con respecto a los porcentajes reportados a la Contraloría en el momento de la formulación del hallazgo, y en del cual la interventoría afirma lo siguiente:</p> <p><i>“(…) Con respecto al avance de túneles para los sectores 1 y 4, los datos corresponden a lo registrado en el informe de Interventoría y no constituye per se indicación de atraso o incumplimiento. Ahora bien respecto a lo que refiere del retraso en la construcción del sector 4A y el Sector 1A, como se mencionó anteriormente, el plazo para la ejecución de las obras correspondientes al Adicional 1, es ocho (8) años a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la etapa de construcción, por ello el estado actual de avance no implica, como se ha explicado anteriormente, per sé atraso o incumplimiento, aun cuando la ejecución de dichas obras han sido objeto de especial seguimiento, pues constituían la ruta crítica del proyecto. (...)”</i></p> <p>Sin embargo, a junio de 2023 como se ha descrito en la sección 5 del informe de auditoría a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría del proyecto Bogotá – Villavicencio de julio de 2023 y de acuerdo con lo verificado</p>					

Hallazgo	1047-11	Efectividad	No efectivo
<p>durante el recorrido de auditoría en junio de 2023, la segunda calzada contratada en el Adicional N. 1 del año 2010 al contrato de concesión N. 444 de 1994 no se ha finalizado, por lo que se concluye que persiste la situación evidenciada por la Contraloría en la vigencia 2015 de “se encontró que las obras pactadas en el Contrato de Concesión No 444 de 1994, y que fueron prorrogadas mediante el Adicional No 1 de 2010, no se han concluido ya que el plazo establecido en dicho adicional ya venció” por lo que se declara que el plan de mejoramiento no fue efectivo.</p>			

8.1.2 Hallazgo 1048-12

Hallazgo	1048-12	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 12. Administrativo – Modificación en cronogramas Adición No. 1 contrato 444 de 1994 Se observó modificación de cronogramas y eventuales retrasos en la ejecución del Contrato No 444 de 1994, adición No. 1 de 2010, principalmente en la ejecución de los cronogramas para la construcción de puentes y tramos, algunos de ellos que generan riesgos geológicos, así como por la adquisición de predios. El promedio de la ejecución por cada uno de los tramos es del 66.3%, principalmente por temas de gestión predial, ambiental, riesgos geológicos entre otros.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA 1. Concepto de la interventoría Técnico-Jurídico-Financiero 2. Concepto Abogado Externo 3. Concepto jurídico-ANI 4. Concepto financiero-ANI 5. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: “Retrasos en la ejecución del Contrato No 444 de 1994, adición No. 1 de 2010, principalmente por temas de gestión predial, ambiental, riesgos geológicos entre otros.”</p>		
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>En relación con el plan de mejoramiento desarrollado por la Entidad se evidenció que el objetivo del plan de mejoramiento estuvo enfocado principalmente a dar a conocer a la Contraloría mediante conceptos, <i>que no existe retrasos en la construcción de las obras objeto del Adicional No.1 de 2010 y mucho menos costos adicionales por cuanto todas las obras están contratadas a precio Global fijo, excepto el riesgo geológico que fue asumido por la Entidad</i>, con respecto a los porcentajes reportados a la Contraloría en el momento de la formulación del hallazgo, en donde la Interventoría afirma lo siguiente:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>“(…) Al respecto de la afirmación de la CGR, hacemos énfasis en que el hecho de que existan cambios puntuales en los cronogramas, no implica per se incumplimiento o atraso, el cual, en todo caso, solo se presentaría si las obras no se alcanzaran a ejecutar en el plazo previsto de ocho (8) años a partir del acta de inicio de la etapa de construcción del Adicional 1, luego hasta que no finalice el plazo atrás indicado, no se puede afirmar que existan retrasos en la construcción de las obras definidas en el objeto del Adicional No. 1 al Contrato de Concesión 444 de 1994. (..)”</i></p>			

Hallazgo	1048-12	Efectividad	No efectivo
<p>Sin embargo, a junio de 2023 como se ha descrito en la sección 5 del informe de auditoría a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría del proyecto Bogotá – Villavicencio de julio de 2023 y de acuerdo con lo verificado en el recorrido de auditoría en junio de 2023, , la segunda calzada contratada en el Adicional N. 1 del año 2010 al contrato de concesión N. 444 de 1994 no se ha finalizado, por lo que se concluye que persiste la causa del hallazgo evidenciada por la Contraloría en la vigencia 2015 de “Retrasos en la ejecución del Contrato No 444 de 1994, adición No. 1 de 2010, principalmente por temas de gestión predial, ambiental, riesgos geológicos entre otros” por lo que se emite un concepto de no efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

8.1.3 Hallazgo 1227-5

Hallazgo	1227-5	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 5. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria para Indagación Preliminar (IP). “Ejecución Inversiones Tramo K60+590 al K61+300 Proyecto de Inversión Mejoramiento Autopista Bogotá – Villavicencio”. Pese a los pagos realizados, a 30 de diciembre de 2017, no se han terminado las obras de los sectores I al IV, como se determinó en el parágrafo I de la cláusula cuarta “Plazo”...” del contrato adicional No. 1 de 2010. En tal sentido, se precisa que en lo relacionado con la construcción de la etapa 4 A, estaba establecida su construcción de enero de 2014 a diciembre de 2016, y según la cláusula 4 del adicional 1 de 2010, el plazo es de 8 años contados a partir del acta de inicio, esto es el 30 de junio de 2010, por lo tanto el plazo final es 30 de junio de 2018, que como se indicó, la misma entidad prevé su inevitable incumplimiento.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 1. Solicitar concepto a la Contaduría General de la Nación, sobre el registro del deterioro de la concesiones. 2. Implementación de Guía para el reconocimiento del DETERIORO. 3. Registro comprobante contable, si es procedente, de acuerdo a lo conceptuado por la Contaduría General de la Nación. 4. Política Deterioro de Bienes de Uso Público en Concesión.</p> <p>INFORME DE CIERRE 5- Informe de Cierre.</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente as: “Deficiencias en el control y seguimiento a la aplicación de las normas del Nuevo Marco Normativo para las entidades de Gobierno establecido en las Resoluciones 533 de 2015, 525 de 2016, 484 de 2017”. (Causa extraída textualmente, por parte de la VAF, del informe de auditoría financiera vig. 2019 y remitida vía correo electrónico de fecha 31/07/2020)</p>		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>En relación con el plan de mejoramiento desarrollado por la Entidad se evidenció que el objetivo del plan de mejoramiento estuvo enfocado principalmente a <i>exponer el cumplimiento a cabalidad de la ANI del marco legal y presupuestal que rige las vigencias futuras. Demostrar que el Concesionario asumió el riesgo del desplome del Puente Chirajara y por ende, debe compensar a la ANI (Nación) con respecto a lo evidenciado por la Contraloría en el</i></p>			

Hallazgo	1227-5	Efectividad	No efectivo
<p>momento de la formulación del hallazgo, y como conclusión de la realización del plan de mejoramiento en el informe de cierre la Entidad afirmó:</p> <p><i>“(…)Por otro lado, cabe mencionar que el Puente Curvo (Km 0+211,1-Km 0+438,54) (L=227,44m) el cual hace parte del sector 4A, se encuentra finalizado y en operación, así mismo las obras de vía en superficie costado Villavicencio la cual inicia en el puente Chirajara Km 61+044,92 hasta el empalme con el nuevo proyecto Chirajara Fundadores en la abscisa Km 61+170 se encuentra finalizadas, de igual manera las obras de vía en superficie por el costado Bogotá la cual inicia en el puente Chirajara Km 60+586,45 hasta el portal del túnel 16 Km 60+581,07 se encuentran finalizadas. <u>Por lo anterior, se encuentra pendiente la construcción del viaducto Atirantado Chirajara el cual hace parte del Sector 4A. (..)</u>” Subrayado fuera del texto</i></p> <p>Sin embargo, a junio de 2023 como se ha descrito en la sección 5 del informe de auditoría a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría del proyecto Bogotá – Villavicencio de julio de 2023 y de acuerdo con lo verificado durante el recorrido de auditoría en junio de 2023. , el viaducto Chirajara se encuentra en construcción y no se ha finalizado, por lo que se concluye que persiste situación evidenciada por la contraloría en la vigencia 2017 de “en lo relacionado con la construcción de la etapa 4 A, estaba establecida su construcción de enero de 2014 a diciembre de 2016, y según la cláusula 4 del adicional 1 de 2010, el plazo es de 8 años contados a partir del acta de inicio, esto es el 30 de junio de 2010, por lo tanto el plazo final es 30 de junio de 2018, que como se indicó, la misma entidad prevé su inevitable incumplimiento.” por lo que se evidencia que el plan de mejoramiento no fue efectivo.</p>			

8.1.4 Hallazgo 1344-5

Hallazgo	1344-5	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 5. Saldo Deterioro Bienes de Uso Público, Concesión Bogotá-Villavicencio - Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria.</p> <p>En los Estados Financieros de la vigencia 2019, la cuenta 1791 Deterioro Acumulado de Bienes de Uso Público – Concesiones -, presenta un saldo a 31 de diciembre de 2019 por \$12.499.000 miles, valor que según las Notas corresponde al deterioro por la afectación vía existente Km 58 del proyecto Bogotá – Villavicencio, Contrato 444 de 1994.</p> <p>Sin embargo, al verificar los soportes contables correspondientes al deterioro registrado, la entidad anexó el Comprobante de Contabilidad 20701 y el memorando interno 2020-500-002566-3 del 5 de febrero de 2020, donde se observa que el deterioro se cuantificó por parte de la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI, como resultado de aplicar un porcentaje de la afectación de la vía.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>1- Solicitar concepto a la Contaduría General de la Nación, sobre el registro del deterioro de la concesiones.</p> <p>2- Implementación de Guía para el reconocimiento del DETERIORO.</p> <p>3- Registro comprobante contable, si es procedente, de acuerdo a lo conceptuado por la Contaduría General de la Nación.</p> <p>4- Política Deterioro de Bienes de Uso Público en Concesión.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5- Informe de Cierre.</p>		

Hallazgo	1344-5			Efectividad	No Efectivo
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente así: " <i>Deficiencias en el control y seguimiento a la aplicación de las normas del Nuevo Marco Normativo para las entidades de Gobierno establecido en las Resoluciones 533 de 2015, 525 de 2016, 484 de 2017</i> ". (Causa extraída textualmente, por parte de la VAF, del informe de auditoría financiera vig. 2019 y remitida vía correo electrónico de fecha 31/07/2020)				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>De acuerdo con la observación de la Contraloría General de la República la Entidad desarrolló el plan de mejoramiento con miras a establecer la aplicación del <i>Nuevo Marco Normativo para las entidades de Gobierno establecido en las Resoluciones 533 de 2015, 525 de 2016, 484 de 2017</i> para el cálculo del <i>Deterioro Acumulado de Bienes de Uso Público – Concesiones</i>, en donde se realizó la consulta correspondiente a la Contaduría General de la Nación la cual respondió en los siguientes términos, de acuerdo con la unidad de medida preventiva N. 1:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>"(...) Así las cosas, la entidad²⁵ deberá determinar las metodologías que permitan realizar el cálculo para efectos de determinar el deterioro, cumpliendo así con las características de la información financiera, así como lo establecido en la Norma de Bienes de Uso Público, es decir, realizando el cálculo del costo de sustitución de las partes dañadas ajustado por la depreciación acumulada. (...)"</i></p> <p>Por lo que la Agencia procedió a definir la versión No. 1 del formato "<i>GADF-F-091- TEST DE DETERIORO DEL VALOR DE LOS ACTIVOS ASOCIADOS A LOS ACUERDOS DE CONCESIÓN MODO DE TRANSPORTE CARRETERO</i>", junto con su instructivo guía versión No. 1 "<i>GADF-I-018 - INSTRUCTIVO GUÍA PARA LA ESTIMACIÓN DEL DETERIORO DE LOS ACTIVOS EN CONCESIÓN</i>", formalizados en el Sistema de Gestión de Calidad de la entidad, a cargo del proceso Gestión Administrativa y Financiera, los cuáles fueron aplicados en todos los proyectos de concesión carretera administrados por la Entidad, según lo descrito en las evidencias de realización de las unidades de medida N. 2 y 3.</p> <p>En relación con la unidad de medida N. 3, la Entidad no registró soportes de realización, teniendo en cuenta que, según la Entidad, no aplicaba su presentación, de acuerdo con lo reportado en el informe de cierre del hallazgo con radicado ANI N. 20224010046783 del 22 de marzo de 2022:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>"(...) En el instructivo guía versión No. 001 "GADF-I-018 - INSTRUCTIVO GUÍA PARA LA ESTIMACIÓN DEL DETERIORO DE LOS ACTIVOS EN CONCESIÓN", capítulo "DESCRIPCIÓN", numeral 2., establece que:</i></p> <p style="padding-left: 80px;">...</p> <p style="padding-left: 40px;">2. Indicios de deterioro del valor de los activos</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>Como mínimo al final del periodo contable o cuando ocurra el hecho, la Agencia evaluará la existencia de indicios de deterioro del valor de los activos asociados a los acuerdos de concesión del modo de transporte carretero que hayan sufrido daños físicos y, en consecuencia, disminuya significativamente la capacidad del activo para prestar servicios, de acuerdo con la información remitida por el Área Técnica de la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI, conforme a lo indicado en la presente guía...."</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>En consecuencia, en la vigencia 2021, la Vicepresidencia Administrativa y Financiera mediante la Circular No. 2021-400-000066-4 del 05 de noviembre de 2021, con asunto "ASPECTOS A CONSIDERAR CON</i></p>					

²⁵ Agencia Nacional de Infraestructura.

Hallazgo	1344-5	Efectividad	No Efectivo
<p>OCASIÓN DEL CIERRE DE LA VIGENCIA FISCAL 2021 Y APERTURA DE LA VIGENCIA FISCAL 2022.”, solicitó a los supervisores y Coordinadores de los GIT Financieros de las Vicepresidencias Ejecutiva y de Gestión Contractual remitir la siguiente información a fecha de corte diciembre 31 de 2021:</p> <p>“... Deterioro de bienes concesionados: <i>Informar, si se dispone de evidencia de deterioro de los activos concesionados (por proyecto de concesión) originado por daños físicos, que disminuyan significativamente la capacidad del activo para prestar los servicios. Para el efecto, las áreas técnicas y financieras de los modos de transporte Carretero y Portuario deberán diligenciar el Test conforme a la Guía de Deterioro o procedimiento, según aplique para cada modo de transporte. En caso de existir deterioro informar el valor del servicio recuperable, indicando la metodología utilizada para el cálculo...”</i></p> <p><i>Una vez recibidos y revisados por el área contable, los Test para la Evaluación de indicios de Deterioro de los Bienes de Uso Público (Activos de Infraestructura de transporte) y los <u>Test de los Activos No Generadores de Efectivo (Propiedades, Planta y Equipo)</u>, por cada uno de los proyectos de concesión del modo de transporte carretero, para el cierre de la vigencia 2021, no se presentó indicios de deterioro para ninguno de los proyectos del modo de transporte carretero, que diera lugar a realizar registros contables por deterioro. (...)</i>” Subrayado fuera del texto</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, se evidencia que, con las unidades de medida preventivas desarrolladas por la Entidad se desarrollaron las herramientas pertinentes para llevar a cabo <i>el control y seguimiento a la aplicación de las normas del Nuevo Marco Normativo para las entidades de Gobierno establecido en las Resoluciones 533 de 2015, 525 de 2016, 484 de 2017</i>, y teniendo en cuenta que la Contaduría General de la Nación definió que la Agencia debería <i>determinar las metodologías que permitan realizar el cálculo para efectos de determinar el deterioro</i>, se evidenció que en la sección 2.1.2. del instructivo GADF-I-018 - INSTRUCTIVO GUÍA PARA LA ESTIMACIÓN DEL DETERIORO DE LOS ACTIVOS EN CONCESIÓN, la Agencia definió que el costo de reposición se podría calcular con base en la inversión inicial, lo cual es congruente con el cálculo del deterioro por la afectación vía existente Km 58 del proyecto Bogotá – Villavicencio, Contrato 444 de 1994.</p> <p>Sin embargo, teniendo en cuenta que no se desarrollaron unidades de medida correctivas, no es claro si el saldo de la cuenta 1791 <i>Deterioro Acumulado de Bienes de Uso Público – Concesiones</i> -, que presentaba un saldo a 31 de diciembre de 2019 por \$12.499.000 miles del contrato de concesión N. 444 de 1994, correspondiente al deterioro por la afectación vía existente Km 58, el cual se cuantificó por parte de la Vicepresidencia Ejecutiva de la ANI, como resultado de aplicar un porcentaje de la afectación de la vía corresponde a la metodología implementada por la Entidad mediante el formato “GADF-F-091- TEST DE DETERIORO DEL VALOR DE LOS ACTIVOS ASOCIADOS A LOS ACUERDOS DE CONCESIÓN MODO DE TRANSPORTE CARRETERO”, junto con su instructivo guía versión No. 1 “GADF-I-018 - INSTRUCTIVO GUÍA PARA LA ESTIMACIÓN DEL DETERIORO DE LOS ACTIVOS EN CONCESIÓN”.</p> <p>Adicionalmente, no se tienen las evidencias para determinar si en el cálculo del saldo de la cuenta 1791 <i>Deterioro Acumulado de Bienes de Uso Público – Concesiones</i> del contrato de concesión N. 444 de 1994, se tuvo en cuenta lo establecido en la Norma de Bienes de Uso Público, es decir, si se realizó <i>el cálculo del costo de sustitución de las partes dañadas ajustado por la depreciación acumulada</i>, por lo que, a pesar de que la Entidad haya ejecutado las medidas preventivas orientadas a cumplir el concepto emitido por la Contaduría General de la Nación respecto a la implementación de una metodología para el cálculo del deterioro, a partir de las acciones de mejoramiento no es posible verificar si se desvirtuó la observación textual emitida por la Contraloría y se mantiene <i>toda vez que la entidad no desvirtuó lo evidenciado por la CGR en relación a la no aplicación de la Norma Contable de deterioro para</i></p>			

Hallazgo	1344-5	Efectividad	No Efectivo
<p><i>los activos no generadores de efectivo que establece el Nuevo marco normativo contable para las Entidades de Gobierno, se concluye entonces que el plan de mejoramiento no fue efectivo. En la reformulación del plan de mejoramiento se recomienda implementar medidas correctivas que permitan obtener la justificación pertinente de la aplicación de la Norma Contable vigente en el cálculo de la cuenta 1791 Deterioro Acumulado de Bienes de Uso Público – Concesiones del contrato de concesión N. 444 de 1994.</i></p>			

8.1.5 Hallazgo 1424-2

Hallazgo	1424-2	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 2. Administrativo (A) - Modelo contable concesión Bogotá-Villavicencio-Contrato 444 de 1994 y su Adicional 01 de 2010. Se observaron deficiencias en la determinación del valor de las obras construidas a registrar en la cuenta 1711 Bienes de Uso Público en Servicio. En la revisión del modelo contable se observaron las siguientes deficiencias: - No se puede establecer si en el modelo contable se realizó el retiro de la inversión que no ha ejecutado el concesionario correspondiente al puente atirantado Chirajara. - No se tiene evidencia si el valor registrado en la cuenta 171101001 BIENES DE BENEFICIO Y USO PÚBLICO EN SERVICIO – RED CARRETAS correspondiente al costo de la infraestructura vial construida y en servicio de la carretera Bogotá-Villavicencio, contiene o no el valor de las obras ejecutadas del alcance básico del contrato 444 de 1994, toda vez que el modelo financiero del Adicional 01 de 2010 establece las inversiones adicionadas así como la operación y mantenimiento de estas nuevas obras y la operación y mantenimiento del alcance básico del contrato desde el año 2013 hasta la obtención del ingreso real esperado, teniendo en cuenta que las obras del contrato básico y su operación y mantenimiento hasta septiembre de 2013, fueron remuneradas al concesionario vía Ingreso y TIR Garantizada. - En la hoja tabla amortización del modelo contable, el valor acumulado de las vigencias futuras a diciembre de 2019, es de \$1.892.056.294.358 en pesos corrientes, si bien en la hoja de tabla amortización se trasladaron los valores de la hoja VPAA, en dicha hoja, las cifras se denominan que están en pesos constantes.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Informe Integral Hallazgo 2 Auditoría Financiera Contable 2. Otrosí No. 1 del 5 enero de 2021 al Contrato de Transacción del día 27 de noviembre de 2018. 3. Memorando dirigido al equipo de contabilidad de la VAF donde se informe el porcentaje de avance de obra de la Construcción del nuevo Puente Chirajara en virtud de la suscripción del Otrosí al Contrato de Transacción de 2018.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 4. Inclusión dentro del Modelo Financiero con fines Contables una pestaña (Hoja de cálculo) denominada “Cálculo de Cápex”.</p> <p>INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre.</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: <i>"Situación que se presenta por las debilidades en el control en la construcción, actualización de las cifras y discriminación de las cifras que contiene el modelo contable contraviniendo lo establecido en el Manual de Proceso Contable y las guías elaboradas por la entidad".</i></p>		

Hallazgo	1424-2			Efectividad	No Efectivo
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho

Análisis de efectividad

Se cita a continuación la formulación completa del hallazgo en donde se evidencian los aspectos revisados por la Contraloría General de la República durante la formulación del hallazgo en el informe de auditoría financiera de la vigencia 2020, con radicado ANI No. 20214090712342 del 28 de junio de 2021 y las consideraciones de la Oficina de Control Interno al respecto.

Texto original del Hallazgo de la Contraloría – Parte 1: “*Descripción breve del hallazgo:* Se observaron deficiencias en la determinación del valor de las obras construidas a registrar en la cuenta 1711 Bienes de Uso Público en Servicio.

En las Notas a los Financieros, se presenta la siguiente información financiera en la cuenta 1711 BIENES DE BENEFICIO Y USO PÚBLICO EN SERVICIO de la concesión Bogotá-Villavicencio:

Tabla 26. Nota EF cuenta 1711 (Cifra en miles)

Concepto	VALOR EN LIBROS		VALOR VARIACIÓN
	2020	2019	
Red Carretera en Servicio	3.445.632.615	3.407.209.352	38.423.263

Como se observa, el valor en libros a 2020 está compuesto por: (i) el saldo que viene de la vigencia 2019, ya que en noviembre de 2019 se realizó la entrega de la infraestructura al nuevo concesionario y (ii) por la materialización de riesgos reconocidos en el año 2020 por tema predial y las inestabilidades de los tramos 4, 5 y 6.

A efectos de verificar la información que conforma el saldo traído a la vigencia 2019, se revisó el modelo contable que elaboró la entidad para la medición y adecuada revelación de los activos y pasivos desarrollados en la ejecución del contrato de concesión.

En la revisión del modelo contable se observaron las siguientes inconsistencias:

1. Cápex

En la hoja Inputs del modelo, se presenta el Cápex ejecutado en pesos constantes de diciembre de 2008 y en pesos corrientes:

Tabla 27. Cápex modelo contable (cifras en millones)

Información desarrollo del proyecto (Constantes)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Total Capex	175,629	138,275	290,265	307,704	306,293	273,951	228,184	41,941	-	-	-	1,762,240
Total Proyecto	175,629	138,275	290,265	307,704	306,293	273,951	228,184	41,941	-	-	-	1,762,240

Información desarrollo del proyecto (Corrientes)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
Total Capex	183,635	150,308	324,273	349,807	360,927	343,454	303,133	58,013	-	-	-	2,073,550
Total Proyecto	183,635	150,308	324,273	349,807	360,927	343,454	303,133	58,013	-	-	-	2,073,550

Fuente: Modelo contable Hoja Inputs

Hallazgo	1424-2	Efectividad	No Efectivo
<p><i>La GUÍA DE IMPLEMENTACIÓN MODELO FINANCIERO CON FINES CONTABLES – MODO CARRETERO 1RA Y 3RA GENERACIÓN, diseñada por la ANI, establece que el valor del Cápex debería corresponder con el valor que se contempla en el modelo financiero del contrato adicional 01 de 2010, el cual en la cláusula tercera establece el valor de las inversiones a realizar en obras por \$1.835.328.000.000 de diciembre de 2008, sin embargo, el Cápex del modelo contable esta por \$1.762.240.396.800 de pesos constantes de diciembre de 2008.</i></p> <p><i>La Guía también establece que: “(...) Aquellas inversiones que hubieran estado contempladas en el modelo financiero y que no se efectuaron deberán ser analizadas para saber si deben ser retiradas del reconocimiento del CÁPEX(...)”, sin embargo, no se puede establecer si en el modelo contable se realizó el retiro de la inversión que no ha ejecutado el concesionario correspondiente al puente atirantado Chirajara”</i></p> <p>Análisis de la Oficina de Control Interno – Parte 1: De acuerdo con la observación de la Contraloría en relación con el valor reportado del Cápex, la Vicepresidencia Ejecutiva realizó la unidad de medida N. 1 en donde emitió el Informe Integral Hallazgo 2. Modelo contable concesión Bogotá -Villavicencio- Contrato 444 de 1994 y su Adicional 01 de 2010. Administrativo. (A) con radicado ANI N. 20225000052283 del 4 de abril de 2023 en donde justificó el valor de la siguiente manera:</p> <p><i>“Con el fin de estandarizar la información contenida en los Modelos Financieros para fines Contables, al interior de la ANI se estableció (sic) la Guía de Implementación Modelo Financiero con fines Contables en Modo Carretero para los Proyectos de 1ra y 3ra generación, donde se define la metodología para el reconocimiento y medición del Cápex de cada uno de los proyectos según si el Proyecto tiene o no Modelo Financiero Contractual o de Referencia. (sic) Teniendo en cuenta lo anterior, se ratifica la respuesta dada al auditor en comunicación No. 2021-500-006947-3 del 03 de mayo de 2021, donde se indicó que en dicha Guía se estableció que, para determinar el valor del Cápex para el Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y su Adicional No. 1 de 2010, se tomará el valor de las Inversiones del Modelo Financiero estipulado en la Cláusula Tercera del Adicional No. 1 de 2010, el cual asciende a la suma de <u>UN BILLÓN OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS VEINTIOCHO MILLONES (\$ 1.835.328.000.000)</u> de pesos de diciembre de 2008.</i></p> <p><i>Así mismo, con ocasión del desplome del Viaducto Atirantado Chirajara el 15 de enero de 2018 y que a la fecha de la elaboración del modelo financiero con fines contables con cierre diciembre de 2019, el Proyecto había alcanzado el Ingreso Real el día 02 de noviembre de 2019, el Concesionario Coviandes S.A.S., nunca entregó el Acta de Finalización de las Obras correspondientes a la Etapa 10 – Sector 4A, y como consecuencia de ello, <u>no se incluyó dentro de ese Modelo las inversiones programadas para ese Sector en el año 2019</u>, descritas en el Anexo No. 6 del Adicional No. de 2010. Lo anterior, debido a que en el Acta de Reversión Parcial quedaron pendientes algunas obras entrega de Acta de Finalización pertenecientes a esa Etapa a parte del Viaducto Chirajara. (...)”</i> Subrayado fuera del texto.</p> <p>Según la respuesta de la Vicepresidencia Ejecutiva, la diferencia entre los valores de cápex reportada por la Contraloría corresponde a que aún no se tiene el acta de finalización de todas las obras del proyecto; sin embargo, dentro de los soportes adjuntados por la dependencia no se encuentra el Modelo Financiero con fines Contables en donde sea posible verificar el valor del cápex utilizado y el desglose correspondiente del cálculo del cápex por valor de 1.762.240.396.800 en pesos constantes de diciembre de 2008 contrario a lo informado de 1.835.328.000.000; lo cual coincide con lo observado en la auditoría financiera de la vigencia 2020. Adicionalmente, teniendo en cuenta que no se tiene el detalle del cálculo del cápex para el modelo financiero con fines contables, persiste lo evidenciado en la siguiente afirmación del informe de auditoría financiera de la vigencia 2020: <i>no se puede establecer si en el modelo contable se realizó el retiro de la inversión que no ha ejecutado el concesionario correspondiente al puente atirantado Chirajara.</i></p>			

Hallazgo	1424-2	Efectividad	No Efectivo
<p>Por otra parte, la Vicepresidencia Ejecutiva en la realización de la unidad de medida N. 3 emitió el concepto técnico y financiero con asunto <i>Información relevante a tener en cuenta en el cierre contable para la vigencia del año 2021, respecto el proyecto de Concesión No. 444 de 1994 – Concesionaria Vial - Coviandes S.A.S. con radicado ANI N. 20225000031913 del 10 de febrero de 2022, en donde se justificó de la siguiente manera el valor del viaducto Chirajara para el cierre contable del año 2021:</i></p> <p><i>“(…)Teniendo en cuenta toda la información anteriormente relacionada, una vez realizado el análisis correspondiente y como consecuencia del conocimiento obtenido en los años 2020 y 2021, informamos que el valor de Cápx del Puente Chirajara ejecutado en 2021 con corte a 31 de diciembre de 2021, asciende a un valor de \$ 10.472 millones de pesos de diciembre 2008 (IPC 69,80) equivalentes a \$ 16.592 millones de pesos de diciembre de 2021 (IPC 111,41), producto de afectar el valor de 55.611 millones de pesos constantes de diciembre de 2008 por el avance de obra de 18.83%, con el fin de que se pueda registrar la variación en el Cápx por el avance en la construcción del nuevo puente de Chirajara en los Estados Financieros de la ANI.(…)”</i></p> <p>Aun teniendo el valor del cápex del puente Chirajara ejecutado en 2021, visto que no se cuenta con el Modelo Financiero con fines contables no es posible determinar si este valor fue considerado en el cálculo del cápex para la vigencia correspondiente, considerando que no se tiene su desglose. En la reformulación del plan de mejoramiento se recomienda anexar el archivo con el comprobante contable y sus soportes y realizar un informe contable en donde sea posible detallar el cálculo del cápex para el proyecto y así evidenciar el retiro de la inversión no ejecutada.</p> <p>Texto original del Hallazgo de la Contraloría – Parte 2: <i>“Por otra parte, no se tiene evidencia si el valor registrado en la cuenta 171101001 BIENES DE BENEFICIO Y USO PÚBLICO EN SERVICIO – RED CARRETAS (sic) correspondiente al costo de la infraestructura vial construida y en servicio de la carretera Bogotá-Villavicencio, contiene o no el valor de las obras ejecutadas del alcance básico del contrato 444 de 1994, toda vez que el modelo financiero del Adicional 01 de 2010 establece las inversiones adicionales así como la operación y mantenimiento de estas nuevas obras y la operación y mantenimiento del alcance básico del contrato desde el año 2013 hasta la obtención del ingreso real esperado, teniendo en cuenta que las obras del contrato básico y su operación y mantenimiento hasta septiembre de 2013, fueron remuneradas al concesionario vía Ingreso y TIR Garantizada.”</i></p> <p>Análisis Oficina de Control Interno – Parte 2: De acuerdo con la observación de la Contraloría en relación con que, no es posible evidenciar si el valor registrado de la cuenta <i>BIENES DE BENEFICIO Y USO PÚBLICO EN SERVICIO – RED CARRETERAS</i> contiene el valor de las obras ejecutadas del alcance básico del contrato de concesión N. 444 de 1994. la Vicepresidencia Ejecutiva realizó la unidad de medida N. 1 en donde emitió el <i>Informe Integral Hallazgo 2. Modelo contable concesión Bogotá -Villavicencio- Contrato 444 de 1994 y su Adicional 01 de 2010. Administrativo. (A)</i> con radicado ANI N. 20225000052283 del 4 de abril de 2023 en donde justificó el valor de la siguiente manera:</p> <p><i>“(…) Teniendo en cuenta el objeto del Adicional No. 1 de 2010, es pertinente aclarar que el Adicional, no es más que una actualización del alcance del Contrato Básico al Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y de la Ingeniería financiera de un proyecto de primera generación bajo el esquema de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) con un Wacc o tasa de descuento del 17,52% que migró con el Adicional a ser un proyecto de tercera generación bajo el esquema de Ingreso Real o esperado con un Wacc o tasa de descuento del 11,33% según Resolución 6128 de diciembre de 2008, donde se redefinió el nuevo Plazo, Tasa TDI, la nuevas inversiones (Cápx), así como la continuación de la operación y mantenimiento tanto de las nuevas obras como de la operación y mantenimiento del alcance básico del contrato, por lo tanto es claro</i></p>			

Hallazgo	1424-2	Efectividad	No Efectivo
<p><i>que las cifras presentadas en el Modelo Financiero con fines Contables contempla los establecido en el Contrato Básico como en el Adicional. Lo anterior, se encuentra plasmado en detalle en el Anexo No. 5 del Adicional No. 1 de 2010. (...)</i></p> <p>Según lo mencionado anteriormente no se cuenta en las unidades de medida o sus anexos, con el Modelo Financiero con fines Contables en donde sea posible verificar si los valores redefinidos en el Adicional N. 1 de 2010 correspondientes a: i) nuevo Plazo, ii) Tasa TDI, iii) la nuevas inversiones (Cápex), iv) continuación de la operación y mantenimiento tanto de las nuevas obras como las del alcance básico del contrato y v) remuneración que emigró de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) a Ingreso Real; se estén teniendo en cuenta en los valores registrados en la cuenta 171101001 BIENES DE BENEFICIO Y USO PÚBLICO EN SERVICIO – RED CARRETERAS. En la reformulación del plan de mejoramiento se recomienda anexar el Modelo Financiero con fines Contables y un informe contable en donde se desglose claramente la cuenta evaluada así como los cambios efectuados con ocasión de la suscripción del Adicional N. 1 de 2010.</p> <p>Texto original del Hallazgo de la Contraloría – Parte 3: “2. Vigencias Futuras</p> <p><i>En la hoja tabla amortización del modelo contable, el valor acumulado de las vigencias futuras a diciembre de 2019, es de \$1.892.056.294.358 en pesos corrientes, si bien en la hoja de tabla amortización se trasladaron los valores de la hoja VPAA, en dicha hoja, las cifras se denominan que están en pesos constantes.</i></p> <p><i>Las anteriores inconsistencias observadas en el modelo contable del contrato 444 de 1994 y su Adicional 01 de 2010 de la concesión Bogotá-Villavicencio, en especial la relacionada con la determinación del cápex, genera incertidumbre sobre el saldo de la cuenta 171101001 BIENES DE BENEFICIO Y USO PÚBLICO EN SERVICIO- RED CARRETERAS por \$2.073.549.957.1556 y sus cuentas correlativas, en los estados financieros de la vigencia 2020. Situación que se presenta por las debilidades en el control en la construcción, actualización de las cifras y discriminación de las cifras que contiene el modelo contable contraviniendo lo establecido en el Manual de Proceso Contable y las guías elaboradas por la entidad.</i></p> <p><i>Aunque la entidad en su respuesta argumenta que para determinar el Cápex se debía tomar el valor de las inversiones del modelo financiero estipulado en la cláusula tercera del Adicional 01 de 2010, y que no se incluyó las inversiones del sector 4A correspondiente a las obras del puente de Chirajara que colapsó en enero de 2018, no se indica el valor correspondiente a esta inversión, ni se allegan soportes que demuestren esta afirmación, que permita verificar el valor restado y si corresponde al establecido en Adicional 01 de 2010.</i></p> <p><i>La entidad tampoco soporta con cifras ni con documentos, la información correspondiente al cápex ejecutado con ocasión a las obras del contrato básico, se limita a indicar que el modelo financiero del contrato básico se actualizó con el Adicional 01 de 2010, que (...) redefinió el nuevo, plazo , Tasa TDI, las nuevas inversiones (Cápex), continuación de la operación y mantenimiento tato (sic) de las nuevas obras como de la operación y mantenimiento del alcance básico y finalmente la remuneración que emigró de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) a Ingreso Real(...) (negrilla fuera de texto), sin embargo, como se indica en el hallazgo, las inversiones del Adicional 01 de 2010 corresponden es a las nuevas obras.</i></p> <p><i>Asimismo, frente a las vigencias futuras la entidad en su respuesta hace la aclaración los valores registrados en el modelo contable corresponden a lo girado al concesionario en pesos corrientes, no hace referencia al porque en la hoja VPAA que también compone el modelo contable, se presenta como si fuese a pesos contantes, situación puede llegar a afecta la correcta interpretación y verificabilidad de la información.”</i></p>			

Hallazgo	1424-2	Efectividad	No Efectivo
<p>Análisis Oficina de Control Interno – Parte 3: De acuerdo con la observación de la Contraloría en relación con el valor acumulado de las vigencias futuras a diciembre de 2019 la Vicepresidencia Ejecutiva realizó la unidad de medida N. 1 en donde emitió el <i>Informe Integral Hallazgo 2. Modelo contable concesión Bogotá -Villavicencio- Contrato 444 de 1994 y su Adicional 01 de 2010. Administrativo. (A)</i> con radicado ANI N. 20225000052283 del 4 de abril de 2023 en donde justificó el valor de la siguiente manera:</p> <p><i>“(…) Como se expuso en el punto anterior, el ajuste al modelo financiero del alcance básico se actualizó mediante lo establecido en el Adicional No. 1 de 2010, principalmente con los aportes estatales que se destinaron específicamente para la “reducción del plazo del Contrato”, por lo tanto, el valor registrado por Vigencias Futuras en el Modelo Financiero para fines Contables con corte a 31 de diciembre de 2019, comprende exclusivamente las vigencias pagadas al Concesionario establecidas en la Cláusula Quinta del Adicional No. 1 de 2010, en el aparte denominado “Aportes Estatales obligatorios INCO diferentes a los destinados reducir el plazo de la Concesión”.</i></p> <p><i>(…)</i></p> <p><i>En consecuencia, en el modelo se registraron los valores de las vigencia en pesos corrientes y no se incluyeron los Aportes Estatales destinados a la compra de plazo.(…)”</i></p> <p>Conforme a lo reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva los valores de las vigencias futuras se realizaron según lo establecido en el contrato de concesión N. 444 de 1994 y sus modificaciones contractuales; sin embargo, dentro de la documentación soporte de las unidades de medida del plan de mejoramiento, persiste lo mencionado por la Contraloría de: <i>no se indica el valor correspondiente a esta inversión, ni se allegan soportes que demuestren esta afirmación, que permita verificar el valor restado y si corresponde al establecido en Adicional 01 de 2010. La entidad tampoco soporta con cifras ni con documentos, la información correspondiente al cápex ejecutado con ocasión a las obras del contrato básico, se limita a indicar que el modelo financiero del contrato básico se actualizó con el Adicional 01 de 2010.</i> En la reformulación del plan de mejoramiento se recomienda presentar el desglose del cálculo de las vigencias futuras, así como los archivos soporte de cada una de las cifras reportadas.</p> <p>En conclusión, según el desarrollo del plan de mejoramiento se determina que la causa evidenciada por la Contraloría, sobre la existencia de <i>las debilidades en el control en la construcción, actualización de las cifras y discriminación de las cifras que contiene el modelo contable</i>, no ha sido subsanada, toda vez que no se presentan los debidos soportes que permitan determinar que ya no hay diferencias de los valores, entre el modelo contable según establecido en el Manual de Proceso Contable y los registros contables con sus respectivos soportes; por lo que, se concluye que el plan de mejoramiento no fue efectivo y se recomienda atender las sugerencias realizadas en el presente análisis para su reformulación.</p>			

8.2 Verificación de atención a solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se consultó el sistema de gestión documental de la ANI (Orfeo), con el fin de verificar atención de la Entidad ante solicitudes generadas a partir de abril de 2022 por Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

Se evidenció que la Contraloría General de la República realizó requerimientos en virtud del cumplimiento de lo establecido en el Numeral séptimo de la parte resolutive del Auto No 01087 del 2 de agosto de 2022, proferido por la Dirección de Investigaciones 4 de la Contraloría Delegada para Responsabilidad Fiscal, Intervención Judicial y Cobro Coactivo de la Contraloría General de la República, y confirmado por el Auto No URF2-1083 de septiembre 1 de 2022, expedido por la Contraloría Delegada Intersectorial No 9 de la Unidad de Responsabilidad Fiscal, en donde se definió el seguimiento de la construcción y puesta en servicio del nuevo viaducto Chirajara por parte de la Contraloría General de la República, a lo cual la Entidad ha atendido las respuestas correspondientes según se reporta a continuación:

Tabla 10. Solicitudes de la Contraloría General de la República en la ventana de tiempo de la auditoría

Asunto	Solicitud CGR	Respuesta Entidad
Estimación Inversión y porcentaje de Avance Viaducto Chirajara. Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994. Proyecto Vial Bogotá-Villavicencio	(Solicitado en mesa de trabajo del 18 de julio de 2022) En el marco del proceso de responsabilidad fiscal PRF-85112-2018-32720	20225000218451 del 26 de julio de 2022
Respuesta a su comunicado 2022EE0155472 del 08 de septiembre de 2022 - Solicitud de información y documentación. Auto. No. URF2-1083 y Auto No 1087 del proceso ordinario de responsabilidad Fiscal No. PRF-85112-2018-32720.	20224091009702 del 09 de septiembre de 2022.	20225000289991 del 15 de septiembre de 2022
Respuesta a su comunicado 2022EE0162391 del 19 de septiembre de 2022 - Solicitud de información y documentación nuevo viaducto Chirajara.	20224091058002 del 20 de septiembre de 2022	20225000302721 del 27 de septiembre de 2022
Respuesta a su comunicado 2023EE0044381 del 23 de marzo de 2023 - Solicitud de información y documentación. Auto. No. 01087 y Auto No URF2- 1083.	20234090333402 del 25 de marzo de 2023	20235000105401 del 30 de marzo de 2023
Respuesta a comunicación CGR No. 2023EE0088104 del 31 de mayo de 2023 - Solicitud de información Nuevo Puente Chirajara	20234090602992 del 31 de mayo de 2023	20235000192341 del 5 de junio de 2023

Fuente: Entrevista con la Supervisión del proyecto el 16 de junio de 2023 e información soporte.²⁶

Por otra parte, la Procuraduría General de la Nación en el marco del auto de fecha 11 de julio de 2022 proferido en el expediente E-2020-673148 D-2020-1692780 ha realizado algunas solicitudes de información, relacionadas con las copia del acta de sesión de los comités de conciliación desarrollados en el marco de la suscripción del contrato de transacción del 27 de noviembre de 2018 y su otrosí N. 1 suscrito el 5 de enero del 2021, a lo cual la Entidad ha respondido oportunamente según se reporta a continuación, en el periodo objeto de la auditoría.

Tabla 11. Solicitudes de la Procuraduría General de la Nación en la ventana de tiempo de la auditoría

Asunto	Solicitud CGR	Respuesta Entidad
Respuesta a solicitud de información - Procuraduría segunda delegada para la contratación estatal - Expediente E-2020-673148 D-2020-1692780.	20234090147752 del 08 de febrero de 2023 20234090128882 del 03 de febrero de 2023.	20235000050171 del 16 de febrero de 2023

Fuente: Entrevista con la Supervisión del proyecto el 16 de junio de 2023 e información soporte²⁷

En relación con la Superintendencia de Transporte, en el marco del contrato de concesión No. 444 de 1994 y su Adicional No. 1 no se han recibido visitas por parte de esta Entidad, dado que el contrato revirtió en noviembre de 2019 y su operación fue asumida por el concesionario Coviandina en el contrato de concesión No. 005 de 2015.

Por otra parte, no se encontraron solicitudes a resaltar por parte de la Defensoría del Pueblo que estuviesen relacionadas con el contrato de concesión carretera No. 444 de 1994.

²⁶ Se incluye en los papeles de trabajo de la auditoría los documentos de trazabilidad de atención a los requerimientos realizados por la Contraloría General de la República.

²⁷ Se incluye en los papeles de trabajo de la auditoría los documentos de trazabilidad de atención a los requerimientos realizados por la Procuraduría General de la Nación.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 2 de agosto de 2023 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 19 de julio de 2023, vía correo electrónico, se socializó Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bogotá - Villavicencio.

Lo anterior dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

Las conclusiones, al igual que las No Conformidades, Recomendaciones y Advertencias identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

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 las Interventorías 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 y reversión, en particular, lo relacionado con el seguimiento al contrato de transacción del 27 de noviembre de 2018 en donde en aras de precaver un litigio contractual las partes acordaron que el Concesionario desarrollaría los Estudios y Diseños de detalle Fase III y procedería con la terminación de la construcción del nuevo viaducto Chirajara y los pendientes existentes del acta de reversión parcial y entrega de la infraestructura vial y los bienes destinados al Contrato de Concesión N. 444 de 1994 suscrita el 19 de diciembre de 2019.”* se concluye:
 - a. A pesar de que las obras previstas en el contrato de concesión N. 444 de 1994 se encuentran finalizadas, a excepción del nuevo viaducto Chirajara, y que se suscribió el acta parcial de reversión, a julio de 2023, se tiene pendiente finalizar la adquisición de 15 predios, lo cual se debe principalmente a la gestión predial realizada por el Concesionario que decidió unilateralmente adelantar procesos de saneamiento, lo cual no está contemplado en el contrato de concesión N. 444 de 1994 y queda supeditada a las sentencias que se emitan respecto de los procesos de saneamiento mencionados y que a julio de 2023 no se han producido; al respecto se recomienda evaluar la viabilidad de implementar medidas de apremio para el Concesionario en aras de finalizar la gestión predial del proyecto iniciada en el año 2012.
 - b. En relación con la construcción del nuevo viaducto Chirajara, se evidenció, durante el recorrido de auditoría que la construcción de la superestructura está en su etapa final, de acuerdo con los avances de obra y rendimientos presentados a julio de 2023, el viaducto será entregado en febrero de 2024, de acuerdo con lo establecido en el cronograma del otrosí N. 1 del contrato de transacción de 2018.
 - c. Las obras de estabilización de ladera de la Quebrada Chirajara presentaron retrasos para el inicio de su ejecución debido a gestiones ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA); sin embargo, a junio de 2023 ya se inició su ejecución y de acuerdo con el avance de obra reportado por la interventoría serán finalizadas a más tardar en febrero de 2024, en línea con la programación de construcción del viaducto.

- d. En junio de 2019, producto de precipitaciones atípicas se presentaron inestabilidades en la ladera del km 58 que indujeron mayores daños en los últimos 200 m del Túnel 13, entre las abscisas K56+707 al K57+387, y el colapso del puente 1, el 15 de junio de 2019; lo anterior, imposibilitó la entrega del tramo en la reversión parcial del contrato de concesión N. 444 de 1994, dado que no se realizaron intervenciones en el tramo, a causa de que existe una controversia respecto a la responsabilidad de intervención por parte de Coviandes, ya que el Concesionario aduce que el acta de entrega del tramo en mención se dio con las actas de finalización de obras suscritas en los años 2015 y 2017 y la ANI por su parte no recibió la infraestructura dado que no era operativa en el año 2019, por lo que a julio de 2023 se encuentra en curso un tribunal arbitral con el fin de dirimir la controversia.
- e. Las intervenciones del Túnel 13 y del puente 1, de acuerdo con los estudios realizados durante el desarrollo del proceso arbitral y lo evidenciado en campo, posiblemente no se finalizarán antes de la terminación del nuevo viaducto Chirajara, previsto para febrero de 2024, dado que, como es de conocimiento de la Entidad y las partes interesadas, las intervenciones están condicionadas al fallo del tribunal arbitral y las acciones consiguientes; por lo que, se emite una advertencia en el informe de auditoría teniendo en cuenta que la no puesta en operación del tercio medio de la doble calzada afecta en forma directa a los usuarios de la vía y la finalización del viaducto Chirajara sin ser posible su puesta en operación, generando la ineficiencia de operación de la infraestructura.
- f. En el desarrollo del contrato se materializó el riesgo de atención a inestabilidades a causa de los deslizamientos de tierra presentados en el km 58 en el año 2019, a causa de eventos de precipitación atípicos, por lo que se realizó el balance de los riesgos del contrato y se asignó un presupuesto en el Fondo de Pasivos Contingentes, administrado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para las inestabilidad de los tramos 4, 5 y 6, el cual se incorporó al contrato mediante el Otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 del 4 de julio de 2019.
- g. Se han suscrito 9 actas de acuerdo en el marco del desarrollo del Otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 del 4 de julio de 2019, de las cuales la mayor parte de las actividades se encuentran ejecutadas al 100%, a excepción de algunas que han presentado retrasos por problemáticas de carácter predial y de aprobación de intervenciones por parte de operadores de red eléctrica de la región
- h. A junio de 2023 se encuentra en término lo establecido en el Acta de Acuerdo SN del 4 de mayo de 2022, que corresponde a la primera etapa de las obras de tratamiento de la ladera del km 58, la cual cuenta con un plazo establecido de 18 meses y un avance de 12,64% habiendo transcurrido 13 meses desde la suscripción, por lo que se presenta un atraso en la ejecución, debido principalmente a las precipitaciones que se han presentado y a problemáticas de tipo social con la comunidad aledaña a la meseta de Mesa Grande, se emite una advertencia al respecto.
- i. Se formula una recomendación a la Supervisión de la ANI y a la interventoría respecto a evaluar la implementación de medidas conjuntas con el Concesionario en aras de aumentar los rendimientos de obra y solucionar las problemáticas de tipo social que se presentan en el desarrollo de las intervenciones, teniendo en cuenta que las obras de mitigación y

- mejoramiento inciden directamente en la operación de la vía y en la eficiencia de la prestación del servicio de la infraestructura.
- j. En el acta de reversión parcial del contrato de concesión N. 444 de 1994 suscrita en 2019 se realizó la entrega formal y materialmente a título de reversión parcial a la Agencia Nacional de Infraestructura, incluyendo la infraestructura de apoyo como el Centro de Control de Operaciones, las estaciones peaje y de pesaje, quedando pendiente de entrega la infraestructura del viaducto Chirajara, el Túnel 13 y el Puente 1 de los sectores 4 y 4A.
 - k. Los pendientes técnicos y operativos del acta de reversión incluyen afectaciones que se presentaron a las obras de disipación ejecutadas por el Concesionario en el desarrollo del proyecto en el K37+000, lo cual está en trámite de gestión para la aplicación de la garantía única de cumplimiento en su amparo de estabilidad y calidad de la obra, así como la entrega al INVIAS de 3 motocicletas que hacían parte de los activos de la Concesión, las cuales están en trámite de resolución de procesos judiciales a julio de 2023.
 - l. Los pendientes ambientales incluyen: i) los permisos ambientales con titularidad del Concesionario a los cuáles se realiza el seguimiento correspondiente de acuerdo con su vigencia, a pesar de la reversión del contrato de concesión N. 444 de 1994 en el año 2019, ii) 9 procesos sancionatorios por parte de la ANLA, iii) el cierre de las Zonas de Disposición de Materiales Estériles (ZODME), iv) la finalización de las compensaciones ambientales.
 - m. Los pendientes sociales están relacionados principalmente con el cierre de 305 actas de vecindad en donde los propietarios se negaron a firmar el paz y salvo debido a la presencia de averías con posterioridad a las obras, lo cual a junio de 2023 no se ha finalizado.
 - n. Los pendientes prediales corresponden a la finalización de la gestión predial de 15 predios de la doble calzada que aún no se encuentran registrados a nombre de la ANI, así como otros aspectos relacionados con la entrega de documentación final de la gestión predial y la invasión en predios con titularidad de la ANI previamente a la reversión.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría integral Consorcio Interconcesiones y de la Interventoría del diseño y construcción del nuevo viaducto Chirajara GINPRO SAS, 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 en el proyecto Bogotá - Villavicencio.”* se concluye:
- a. Se evidenció que las interventorías Consorcio Interconcesiones y Consorcio GINPRO SAS cumplen con sus obligaciones contractuales y adelantan actividades que aportan valor agregado a su gestión.
 - b. Se emitieron recomendaciones a la interventoría Consorcio Interconcesiones en materia de seguimiento al cronograma de ejecución de culminación del proceso de adquisición predial, el avance de ejecución de las obras de mitigación y mejoramiento de la ladera del km 58 y respecto a los pendientes del acta de reversión.

- c. Se emitieron recomendaciones a la interventoría Consorcio GINPRO SAS en materia de seguimiento al nuevo viaducto Chirajara en relación con los controles de calidad a realizar y la correspondencia con los diseños.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para los hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionados con el contrato de concesión No. 444 de 1994; así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes Organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.”* se concluye:
 - a. Se revisó la efectividad, en lo que tiene que ver con la incidencia administrativa, de los planes de mejoramiento cumplidos de los 5 hallazgos No. 1047-11, 1048-12, 1227-5, 1344-5 y 1424-2, declarando su no efectividad.
 - b. Una vez consultado el sistema de gestión de documental de la Entidad, se evidenció que en la ventana de tiempo de la auditoría se atendieron oportunamente los requerimientos de Organismos de Control del Estado (únicamente se evidenciaron requerimientos de la Contraloría General de la República y de la Procuraduría General de la Nación) asociados al contrato de concesión No. 444 de 1994.

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 nbarrios@ani.gov.co para su revisión y formalización.

9.2.1 Para la Supervisión

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

9.2.1 Para la Interventoría Consorcio Interconcesiones

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

9.2.2 Para la Interventoría Consorcio GINPRO SAS

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

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 fortalecer el seguimiento y control del contrato de concesión carretera No. 444 de 1994:

9.3.1 Para la Supervisión

1. Se recomienda a la Entidad evaluar la pertinencia de designar un líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento de acuerdo con lo estipulado en el Manual de Seguimiento de proyectos de la Entidad teniendo en cuenta que los profesionales técnicos responsables de los proyectos administrados por la Entidad son el eje fundamental del seguimiento del proyecto y a través de la implementación de la estructura de supervisión establecida en la Entidad se ha comprobado el éxito en el seguimiento de los proyectos de concesión carretera.
2. Se recomienda verificar las acciones que está llevando a cabo el Concesionario respecto a la metodología a emplear para finalizar la gestión predial, así como el seguimiento y acciones interinstitucionales que puedan aplicar en materia de finalización de los procesos de expropiación vigentes.
3. Se recomienda evaluar la pertinencia de liderar acciones con el Concesionario y la Interventoría en aras de buscar otras alternativas para solucionar los pendientes de las actas de vecindad con la comunidad, teniendo en cuenta que a junio de 2023 se tienen 305 Actas de Vecindad en donde los propietarios se negaron a firmar los paz y salvo por motivo de averías en sus edificaciones posteriores a la realización de las obras, así mismo se recomienda convocar una mesa de trabajo con la ANLA en aras de definir el estado de cierre de las actas de vecindad visto que la Interventoría Interconcesiones señaló durante la socialización del informe de auditoría que *para Coviandes el tema quedó cerrado mediante el Auto No. 11970 de diciembre 27 de 2019, Artículo Tercero, numeral 14 del resuelve, emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.*
4. Se recomienda realizar el seguimiento correspondiente a los permisos ambientales vigentes del Concesionario y en el momento que sea pertinente evaluar las medidas correspondientes para poder traspasar los permisos ambientales vigentes en el corredor al Concesionario que opera la vía desde el año 2019.
5. Se recomienda a la Supervisión de la ANI evaluar las medidas en el ámbito interinstitucional que puedan llevarse a cabo con la Alcaldía de Guayabetal, la Gobernación de Cundinamarca o demás Entidades que puedan estar involucradas en la gestión de la problemática social con la comunidad de la verdad Mesa Grande en la base de la ladera del km 58, en cumplimiento de las funciones estipuladas para el Equipo de Coordinación y Seguimiento en la sección 2.2.2. del Manual de Seguimiento a proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual de la Entidad.
6. Se recomienda a la Supervisión de la ANI evaluar la posibilidad de establecer medidas conjuntamente con el Concesionario en aras de aumentar los rendimientos de la estabilización la ladera del km 58, tales como, aumentar las jornadas de ejecución de trabajo o incluir nuevos contratistas en la ejecución de las labores de obra durante la temporada de sequía, teniendo en cuenta que finalmente las obras están contratadas por precios unitarios y su pago está sujeto al avance de obra, por lo que, para ninguna de las partes es conveniente tener rendimientos bajos,

que según se reportó anteriormente, tripliquen el tiempo inicialmente previsto y repercutan en la ineficiencia de operación de la infraestructura.

9.3.2 Para la Interventoría Consorcio Interconcesiones

1. Se recomienda evaluar la posibilidad de establecer medidas de apremio o acudir a medios de resolución de controversias teniendo en cuenta el retraso significativo que presenta el proyecto en la finalización de la gestión predial, visto que el Concesionario ha decidido unilateralmente realizar la gestión predial por saneamiento y no por expropiación, además de las repercusiones que se tienen para la liquidación administrativa del contrato de concesión N. 444 de 1994.
2. Se recomienda a la Interventoría y a la Supervisión de la ANI realizar el seguimiento correspondiente a la entrega de los activos pendientes al INVIAS correspondientes a 3 motocicletas y evaluar alternativas de solución frente al pendiente del Concesionario al momento de la formulación del acta de liquidación del contrato de concesión N. 444 de 1994.
3. En relación con los pendientes del acta de reversión en ámbito social, se evidenció que existen actuaciones por parte del Concesionario que han sido contrarias a lo que recomienda la interventoría, por lo que se recomienda liderar acciones en conjunto con el Concesionario para resolver de la forma más expedita los pendientes que se tienen con la comunidad, y realizar el acompañamiento correspondiente de las mesas de trabajo con la ANLA que convoque la Agencia con el fin de terminar los pendientes de gestión de las actas de vecindad.
4. Se recomienda a la Supervisión de la ANI y a la Interventoría evaluar la posibilidad de establecer medidas conjuntamente con el Concesionario en aras de aumentar los rendimientos de la estabilización de la ladera, tales como, aumentar las jornadas de ejecución de trabajo o incluir nuevos contratistas en la ejecución de las labores de obra durante la temporada de sequía, teniendo en cuenta que finalmente las obras están contratadas por precios unitarios y su pago está sujeto al avance de obra, por lo que, para ninguna de las partes es conveniente tener rendimientos bajos, que según se reportó anteriormente, tripliquen el tiempo inicialmente previsto y repercutan en la ineficiencia de operación de la infraestructura.

9.3.3 Para la Interventoría Consorcio GINPRO SAS

1. Se recomienda continuar los controles pertinentes respecto a la ejecución, la correspondencia con los diseños no objetados y la calidad de los materiales instalados en la construcción del nuevo viaducto Chirajara.

9.4 Advertencias

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que en el proyecto se lleven a cabo acciones inmediatas debido a los efectos que puede tener no hacerlo:

1. Se advierte la urgencia de implementar acciones inmediatas para la ejecución de las intervenciones del Túnel 13 y el puente 1, teniendo en cuenta que la operación del tramo incide directamente en la puesta en operación del viaducto Chirajara y de la doble calzada de la vía Bogotá – Villavicencio (El Tablón - Chirajara), y dado que la no puesta en operación de este tramo afecta en forma directa a los usuarios de la vía poniendo en riesgo la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general; así como, el hecho de que se dé la finalización del viaducto Chirajara sin ser posible su puesta en operación, generando ineficiencia de operación de la infraestructura.
2. Se advierte la urgencia de implementar acciones inmediatas para el aumento del rendimiento en la ejecución de las obras de mitigación y mejoramiento que se llevan a cabo en el km 58 con recursos del Fondo de Pasivos Contingentes, producto de las actas de acuerdo suscritas en el marco del desarrollo del otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 del 4 de julio de 2019; considerando que son esenciales para la mitigación y prevención del estado de riesgo de deslizamiento, ya que su no terminación ocasiona un gran impacto en la comunidad aledaña de Guayabetal y, en general, para todos los usuarios de la vía Bogotá – Villavicencio; lo cual pone en riesgo la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general, generando ineficiencia de operación de la infraestructura.

Auditó:

Revisó y aprobó el informe:

Adriana Barrios Rodríguez

Auditora Oficina de Control Interno

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

10. ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e Interventoría
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión No. 444 del 2 de agosto 1994. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un Contrato de Concesión carretera: administrativo, técnico, jurídico, predial, financiero, riesgos, ambiental y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por las Interventorías Consorcio Interconcesiones en virtud del contrato SEA – 067 del 20 de abril de 2012 y Consorcio GINPRO – SAS en virtud del contrato VEJ – 596 de 2018, y las decisiones adoptadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a las Interventorías, 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 5; año 2021.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para el modo carretero EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- 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 2; año 2021.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P-002, versión 7; ANI, 2022.

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 interventorías

Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 444 DE 1994	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	2 de agosto de 1994
	Iniciación del contrato	30 de septiembre de 1994
	Acta de iniciación de la etapa de diseño y programación	30 de septiembre de 1994
	Acta de iniciación de la etapa de construcción	28 de mayo de 1996
	Inicio etapa de operación	25 de septiembre de 1999
	Cesión y subrogación del INVIAS al INCO	1 de septiembre de 2003
	Acta de reversión parcial	2 de noviembre de 2019

Fuente: Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y la correspondiente documentación contractual asociada

CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES – COVIANDES S.A	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Epiandes S.A	59,32%
	Abertis Infraestructura	40,00%
	Corficolombiana S.A	0,25%
	Concecol LTDA	0,25%
	Rendifin S.A	0,18%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en junio de 2023.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994	<p>(i) Construcción, operación y mantenimiento de 45.5 km de nueva calzada, ubicada en el tercio medio de la carretera Bogotá – Villavicencio sector el Tablón – Chirajara.</p> <p>(ii) Construcción, operación y mantenimiento de obras faltantes a cargo del INVIAS, posteriormente INCO (hoy ANI) dentro del corredor actual.</p> <p>(iii) Construcción, operación y mantenimiento de obras necesarias en el sector de Puente Quetame – Caño Seco, como consecuencia del sismo ocurrido el día 24 de mayo de 2008.</p> <p>(iv) Mejoramiento de la carretera antigua de acceso a Villavicencio por el sitio denominado El Mirador.</p> <p>Las obras se ejecutarán de conformidad con los diseños fase III elaborados por el Concesionario y revisados por el INCO y la Interventoría, entregados al INCO como consta en Acta de Recibo del 31 de marzo de 2009.</p>	22/01/2010
Otrosí modificatorio al Adicional No. 1	Excluir obras del alcance del objeto del Adicional No. 1 de 2010 e invertir en obras no contempladas inicialmente realizando los traslados presupuestales dentro del mismo contrato.	6/08/2010
Otrosí al Adicional No. 1 de 2010	Sustituir la obligación a cargo del Concesionario definida en la cláusula cuarta del Acta de Acuerdo No. 51 al contrato de concesión No. 444 de 1994 (Modificación de las etapas 11 y 14 del Adicional No. 1 de 2010).	25/06/2013
Acta de Acuerdo para el ajuste del Ingreso Real establecido en el Adicional No. 1	Ajustar el valor del ingreso real de \$1.850.733.601.762 de diciembre de 2008 a \$1.855.208.069.173 de diciembre de 2008.	31/03/2014
Otrosí No. 3 al Adicional No. 1 de 2010	Se acuerda crear la etapa 6A con el propósito de ejecutar las obras restantes de la etapa 6, cuantificadas en \$932.445.832 (ctes de diciembre de 2008).	14/07/2016

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 4 al Adicional No. 1 de 2010	Se acuerda crear la etapa 9A con el propósito de dar continuidad a las obras de movilidad local de Guayabetal cuantificadas en \$30.814.000.000 (ctes de diciembre de 2008).	11/09/2017
En relación con la construcción del nuevo viaducto Chirajara		
Contrato de transacción – Viaducto Chirajara	Precaver un conflicto con ocasión de algunos de los perjuicios que la Agencia considera causados, derivados por la no entrega oportuna de las obras correspondientes al “Viaducto atirantado Chirajara” En consecuencia, para la compensación parcial del perjuicio derivado por la no entrega de la estructura en el plazo contractual, el Concesionario ejecutará el diseño y construcción de las obras correspondientes al “Viaducto atirantado Chirajara”	27/11/2018
Otrosí N. 1 Contrato de transacción Viaducto Chirajara	i) Modificar la tipología del viaducto a diseñar y construir por el Concesionario y la norma técnica aplicable, pues se acuerda que COVIANDES diseñará y construirá el viaducto en voladizos sucesivos, aplicando para el efecto la norma técnica colombiana de diseño de puentes LRFD CCP-14 de 2014, según se precisa en la cláusula segunda; y ii) pactar un nuevo plazo para la elaboración de los Estudios de Detalle Fase III y la construcción y entrega del Viaducto Chirajara en Voladizos Sucesivos por parte de COVIANDES.	5/01/2021
En relación con la atención de sitios inestables con el fondo de pasivos contingentes		
Otrosí al contrato de concesión N. 444 de 1994 - sitios inestables tramos 4,5 y 6	Ante la necesidad de ejecutar diseños, vincular personal, maquinaria y demás recursos necesarios y suficientes para ejecutar obras tendientes a mitigar o a dar solución definitiva para las zonas inestables de los Tramos 4, 5 y 6 en la vía existente construida por el INVIAS y entregada al Concesionario en el marco del Contrato 444 de 1994, le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura asumir como riesgo a su cargo el costo de los mismos, por lo tanto, las Partes deberán negociar los documentos correspondientes, en cuanto al alcance, plazo, valor, fuente y forma de pago de las actividades y/o intervenciones que se requieran, entre otros.	4/07/2019

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. 444 de 1994

Contrato de Interventoría integral

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. SEA 067 DE 2012	Nombre interventoría	Consortio Interconcesiones
	Representante legal	Jaime Salcedo Castro
	Valor con adiciones (M/CTE diciembre de 2011)	\$28.097.211.996
	Plazo con adiciones	71 meses, prorrogado 60 meses y 16 días, total 131 meses y 16 días
	Celebración del contrato de interventoría	20 de abril de 2012
	Suscripción del acta de inicio	5 de julio de 2012
	Terminación prevista	18 de septiembre de 2023

Fuente: Informe de interventoría del mes de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090417282 del 17 de abril de 2023.

CONSORCIO INTERCONCESIONES	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Technology and Management LDT - TNM	40.00%
	Consultora Latinoamericana de Ingeniería - Conlisa	60.00%
	TOTAL	100%

Fuente: Informe de interventoría del mes de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090417282 del 17 de abril de 2023.

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Modificó el literal (b) de la sección 3.02 del contrato de interventoría No. 067 de 2012, el cual quedó de la siguiente manera: <i>“Siempre que se considere el cambio de un profesional, cualquiera que sea este, se requerirá de la aprobación previa, escrita y expresa de la AGENCIA y deberá ser reemplazado por otro de iguales o mayores calidades a las establecidas en la hoja de datos anexa al Contrato de Interventoría No. SEA-067 de 2012, siempre y cuando no haya sido evaluado durante la etapa precontractual. La inobservancia de estos requisitos (incluyendo que el retiro sea por Fuerza Mayor) se considerará como incumplimiento del contrato y dará lugar a la imposición de multas en los términos de la Sección 6.01 del presente Contrato.”</i>	25/04/2014
Otrosí No. 2	La ANI se obligó a reconocer y pagar a favor de la Interventoría el personal y los recursos requeridos una suma mensual de \$61.144.697 (ctes de diciembre de 2011) al Consorcio Interconcesiones, durante el tiempo que resta de ejecución del contrato de interventoría de conformidad con la conciliación suscrita el 4 de noviembre de 2015.	16/12/2015
Otrosí No. 3	Prorrogar el contrato de interventoría No. SEA-067 de 2012 por un plazo de catorce meses contados a partir del 5 de junio de 2018 y adicionar el valor de contrato de interventoría No. SEA-067 de 2012 en \$3.270.033.592 (ctes de diciembre de 2011).	31/05/2018
Otrosí No. 4	Se acordó adicionar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en un valor de (\$136.758.803)	5/02/2019
Otrosí No. 5	Se acordó adicionar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en un valor de (\$685.149.895)	1/08/2019
Otrosí No. 6	Se acordó adicionar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en un valor de (\$479.188.438)	13/12/2019
Otrosí No. 7	Se acordó adicionar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en un valor de (\$1.415.090.742)	1/09/2019
Otrosí No. 8	Se acordó adicionar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en un valor de (\$620.321.521)	3/02/2020
Otrosí No. 9	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en un (1) mes (entre el 1 y el 31 de mayo de 2020) y adicionarlo en un valor de (\$87.802.720)	30/04/2020
Otrosí No. 10	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en siete (7) meses (del 03 de septiembre de 2020 al 2 de abril de 2021) y adicionarlo en un valor de (\$1.193.431.710)	22/07/2020
Otrosí No. 11	Se acordó modificar el Parágrafo Primero de la Cláusula Tercera – Forma de Pago del Otrosí No. 10 del 22 de julio de 2020	13/11/2020
Otrosí No. 12	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en cinco (5) meses (del 03 de abril de 2021 al 2 de septiembre de 2021) y adicionarlo en un valor de SETECIENTOS CINCO MILLONES TRESCIENTOS DIEZ MIL SETECIENTOS OCHENTA (\$705.310.780)	23/03/2021
Otrosí No. 13	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en cuatro (4) meses (del 03 de septiembre de 2021 al 02 de enero de 2022), y adicionarlo en QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS TREINTA Y SEIS (\$557.799.236) PESOS M/CTE	19/08/2021
Otrosí No. 14	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en un (1) mes (del 03 de enero de 2022 al 02 de febrero de 2022), y adicionarlo en un valor de CIENTO CUARENTA Y UN MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES (\$141.782.943) pesos MCTE	30/12/2021
Otrosí No. 15	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 por un plazo de siete (7) meses y quince (15) días contados a partir de la fecha de terminación del Otrosí No. 14 al contrato de interventoría y adicionarlo en un valor de MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS TREINTA MIL	4/05/2022

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
	SETECIENTOS NOVENTA Y DOS PESOS CON CINCUENTA CENTAVOS (\$1.483.630.792,50) MCTE	
Otrosí No. 16	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 por un plazo de once (11) días contados a partir del 20 de diciembre de 2022 y adicionarlo en un valor de SETENTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS (\$77.648.934) MCTE	15/12/2022
Otrosí No. 17	Se acordó prorrogar el Contrato de Interventoría No. SEA 067 de 2012 en ocho (8) meses y dieciocho (18) días contados a partir del 01 de enero de 2023 hasta el 18 de septiembre de 2023 y adicionarlo en un valor de MIL CIENTO SETENTA Y SIETE MILLONES CIENTO TREINTA Y SEIS MIL SETECIENTOS NOVENTA Y NUEVE (\$1.177.136.799) PESOS DE DICIEMBRE DE 2011	28/12/2022

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría No. SEA-067 de 2012

Contrato de Interventoría nuevo viaducto Chirajara

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. VEJ – 596 DE 2018	Nombre interventoría	Consortio GINPRO SAS
	Representante legal	Julio Cayetano Rodríguez
	Valor con adiciones (M/CTE)	\$5.661.770.920
	Plazo con adiciones	11 meses, prorrogado 26 meses, total 37 meses
	Celebración del contrato de interventoría	22 de octubre de 2018
	Suscripción del acta de inicio	3 de diciembre de 2018
	Terminación prevista	4 de febrero de 2024

Fuente: Informe de interventoría del mes de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090411472 del 14 de abril de 2023

CONSORCIO GINPRO SAS	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	GINPROSA COLOMBIA SAS	49,00%
	GINPROSA INGENIERIA SL	51.00%
	TOTAL	100%

Fuente: Informe de interventoría del mes de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090411472 del 14 de abril de 2023

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Mediante el cual se prorrogó y adicionó el Contrato de Interventoría, con la finalidad de equiparar los plazos previstos en el Contrato de Transacción, ajustándose principalmente los siguientes aspectos: i) Prorrogar el Termino de ejecución del Contrato y ii) Adicionar el Valor del Contrato y Forma de pago.	2/05/2019
Otrosí No. 2	Mediante el cual las Partes convinieron ajustar diferentes aspectos del Contrato de Interventoría como consecuencia de la suscripción del Otrosí No.1 fecha 05 de enero de 2021 al Contrato de Transacción entre la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. y la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- que en términos generales convino la modificación de la tipología del Viaducto Chirajara, términos y tiempos de revisión y ejecución de los Estudios y Diseños Fase III y tiempos de ejecución de la construcción, entre otros aspectos cuyo detalle se encuentra dentro de los respectivos documentos.	5/01/2021

Fuente: Informe de interventoría del mes de marzo de 2023 con radicado ANI N. 20234090411472 del 14 de abril de 2023

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	7/06/2023	14:00 – 15:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	16/06/2023	9:00 – 13:00
	20/06/2023	8:30 – 9:00
	20/06/2023	11:00 – 12:00
	22/06/2023	9:00 – 9:30
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría Consorcio Interconcesiones	21/06/2023	8:00 – 12:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría Consorcio GINPRO SAS	23/06/2023	8:00 – 11:00
Recorrido de verificación al proyecto	29-30/06/2023	10:00 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	19/07/2023	8:00
Cierre de auditoría	2/08/2023	13:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría las Interventorías y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del Contrato de Concesión No. 444 de 1994.

Las entrevistas de auditoría fueron virtuales mediante Microsoft Teams.

Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

En el marco del desarrollo de la auditoría interna técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Consortio Interconcesiones**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, financiera, jurídica, ambiental, social y predial. A continuación, se presenta una descripción de los componentes analizados:

1. **Administrativo:** componente relacionado principalmente con el 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. **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.
6. **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.
7. **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	Cumple
1	Organización de la interventoría	SI
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI
6	Capacitación equipo de interventoría	SI
7	Plan de calidad del concesionario	N/A
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	SI
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI
10	Entrega de informes de interventoría	SI
11	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	SI
12	Entrega de documentación (REVERSION)	SI
13	Bases de datos y/o software informáticos (REVERSION)	N/A
14	Proceso de liquidación (REVERSION)	N/A

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	N/A
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	N/A
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	N/A
4	Plan de obras del concesionario (4G)	N/A
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	SI
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	N/A
8	Realización de ensayos de laboratorio	N/A
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	N/A
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	N/A
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	N/A
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	N/A
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	N/A
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	N/A
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	N/A
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	N/A
17	Seguimiento elementos de contención	N/A
18	Auditorias de seguridad vial por parte de la interventoría	N/A
19	Permisos de ocupación temporal de vía	N/A

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
20	Procedimientos de control de transporte de carga	N/A
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	N/A
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI
23	Informes por terminación de etapas (4G)	N/A
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	N/A
26	Recorrido de la interventoría (REVERSION)	SI
27	Revisión de informes finalizada la concesión (REVERSION)	N/A

03 Componente Financiero		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación cierre financiero	N/A
2	Verificación giros equity	N/A
3	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	N/A
4	Estados financieros auditados del concesionario (4G)	N/A
5	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo (4G)	N/A
6	Inventario de activos (4G)	N/A
7	Ingresos y egresos de cada unidad funcional (4G)	N/A
8	Análisis financiero del recaudo	N/A
9	Retribución del Concesionario	N/A
10	Seguimiento mensual al valor presente de recaudo de peaje (VPIP) o TIR o ingreso esperado, además del Diferencial de Recaudo (Dr)	N/A
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI
12	Control de desembolsos (gestión predial, social y ambiental)	SI
13	Verificación de pago de comisión de éxito (4G)	N/A
14	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	SI
16	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
18	Informes de formatos financieros ANI	SI
19	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI
20	Entrega de avalúos de los activos (REVERSIÓN)	SI
21	Contratos de arriendo y leasing (REVERSIÓN)	N/A
22	Conciliación de formatos reversión (REVERSIÓN)	N/A

04 Componente Jurídico		
Id	Ítem	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	N/A
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	N/A
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI
4	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI
5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI
6	Reclamaciones presentadas por el concesionario	N/A

04 Componente Jurídico		
Id	Ítem	Cumple
7	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI
8	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	SI
9	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas (REVERSIÓN)	SI
12	Estado de multas y sanciones (REVERSIÓN)	SI

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

06 Componente Social		
Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica	N/A
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	N/A
3	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	N/A
4	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI
5	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	N/A
6	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	SI
7	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI
8	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	N/A
9	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	N/A
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI

07 Componente Predial		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	N/A
2	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI
3	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	N/A
4	Seguimiento al control de invasiones	SI
5	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI
6	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	SI
7	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
8	Predios saneados y libres de ocupación	N/A
9	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	SI
10	Verificar la existencia y procedimientos realizados frente a las áreas remanentes de la adquisición predial del proyecto	SI
11	Verificación del cercado de los predios adquiridos y delimitación del corredor vial	SI
12	Seguimiento al control de invasiones	SI
13	Seguimiento a los procesos de expropiación	SI
14	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	SI
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI

Adicionalmente, en el marco del desarrollo de la auditoría interna, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría del nuevo viaducto Chirajara **Consortio GINPRO SAS**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, jurídica, ambiental y social. A continuación, se presenta una descripción de los componentes analizados:

- 1. Administrativo:** componente relacionado principalmente con el 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. 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.
- 4. 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.

5. **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.

01 Componente Administrativo		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	SI
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI
6	Capacitación equipo de interventoría	SI
7	Plan de calidad del concesionario	N/A
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	SI
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI
10	Entrega de informes de interventoría	SI
11	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	N/A
12	Entrega de documentación (REVERSION)	N/A
13	Bases de datos y/o software informáticos (REVERSION)	N/A
14	Proceso de liquidación (REVERSION)	N/A

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
1	Entrega de diseño geométrico (4G)	SI
2	Entrega de estudios de detalle (4G)	SI
3	Verificación de inventario y plan de manejo de redes (4G)	N/A
4	Plan de obras del concesionario (4G)	SI
5	Seguimiento a cronogramas del plan de obras del proyecto	SI
6	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en materia técnica (redes y geológico)	SI
7	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	N/A
8	Realización de ensayos de laboratorio	SI
9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	N/A
10	Verificación del programa de operación y mantenimiento	N/A
11	Medición y verificación de indicadores para disponibilidad, calidad y nivel de servicio (índice de estado/cumplimiento)	N/A
12	Control de atención a derrumbes y deslizamientos	N/A
13	Verificación de la instalación, funcionamiento y estado de bases de operaciones - BSO (4G)	N/A
14	Verificación del funcionamiento y estado de las áreas de servicio por parte de la interventoría	N/A

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
15	Verificación del funcionamiento y estado de postes de emergencia por parte de la interventoría	N/A
16	Seguimiento a señalización temporal y de planes de manejo de tráfico (PMT)	N/A
17	Seguimiento elementos de contención	N/A
18	Auditorias de seguridad vial por parte de la interventoría	N/A
19	Permisos de ocupación temporal de vía	N/A
20	Procedimientos de control de transporte de carga	N/A
21	Inventario vial del proyecto por parte de la interventoría	N/A
22	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	N/A
23	Informes por terminación de etapas (4G)	N/A
24	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	N/A
25	Instalación y mantenimiento de vallas informativas (4G)	N/A
26	Recorrido de la interventoría (REVERSION)	N/A
27	Revisión de informes finalizada la concesión (REVERSION)	N/A

03 Componente Jurídico		
Id	Ítem	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	N/A
2	Verificación de celebración de contratos por parte del concesionario (4G)	SI
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI
4	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI
5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI
6	Reclamaciones presentadas por el concesionario	SI
7	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	N/A
8	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	N/A
9	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	N/A
10	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	N/A
11	Estado de actuaciones judiciales y administrativas (REVERSIÓN)	N/A
12	Estado de multas y sanciones (REVERSIÓN)	N/A

04 Componente Ambiental		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación de la estrategia de licenciamiento y obtención de permisos (4G)	SI
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI
3	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI
4	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI
5	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en material ambiental	N/A
6	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	SI
7	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	SI
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	SI
9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario (PRAS)	SI

04 Componente Ambiental		
Id	Ítem	Cumple
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
11	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI
12	Informe final de interventoría ambiental	N/A
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	N/A

05 Componente Social		
Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento al plan de compensación socio económica	N/A
2	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	N/A
3	Encuesta de satisfacción del usuario y encuesta de evaluación de impacto (4G)	N/A
4	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI
5	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	N/A
6	Inventario y actualización anual de un estudio socioeconómico	N/A
7	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI
8	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	N/A
9	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI