



MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LOPEZ
Presidente

DR. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bogotá – Villavicencio (PEI 59)

Respetados doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión carretera Bogotá – Villavicencio (PEI 59).

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y/o recomendaciones para la Interventoría y para la Supervisión con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin que la Vicepresidencia Ejecutiva tome acciones inmediatas respecto de los riesgos que se pueden materializar, respecto a:

Afectaciones a la seguridad de los usuarios y operación de la vía Bogotá – Villavicencio debido a la ausencia de tratamiento a puentes identificados como críticos. Por ejemplo, se tiene el caso del puente Susumuco, sobre el que se evidenció que el Concesionario generó una necesidad de intervención estructural, mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090353992 del 4 de abril de 2017, la cual fue corroborada por la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090538812 del 22 de mayo de 2017; no obstante, en el recorrido de auditoría del 16 de octubre de 2018, no se evidenció que se hayan realizado dichas intervenciones.

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



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20181020175163



Fecha: 01-11-2018

MEMORANDO

preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control interno

Anexos: 37 folios

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ 2 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -3) ROLANDO CASTRO RINCON 3 Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Saenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE), IVAN MAURICIO MEJIA ALARCON
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20181020044854
GADF-F-010



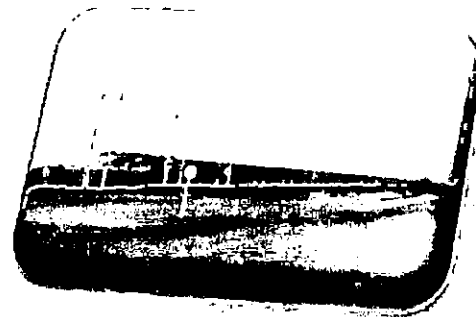
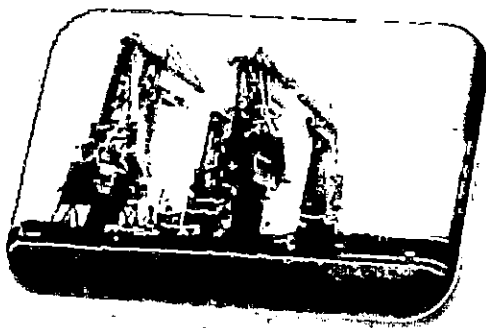
Agencia Nacional de
Infraestructura



GOBIERNO
DE COLOMBIA

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de
concesión carretera Bogotá - Villavicencio (PEI 59)

2018



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	4
1.1	Objetivo general.....	4
1.2	Objetivos específicos.....	4
2.	ALCANCE	4
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	4
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	5
4.1	Información de Contratos.....	5
4.2	Equipo de supervisión.....	7
4.3	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO AUDITADO	7
5.	SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO.....	10
5.1	EJECUCIÓN DEL ADICIONAL NO. 1 DEL 22 DE ENERO DE 2010	10
5.1.1	Avance etapa 2: adquisición de predios.....	12
5.1.2	Avance etapa 9A: construcción sector IV.....	14
5.1.3	Avance etapa 10: construcción sector IVA.....	16
5.1.4	Avance etapa 15: Diseños y construcción obras de mitigación tramos 2 y 3.....	21
5.1.5	Conclusiones sobre la ejecución del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010	26
5.2	ATENCIÓN DE MOVIMIENTOS DE REMOCIÓN EN MASA	28
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	32
7.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	41
7.1	AVANCES EN EL PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL (HALLAZGOS DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA).....	42
7.2	VERIFICACIÓN ATENCIÓN A SOLICITUDES GENERADAS POR ORGANISMOS DE CONTROL DEL ESTADO, DE LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE Y DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO DE LA ANI	44
8	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	45
8.1	No Conformidades.....	45
8.1.1	Para la Interventoría:	45
8.1.2	Para la Supervisión	46
9.1	Recomendaciones.....	46
9.1.1	Para la Interventoría	46

9.1.2	Para el equipo de apoyo a la Supervisión.....	51
10	ADVERTENCIAS	53

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	6
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.	7
Tabla 3.	Estado predios pendientes obras par vial El Tablón Chirajara, obras de movilidad local de Guayabetal.....	12
Tabla 4.	Estado predios requeridos calzada existente	13
Tabla 5.	Avance obras de Movilidad local de Guayabetal	15
Tabla 6.	Avance obras sector 4A.	17
Tabla 7.	Perjuicios puente Chirajara.....	19
Tabla 8.	Fondo contingente laudo 2004.	22
Tabla 9.	Puntos críticos de atención prioritaria.....	29
Tabla 10.	Aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.	32

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Características generales del proyecto.....	9
Ilustración 2.	Estado hallazgos CGR	42

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión asociadas al proyecto de concesión carretero Bogotá-Villavicencio, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos

- 1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este.
- 1.2.2 Verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Consorcio Interconcesiones, en materia administrativa, técnica, de aforos y recaudo, ambiental, social y predial.
- 1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y/o por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

2. ALCANCE

Enmarca las actuaciones de la Supervisión y de la Interventoría a partir de enero de 2018, en función del avance de las siguientes etapas del proyecto correspondientes al trayecto denominado doble calzada K34+100 (El Tablón) - K63+000 (Chirajara):

- Etapa 2: Adquisición de predios.
- Etapa 9A: Construcción sector IV.
- Etapa 10: Construcción sector IVA.

Así como la atención de los movimientos de remoción en masa, verificando las medidas tomadas por la Supervisión y la Interventoría al respecto. Se hace énfasis en las actuaciones adelantadas en los meses de julio, agosto y septiembre de 2018.

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.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Ley 87 de 1993. Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las asociaciones público-privadas (APPs), se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Reglamentada por el Decreto Nacional 1467 de 2012.
- Ley 1882 de 2018. Ley de infraestructura.
- 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).
- Decreto 1510 de 2013, compilado en el Decreto Reglamentario Único 1082 de 2015. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario Único del sector de la Función Pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión auditado (Contrato No. 444 de 1994 y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría auditado (Contrato No. SEA 067 de 2012 y demás documentos contractuales)
- Informes mensuales de la supervisión, correspondientes a los meses de junio, julio y agosto de 2018.
- Informes mensuales de la interventoría correspondientes a los meses de julio, agosto y septiembre de 2018.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 INFORMACIÓN DE CONTRATOS

Enseguida se presenta un resumen de la información de los contratos, de concesión y de interventoría, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Sociedad Concesionaria Vial de los Andes SA (Coviandes) Objeto: 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. Contrato: 444 de 1994 Acta de inicio: 30 de septiembre de 1994 Plazo: En función de la obtención del ingreso real. Estimado en agosto de 2023 acorde al adicional No. 1 de 2010 del contrato de concesión.</p>	<p>53 modificaciones al contrato básico (actas de acuerdo y otrosíes) 1 contrato adicional 4 otrosíes al contrato adicional</p>
Interventoría	<p>Consorcio Interconcesiones Objeto: El objeto del presente Contrato es regular los términos y condiciones bajo los 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, adicionen 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 los 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. Contrato: SEA 067 de 2012 Acta de inicio: 5 de julio de 2012 Plazo: 71 meses, prorrogado en 14 meses a partir de otrosí No. 3 al contrato de interventoría.</p>	<p>3 otrosíes</p>

Fuente: Consorcio Interconcesiones, octubre de 2018.

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 han venido ejecutando con base en los diseños fase III entregados al INCO (hoy ANI) en marzo de 2009.

El detalle del Adicional No. 1 y de sus modificaciones, así como datos adicionales de los contratos de concesión y de interventoría, se muestran en el Anexo 3 del presente informe.

4.2 EQUIPO DE SUPERVISIÓN

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para el seguimiento a la ejecución del contrato de concesión No. 444 de 1994, conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos García Montes	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva (VEJ)
Juan Carlos Rengifo	Gerente de proyecto	Equipo técnico (VEJ)
Rolando Castro Rincón	Líder de Equipo Seguimiento	
Clara Inés Márquez Vásquez	Apoyo Jurídico	Grupo Interno de Trabajo Asesoría Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Javier Camilo Sánchez Sanabria	Apoyo Financiero	Equipo financiero (VEJ)
María Teresa Arango Esguerra	Apoyo Técnico Predial	Grupo Interno de Trabajo Predial – Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE)
Paola Marcela Medina Ramírez	Apoyo Jurídico Predial	
Diana Marcela Riveros González	Apoyo Social	Grupo Interno de Trabajo Social – VPRE
Liseth Alejandra Villarreal Jativa	Apoyo Ambiental	Grupo Interno de Trabajo Ambiental – VPRE
Jorge Huertas Luna	Apoyo Riesgos	Grupo Interno de Trabajo Riesgos – VPRE
Diana Carolina García	Apoyo Defensa Judicial	Grupo Interno de Trabajo Defensa Judicial - VJ

Fuente: Informe mensual de supervisión correspondiente a agosto de 2018.

4.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO AUDITADO

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:

- **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 (ctes 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 cuente con una doble calzada en este sector con tramos de vía a cielo abierto, 18 túneles y 50 puentes. El plazo del Adicional No. 1 venció el 10 de junio de 2018 sin el que el Concesionario evidenciara total cumplimiento ya que se tienen pendientes en la adquisición predial, obras de movilidad local de Guayabetal y de las obras en el sector de Chirajara. El porcentaje de avance de este último se afectó negativamente tras el colapso súbito de una de las pilas (pila B) de un puente atirantado de 458 m que se encontraba en

construcción, ocurrido el 15 de enero de 2018, que ocasionó la pérdida de nueve vidas humanas. Según Modjeski and Masters una deficiencia en el diseño del tabique y la losa cabezal fue la causa del colapso.²

Actualmente la Entidad adelanta procesos de imposición de multas por el incumplimiento de la entrega de las obras de movilidad de Guayabetal y del sector Chirajara.³ Respecto de la adquisición predial, en julio de 2018 la interventoría Consorcio Interconcesiones notificó a la ANI del eventual incumplimiento sin que a la fecha se haya hecho la solicitud al Equipo de Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica del inicio de procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente.

- El tercer tercio tiene una longitud de aproximadamente 23 km y se localiza entre Chirajara y Villavicencio. En el tercer tercio actualmente se adelanta la construcción de una nueva calzada que hace parte del contrato de APP de iniciativa privada No. 005 de 2015 suscrito entre la Concesionaria Vial Andina (Coviandina) y la ANI; no obstante, la operación y mantenimiento del corredor existente, sobre el que se encuentran los túneles Bijagual y Buenavista,⁴ continua a cargo de Coviandes hasta que termine el contrato de concesión No. 444 de 1994, condicionado al momento del tiempo en el que se alcance el ingreso real, considerado como los ingresos provenientes de los aportes estatales y el recaudo de peajes. La interventoría Consorcio Interconcesiones ha estimado que esto sucederá en agosto de 2019.⁵

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).

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:

² El informe final sobre la investigación del colapso del puente atirantado Chirajara se puede consultar con el número de radicado ANI 20184090410712 del 25 de abril de 2018.

³ Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20185000060533 del 17 de abril de 2018 y No. 20185000164443 del 11 de octubre de 2018 (Sancionatorio obras de movilidad local de Guayabetal).

⁴ Mediante Resolución No. 002791 del 7 de octubre de 2004 el Ministerio de Transporte implementó una medida de seguridad y restringió el tráfico vehicular con sustancias peligrosas en estos túneles. Por lo tanto, ese tipo de carga en este sector principalmente se moviliza a través de la vía antigua (Pipiral).

⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090858532 del 23 de agosto de 2018.

Actualmente desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se han generado alertas y solicitudes de modificación al plan de aportes vigente, principalmente relacionadas con el riesgo predial ya que se ha considerado que los recursos disponibles serán insuficientes para atender las obligaciones pendientes.⁸

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 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, en el noveno taller Construyendo País adelantado en Villavicencio el pasado 29 de septiembre de 2018, el Ministerio de Transporte anunció que el Gobierno ejecutará \$30.000 millones para atender los puntos K46+600 y K64+200, los cuales han afectado la seguridad y operación de la vía.⁹

En la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno se hizo énfasis en los pendientes descritos para el segundo tercio y en el manejo de zonas inestables en el corredor. Asimismo, con relación a la Interventoría y a la Supervisión, se llevó a cabo un diagnóstico del seguimiento y control a cada uno de los componentes que se desarrollan en el contrato de concesión No. 444 de 1994. Los temas tratados de manera específica se presentan en la siguiente sección y el diagnóstico mencionado en las secciones 2 y 8.

5. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO

En el marco del cumplimiento del objetivo específico descrito en el numeral 1.2.1, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica temas que son considerados relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto:

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;¹⁰ no obstante, a la fecha tres de estas etapas (2, 9A y 10) continúan en ejecución, como se evidencia enseguida:

⁸ Ver comunicación con radicado ANI No. 20186020323731 del 28 de septiembre de 2018.

⁹ Se ha estimado que la inversión para atender puntos críticos de atención prioritaria asciende en un total a \$100.000 millones.

¹⁰ 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
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%
9	Construcción del sector 4: Guayabetal	100%
9A	Construcción del sector 4: Obras de movilidad local de Guayabetal	96%
10	Construcción del sector 4A: Chirajara	58%
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 1 del informe mensual de interventoría No. 75, correspondiente al mes de septiembre de 2018, radicado mediante comunicación ANI No. 20184091035042 del 5 de octubre de 2018.

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 marzo de 2018 el Concesionario notificó a la Entidad que la terminación de la etapa 10 requería un periodo adicional estimado de 24 meses contados a partir de enero de 2018, es decir hasta de diciembre de 2019.¹¹

Actualmente la Entidad adelanta procesos de imposición de multas por el incumplimiento en la terminación de las etapas 9A (obras de movilidad de Guayabetal) y 10 (Chirajara).¹²

Con relación a la etapa 2, de adquisición predial, en julio de 2018 la Interventoría remitió a la ANI el informe de incumplimiento asociado;¹³ sin embargo, no se evidenció que la Vicepresidencia Ejecutiva haya hecho la solicitud al Equipo de Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica del inicio de procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente.

¹¹ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090305912 del 27 de marzo de 2018.

¹² Ver comunicaciones con radicado ANI No. 20185000060533 del 17 de abril de 2018 y No. 20185000164443 del 11 de octubre de 2018 (Sancionatorio obras de movilidad local de Guayabetal).

¹³ El informe de Estado de Cumplimiento tras el vencimiento del plazo del Adicional No. 1 se radicó mediante comunicación ANI No. 20184090668572 del 5 de julio de 2018.

Por otra parte, con base en el informe de Interventoría No. 75,¹⁴ la construcción y diseños de obras de mitigación (etapa 15) inicialmente contempladas fueron terminadas en su oportunidad; sin embargo, debido a la inestabilidad del corredor entre Usme y Cáqueza (tramos 2 y 3), se han continuado ejecutando obras de mitigación (no definitivas), 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 deben ser asumidas en un 60% por el Concesionario y en un 40% por el Estado en el tramo 2 y por partes iguales en el tramo 3 (50%-50%).

En la presente auditoría se analizó el estado de las etapas 2, 9A y 10, así como las intervenciones de mitigación que se adelantan en los tramos 2 y 3.

5.1.1 Avance etapa 2: adquisición de predios

En julio de 2018 la Interventoría reportó un eventual incumplimiento a la etapa de adquisición de predios requeridos para la ejecución de las obras del par vial entre El Tablón y Chirajara definidas en el Adicional No. 1 del contrato de concesión No. 444 de 1994, incluyendo las obras de movilidad local de Guayabetal, indicando que de 602 predios requeridos existían 61 predios pendientes por registrar a nombre de la ANI o de recibo de expediente por parte de la Entidad; es decir que aproximadamente estaba pendiente el 10% de la adquisición predial.¹⁵ Se evidenció que, con corte a septiembre de 2018, continua vigente el incumplimiento por parte del Concesionario y que la adquisición de algunos de estos predios depende de trámites en los que participan terceros, tales como expropiaciones y gestiones de saneamiento. La distribución del estado de los 61 predios pendientes se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 3. Estado predios pendientes obras par vial El Tablón Chirajara, obras de movilidad local de Guayabetal

ESTADO PREDIOS PENDIENTES	PAR VIAL EL TABLÓN - CHIRAJARA	MOVILIDAD LOCAL DE GUAYABETAL	TOTALES	DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL
Registrado a nombre de la ANI con observaciones	5	15	20	32.8%
Adquisición	2	0	2	3.3%
Expropiación	10	0	10	16.4%
Saneamiento	28	1	29	47.5%
TOTALES	45	16	61	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de la sección 4.3 del Informe mensual de interventoría No. 75, correspondiente al mes de septiembre de 2018, radicado mediante comunicación ANI No. 20184091035042 del 5 de octubre de 2018.

Adicionalmente, para la ejecución de las obras para manejo de zonas inestables en los tramos 2,3, 4 y 5, correspondientes a la calzada inicial, se adelanta gestión y adquisición de predios conforme a lo definido en el otrosí No. 53 del contrato de concesión No. 444 de 1994. En el informe de Interventoría correspondiente al mes de septiembre de 2018 se reportó el siguiente estado para la adquisición predial en la calzada existente:

¹⁴ Sección 4.7.7. El informe se radicó en la Entidad mediante comunicación No. 20184091035042 del 5 de octubre de 2018.

¹⁵ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090727502 del 19 de julio de 2018.



Tabla 4. Estado predios requeridos calzada existente

ESTADO	CANTIDAD DE PREDIOS	DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL
Registrados a nombre de la ANI sin observaciones	45	40%
Registrados a nombre de la ANI con observaciones	44	39%
Adquisición	17	15%
Expropiación	7	6%
TOTAL PREDIOS REQUERIDOS	113	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de la sección 4.5 del Informe mensual de interventoría No. 75, correspondiente al mes de septiembre de 2018, radicado mediante comunicación ANI No. 20184091035042 del 5 de octubre de 2018.

De la tabla precedente se concluye que con corte a septiembre de 2018 se tienen pendientes trámites para el 60% de los predios requeridos en la calzada inicial.

Adicionalmente, se evidenció que entre el K34 al K63 de la calzada inicial se requiere la adquisición de seis predios en los que funcionan lavaderos de automóviles, debido a que interfieren con la seguridad y operación del corredor concesionado. Sobre estos predios únicamente se cuenta con avalúos de 2014 y no se evidenció gestión para su adquisición.

Con base en lo anterior, se alerta que la ANI tendrá que culminar la adquisición predial del proyecto debido a que es probable que el Concesionario no lo logre en el plazo del contrato No. 444 de 1994, que se estima finalizará en agosto de 2019. Para ello la ANI deberá disponer de recursos adicionales, como ha sucedido en los proyectos de la tercera generación de concesiones Bosa – Granada – Girardot (Contrato No. 040 de 2004) y Zona Metropolitana de Bucaramanga (Contrato No. 002 de 2006).

Por otra parte, se evidenció que en la ejecución del proyecto se han materializado sobrecostos prediales, lo cual ha requerido recursos adicionales provenientes de la Nación. Se evidenció que en el Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994 se fijaron aproximadamente \$28.000 millones (ctes de diciembre de 2008) para compra de predios, incluidos factores sociales; no obstante, la ANI ha declarado y reconocido contingencias prediales que, con corte a septiembre de 2018, ascienden a aproximadamente \$94.000 millones (corrientes)¹⁶ para las obras del par vial y a \$1.600 millones (corrientes)¹⁷ asociados a predios de la calzada existente.¹⁸

Actualmente, desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) de la Entidad se ha alertado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) sobre la posible insuficiencia de recursos para atender las obligaciones en materia predial que tiene la Entidad en lo que queda de la concesión. Se evidenció que desde junio de 2017 la VPRE ha hecho solicitudes al MHCP de modificación al plan de aportes de fondos contingentes sin obtener aprobación alguna.¹⁹

¹⁶ En función del momento del tiempo en el que se declaró y reconoció la ocurrencia de una contingencia predial.

¹⁷ \$1.552.758.874 a partir de las resoluciones 1465 del 24 de octubre de 2017 y 586 del 6 de abril de 2018. \$73.876.525 a partir de la resolución 1319 del 1 de septiembre de 2016.

¹⁸ Resolución No. 1816 del 27 de septiembre de 2018 "Por medio de la cual la Agencia Nacional de Infraestructura declara y reconoce la ocurrencia de una Contingencia Predial dentro del proyecto vial Bogotá-Villavicencio, correspondiente al contrato de concesión 444 de 1994".

¹⁹ Ver comunicación con radicado ANI No. 20186020323731 del 28 de septiembre de 2018.

Adicionalmente, mediante el laudo arbitral del 3 de mayo de 2018 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 ANI reconociera y pagara al concesionario, aproximadamente \$31.000 millones (mes constante), incluidos intereses, por mayores costos en la compra de predios, debido a que la Entidad, entre otros, no proveyó los recursos para la gestión predial, una vez se agotaron los recursos definidos para esto.²⁰ Asimismo, dentro de las razones de la condena se tiene que el Estado también incumplió al no proveer de interventoría al Concesionario por aproximadamente dos años, desde la suscripción del Adicional No. 1 hasta julio de 2012, lo que, entre otros, conllevó a que se tuviera un atraso y un lento flujo de revisión y formalización de las actividades para la oportuna disponibilidad predial del proyecto.

Con relación a los sobrecostos materializados en la compra de predios, se generan lecciones aprendidas para futuras concesiones a cargo de la Entidad, 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.

Por último, debido a la inestabilidad de la vía Bogotá-Villavicencio, se genera una alerta con relación a la adquisición de predios adicionales requeridos para implementar soluciones en sitios inestables en la calzada existente una vez esta entre a ser parte del proyecto de iniciativa privada Chirajara-Fundadores.²¹ Por una parte, sobre áreas con inestabilidad, el concesionario de esa iniciativa privada (Coviandina) únicamente tiene la obligación de adelantar actividades de mantenimiento²² y por otra parte, al ser una iniciativa privada, el Estado tiene limitaciones para destinar recursos públicos en el tratamiento que esos sitios inestables lleguen a requerir.

5.1.2 Avance etapa 9A: construcción sector IV

Con el otrosí No. 4 al Adicional No. 1, suscrito el 11 de septiembre de 2017, la etapa 9A se creó para dar continuidad a la ejecución de las obras de movilidad local de Guayabetal. Intervenciones que hacen referencia a carriles de servicio, rectificación de vías de acceso a veredas de ese municipio y senderos peatonales, entre otros. Valoradas en \$30.814.000.000 (ctes de diciembre de 2008) y cuyo plazo de ejecución venció en junio de 2018 sin evidenciar total cumplimiento, con base en las cláusulas cuarta y quinta del otrosí No. 4.

Como consecuencia del incumplimiento al plazo de ejecución de las obras de movilidad local de Guayabetal, en octubre de 2018 la Vicepresidencia Ejecutiva solicitó al Equipo de Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica el inicio del procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente.²³

²⁰ Los pagos derivados de la sanción se hacen mediante Títulos de Tesorería TES clase B (Ver comunicación con radicado ANI No. 20185000275381 del 24 de agosto de 2018).

²¹ Contrato de asociación público-privada de iniciativa privada No. 005 del 9 de junio de 2015.

²² Numeral 2.2.1 del apéndice técnico 1 del contrato de APP No. 005 de 2015.

²³ Ver comunicación con radicado ANI No. 20185000164443 del 11 de octubre de 2018.

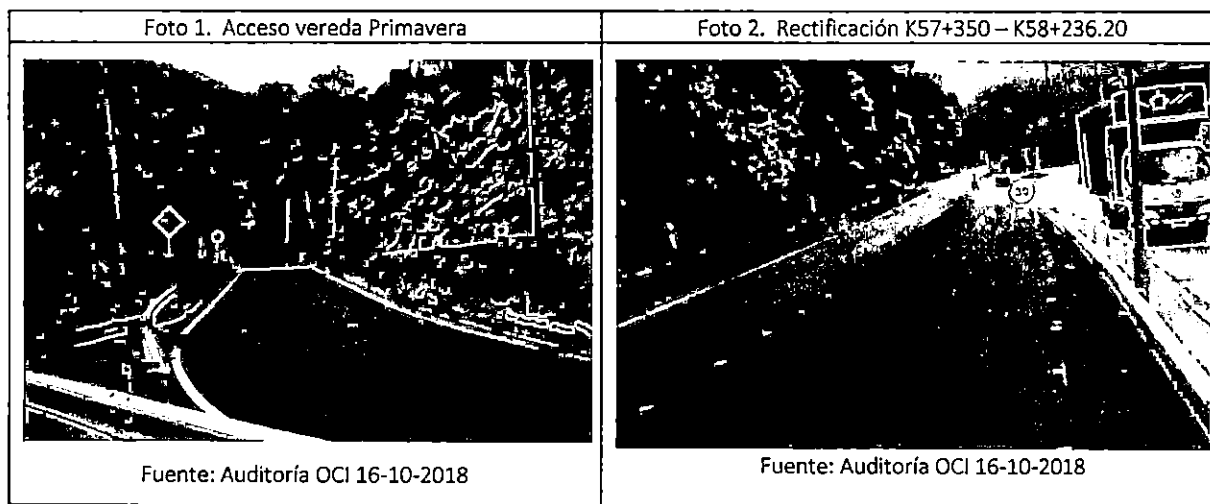
En el informe de Interventoría No. 75, correspondiente al mes de septiembre de 2018,²⁴ se reportó que el avance global para esta etapa es del 95.93% debido a que se mantienen pendientes. Estos son:

Tabla 5. Avance obras de Movilidad local de Guayabetal

ACTIVIDAD	LONGITUD (m)	EJECUTADO (%)
EJE PRIMAVERA		
EJE M. (k00+000 - k00+181,00)(L=181,00m)	181.00	99.04%
EJE RECTIFICACIÓN CALZADA EXISTENTE		
(k57+350 - k58+236,2) (L=886,20m) (entre Mesa Grande y Pte Qda Seca)	886.20	79.00%
SENDEROS PEATONALES		
SENDERO PEATONAL SAN MIGUEL. (k00+000 k00+363,29)	363.29	99.60%
Sendero Peatonal Perdices		
(K00+000 - K00+184) (184m) (Sendero Peatonal Perdices 1)	184.00	99.29%
(K0+214 -K0+676) (462m) (Sendero Peatonal Perdices 2)	462.00	99.29%
Eje Escaleras (K00+000-K00+128)(L=128m)	128.00	0.00%

Fuente: Anexo No. 11 del Informe mensual de interventoría No. 75. Rad ANI No. 20184091035042.

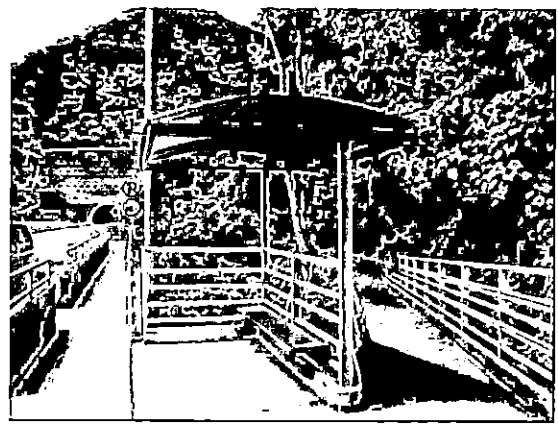

El 16 de octubre de 2018 se adelantó recorrido de verificación por las obras de movilidad local de Guayabetal, evidenciando que los pendientes en los ejes Primavera, de rectificación de la calzada existente y de senderos peatonales no tienen un impacto negativo representativo en la operación del sector, lo que se puede apreciar con las siguientes fotografías:



²⁴Ver comunicación con radicado ANI. No 20184091035042 del 5 de octubre de 2018.

<p>Tiene una longitud de 181 m. Afectado por la ola invernal de agosto de 2018. Los pendientes son mínimos y están asociados a señalización.</p>	<p>Se evidenció disponibilidad de carpeta de rodadura al igual que disponibilidad de muro de contención. Pendiente señalización horizontal.</p>
--	---

Con relación a los senderos peatonales, se visitó el sendero Perdices. Cuyo atraso más representativo hace referencia a unas escaleras con longitud de 128 m:

<p>Foto 3. Paradero Perdices</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>	<p>Foto 4. Sendero peatonal Perdices 2</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>
<p>El sendero peatonal Perdices 2 continúa después del puente peatonal en el K00+184 al K00+676. Permite el acceso a paraderos de buses localizados en el par vial.</p>	<p>Tiene una longitud de 462 m. Se tienen pendientes en cuanto a manejo de aguas y correcciones a afectaciones generadas por lluvias en barandas metálicas.</p>

No obstante lo anterior, se evidenció que si se generan afectaciones a la operación de las obras de movilidad local de Guayabetal, principalmente el sendero peatonal Perdices, debido a que estas conectan con el par vial en un tramo que aún no entra en operación debido al colapso del puente atirantado en el sector IVA (Chirajara), ocurrido el pasado 15 de enero de 2018.

5.1.3 Avance etapa 10: construcción sector IVA

El sector IVA 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 encontraba en construcción en enero de 2018; no obstante, el día 15 de ese mes, minutos antes de mediodía, colapsó una de las dos pilas (pila B) que lo soportaban, lo cual dejó como resultado el fallecimiento de nueve personas y seis heridos.

El colapso de esa estructura impactó negativamente el porcentaje de avance de la etapa 10. Con corte a septiembre de 2018,²⁵ la Interventoría reportó que el porcentaje de ejecución global es del 58.21%, distribuido de la siguiente manera:

Tabla 6. Avance obras sector 4A.

ACTIVIDAD	LONGITUD (m)	EJECUTADO (%)
VÍAS EN SUPERFICIE		
EJE NUEVA CALZADA		
(K60+575-K60+586,45) (L=11,45m) - VS1 Aproxo Bogotá*	11.45	97.85%
(K61+044,92-K61+300,31) (L=255,43m) VS2 - Aproxo Villavicencio*	255.43	32.92%
CONECTANTES Y RETORNOS		
EJE E (K0+000-K0+211,1) (L=211,1) VS3 - Aproxo Bogotá	211.10	100.00%
EJE E (K0+438,54-K0+482,03) (L=43,49) VS4 - Aproxo Villavicencio	43.49	100.00%
Calzada Existente (K0+000-K0+558,42) (L=558,42) VS5 - Ampliación Construcción*	558.42	54.20%
PUENTES		
Puente 1 Recto Atirantado Chirajara (K60+586,45-K61+044,92) (L=458,47m)	458.47	32.25%
Puente 2 Curvo Chirajara (K0+211,1-K0+438,54) (L=227,44m)	227.44	100.00%

*Nota: Intervenciones asociadas a los accesos del puente que colapsó el pasado 15 de enero de 2018.

Fuente: Anexo No. 11 del Informe mensual de interventoría No. 75. Rad ANI No. 20184091035042.

La Interventoría Consorcio Interconcesiones a través de Mexicana de Presfuerzo S.A señaló que la causa del colapso se originó debido a deficiencias en el diseño,²⁶ lo cual fue corroborado por la firma especialista Modjeski and Masters,²⁷ quien concluyó que la pila que no colapsó (pila C) adelantaba una etapa incipiente de colapso debido a que su diseño era esencialmente idéntico al de la pila B, recomendando la demolición de la misma usando métodos a base de explosivos, lo que se llevó a cabo el pasado 11 de julio de 2018.

En este sentido, en abril de 2018 la Vicepresidencia Ejecutiva concluyó que el Concesionario incumplió con su obligación de la construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el mismo con la calidad y eficiencia que este tipo de obras requiere.

Por otra parte, conforme a la cláusula cuarta del Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994, el plazo de ejecución de la etapa 10 venció en diciembre de 2016; no obstante, el Concesionario modificó el cronograma acorde a la cláusula séptima del Adicional No. 1, señalando diciembre de 2017 como fecha de finalización de las obras que componen esa etapa,²⁸ lo cual no se

²⁵ Ver comunicación con radicado ANI. No 20184091035042 del 5 de octubre de 2018.

²⁶ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090250692 del 12 de marzo de 2018.

²⁷ Ver comunicación con radicado ANI No. 20184090410712 del 25 de abril de 2018.

²⁸ Cronogramas de modificación: radicados ANI No. 20134090427992 del 23 de octubre de 2013 y 20134090511212 del 16 de diciembre de 2013.

cumplió. Adicional al incumplimiento del cronograma, en abril de 2018 la Vicepresidencia Ejecutiva concluyó que el Concesionario incumplió con la obligación de configurar todos los requisitos para finalizar la etapa de construcción por causas imputables al mismo.

Las tres consecuencias citadas (incumplimiento de construcción de obras, incumplimiento a cronograma e incumplimiento a finalizar la etapa de construcción) fueron las principales circunstancias que la Vicepresidencia Ejecutiva notificó al Equipo de Procesos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad para iniciar un procedimiento administrativo sancionatorio.²⁹

En el procedimiento administrativo sancionatorio mencionado se cuantifica una multa diaria de aproximadamente \$10 millones por cada día calendario de atraso del cronograma de la etapa 10, es decir a partir de enero de 2018.³⁰ Adicionalmente se contempla la tasación de los siguientes perjuicios ocasionados:

1. **Desplazamiento de la inversión (CAPEX):** Las inversiones previstas para el puente que colapsó en el sector de Chirajara se contemplaban entre enero de 2014 y diciembre de 2017. Con el colapso de la estructura, este cronograma de inversión se ejecutaría entre julio de 2018 y diciembre de 2019. Lo anterior genera un desplazamiento y por lo tanto disminución de la inversión que debe realizar el Concesionario.
2. **Inejecución de recursos para la operación y mantenimiento (OPEX):** Se consideraron dos perjuicios con relación a este componente. Estos son:
 - 2.1 El incumplimiento del cronograma de la etapa 10 no permitió que en enero de 2018 entrara en operación un tramo de vía de aproximadamente 6.79 km del par vial, entre Mesa Grande y Chirajara. Asimismo, con el colapso del puente, este tramo no estará disponible dentro del plazo de la concesión, el que se prevé culminará en agosto de 2019. Lo anterior genera una disminución en la inversión en OPEX (operación y mantenimiento) para el periodo comprendido entre enero de 2018 y agosto de 2019.
 - 2.2 El Concesionario debe realizar la operación y mantenimiento de todo el corredor, tanto de la nueva calzada como de la vía existente, en la construcción de las obras derivadas del Adicional No. 1. No obstante, se estima que la concesión revierta en agosto de 2019 y que la construcción de las obras de la etapa 10 finalice en diciembre de 2019. Lo anterior genera una disminución en la inversión en OPEX (operación y mantenimiento) para el periodo comprendido entre septiembre de 2019 y diciembre de 2019.

En este sentido el sector de Chirajara no haría parte de la infraestructura a revertir en agosto de 2019, lo cual podría generar impactos en la ejecución de la IP Chirajara – Fundadores que deben ser revisados por la Vicepresidencia Ejecutiva.

²⁹ La solicitud formal de inicio de procedimiento sancionatorio se radicó con comunicación ANI No. 20185000060533 del 17 de abril de 2018.

³⁰ Sección 6.1 Multa de la solicitud formal de inicio de procedimiento sancionatorio. (Rad ANI No. 20185000060533 del 17 de abril de 2018).

3. **Construcción de nuevo puente fuera del plazo de la concesión:** El colapso del puente no permitió que se suscribiera el acta de finalización de las obras correspondientes al sector 4A dentro del plazo de la etapa de construcción del Adicional No.1, el cual venció el 10 de junio de 2018. Asimismo, no se contará con la disponibilidad de esta estructura dentro del plazo de la concesión, el cual se estima finalizará en agosto de 2019.
4. **Contratación de asesoría jurídica externa por parte de la ANI:** Debido al incumplimiento en la ejecución del contrato de concesión No. 444 de 1994, la Entidad celebró el contrato VJ-390 de 2018 para contar con una asesoría jurídica experta en temas de responsabilidad contractual y extracontractual.

Con base en la solicitud formal del inicio del procedimiento administrativo sancionatorio hecha en abril de 2018 por parte de la Vicepresidencia Ejecutiva, el valor de los perjuicios descritos se ha cuantificado en aproximadamente \$157.000 millones (pesos de marzo de 2018), distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 7. Perjuicios puente Chirajara.

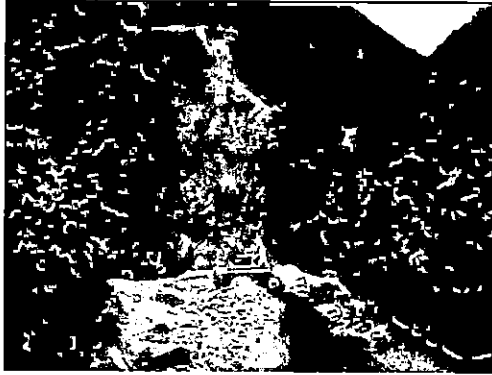

ITEM	PERJUICIO	MONTO (MILLONES COP DE MARZO DE 2018)
1	Desplazamiento de la inversión (CAPEX):	\$ 28,185
2.1	Inejecución de recursos para la operación y mantenimiento (OPEX): Mesa Grande – Chirajara	\$ 13,976
2.2	Inejecución de recursos para la operación y mantenimiento (OPEX): Corredor Bogotá - Villavicencio	\$ 23,825
3	Construcción de nuevo puente fuera del plazo de la concesión	\$ 90,726
4	Contratación de asesoría jurídica externa por parte de la ANI:	\$ 120
TOTAL PERJUICIOS		\$ 156,831

Fuente: Elaboración propia a partir de Anexo No. 11 de la solicitud formal de inicio de procedimiento administrativo sancionatorio radicado mediante comunicación ANI No. 20185000060532 del 17 de abril de 2018.


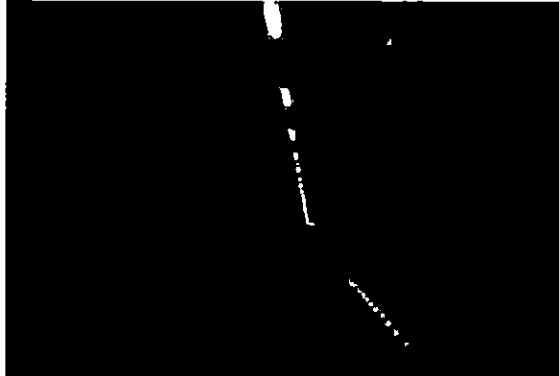
Se evidenció que actualmente se llevan a cabo acercamientos entre la Entidad y el Concesionario para que se reactive la construcción del puente recto de Chirajara, los que básicamente consisten en suscribir un contrato de transacción mediante el cual el Concesionario se comprometería a asumir a su cuenta y riesgo los costos asociados a la ejecución de la obra. Con la suscripción de ese contrato de transacción se eliminaría el perjuicio número 3 de la tabla precedente y cesaría la multa de los diez millones de pesos diarios por los atrasos en el cronograma ya que esta sería reconocida a favor de la ANI como una compensación equivalente definida en el contrato de transacción.³¹

En el recorrido de auditoría del pasado 16 de octubre de 2018, se verificaron las intervenciones que actualmente se ejecutan en el sector donde colapsó el puente, asociadas a actividades de demolición y retiro de escombros:

³¹ Presentación del proyecto de concesión Bogotá-Villavicencio a la Contraloría General de la República del 8 de octubre de 2018 en las instalaciones de la ANI.

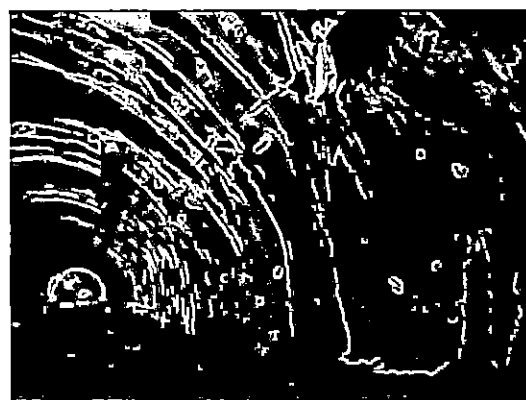

Foto 5. Sector colapso puente atirantado	Foto 6. Retiro de material colapso Chirajara
 <p data-bbox="355 722 690 754">Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>	 <p data-bbox="966 722 1301 754">Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>
<p data-bbox="234 793 806 955">Fotografía tomada sentido Bogotá-Villavicencio. La demolición de la pila B se encuentra ejecutada al 100%. Se tienen pendientes en la demolición de la pila C y de retiro de escombros resultantes de la demolición de las dos pilas.</p>	<p data-bbox="832 793 1433 955">Respecto de las actividades de demolición y retiro de escombros se evidenció que la Interventoría ha generado alertas con relación a afectaciones de cauce y de la ronda hidráulica de la quebrada Chirajara (Rad ANI No. 20184090786552 del 03-08-2018.</p>

Asimismo, se visitaron obras que no prestan servicio debido a que su entrada en operación depende de la terminación de la etapa 10, tales como el túnel No. 16, que hace parte de las obras de la etapa 9 (sector 4) sobre las que la Interventoría reportó que su verificación se hizo en junio de 2017, quedando lista para entrar en operación y mantenimiento. En las siguientes fotografías se muestra el túnel 16 junto con su galería de escape:

Foto 7. Túnel 16	Foto 8. Galería de escape túnel 16
 <p data-bbox="351 1623 687 1655">Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>	 <p data-bbox="963 1634 1298 1666">Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>

<p>Tiene una longitud de 1.8 km y permite el acceso al estribo norte (Bogotá) del puente recto Chirajara. En total el sector 4 tiene 3 túneles y 3 puentes terminados que no prestan operación.</p>	<p>El túnel 16 cuenta con una galería de escape para vehículos livianos de aproximadamente 340 m que se encuentra al 100%.</p>
---	--

Las obras comprendidas entre los túneles 12 y 13, correspondientes a la etapa 8 (sector 3A), entre Quebrada Blanca y Quebrada Seca, que fueron verificadas en junio de 2015, tampoco pueden ser puestas a disposición de los usuarios sin tener concluida la etapa 10. En el recorrido de auditoría se visitó el túnel 13, que tiene una longitud total de 684 m, en el que se evidenciaron problemas con el manejo de aguas en los últimos 200 m de la obra:

<p>Foto 9. Túnel 13 (Sector 3A)</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>	<p>Foto 10. Túnel 13 (Sector 3A)</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>
<p>El concesionario ha llevado a cabo acciones de carácter reactivo tales como perforaciones de drenaje, instalación de pernos y reposición de concreto lanzado en las zonas afectas.</p>	<p>Afectaciones que pueden llegar a ser estructurales y poner en riesgo la vida útil del túnel. A partir de un ejercicio de auscultación visual se podría asociar con descascaramiento.</p>

Con base en lo reportado por la Interventoría, las afectaciones se vienen presentando desde el pasado 13 de septiembre de 2018 y al respecto se han solicitado al Concesionario las acciones correctivas, así como preventivas para garantizar la vida útil del túnel la cual es fundamental para asegurar una adecuada operación y seguridad de los usuarios del corredor vial.³²

5.1.4 Avance etapa 15: Diseños y construcción obras de mitigación tramos 2 y 3

Los diseños y construcción de obras de mitigación (etapa 15) inicialmente contempladas en el Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994 fueron terminadas en su oportunidad; sin embargo, debido a la inestabilidad del corredor entre Usme y Cáqueza (tramos 2 y 3), se han continuado ejecutando obras de mitigación (no definitivas), 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

³² Ver comunicación con radicado ANI No. 20184091058672 del 10 de octubre de 2018.

enero de 2003 deben ser asumidas en un 60% por el Concesionario y en un 40% por el Estado en el tramo 2 y por partes iguales en el tramo 3 (50%-50%). Por parte del Estado, los recursos provienen del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, aprobado para el proyecto Bogotá-Villavicencio.

Con corte al 31 de agosto de 2018 Fiduprevisora reportó las siguientes cantidades (mes constante) con relación al fondo del que provienen los recursos públicos para las obras de mitigación en los tramos 2 y 3:

Tabla 8. Fondo contingente laudo 2004.

RIESGO	APORTES	RENDIMIENTOS BRUTOS	EGRESOS	RETIROS	SALDO FINAL
Laudo	\$127.566.119.900	\$13.641.242.642	\$246.864.324	\$70.031.361.670	\$70.929.136.548

Fuente: Informe de saldos Bogotá – Villavicencio de Fiduprevisora. Radicado ANI No. 20184090931632 del 11 de septiembre de 2018.

En el recorrido de auditoría realizado el pasado 16 de octubre de 2018 se llevó a cabo un muestreo de las obras de mitigación ejecutadas en los tramos 2 y 3, así como de sitios críticos que demandan este tipo de intervención. Parte del resultado de ese ejercicio se ilustra con las siguientes fotografías:



Foto 11. Inestabilidad K8+300	Foto 12. Inestabilidad K8+300
	
Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018	Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018
<p>En septiembre de 2018 se terminó de construir una viga cabezal y se realizó empedradización del área adyacente. La intervención también incluye dos pozos de abatimiento. El efecto del nivel freático ha afectado la estabilidad de la banca.</p>	<p>A pesar de que actualmente no genera alertas de atención inmediata, se ha contemplado que en el sector se requiere la construcción de un viaducto, cuya inversión estimada asciende a aproximadamente \$14.000 millones de pesos.</p>

Foto 13. Inestabilidad K12+500



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

Con ocasión de las fuertes lluvias de agosto de 2018 en el K12+500 falló parte del talud de terraplén. A pesar de que se han implementado acciones para asegurar la inestabilidad el sitio demanda una intervención inmediata.

Foto 14. Inestabilidad K12+500



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

Las acciones implementadas a la fecha consideraron protección contra la erosión con el uso de concreto lanzado y cubrimiento con plástico. La obra de mitigación se debe ejecutar prontamente para prevenir pérdida de banca.

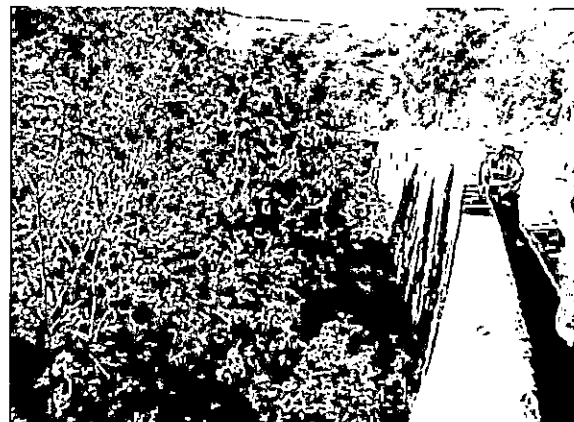
Foto 15. Inestabilidad K17+900



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

El muro existente en el sector presenta desplazamientos que inducen deformaciones en el pavimento. La Interventoría dio concepto favorable a la obra de mitigación en septiembre de 2018. En el recorrido no se evidenció inicio de obras.

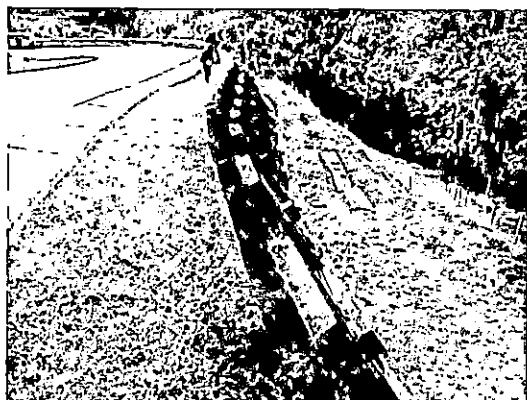
Foto 16. Inestabilidad K17+900



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

La solución de mitigación incluye un refuerzo mediante recalce del muro existente y anclajes, así como obras de drenaje profundos y lloraderos. La intervención está presupuestada en \$1.000 millones de junio de 1994 (50% ANI – 50% Concesionario).

Foto 17. Inestabilidad K19+300



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

Foto 18. Inestabilidad K19+300

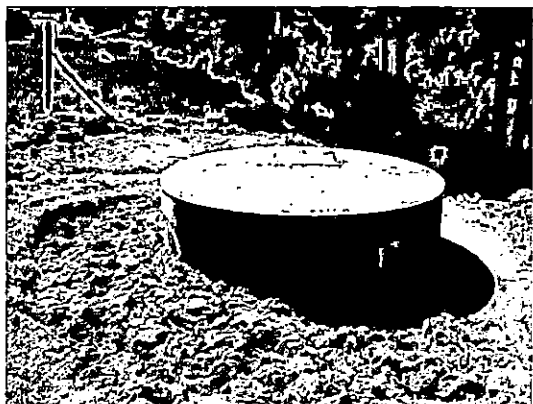


Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

En agosto de 2018 se llevó a cabo nivelación y construcción de cuneta en la salida del Municipio de Une. La obra de mitigación incluye también reparación de bordillo y construcción de descole de los pozos.

El pavimento presenta fisuras transversales cuya causa puede ser el nivel freático en el sector. Se deben llevar a cabo intervenciones con el fin de evitar fallas más severas que pongan en riesgo la seguridad y operación de la vía.

Foto 19. Inestabilidad K22+650



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018


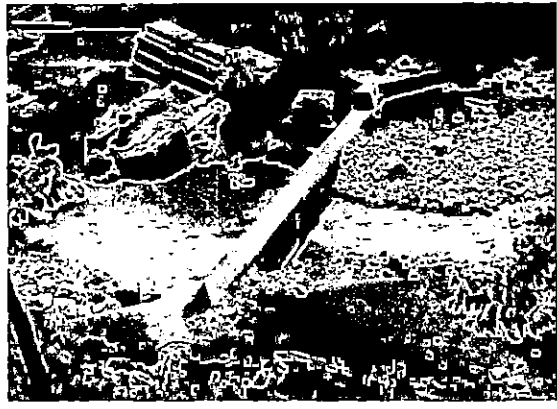
Foto 20. Inestabilidad K22+650



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

En septiembre de 2018 se terminó la construcción de un pozo de abatimiento para manejo de aguas de infiltración sobre el talud superior. Pendientes actividades de paisajismo y de retiro de material.

Se considera uno de los sitios con mayor inestabilidad a lo largo del corredor vial y ha requerido obras de mitigación en repetidas ocasiones. En este sector se encuentra la estación de pesaje Alto de la Cruz.

<p>Foto 21. Construcción azud No. 10-9</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>	<p>Foto 22. Construcción azud No. 10-10</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>
<p>Los azudes se han implementado como medida para controlar el caudal en los ríos y así prevenir la erosión del suelo, lo cual puede perjudicar la estabilidad de la banca.</p>	<p>Actualmente se construyen cuatro azudes en el lecho del río Cáqueza; no obstante, las obras en tres de ellos se encuentran suspendidas desde septiembre de 2018.</p>

Con base en el estado actual de las obras de mitigación de los tramos 2 y 3 se concluye:

1. Se recomienda a la Interventoría continuar con el seguimiento al cumplimiento oportuno de las actividades de mitigación identificadas en los puntos con mayor riesgo de inestabilidad a lo largo del corredor vial, tales como el K12+500 y K17+900, visitados en el recorrido de auditoría del 16 de octubre de 2018. Este seguimiento incluye permanente verificación al cumplimiento de los compromisos pactados para sitios inestables tratados en los comités realizados para estos efectos. Por ejemplo, se debe asegurar el cumplimiento de los compromisos para intervenir los 22 sitios inestables tratados en el comité del 3 de octubre de 2018 en la oficina de interventoría de Cáqueza.
2. Se recomienda a la Interventoría adelantar el acompañamiento que requiera el Concesionario para que se reactive la construcción de los azudes 10-8, 10-9, 10-10 ya que esta se encuentra suspendida desde septiembre de 2018.
3. A pesar de que las obras iniciales contempladas para la etapa 15 de la Adicional No. 1 se encuentran terminadas, se recomienda que la Interventoría continúe adelantando recorridos de verificación del estado de estas generando, de presentarse, las alertas correspondientes tanto al Concesionario como a la Entidad.
4. Debido a la inestabilidad de la vía Bogotá-Villavicencio, se genera una alerta con relación a las obras de mitigación que se lleguen a requerir en sitios inestables de la calzada existente, una vez esta entre a ser parte del proyecto de iniciativa privada Chirajara-Fundadores.³³ Esto teniendo en cuenta que, por una parte, sobre áreas con inestabilidad el concesionario de esa

³³ Contrato de asociación público-privada de iniciativa privada No. 005 del 9 de junio de 2015.

iniciativa privada (Coviandina) únicamente tiene la obligación de adelantar actividades de mantenimiento³⁴ y por otra parte, al ser una iniciativa privada el Estado tiene limitaciones para destinar recursos públicos en el tratamiento que esos sitios inestables lleguen a requerir.

5.1.5 Conclusiones sobre la ejecución del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010

En esta sección se consolidan las consideraciones principales sobre los aspectos analizados con relación a la ejecución del Adicional No. 1:

Avance etapa 2: adquisición de predios

1. Se evidenció que en julio de 2018 la Interventoría reportó a la ANI que el Concesionario incumplió con la adquisición de predios dentro del plazo que le otorgaba el Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994. A pesar de que en la presente auditoría se evidenciara que se ha hecho seguimiento por parte de la Supervisión al estado de la adquisición predial en los comités mensuales posteriores al reporte de la Interventoría, no se evidenció que se haya hecho la solicitud al Equipo Procesos Sancionatorios del inicio del procedimiento sancionatorio administrativo correspondiente, siendo su deber mantener informada a la Entidad de los incumplimientos del contrato de concesión conforme al artículo 84 del Estatuto Anticorrupción (Ley 1474 de 2011).

A la fecha el estado de la adquisición predial ha tenido modificaciones respecto de lo indicado en el reporte de incumplimiento remitido por la Interventoría a la Entidad en julio de 2018, lo cual se evidenció con las actas de los comités prediales correspondientes a los meses de junio, julio, agosto, septiembre y octubre de 2018; por lo tanto, el reporte de incumplimiento de Interventoría requiere una actualización para que al interior de la Entidad se dé inicio al procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente; no obstante, no se evidenció que la Supervisión haya solicitado a la Interventoría la actualización de este insumo.

2. Se alerta que existe una alta posibilidad de que la ANI tenga que culminar la adquisición predial del proyecto debido a que es muy probable que el Concesionario no lo logre en el plazo del contrato No. 444 de 1994, que se estima finalizará en agosto de 2019. Para ello la ANI deberá disponer de recursos adicionales, como ha sucedido en los proyectos de la tercera generación de concesiones Bosa – Granada – Girardot (Contrato No. 040 de 2004) y Zona Metropolitana de Bucaramanga (Contrato No. 002 de 2006).
3. Desde la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) de la Entidad se ha alertado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) sobre la posible insuficiencia de recursos para atender las obligaciones en materia predial que tiene la Entidad en lo que queda de la concesión. Se evidenció que desde junio de 2017 la VPRE ha hecho solicitudes al MHCP de modificación al plan de aportes de fondos contingentes sin obtener aprobación alguna.
4. Con base en los sobrecostos materializados en la compra de predios del proyecto Bogotá-Villavicencio, se concluye que para futuras concesiones a cargo de la ANI se debe llevar a cabo

³⁴ Numeral 2.2.1 del apéndice técnico 1 del contrato de APP No. 005 de 2015.

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 que deben ser asumidas con recursos públicos.

5. Adicional a que es obligatorio, se debe garantizar que los contratos de concesión tengan interventoría. Una de las razones por las que en mayo de 2018 se condenó a la ANI es que el Concesionario no tuvo Interventoría desde la suscripción del Adicional No. 1 hasta julio de 2012, lo cual, entre otros, conllevó a que se tuviera un atraso y un lento flujo de revisión y formalización de las actividades para la oportuna disponibilidad predial del proyecto.
6. Debido a la inestabilidad de la vía Bogotá-Villavicencio, se genera una alerta con relación a la adquisición de predios adicionales requeridos para implementar soluciones en sitios inestables, en la calzada existente, una vez esta entre a ser parte del proyecto de iniciativa privada Chirajara-Fundadores. Esto teniendo en cuenta que por una parte, sobre áreas con inestabilidad el concesionario de esa iniciativa privada (Coviandina) únicamente tiene la obligación de adelantar actividades de mantenimiento³⁵ y por otra parte, al ser una iniciativa privada el Estado tiene limitaciones para destinar recursos públicos en el tratamiento que esos sitios inestables lleguen a requerir.

Avance etapa 9A: construcción sector IV

1. Los pendientes en los ejes Primavera, de rectificación de la calzada existente y de senderos peatonales no tienen un impacto negativo representativo en la operación de las obras de movilidad local de Guayabetal; no obstante, se debe continuar conminando al Concesionario para que cumpla con las obligaciones definidas en el otrosí No. 4 al Adicional No. 1 del contrato de concesión No. 444 de 1994.

Avance etapa 10: construcción sector IVA

1. Se recomienda oportunidad en la gestión interdisciplinaria al interior de la ANI para suscribir el contrato de transacción asociado a la construcción del nuevo puente Chirajara, teniendo en cuenta que demoras en esa gestión pueden generar mayores perjuicios a la construcción y puesta en servicio de la estructura. En octubre de 2018 la multinacional francesa Eiffage dio a conocer que junto con Puentes y Torones S.A.S diseñarán y construirán el nuevo puente atirantado,³⁶ cuya interventoría estará a cargo del Consorcio Ginpro S.A.S.
2. En vista de que la reconstrucción del puente recto en el sector de Chirajara no ha iniciado, el valor de los perjuicios que continúen vigentes una vez suscrito el contrato de transacción, al igual que la compensación equivalente a la multa derivada del proceso administrativo sancionatorio asociado, pueden tener modificaciones que implicarían cálculos adicionales por parte de la Vicepresidencia Ejecutiva.

³⁵ Numeral 2.2.1 del apéndice técnico 1 del contrato de APP No. 005 de 2015.

³⁶ Sitio web de Eiffage: https://www.eiffage.com/en/home/media/actualites/area-news-block_inner/liste-dactualites-eiffagecom/6080.html consultada el 27 de octubre de 2018.

3. Es importante que la Vicepresidencia Ejecutiva analice los impactos que puede generar no entregar a la IP Chirajara – Fundadores la infraestructura afectada por el colapso del puente atirantado Chirajara en la reversión del contrato de concesión No. 444 de 1994, adelantando las revisiones correspondientes con Coviandina.
4. Es recomendable que la Interventoría continúe implementando un seguimiento exhaustivo a los monitoreos y soluciones que el Concesionario lleve a cabo en la zona afectada por saturación en el túnel 13, obra que hace parte de la doble calzada en el tercio medio de la carretera Bogotá-Villavicencio y que, a pesar de haber sido terminada en junio de 2015, el inicio de su operación depende de que se concluyan las obras en el sector de Chirajara. Este seguimiento puede incluir, entre otros, análisis y retroalimentación de: 1) el diagnóstico de la problemática, 2) el plan de acción para darle solución y 3) los resultados, conclusiones y alertas derivadas de los monitoreos semanales llevados a cabo por el Concesionario. Se debe garantizar que la vida útil del túnel no se vea afectada ya que esto puede traer impactos negativos en la seguridad y operación del corredor vial.

Avance etapa 15: Diseños y construcción obras de mitigación tramos 2 y 3

1. Se recomienda a la Interventoría continuar con el seguimiento al cumplimiento oportuno de las actividades de mitigación identificadas en los puntos con mayor riesgo de inestabilidad a lo largo del corredor vial, incluida la reactivación de la construcción de los azudes 10-8, 10-9 y 10-10. Este seguimiento incluye permanente verificación al cumplimiento de los compromisos pactados para sitios inestables tratados en los comités respectivos.
2. Se recomienda que la Interventoría continúe adelantando recorridos de verificación del estado de las obras de mitigación inicialmente pactadas con el Adicional No. 1 generando, de presentarse, las alertas correspondientes tanto al Concesionario como a la Entidad.
3. Se genera una alerta con relación a las obras de mitigación que se lleguen a requerir en sitios inestables de la calzada existente una vez esta entre a ser parte del proyecto de iniciativa privada Chirajara-Fundadores.³⁷ Teniendo en cuenta que por una parte, sobre áreas con inestabilidad el concesionario de esa iniciativa privada (Coviandina) únicamente tiene la obligación de adelantar actividades de mantenimiento³⁸ y por otra parte, al ser una iniciativa privada el Estado tiene limitaciones para destinar recursos públicos en el tratamiento que esos sitios inestables lleguen a requerir.

5.2 ATENCIÓN DE MOVIMIENTOS DE REMOCIÓN EN MASA

La condición geológica de la Cordillera Oriental ha generado movimientos de remoción en masa en el corredor vial Bogotá – Villavicencio sobre los que el Concesionario debe adoptar medidas de

³⁷ Contrato de asociación público-privada de iniciativa privada No. 005 del 9 de junio de 2015.

³⁸ Numeral 2.2.1 del apéndice técnico 1 del contrato de APP No. 005 de 2015.

control y mitigación, más no correcciones definitivas.³⁹ Actualmente se tienen identificados siete sitios inestables que demandan atención prioritaria, la cual se encuentra fuera del alcance del contrato de concesión No. 444 de 1994:

Tabla 9. Puntos críticos de atención prioritaria.

UBICACIÓN	MUNICIPIO	TRAMO	OBRA ESTIMADA A DISEÑAR Y CONSTRUIR	INVERSIÓN ESTIMADA (millones COP)
K05+000	Chipaque	2	Variante y viaducto	\$ 23,000
K08+300			Viaducto	\$ 14,000
K26+050	Cáqueza	4	Estabilización de taludes	\$ 3,000
K46+600	Quetame	5	Estabilización de taludes y continuidad túnel falso	\$ 15,000
K56+000	Guayabetal		Mejoramiento sección de túnel Quebradablanca. Impermeabilización y estructura de pavimento.	\$ 14,000
K58+000			Estabilización de talud	\$ 5,000
K64+240			Estabilización de talud y continuidad túnel falso	\$ 15,000
K72+500	Villavicencio	6	Estabilización de talud y obras hidráulicas	\$ 11,000
TOTAL				\$ 100,000

Fuente: Presentación de la Vicepresidencia Ejecutiva a la Contraloría General de la República del 8 de octubre de 2018 en la ANI.

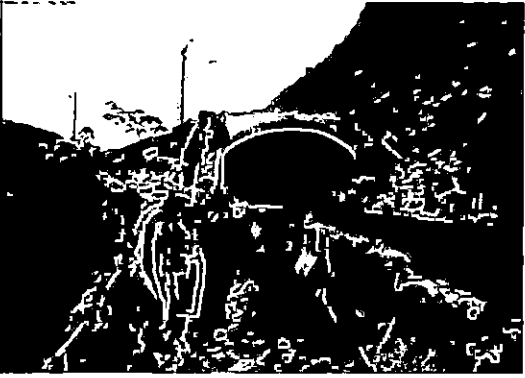

En la presente auditoría se evidenció que los sitios con mayor urgencia son los ubicados en las abscisas K46+600 y K64+240, cuya situación actual ha generado impactos negativos en la operación, tales como cierres en la vía y que infraestructura como el túnel Renacer funcione como baipás para atender el primero de estos dos sitios inestables, el cual ocasionó la pérdida de cuatro vidas humanas en el mes de junio de 2018.

El estado de estos dos sitios llevó a que en el noveno taller Construyendo País, llevado a cabo en Villavicencio el pasado 29 de septiembre de 2018, el Ministerio de Transporte anunciara una inversión de \$30.000 millones para atenderlos. A la fecha se adelantan acercamientos interinstitucionales para que se ejecuten esos recursos.

El estado crítico de los sitios inestables ubicados en el K46+600 y K64+240 se evidenció en el recorrido de auditoría del pasado 16 de octubre de 2018, lo que se ilustra con las siguientes fotografías:

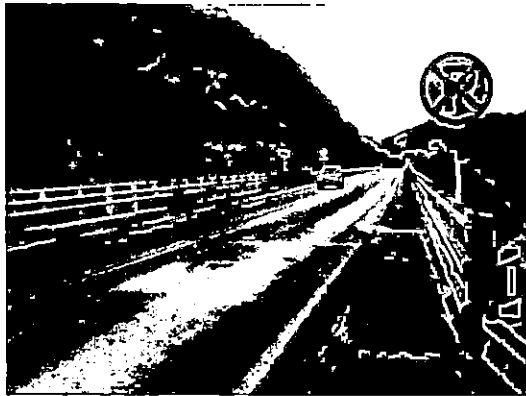
³⁹ Sección 2 de las Consideraciones del Tribunal en el laudo arbitral del 29 de julio de 2004 y concepto de interventoría al respecto recibido en la ANI mediante comunicación con radicado 20184091035122 del 5 de octubre de 2018.

<p>Foto 23. Inestabilidad K46+600</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>	<p>Foto 24. Inestabilidad K46+600</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>
<p>Se ha planteado que la solución ante la inestabilidad en el K46+600 incluye estabilización de talud y construcción de un túnel falso. Intervenciones estimadas en \$15.000 millones.</p>	<p>El material rocoso en el sector es susceptible de desprendimiento, razón por la cual este sector no se encuentra actualmente en servicio. El 22 de junio de 2018 se desprendió un volumen de 6.000 m³</p>

<p>Foto 25. Inestabilidad K64+200</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>	<p>Foto 26. Inestabilidad K64+200</p>  <p>Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018</p>
<p>Se ha planteado que la solución ante la inestabilidad en el K64+200 incluye estabilización de talud y continuidad del túnel falso. Intervenciones estimadas en \$15.000 millones.</p>	<p>Las permanentes caídas de material en la zona afectan la operación y seguridad del corredor vial. En la fotografía se evidencian afectaciones a una defensa metálica.</p>

La atención de sitios críticos por medio de convenios interinstitucionales no es algo nuevo para el corredor Bogotá-Villavicencio. Por ejemplo, el 27 de julio de 2018 se suscribió un convenio con el INVIAS para ejecutar las obras que demanda el puente La Caridad, ubicado en el K63+800, del que se muestra registro fotográfico enseguida:

Foto 27. Puente La Caridad (K63+800)



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

Foto 28. Desplazamiento puente La Caridad (K63+800)



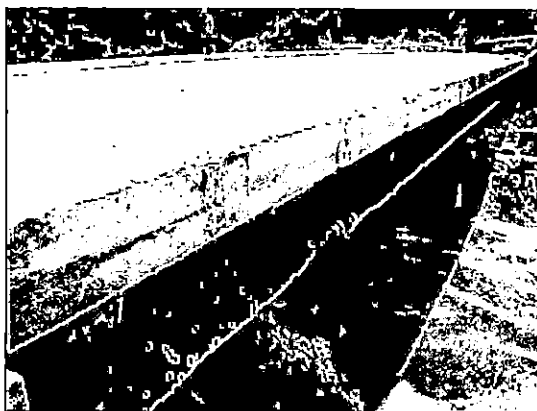
Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

En julio de 2018 la ANI suscribió con el INVIAS el convenio No. VEJ-C-004-2018 para ejecutar las obras necesarias para solucionar la problemática geotécnica y estructural del puente.

La problemática geotécnica y estructural del viaducto se evidencia con el desplazamiento progresivo que ha tenido el puente, actualmente de aproximadamente 30 cm.

Por otra parte, los movimientos de remoción en masa también se han manifestado a manera de avalanchas en el corredor. Como es el caso de la quebrada Estaqueca en el cual se han presentado tres eventos de esta naturaleza, siendo el último el ocurrido el pasado 26 de agosto de 2018. Los costos asociados a las intervenciones que devengan de este tipo de eventos deben ser asumidos por la ANI según la matriz de riesgos del contrato de concesión No. 004 de 1994.⁴⁰ En el recorrido de auditoría del pasado 16 de octubre se visitó el puente sobre la quebrada Estaqueca, del que se muestra registro fotográfico a continuación:

Foto 29. Puente quebrada Estaqueca (K46+100)



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

Foto 30. Puente quebrada Estaqueca (K46+100)



Fuente: Auditoría OCI 16-10-2018

⁴⁰ Riesgo de fuerza mayor asociado a inundaciones y avalanchas.

<p>En la avalancha ocurrida el 26 de agosto de 2018 hubo movimiento aproximadamente 10.000 m³. Se tiene pendiente la evaluación estructural del puente de la quebrada Estaqueca.</p>	<p>Los gastos ocasionados por las reparaciones de infraestructura afectada por avalanchas deben ser asumidos por la Nación. Con el laudo arbitral del 3 mayo de 2018 referente a demanda instaurada por el Concesionario, contra la ANI el 29 de mayo de 2015, se declaró que la Entidad ha incumplido al respecto.</p>
---	---

Con base en lo descrito en esta sección se tienen las siguientes consideraciones:

1. Se genera una alerta con relación a los puntos críticos de atención prioritaria que actualmente no cuentan con recursos para ser atendidos. En este sentido, la ANI debe continuar con los acercamientos interinstitucionales para definir la fuente de recursos, así como la solución en esos puntos, los cuales de no ser atendidos podrían generar impactos negativos en la operación y seguridad de los usuarios de la vía.
2. Debido a la situación geológica de la Cordillera Oriental, es probable que una vez el corredor Bogotá-Villavicencio sea parte del proyecto de iniciativa privada Chirajara-Fundadores se generen sitios críticos que requieran soluciones estructurales (definitivas) en el corredor Bogotá-Villavicencio. Al respecto se advierte que existe una alta probabilidad de que esas intervenciones deban ser financiadas por el Estado debido a que sobre las áreas con inestabilidad el concesionario de esa iniciativa privada (Coviandina), únicamente tiene la obligación de adelantar actividades de mantenimiento.⁴¹

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la verificación de las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Consorcio Interconcesiones, en materia administrativa, técnica, de aforos y recaudo, ambiental y social, enseguida se presenta el análisis de los resultados encontrados tras el desarrollo de la auditoría documental:

Tabla 10. Aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
COMPONENTE ADMINISTRATIVO	
<p>1. Se han diseñado e implementado manuales de requisitos y funciones para el personal que trabaja en la Interventoría. Estos son la base para llevar a cabo evaluaciones de desempeño anuales, lo cual aporta al mejoramiento continuo del consorcio interventor.</p> <p>2. Con el fin de garantizar la actualización técnica del</p>	<p>1. Se recomienda definir en conjunto con el Concesionario y con la ANI los lineamientos y plan de trabajo para la reversión de la concesión, cuyo inicio se estima para febrero de 2019.</p> <p>2. Se recomienda mantener la plataforma SharePoint actualizada con todos los documentos contractuales</p>

⁴¹ Numeral 2.2.1 del apéndice técnico 1 del contrato de APP No. 005 de 2015.

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>personal, la Interventoría adelanta capacitaciones internas en temas relacionados con la ejecución de la concesión carretera. Se evidenció, entre otras, la ejecución de una capacitación sobre procesos de excavación y construcción de túneles.</p> <p>3. Previendo que en febrero de 2019 se estima iniciar la reversión de la concesión, la Interventoría ha adelantado actividades de verificación georreferenciada del inventario de la infraestructura vial del proyecto.</p>	<p>suscritos por el Concesionario como por la Interventoría. Lo anterior debido a que en el desarrollo de la auditoría no se evidenció la disponibilidad del otrosí No.3 al contrato de interventoría No. SEA – 067, suscrito el 31 de mayo de 2018.</p>
COMPONENTE TÉCNICO	
<p>1. La Interventoría ha diseñado e implementado indicadores cuantitativos de avance de la obra resultante del Adicional No. 1 que permiten visualizar, entre otros, la cantidad de frentes de obra por sector, así como el porcentaje de avance por tipo de infraestructura intervenida, sean vías en superficie, puentes o túneles. Adicional al seguimiento del avance físico, la Interventoría ha diseñado e implementado una metodología que permite estimar el avance en inversión para ejecutar dichas obras. Se estima que con corte a septiembre de 2018 el Concesionario ha ejecutado una inversión acumulada de \$1.45 billones de pesos de diciembre de 2008.</p> <p>2. Se evidenció que adicionalmente a las actividades de topografía que realiza la Interventoría de manera rutinaria, se ejecutan monitoreos periódicos a infraestructura que ha generado alertas en la ejecución de la concesión. Estos consisten en el seguimiento a los asentamientos y desplazamientos que registren puntos de control instalados en infraestructura como el peaje Boquerón, el puente María Auxiliadora y el puente Quebrada La Honda. Lo anterior permite que la Interventoría corrobore los análisis que lleve a cabo el Concesionario en esa infraestructura, así como generar alertas tempranas ante situaciones que puedan representar riesgo en la seguridad y operación del corredor vial.</p> <p>3. La Interventoría se encuentra dentro del proyecto Rodando la Vía, cuya finalidad es que, a través de videos filmados por las firmas interventoras de los</p>	<p>1. Se deben definir oportunamente con el Concesionario y con la ANI las intervenciones y presupuestos para ejecutar las actividades de mantenimiento y/o rehabilitación que requieren los puentes identificados como críticos en el corredor existente. Se tiene el caso del puente Susumuco, sobre el que se evidenció que el Concesionario generó una necesidad de intervención estructural, mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090353992 del 4 de abril de 2017, la cual fue corroborada por la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090538812 del 22 de mayo de 2017; no obstante, en el recorrido de auditoría del 16 de octubre de 2018, no se evidenció que se hayan realizado dichas intervenciones.</p> <p>2. Se recomienda continuar con el seguimiento exhaustivo a los monitoreos y soluciones que el Concesionario lleve a cabo en la zona afectada por saturación en el túnel 13, obra que hace parte de la doble calzada en el tercio medio de la carretera Bogotá-Villavicencio y que, a pesar de haber sido terminada en junio de 2015, el inicio de su operación depende de que se concluyan las obras en el sector de Chirajara. Este seguimiento puede incluir, entre otros, análisis y retroalimentación de: 1) el diagnóstico de la problemática, 2) el plan de acción para darle solución y 3) los resultados, conclusiones y alertas derivadas de los monitoreos semanales llevados a cabo por el Concesionario. Se debe garantizar que la vida útil del túnel no se vea afectada ya que esto puede traer impactos negativos</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>contratos de infraestructura vial, la ciudadanía y las entidades públicas puedan observar el avance de los proyectos de obras viales. Se recomienda que previo a la terminación del contrato de interventoría se actualice el video que actualmente se encuentra en la plataforma de Rodando la vía.</p> <p>4. La Interventoría lleva la trazabilidad del estado de los hallazgos resultantes del seguimiento al mantenimiento periódico y rutinario de la vía concesionada, lo cual permite identificar la infraestructura que requiere mayor seguimiento en términos de mantenimiento. Entre 2016 y lo corrido de 2018 han predominado hallazgos relacionados con el estado de señalización vertical y obras hidráulicas (de drenaje y complementarias).</p> <p>5. Dentro de las actividades de seguimiento al mantenimiento periódico y rutinario de la vía, la Interventoría lleva a cabo recorridos de inspección nocturnos, lo cual permite identificar las principales deficiencias de la señalización vertical y horizontal.</p> <p>6. La Interventoría ha adelantado análisis del comportamiento de la accidentalidad en el proyecto en función del tráfico entre 2001 y 2018. Esto ha permitido concluir que la cantidad de accidentes, así como la cantidad de muertos en la vía, es inversamente proporcional al tráfico, lo cual podría indicar que una de las principales causas de accidentalidad en el corredor vial es el exceso de velocidad.</p> <p>7. La interventoría cuenta con un inventario de los sitios con inestabilidad geotécnica y hace seguimiento a las acciones correctivas que el Concesionario implemente al respecto. Lo anterior a permitido definir con el Concesionario y con la Supervisión los sitios críticos que demandan intervención prioritaria ya que representan un riesgo que puede afectar la operación y seguridad del corredor vial.</p> <p>8. La Interventoría adelanta una verificación adecuada a los planes retorno que se llevan a cabo en los puentes festivos. Actividad que incluye, entre otras, entrevistas a los jefes de peaje, verificación de personal del Concesionario, de equipo de emergencia</p>	<p>en la seguridad y operación del corredor vial.</p> <p>3. Se debe asegurar que el Concesionario corrija las fallas que presenta el sistema de detección de incendios en el túnel de Quebradablanca y que ese sistema se ajuste a lo dispuesto en la Norma Internacional NFA 502 (Normas Técnicas para protección de Túneles). A pesar de que, según comunicación con radicado ANI No. 20174091279402 del 30 de noviembre de 2017, en noviembre de 2017 la Interventoría alertó sobre las fallas en el sistema, a la fecha no se evidencia que este se encuentre en funcionamiento. El funcionamiento del sistema de detección de incendios es vital para lograr proteger vidas e infraestructura en caso de presentarse un evento de esta naturaleza.</p> <p>4. Se recomienda continuar con el seguimiento oportuno al cumplimiento de las actividades de mitigación identificadas en los puntos con mayor riesgo de inestabilidad a lo largo del corredor vial. Entre otros, este seguimiento incluye permanente verificación al cumplimiento de los compromisos pactados para los veintidós sitios inestables tratados en comité del 3 de octubre de 2018 en la oficina de interventoría de Cárquez.</p> <p>5. Se recomienda continuar con la asesoría y acompañamiento que requiera la Entidad para definir prontamente las intervenciones a ejecutar en los puntos críticos de atención prioritaria. Dentro de estos se tienen los sectores afectados por las emergencias ocurridas en lo corrido de 2018, tales como el deslizamiento en el K46+600 del 22 de junio de 2018, el cual ocasionó la pérdida de cuatro vidas humanas, y los eventos ocurridos el 26 de agosto de 2018: avalancha de la quebrada Estaqueca, deslizamiento del K58+000, y el deslizamiento del K64+200. Las acciones de mitigación en estos puntos son inminentes debido a que como consecuencia del riesgo que representan en la seguridad de los usuarios de la vía, se han ocasionado cierres en la vía.</p> <p>6. Se recomienda que los formatos de verificación de mantenimiento sean conciliados entre Interventoría y Concesionario. Lo anterior debido a que en los</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>y de presencia de la policía de carreteras.</p>	<p>informes mensuales de Interventoría correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2018 no se evidenció que los formatos de revisión mensual de los postes S.O.S de la vía contaran con la firma del Concesionario.</p> <p>7. Se debe actualizar la ficha técnica del proyecto presentada en el anexo No. 1 de los informes de interventoría. Se evidenció que en los informes correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2018 se relacionan temas pendientes que ya han sido solucionados, tales como la demanda interpuesta por el Concesionario en contra de la ANI referente a mayores costos en el desarrollo de la gestión predial y uso de las zonas de depósito de material sobrante Cáqueza 1 y Cáqueza 2. El laudo arbitral se dio el 3 de mayo de 2018.</p>
COMPONENTE DE AFOROS Y RECAUDO	
<p>1. La Interventoría lleva a cabo proyecciones de tráfico y recaudo, lo que ha permitido estimar que el ingreso real, que es la variable que condiciona el plazo de la concesión, se alcanzará en agosto de 2019. Estas proyecciones se corroboran por parte de la Interventoría ya que mensualmente analiza el nivel de cubrimiento sobre el ingreso real. Por ejemplo, con corte a agosto de 2018 se evidenció que la relación entre el valor presente de los ingresos (recaudo por facturación de peajes más los aportes de la Nación) y el ingreso real ascendió a 97.48%. Este tipo de ejercicios permite generar, de presentarse, alertas en cuanto a la materialización de riesgos del área comercial. Asimismo, al identificar una fecha de terminación de la concesión, permite que al interior del proyecto se cuente con tiempo para generar un plan de trabajo para llevar a cabo la reversión de la infraestructura.</p> <p>2. La Interventoría analiza el comportamiento del tráfico y la facturación real del proyecto, respecto del modelo financiero de la concesión en cada una de las estaciones de peaje. Con corte a agosto de 2018, se reportó que el tráfico promedio mensual en lo corrido del año tiene un comportamiento al esperado en la estación de peaje Boqueron I y II; sin embargo, ha manifestado un déficit, menor al 5%, en las</p>	<p>1. Con base en la sección 3.3.1 de la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría, se debe llevar a cabo seguimiento filmico a la operación de la báscula que actualmente se encuentra en funcionamiento en la estación de pesaje Alto de la Cruz (sentido Bogotá – Villavicencio). Se debe tener registro de una vista panorámica de la instalación como del monitor de la báscula (indicador de peso). En lo posible se debe tener acceso remoto a estas cámaras mediante un enlace disponible en la página web de la Interventoría.</p> <p>2. Se evidenció que actualmente el Concesionario no está en la capacidad de pesar los vehículos de carga en sentido Villavicencio – Bogotá ya que sobre la báscula para tal fin, en la estación de pesaje Alto de la Cruz, se adelantan intervenciones de mantenimiento y mejoramiento. Adicionalmente, la báscula móvil presenta fallas y no presta servicio. En ese orden de ideas, a pesar de que se reporte que se está cumpliendo con el pesaje de la cantidad mínima de vehículos de carga en el corredor vial, se debe asegurar un control de carga en el sentido Villavicencio – Bogotá, más aún, teniendo en cuenta que en el corredor se han identificado puentes en estado crítico.</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>estaciones de Pipiral y Naranjal. Respecto de la facturación real, en las tres estaciones de peaje se ha cubierto lo estimado en el modelo financiero. Lo anterior evidencia seguimiento al riesgo comercial de menores ingresos por recaudo de peaje, que a pesar de ser asumido por el Concesionario puede afectar el normal desarrollo de la concesión.</p> <p>3. Complementando las herramientas de seguimiento a materialización de riesgos del área comercial, se evidenció que la Interventoría ha adelantado análisis del impacto económico en el recaudo derivado de la aplicación de tarifas diferenciales, el cual se ha determinado al comparar valores realmente cobrados con los que hubiesen sido recaudados al aplicar la tarifa plena. Por ejemplo, en mayo de 2018 el impacto promedio para la concesión fue del 12%. No obstante, este impacto económico no ha generado alertas en la ejecución del proyecto dado que la facturación del recaudo se ha comportado mejor de lo estimado en el modelo financiero.</p>	<p>3. Previo a la puesta en servicio de la báscula sentido Villavicencio – Bogotá en la estación Alto de la Cruz la Interventoría debe asegurar el adecuado funcionamiento de las cámaras que registran la operación de la báscula y del monitor de la báscula (indicador de peso). Asimismo, debe asegurar que la báscula se encuentre debidamente calibrada ya que el último certificado de calibración es del 25 de abril de 2017.</p> <p>4. Se recomienda implementar formatos de verificación al estado de la infraestructura en la estación de pesaje Alto de la Cruz, los cuales una vez diligenciados deberían ser conciliados con el Concesionario. Lo anterior contribuiría a fortalecer el seguimiento y control por parte de la Interventoría a las deficiencias que allí se presenten y que pueden afectar la operación de las básculas.</p> <p>5. Con base en los informes de auditoría al sistema de recaudo correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2018, se evidenció que el porcentaje de confiabilidad en algunos carriles de las estaciones de peaje se encuentran por debajo del mínimo contractual, 99%. Se tiene el caso del peaje Naranjal, que para el mes de septiembre de 2018, presentó porcentajes menores de 99%, en seis de los catorce carriles de la estación de peaje. La Interventoría ha concluido que esta condición se presenta debido a errores en la categorización de vehículos de carga. Se recomienda que a partir de los análisis hechos por la Interventoría se lleven a cabo acercamientos con el Concesionario para minimizar estos errores, lo cual adicional a beneficiar la operación del contrato 444 de 1994, contribuirá a la operación de la iniciativa privada Chirajara – Fundadores, la cual, se estima, se reciba los peajes en el segundo semestre de 2019.</p> <p>6. Se recomienda continuar adelantando acercamientos con el Concesionario para superar las limitaciones que tiene la Interventoría al adelantar las auditorías al sistema de recaudo, tales como acceso a los controles en bases de datos. Estas limitaciones pueden inducir a que se presenten fallas en la evaluación de riesgos que afecten los sistemas de información, así como software, utilizados en los</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
	peajes.
COMPONENTE AMBIENTAL	
<p>1. La Interventoría mensualmente actualiza gráficas que resumen el estado de los hallazgos resultantes del seguimiento al cumplimiento de las fichas derivadas del Plan de Manejo Ambiental (PMA), lo cual permite identificar los sectores de la doble calzada, entre El Tablón y Chirajara, en los que se presentan mayores observaciones de carácter ambiental y que, por lo tanto, requieren mayor seguimiento y control. Para septiembre de 2018 el mayor número de observaciones se generaron en los sectores 1 (El Tablón – Puente Téllez), 3 (Quebrada Naranjal – Quebrada Blanca), 4 (Guayabetal) y 4A (Chirajara).</p> <p>2. La Interventoría adelanta acciones de responsabilidad ambiental. Por ejemplo, ha llevado a cabo un concurso interno de representaciones a escala con el uso de material reciclado de obras ejecutadas en el corredor Bogotá-Villavicencio, el cual adicional a promover el reciclaje contribuye al conocimiento por parte del equipo interventor de las obras que se han ejecutado en el proyecto.</p>	<p>1. Se recomienda mantener el seguimiento y control a la disposición de material sobrante por parte del Concesionario en sitios no autorizados ya que este tipo de acciones pueden producir impactos negativos en el medio ambiente y sanciones por parte de la Autoridad Ambiental. Las observaciones sobre esta situación han sido recurrentes y, según el informe ambiental de Interventoría correspondiente al mes de septiembre de 2018, actualmente el manejo de derrumbes (Ficha 6F del PMA) por parte del Concesionario es deficiente. Observaciones que también han sido tratadas en comités ambientales en los que ha participado el Apoyo Ambiental del Equipo de Supervisión.</p> <p>2. Se recomienda continuar con el seguimiento a la gestión que adelante el Concesionario para obtener la autorización por parte de la ANLA del aumento de la capacidad de los ZODMES de Cáqueza I, Tablón y Monterredondo, los cuales a la fecha almacenan mayor cantidad del volumen autorizado por la licencia ambiental. Se advierte que el sobrepasar la capacidad permitida en los ZODMES puede inducir inestabilidad en el terreno, así como afectaciones ambientales, las cuales pueden generar sanciones por parte de la ANLA.</p> <p>3. Se recomienda continuar con el seguimiento y control a la ejecución de compensaciones ambientales pendientes tanto en la calzada existente como en el sector de la segunda calzada, que se deben llevar a cabo en áreas que en total sumen aproximadamente 70 ha, así como a la inversión del 1% del valor del Adicional No. 1, que debe llevar a cabo el Concesionario en acciones en favor de la protección y conservación del medio ambiente.</p> <p>4. Se alerta la materialización de pendientes ambientales una vez vencida la vigencia del contrato de concesión, tales como el cumplimiento del 100% de las compensaciones ambientales; por lo tanto, se recomienda continuar analizando en conjunto con el Concesionario y con la ANI un plan de acción ante la</p>



ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
	<p>materialización de estos posibles pendientes.</p> <p>5. Se recomienda continuar con el seguimiento y control a la caída de escombros en la quebrada Chirajara debido a las actividades de demolición y retiro de material que actualmente se ejecutan en ese sector ya que como ha alertado la Interventoría, la afectación del cauce y de la ronda hídrica puede dar lugar a incumplimientos de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución No. 0081 de 2010.</p>
COMPONENTE SOCIAL	
<p>1. La Interventoría ha diseñado e implementado el formato IBV-DS-PQ-C-FM24 mediante el cual consigna la gestión del Concesionario para dar solución a los conflictos que se han presentado con la comunidad en la ejecución del proyecto. Con base en este formato se puede identificar fácilmente los conflictos que continúan abiertos, tales como las presuntas afectaciones a las viviendas de la vereda Monterredondo como consecuencia de la construcción del túnel 8 e inconformidades de la comunidad del municipio de Guayabetal con las obras de movilidad local ejecutadas por el Concesionario, entre otros.</p> <p>2. Similar al seguimiento al estado de los conflictos sociales, la Interventoría cuenta con una base de datos propia (IBV-DS-PQ-C-FM10) mediante la cual hace seguimiento al estado de las peticiones, quejas y reclamos (PQRs) que se generan tras las actividades que ejecuta el Concesionario.</p>	<p>1. Se recomienda continuar con el acompañamiento al área predial y de riesgos de la Interventoría en la cuantificación de contingencias requeridas para culminar la adquisición predial del proyecto, teniendo en cuenta que de esta se desprenden factores sociales que pueden traer consigo costos adicionales.</p> <p>2. Se recomienda continuar con el seguimiento que demande la reactivación del acercamiento con los habitantes de los seis predios requeridos por la ANI en la zona de lavaderos entre el Km 34 al Km 63, llevando a cabo el acompañamiento correspondiente desde el área social de interventoría. Se alerta la posibilidad de que la adquisición de esos predios no se logre completar en el tiempo faltante de la concesión, con lo cual sería la ANI la encargada de culminar dicha labor.</p> <p>3. Se debe asegurar que la oficina fija de atención al ciudadano preste sus servicios en el área de influencia directa del proyecto que se ejecuta entre El Tablón y Chirajara (Adicional No. 1). Se evidenció que la oficina opera en el centro de control de operaciones de Buenavista desde el 15 de diciembre de 2017, generando un incumplimiento al programa de atención a la comunidad y a los usuarios.</p> <p>4. Se recomienda continuar con el acompañamiento a la gestión que demande la solución a los conflictos vigentes ya que se podrían convertir en pendientes sociales de la concesión. Se alerta un pendiente con relación al cierre de las actas de vecindad dado que la población ha opuesto resistencia para firmar los paz y salvos correspondientes. Actualmente la</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
	Interventoría reporta que se tienen 305 actas de vecindad abiertas.
COMPONENTE PREDIAL	
<p>1. Con el fin de verificar, identificar y generar alertas al Concesionario sobre invasiones en derecho de vía, la Interventoría lleva a cabo recorridos de inspección del estado de las áreas a nombre de la ANI. En caso de evidenciar presuntas invasiones se adelantan levantamientos topográficos de estas, los que son comparados con la tira predial suministrada por el Concesionario y sirven de fundamento para solicitar las acciones correctivas que den lugar.</p> <p>2. La Interventoría mensualmente actualiza la trazabilidad de la cantidad de predios requeridos para la ejecución de las obras de la segunda calzada entre el Tablón y Chirajara. Con base en el reporte presentado en el informe predial de interventoría correspondiente a septiembre de 2018 se evidenció que el comportamiento de la cantidad de predios requeridos ha tenido una variación en el tiempo, alcanzando un máximo de 611 predios en agosto de 2014. A la fecha los predios requeridos son 586, de los cuales se tienen escriturados a nombre 541. La cantidad de los predios requeridos se fundamenta en cambios en las obras ejecutadas por el Concesionario.</p>	<p>1. Se recomienda continuar con el seguimiento que demande la reactivación de la gestión predial sobre las áreas requeridas por la ANI en la zona de lavaderos entre el Km 34 al Km 63, llevando a cabo la vigilancia y control correspondiente. Se alerta la posibilidad de que la adquisición de esos predios, al igual que los predios que continúan en gestión en el sector de la segunda calzada, calzada existente y derivados de las obras de movilidad local de Guayabetal, no se logró completar en la vigencia de la concesión y que la ANI será la encargada de culminar dicha labor con recursos adicionales, como ha sucedido en los proyectos de la tercera generación de concesiones Bosa – Granada – Girardot (Contrato No. 040 de 2004) y Zona Metropolitana de Bucaramanga (Contrato No. 002 de 2006).</p> <p>2. Se recomienda continuar con las labores de seguimiento y control a la disponibilidad y adquisición de la franja de terreno para que se puedan ejecutar las obras requeridas para mitigar el impacto negativo sobre la operación y seguridad de la vía en el sector del K64+200.</p> <p>3. Con el objetivo de fortalecer el control y seguimiento a la adquisición de áreas remanentes no desarrollables, enmarcadas dentro del artículo 33 de la Ley 1682 de 2013, se recomienda actualizar la base de datos que registra las áreas sobrantes adquiridas en la ejecución de la Concesión. Este insumo complementaría el inventario vial que se debe entregar en la etapa de reversión, cuyo inicio se prevé para febrero de 2019.</p> <p>4. Se recomienda a la Interventoría actualizar oportunamente el informe de estado de cumplimiento de la etapa 2 (adquisición de predios), inicialmente remitido a la Entidad mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090668572 del 5 de julio de 2018.</p>

Como se indicó en el numeral 1.2.2 uno de los objetivos de la presente auditoría es verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Consorcio Interconcesiones, en materia administrativa, técnica, de aforos y recaudo, ambiental, social y predial; no obstante, se llevó a cabo un ejercicio de diagnóstico preliminar al seguimiento jurídico y financiero, del cual se concluyó:

1. Se evidenció que la Interventoría suscribe con el Concesionario las actas de ingresos generados acumulados, que a la fecha superan el 97% del ingreso real total esperado, lo que es una de las principales obligaciones del área financiera de interventoría en la etapa de operación y mantenimiento. El seguimiento al ingreso real ha permitido prever que la concesión finalice en agosto de 2019.
2. La Interventoría analiza y hace seguimiento a los riesgos y contingencias del contrato de concesión, producto que se presenta mensualmente en el Anexo No. 7 de los informes mensuales de Interventoría. Se evidenció que actualmente la ANI ha solicitado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), desde junio de 2017, traslados al interior de los fondos contingentes, sobre los que esta última ha manifestado inquietudes recurrentes y por ende no ha dado aprobación a las solicitudes de la ANI. En este sentido, se recomienda a la Interventoría continuar con el apoyo que requiera la Entidad para soportar ante el MHCP la necesidad de actualizar la valoración de riesgos del proyecto y obtener los recursos oportunamente. A la fecha la ANI ha generado alertas respecto de la insuficiencia de recursos para atender la obligación contingente predial, requiriendo más de \$15,000 millones (ctes de diciembre de 2008).⁴²
3. Se evidenció que se adelanta un procedimiento administrativo sancionatorio con fundamento en la no ejecución de la totalidad de las obras e intervenciones del sector 4A (Etapa 10), del que hace parte el puente atirantado Chirajara que colapsó el pasado 15 de enero de 2018,⁴³ que contempla una multa de aproximadamente diez millones de pesos diarios hasta que el sector entre en servicio y perjuicios tasados en aproximadamente \$157,000 millones de pesos, que incluyen, entre otros, desplazamiento de la inversión (CAPEX y OPEX) y terminar el contrato de concesión sin la ejecución del puente.

Actualmente la Entidad adelanta negociaciones con el Concesionario con el fin de que se reinicie la construcción del puente Chirajara lo más pronto posible, negociaciones que se materializarían en un contrato de transacción mediante el cual el Concesionario se comprometería a compensar a la Nación por cada día de atraso de la puesta en operación del puente atirantado Chirajara asumiendo, bajo su cuenta y riesgo, los diseños y construcción de

⁴² Ver comunicación con radicado ANI No. 20186020323731 del 28 de septiembre de 2018.

⁴³ La solicitud formal del inicio de procedimiento sancionatorio se hizo mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000060533 del 17 de abril de 2018. El informe de Interventoría asociado se recibió en la Entidad mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090276602 del 16 de marzo de 2018.

la nueva estructura, mediante lo cual cesarían los perjuicios asociados a la terminación del contrato de concesión sin la ejecución del puente. Las negociaciones actuales se centran en los perjuicios asociados al desplazamiento de la inversión (CAPEX y OPEX), los cuales la Entidad ha cuantificado en aproximadamente \$65,000 millones.

Con el fin de que se reactive prontamente la construcción del puente atirantado Chirajara se recomienda a la Interventoría continuar con el apoyo jurídico y financiero que llegue a requerir la Entidad en la suscripción del contrato de transacción.

4. Se tiene pendiente el concepto de Interventoría con relación al evento de fuerza mayor solicitado por el Concesionario debido a la creciente excepcional del río Cáqueza ocurrida en mayo de 2018, que afectó los vertederos y crestas de los azudes existentes y en construcción.⁴⁴ Se recomienda oportunidad en el concepto de Interventoría ya que este condiciona la aceptación o negación del evento por parte de la Entidad.
5. Se recomienda continuar con el seguimiento y control al movimiento de los siete fondos manejados por la fiduciaria de Occidente a través del patrimonio autónomo, en especial a los fondos especial predios otrosí No. 53 y predios movilidad local de Guayabetal en vista de los pendientes actuales de gestión, adquisición predial y factores sociales. Asimismo, se debe definir con el Concesionario y con la ANI a través de que subcuenta se manejarán los recursos para la gestión y adquisición de los predios en la zona de lavaderos entre el Km 34 al Km 63 del corredor vial.

7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

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

1. Las acciones que se han adelantado para subsanar pendientes en materia de Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) generado a partir de hallazgos señalados por la Contraloría General de la República.
2. Las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas por Organismos de Control del Estado, de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Oficina de Control Interno de la ANI.

La verificación de las acciones para subsanar los hallazgos vigentes al igual que la atención a los organismos citados se presenta enseguida:

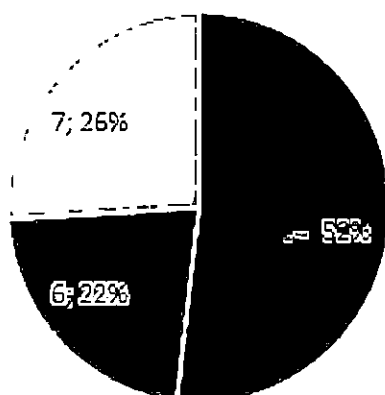
⁴⁴ La Entidad solicitó a la Interventoría concepto al respecto mediante comunicación con radicado ANI No. 20187050189481 del 20 de junio de 2018. Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090847412 del 21 de agosto de 2018, se evidenció que la Interventoría tiene pendiente el concepto al respecto.

7.1 AVANCES EN EL PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL (HALLAZGOS DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA)

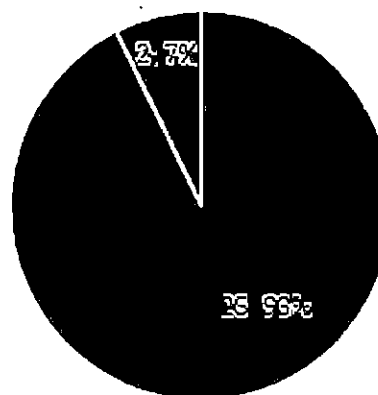
Se evidenciaron 27 hallazgos directamente asociados a la concesión vial Bogotá - Villavicencio en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) actualizado a septiembre de 2018. Las metas de la Entidad se han cumplido para 25 de estos hallazgos y las metas de los 2 hallazgos faltantes tiene como plazo de cumplimiento el 31 de diciembre de 2018. Respecto de la efectividad declarada por la CGR, se han declarado efectivos 14 hallazgos, no efectivos 7 hallazgos y se tiene pendiente la revisión del cumplimiento del plan de mejoramiento de 6 hallazgos, es decir que se tienen vigentes 13 hallazgos. La distribución en cantidad y porcentual descrita se presenta gráficamente a continuación:

Ilustración 2. Estado hallazgos CGR

Estado efectividad



Estado planes de mejoramiento



■ EFECTIVO ■ NO EFECTIVO ■ NO REVISADO CGR ■ CUMPLIDOS ■ EN TERMINO

Fuente: PMI actualizado a septiembre de 2018.

En la presente auditoría se hizo énfasis en los dos hallazgos cuyas metas tienen 31 de diciembre de 2018 como plazo de cumplimiento:

- **Hallazgo 748 señalado en auditoría especial de 2012**

La CGR señaló en la auditoría especial de 2012 que el origen del hallazgo es la deficiente estimación para la compra y compensaciones sociales dentro del contexto predial. Se evidenció que el Ente de Control ha declarado su no efectividad en informes de auditoría correspondientes a las vigencias 2014, 2015 y 2016.⁴⁵ Las metas vigentes en el Plan de Mejoramiento Institucional se plantearon en

⁴⁵ Los informes finales de auditoría de la CGR correspondientes a las vigencias citadas se radicaron en la ANI mediante las comunicaciones con radicado No: 20164090377562 del 10 de mayo de 2016 (vigencia 2014),

octubre de 2017, sobre las cuales a la fecha no se evidenció porcentaje de cumplimiento alguno. Estas metas se describen enseguida:

UNIDADES DE MEDIDA	INICIACIÓN METAS	TERMINACIÓN METAS	PORCENTAJE CUMPLIMIENTO
UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 1. Realizar durante la etapa de estructuración, un estudio de zonas homogéneas que identifique todas las zonas conforme a las características físicas y geoeconómicas del corredor vial 2. Realizar durante la etapa de estructuración y conforme a las zonas físicas y geoeconómica identificadas, los avalúos de referencia que se consideren necesarios INFORME DE CIERRE 3. Elaborar un informe de cierre	1 de febrero de 2014	31 de diciembre de 2018	0%

Se identificó que las áreas responsables de cumplir con el plan de mejoramiento son, en primera instancia, la Vicepresidencia Ejecutiva y la Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno. Se recomienda adelantar acercamientos y mesas de trabajo entre estos responsables para cumplir con el plan de mejoramiento vigente dentro del plazo, demostrando a la Oficina de Control Interno los resultados de ese trabajo, con el fin de que la Contraloría General de la República pueda revisar la gestión de la Entidad para solucionar la causa raíz que originó el hallazgo y decidir sobre la efectividad del plan de mejoramiento.

- **Hallazgo 1227 señalado en auditoría financiera de 2017**

La CGR señaló en la auditoría financiera de 2017 que el origen del hallazgo es el presunto incumplimiento a la fase de construcción de la etapa 4A (sector Chirajara) definida en el Adicional No. 1 de 2010. Las metas vigentes en el Plan de Mejoramiento Institucional se presentan enseguida, sobre las que a la fecha no se evidencia porcentaje de cumplimiento alguno:

UNIDADES DE MEDIDA	INICIACIÓN METAS	TERMINACIÓN METAS	PORCENTAJE CUMPLIMIENTO
1. Actualización de la matriz de identificación de riesgos proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte y del manual de interventoría y supervisión contractual y seguimiento a proyectos.	16 de julio de 2018	31 de diciembre de 2018	0%

20164090778772 del 2 de septiembre de 2016 (vigencia 2015) y 20174090973632 del 12 de septiembre de 2017 (vigencia 2016).

UNIDADES DE MEDIDA	INICIACIÓN METAS	TERMINACIÓN METAS	PORCENTAJE CUMPLIMIENTO
2. Elaborar informe de cierre en el que se expongan las acciones realizadas y sus efectos.			
3. Adelantar Proceso sancionatorio al concesionario			
4. Establecer y hacer seguimiento al cronograma de construcción.			
5. Informe de cierre.			

Se recomienda a la Supervisión evidenciar oportunamente a la Oficina de Control Interno la gestión adelantada para dar cumplimiento a las unidades de medida preventivas y correctivas, en vista de que la fecha de terminación de metas se cumple en diciembre de 2018, con el fin de que la Contraloría General de la República pueda revisar la gestión de la Entidad para solucionar la causa raíz que originó el hallazgo y decidir sobre la efectividad del plan de mejoramiento.

7.2 VERIFICACIÓN ATENCIÓN A SOLICITUDES GENERADAS POR ORGANISMOS DE CONTROL DEL ESTADO, DE LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE Y DE LA OFICINA DE CONTROL INTERNO DE LA ANI

Respecto de atención a solicitudes de Organismos de Control del Estado, hechas a partir de octubre de 2017, se destaca lo siguiente:

1. La Contraloría General de la República (CGR) ha hecho seguimiento a la disponibilidad de áreas de servicio y de paraderos en el corredor Bogotá-Villavicencio, de los cuales se evidenció disponibilidad en la presente auditoría, así como a los antecedentes y plan de acción asociado al puente atirantado que colapsó el pasado 15 de enero de 2018 en el sector Chirajara. También se evidenció que la CGR revisó la ejecución del contrato de concesión No. 444 de 1994 en la auditoría financiera vigencia 2017. De doce solicitudes hechas por la CGR que requirieron respuesta por parte de la Entidad, once fueron atendidas oportunamente.
2. La Defensoría del Pueblo solicitó información sobre las obras resultantes del fallo de tutela con radicado ANI No. 20177010252171 a partir del cual Coviandes construyó cuatro paraderos entre el K50+100 y el K54+800, en el municipio de Guayabetal. Esta solicitud se atendió por fuera del término.
3. La Procuraduría General de la Nación (PGN), entre otros, ha hecho seguimiento al puente atirantado que colapsó el pasado 15 de enero de 2018 en el sector Chirajara, así como a los constantes cierres que tiene el corredor Bogotá-Villavicencio, como consecuencia de la inestabilidad geotécnica.

Con relación a solicitudes provenientes de la Superintendencia de Puertos y Transporte se destaca que esa Entidad ha realizado recorridos de inspección señalando hallazgos sobre la operación y mantenimiento del corredor vial. Ha hecho seguimiento al transporte de carga extrapesada y ha emitido observaciones con relación a la báscula del proyecto. También ha hecho seguimiento al

manejo de inestabilidades y de inspección a puentes en estado crítico en el corredor vial (Susumuco, Caridad y María Auxiliadora).

El detalle de los requerimientos mencionados se muestra en el Anexo 2.

Finalmente, con relación a las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno a la gestión de Interventoría y Supervisión del proyecto Bogotá-Villavicencio, no se evidenciaron pendientes de las no conformidades señaladas por la Oficina de Control Interno en auditorías previas.⁴⁶

8 CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por medio de la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI, el 23 de octubre de 2018, mediante correo electrónico se comunicaron, a la Interventoría y a la Supervisión, las conclusiones del proceso de auditoría, dando la oportunidad de exponer su posición al respecto de manera soportada hasta el 26 de octubre de 2018.

A continuación, se presentan las recomendaciones y no conformidades derivadas del ejercicio de auditoría, todas estas formuladas en beneficio del desarrollo del proyecto y de los resultados que espera obtener la ANI.

8.1 NO CONFORMIDADES

Las no conformidades presentadas en esta sección se deben atender de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual. En este sentido, el responsable debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el formato EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para lo cual la Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo.

Es necesario precisar que para la presentación del plan de mejoramiento se cuenta con 30 días calendario posterior a la radicación del presente informe. Este plan debe ser remitido al correo electrónico dsaenz@ani.gov.co, para su revisión y formalización.

8.1.1 Para la Interventoría:

1. No se evidenció que el Concesionario haya adoptado medidas preventivas y/o correctivas necesarias para mitigar las fallas que la Interventoría identificó en el sistema de detección de incendios en el túnel de Quebradablanca en noviembre de 2017, a pesar de que la Interventoría debe monitorear la corrección de este tipo de deficiencias conforme a la obligación de la

⁴⁶ La OCI ha adelantado 3 auditorías a la gestión de interventoría y supervisión del proyecto en las vigencias 2013, 2014 y 2015. Los informes correspondientes se radicaron mediante comunicaciones ANI No. 20131020076593 del 3 de octubre de 2013, 20141020110603 del 25 de noviembre de 2014, 20151020141753 del 4 de diciembre de 2015.

sección 3.3.2.3 (b) de la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría citada a continuación:

“Monitorear la corrección por parte del Concesionario de los deterioros o deficiencias detectadas, en especial aquellos que pudieran afectar a la transitabilidad del Sector.”

2. No se evidenció que sobre báscula que actualmente se encuentra en operación en la estación Alto de la Cruz (sentido Bogotá – Villavicencio) se lleve registro fílmico de la instalación y del monitor de la báscula (indicador de peso), lo cual es una de las funciones generales del área administrativa definidas en la sección 3.3.1 de la metodología y plan de cargas de trabajo de interventoría.
3. No se evidenció que la Interventoría haya informado a la Entidad de un posible incumplimiento del contrato de concesión, conforme a sus facultades y deberes definidas en el artículo 84 de la Ley 1474 de 2011, con relación a la actual ausencia de control de transporte de carga de la estación de pesaje Alto de la Cruz en uno de los dos sentidos de tránsito vehicular (Villavicencio – Bogotá), siendo esto una obligación definida en la sección *Reglamento para la operación de la estación de pesaje del Manual Báscula Camionera Fija (Estación de Pesaje del Alto de la Cruz – Procedimiento de Funcionamiento): “En la Estación de Pesaje ubicada en el Alto de la Cruz se debe garantizar el control de peso de los vehículos de transporte de carga, las veinticuatro (24) horas del día, en los dos sentidos de tránsito vehicular (...).”*

8.1.2 Para la Supervisión

1. Se evidenció que en julio de 2018 la Interventoría reportó a la Vicepresidencia Ejecutiva que el Concesionario incumplió con la etapa 2 (Adquisición de predios) del Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994; no obstante, la Supervisión no ha hecho la solicitud formal al Equipo de Procesos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica del inicio del procedimiento administrativo sancionatorio correspondiente, lo que contraría lo definido en el artículo 84 del Estatuto Anticorrupción (Ley 1474 de 2011) según el cual es deber de la Supervisión mantener informada a la Entidad de los incumplimientos del contrato.

8.2 RECOMENDACIONES

Asimismo, se presentan oportunidades de mejora para la gestión de la Interventoría y de la Supervisión, respectivamente:

8.2.1 Para la Interventoría

1. Se recomienda definir en conjunto con el Concesionario y con la ANI los lineamientos y plan de trabajo para la reversión de la concesión, cuyo inicio se estima para febrero de 2019.
2. Se recomienda mantener la plataforma SharePoint actualizada con todos los documentos contractuales suscritos por el Concesionario como por la Interventoría.

3. Se recomienda continuar con el seguimiento exhaustivo a los monitoreos y soluciones que el Concesionario lleve a cabo en la zona afectada por saturación en el túnel 13, obra que hace parte de la doble calzada en el tercio medio de la carretera Bogotá-Villavicencio y que, a pesar de haber sido terminada en junio de 2015, el inicio de su operación depende de que se concluyan las obras en el sector de Chirajara. Este seguimiento puede incluir, entre otros, análisis y retroalimentación de: 1) el diagnóstico de la problemática, 2) el plan de acción para darle solución y 3) los resultados, conclusiones y alertas derivadas de los monitoreos semanales llevados a cabo por el Concesionario. Se debe garantizar que la vida útil del túnel no se vea afectada ya que esto puede traer impactos negativos en la seguridad y operación del corredor vial.
4. Se recomienda continuar con el seguimiento oportuno al cumplimiento de las actividades de mitigación identificadas en los puntos con mayor riesgo de inestabilidad a lo largo del corredor vial. Entre otros, este seguimiento incluye permanente verificación al cumplimiento de los compromisos pactados para los veintidós sitios inestables tratados en comité del 3 de octubre de 2018 en la oficina de interventoría de Cáqueza.
5. Se recomienda continuar con la asesoría y acompañamiento que requiera la Entidad para definir prontamente las intervenciones a ejecutar en los puntos críticos de atención prioritaria. Dentro de estos se tienen los sectores afectados por las emergencias ocurridas en lo corrido de 2018, tales como el deslizamiento en el K46+600 del 22 de junio de 2018, el cual ocasionó la pérdida de cuatro vidas humanas, y los eventos ocurridos el 26 de agosto de 2018: avalancha de la quebrada Estaqueca, deslizamiento del K58+000, y el deslizamiento del K64+200. Las acciones de mitigación en estos puntos son inminentes debido a que como consecuencia del riesgo que representan en la seguridad de los usuarios de la vía, se han ocasionado cierres en la vía.
6. Se recomienda que los formatos de verificación de mantenimiento sean conciliados entre Interventoría y Concesionario. Lo anterior debido a que en los informes mensuales de Interventoría correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2018 no se evidenció que los formatos de revisión mensual de los postes S.O.S de la vía contaran con la firma del Concesionario.
7. Se debe actualizar la ficha técnica del proyecto presentada en el anexo No. 1 de los informes de interventoría. Se evidenció que en los informes correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2018 se relacionan temas pendientes que ya han sido solucionados, tales como la demanda interpuesta por el Concesionario en contra de la ANI referente a mayores costos en el desarrollo de la gestión predial y uso de las zonas de depósito de material sobrante Cáqueza 1 y Cáqueza 2. El laudo arbitral se dio el 3 de mayo de 2018.
8. Previo a la puesta en servicio de la báscula sentido Villavicencio – Bogotá en la estación Alto de la Cruz la Interventoría debe asegurar el adecuado funcionamiento de las cámaras que registran la operación de la báscula y del monitor de la báscula (indicador de peso). Asimismo, debe

asegurar que la báscula se encuentre debidamente calibrada ya que el último certificado de calibración es del 25 de abril de 2017.

9. Se recomienda implementar formatos de verificación al estado de la infraestructura en la estación de pesaje Alto de la Cruz, los cuales una vez diligenciados deberían ser conciliados con el Concesionario. Lo anterior contribuiría a fortalecer el seguimiento y control por parte de la Interventoría a las deficiencias que allí se presenten y que pueden afectar la operación de las básculas.
10. Con base en los informes de auditoría al sistema de recaudo correspondientes a los meses de agosto y septiembre de 2018 se evidenció que el porcentaje de confiabilidad en algunos carriles de las estaciones de peaje se encuentran por debajo del mínimo contractual, 99%. Se tiene el caso del peaje Naranjal, que para el mes de septiembre de 2018, presentó porcentajes menores de 99%, en seis de los catorce carriles de la estación de peaje. La Interventoría ha concluido que esta condición se presenta debido a errores en la categorización de vehículos de carga. Se recomienda que a partir de los análisis hechos por la Interventoría se lleven a cabo acercamientos con el Concesionario para minimizar estos errores, lo cual adicional a beneficiar la operación del contrato 444 de 1994, contribuirá a la operación de la iniciativa privada Chirajara – Fundadores, la cual, se estima, se reciba los peajes en el segundo semestre de 2019.
11. Se recomienda continuar adelantando acercamientos con el Concesionario para superar las limitaciones que tiene la Interventoría al adelantar las auditorías al sistema de recaudo, tales como acceso a los controles en bases de datos. Estas limitaciones pueden inducir a que se presenten fallas en la evaluación de riesgos que afecten los sistemas de información, así como software, utilizados en los peajes.
12. Se recomienda mantener el seguimiento y control a la disposición de material sobrante por parte del Concesionario en sitios no autorizados ya que este tipo de acciones pueden producir impactos negativos en el medio ambiente y sanciones por parte de la Autoridad Ambiental. Las observaciones sobre esta situación han sido recurrentes y, según el informe ambiental de Interventoría correspondiente al mes de septiembre de 2018, actualmente el manejo de derrumbes (Ficha 6F del PMA) por parte del Concesionario es deficiente. Observaciones que también han sido tratadas en comités ambientales en los que ha participado el Apoyo Ambiental del Equipo de Supervisión.
13. Se recomienda continuar con el seguimiento a la gestión que adelante el Concesionario para obtener la autorización por parte de la ANLA del aumento de la capacidad de los ZODMES de Caqueza I, Tablón y Monterredondo, los cuales a la fecha almacenan mayor cantidad del volumen autorizado por la licencia ambiental. Se advierte que el sobrepasar la capacidad permitida en los ZODMES puede inducir inestabilidad en el terreno, así como afectaciones ambientales, las cuales pueden generar sanciones por parte de la ANLA.
14. Se recomienda continuar con el seguimiento y control a la ejecución de compensaciones ambientales pendientes tanto en la calzada existente como en el sector de la segunda calzada,

que se deben llevar a cabo en áreas que en total sumen aproximadamente 70 ha, así como a la inversión del 1% del valor del Adicional No. 1, que debe llevar a cabo el Concesionario en acciones en favor de la protección y conservación del medio ambiente.

15. Se alerta la materialización de pendientes ambientales una vez vencida la vigencia del contrato de concesión, tales como el cumplimiento del 100% de las compensaciones ambientales; por lo tanto, se recomienda continuar analizando en conjunto con el Concesionario y con la ANI un plan de acción ante la materialización de estos posibles pendientes.
16. Se recomienda continuar con el seguimiento y control a la caída de escombros en la quebrada Chirajara debido a las actividades de demolición y retiro de material que actualmente se ejecutan en ese sector ya que como ha alertado la Interventoría, la afectación del cauce y de la ronda hídrica puede dar lugar a incumplimientos de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución No. 0081 de 2010.
17. Se recomienda continuar con el acompañamiento al área predial y de riesgos de la Interventoría en la cuantificación de contingencias requeridas para culminar la adquisición predial del proyecto, teniendo en cuenta que de esta se desprenden factores sociales que pueden traer consigo costos adicionales.
18. Se recomienda continuar con el seguimiento que demande la reactivación del acercamiento con los habitantes de los seis predios requeridos por la ANI en la zona de lavaderos entre el Km 34 al Km 63, llevando a cabo el acompañamiento correspondiente desde el área social de interventoría. Se alerta la posibilidad de que la adquisición de esos predios no se logre completar en el tiempo faltante de la concesión, con lo cual sería la ANI la encargada de culminar dicha labor.
19. Se debe asegurar que la oficina fija de atención al ciudadano preste sus servicios en el área de influencia directa del proyecto que se ejecuta entre El Tablón y Chirajara (Adicional No. 1). Se evidenció que la oficina opera en el centro de control de operaciones de Buenavista desde el 15 de diciembre de 2017, generando un incumplimiento al programa de atención a la comunidad y a los usuarios.
20. Se recomienda continuar con el acompañamiento a la gestión que demande la solución a los conflictos vigentes ya que se podrían convertir en pendientes sociales de la concesión. Se alerta un pendiente con relación al cierre de las actas de vecindad dado que la población ha opuesto resistencia para firmar los paz y salvos correspondientes. Actualmente la Interventoría reporta que se tiene 305 actas de vecindad abiertas.
21. Se recomienda continuar con el seguimiento que demande la reactivación de la gestión predial sobre las áreas requeridas por la ANI en la zona de lavaderos entre el Km 34 al Km 63, llevando a cabo la vigilancia y control correspondiente. Se alerta la posibilidad de que la adquisición de esos predios, al igual que los predios que continúan en gestión en el sector de la segunda calzada, calzada existente y derivados de las obras de movilidad local de Guayabetal, no se

logré completar en la vigencia de la concesión y que la ANI será la encargada de culminar dicha labor con recursos adicionales, como ha sucedido en los proyectos de la tercera generación de concesiones Bosa – Granada – Girardot (Contrato No. 040 de 2004) y Zona Metropolitana de Bucaramanga (Contrato No. 002 de 2006).

22. Se recomienda continuar con las labores de seguimiento y control a la disponibilidad y adquisición de la franja de terreno para que se puedan ejecutar las obras requeridas para mitigar el impacto negativo sobre la operación y seguridad de la vía en el sector del K64+200.
23. Con el objetivo de fortalecer el control y seguimiento a la adquisición de áreas remanentes no desarrollables, enmarcadas dentro del artículo 33 de la Ley 1682 de 2013, se recomienda actualizar la base de datos que registra las áreas sobrantes adquiridas en la ejecución de la Concesión. Este insumo complementaría el inventario vial que se debe entregar en la etapa de reversión, cuyo inicio se prevé para febrero de 2019.
24. Se recomienda a la Interventoría actualizar oportunamente el informe de estado de cumplimiento de la etapa 2 (adquisición de predios), inicialmente remitido a la Entidad mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090668572 del 5 de julio de 2018, teniendo en cuenta que esta información es soporte relevante para el procedimiento sancionatorio correspondiente.
25. Con el fin de que se reactive prontamente la construcción del puente atirantado Chirajara se recomienda a la Interventoría continuar prestando el apoyo interdisciplinario que llegue a requerir la Entidad en los acuerdos que actualmente se llevan a cabo con el Concesionario al respecto.
26. Se evidenció que actualmente la ANI ha solicitado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), desde junio de 2017, traslados al interior de los fondos contingentes, sobre los que esta última ha manifestado inquietudes recurrentes y por ende no ha dado aprobación a las solicitudes de la ANI. En este sentido, se recomienda a la Interventoría continuar con el apoyo que requiera la Entidad para soportar ante el MHCP la necesidad de actualizar la valoración de riesgos del proyecto y obtener los recursos oportunamente. A la fecha la ANI ha generado alertas respecto de la insuficiencia de recursos para atender la obligación contingente predial, requiriendo más de \$15.000 millones (ctes de diciembre de 2008).
27. Se recomienda continuar con el seguimiento y control al movimiento de los siete fondos manejados por la fiduciaria de Occidente a través del patrimonio autónomo, en especial a los fondos especial predios otrosí No. 53 y predios movilidad local de Guayabetal en vista de los pendientes actuales de gestión, adquisición predial y factores sociales. Asimismo, se debe definir con el Concesionario y con la ANI a través de que subcuenta se manejarán los recursos para la gestión y adquisición de los predios en la zona de lavaderos entre el Km 34 al Km 63 del corredor vial.

28. Se tiene pendiente el concepto de Interventoría con relación al evento de fuerza mayor solicitado por el Concesionario debido a la creciente excepcional del río Cáqueza ocurrida en mayo de 2018, que afectó los vertederos y crestas de los azudes existentes y en construcción. Se recomienda oportunidad en el concepto de Interventoría ya que este condiciona la aceptación o negación del evento por parte de la Entidad.

8.2.2 Para el equipo de apoyo a la Supervisión

Se evidenció que el equipo de apoyo a la supervisión ejerce un control integral sobre el proyecto a través de los profesionales que lo conforman: técnicos, jurídicos prediales, ambientales, sociales, financieros, jurídicos y profesionales en riesgos. Se presentan las siguientes oportunidades de mejora y/o recomendaciones con el fin de fortalecer el control integral que la Entidad ejerce sobre la concesión Bogotá-Villavicencio:

1. Con base en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) actualizado a septiembre de 2018 se evidenció que se tienen dos hallazgos pendientes de cierre (No. 748 y No. 1227). Se alerta que el plazo para cumplir con las unidades de medida vence el 31 de diciembre de 2018 y que a la fecha no se registra un porcentaje de avance para ninguno de los dos en el PMI vigente. Al respecto se tienen las siguientes consideraciones:
 - **Hallazgo No. 748:** Fue señalado en la auditoría especial de 2012 y se encuentra asociado a la indebida estimación de recursos para la adquisición predial en el proyecto. Se evidenció que la Contraloría General de la República ha declarado su no efectividad en informes de auditoría correspondientes a las vigencias 2014, 2015 y 2016.⁴⁷ Las unidades de medida vigentes en el Plan de Mejoramiento Institucional se plantearon en octubre de 2017, sobre las cuales, a la fecha, no se evidencia porcentaje de cumplimiento alguno. Por lo anterior, se deben adelantar acercamientos y mesas de trabajo entre los responsables de subsanar el hallazgo (vicepresidencias Ejecutiva y de Planeación, Riesgos y Entorno), demostrando a la Oficina de Control Interno los resultados de esa gestión.
 - **Hallazgo No. 1227:** Fue señalado en la auditoría financiera de 2017 y se encuentra asociado al incumplimiento del Concesionario de entregar las obras tal y como estaba establecido en el Adicional No. 1 de 2010. La fecha de iniciación de metas registrada en el Plan de Mejoramiento Institucional es el 16 de julio de 2018, las cuales no registran porcentaje de cumplimiento alguno. Se recomienda a la Supervisión evidenciar oportunamente a la Oficina de Control Interno gestión para dar cumplimiento a las unidades de medida preventivas y correctivas, en vista de que la fecha de terminación de metas se cumple en diciembre de 2018.

⁴⁷ Los informes finales de auditoría de la CGR correspondientes a las vigencias citadas se radicaron en la ANI mediante las comunicaciones con radicado No: 20164090377562 del 10 de mayo de 2016 (vigencia 2014), 20164090778772 del 2 de septiembre de 2016 (vigencia 2015) y 20174090973632 del 12 de septiembre de 2017 (vigencia 2016).

2. La Supervisión debe solicitar a la Interventoría la actualización del informe de incumplimiento de la etapa 2 (adquisición de predios), teniendo en cuenta que esta información es soporte relevante para el procedimiento sancionatorio correspondiente.
3. Se recomienda liderar un plan de acción con la Interventoría y el Concesionario para minimizar la cantidad de pendientes prediales, sociales y ambientales que se pueden materializar una vez vencido el plazo de la concesión y que podrían llegar a ser asumidos por la Entidad como ha sucedido con los proyectos de la tercera generación de concesiones Zona Metropolitana de Bucaramanga y Bosa-Granada-Girardot.
4. Se recomienda liderar acciones para establecer el fondo o subcuenta del patrimonio autónomo mediante la cual se administrarán los recursos para la gestión y adquisición de los predios en la zona de lavaderos entre el Km 34 al Km 63 de la vía Bogotá – Villavicencio.
5. Se recomienda oportunidad en la gestión interdisciplinaria al interior de la Entidad para suscribir el contrato de transacción asociado a la construcción del nuevo puente Chirajara, teniendo en cuenta que demoras en esa gestión pueden generar mayores perjuicios a la construcción y puesta en servicio de la estructura.
6. Con relación al contenido de los informes mensuales de Supervisión, se debe presentar el detalle de las actividades jurídicas ejecutadas durante el periodo conforme a lo definido en la función No. 33 de la sección 9.3 del Manual de Interventoría y Supervisión (GCSP-M-0002) ya que actualmente únicamente se está presentando un listado general de los temas tratados durante el mes sin explicar las acciones adelantadas al respecto.
7. Se recomienda continuar con los acercamientos que se requieran con el Instituto Nacional de Vías que se suscriba oportunamente el convenio que permita la construcción del puente peatonal en el paso por el municipio de Chipaque (Cundinamarca).
8. Se recomienda continuar con el trabajo que se requiera desde la ANI para que se ejecuten los recursos que destinará el Gobierno para atender los puntos críticos K46+600 y K64+200, anunciados en el noveno taller “Construyendo País”, llevado a cabo el 29 de septiembre en Villavicencio. Estas obras son prioritarias ya que actualmente impactan negativamente la operación y seguridad del corredor concesionado.
9. Se recomienda que desde la Supervisión se lideren acciones para que la ANI adelante acercamientos con el Gobierno para definir prontamente la fuente de recursos de las soluciones estructurales que demandan los puntos críticos de atención prioritaria adicionales al K46+600 y K64+200, tales como la construcción de viaductos en proximidades al municipio de Chipaque y la estabilización de taludes en puntos como el K26+050, K58+000 y K72+500. Se alerta que la solución estructural a estos sitios críticos tampoco hace parte del contrato de APP No. 005 de 2015, correspondiente a la IP Chirajara – Fundadores; por lo tanto, actualmente la ANI no cuenta con herramientas para proveer soluciones definitivas en estos puntos.
10. Se recomienda liderar acciones para que los puentes en estado crítico sin soporte contractual sean atendidos oportunamente. Se tiene el caso del puente Sumuco, el cual ha generado alertas desde mayo de 2017 y a la fecha no se le ha realizado una intervención estructural.



- 11. Se recomienda continuar con la gestión interdisciplinaria que requiere la posición de la Entidad ante las notificaciones del Concesionario referentes a presuntos eventos de fuerza mayor y/o caso fortuito, teniendo bajo consideración que su aceptación puede llegar a comprometer recursos públicos.
- 12. Se recomienda continuar con la gestión, ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), que requiere la actualización del plan de aportes de los fondos contingentes teniendo en cuenta las alertas que se han generado al respecto, principalmente asociadas a la insuficiencia de recursos para atender la obligación contingente predial.
- 13. Se recomienda que desde la Supervisión se den lineamientos sobre los procesos y estándares que se deben llevar a cabo en la etapa de reversión, cuyo inicio se prevé en febrero de 2019, conforme a lo definido en el manual que dispone la Entidad para tal fin (GCSP-M-001).
- 14. Se recomienda liderar acercamientos entre Coviandes, Consorcio Interconcesiones y el contratista e interventoría del puente atirantado Chirajara con el fin de solucionar inquietudes respecto del alcance de cada uno de los actores en ese sector del corredor Bogotá-Villavicencio.
- 15. Se recomienda adelantar acercamientos con el equipo de trabajo que hace seguimiento a la iniciativa privada Chirajara – Fundadores con el objetivo de compartir aspectos relevantes que se deben tener en cuenta al supervisar la operación y mantenimiento del corredor Bogotá – Villavicencio.

9 ADVERTENCIAS

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin que la Vicepresidencia Ejecutiva tome acciones inmediatas respecto de los riesgos que se pueden materializar:

Afectaciones a la seguridad de los usuarios y operación de la vía Bogotá – Villavicencio debido a la ausencia de tratamiento a puentes identificados como críticos. Por ejemplo, se tiene el caso del puente Susumuco, sobre el que se evidenció que el Concesionario generó una necesidad de intervención estructural, mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090353992 del 4 de abril de 2017, la cual fue corroborada por la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20174090538812 del 22 de mayo de 2017; no obstante, en el recorrido de auditoría del 16 de octubre de 2018, no se evidenció que se hayan realizado dichas intervenciones.

Elaboró:

Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
Bogotá - Villavicencio



GOBIERNO
DE COLOMBIA

ANEXOS

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 4: Metodología de la auditoría
- Anexo 5: Evaluación de desempeño de la Interventoría



Anexo 1: Componentes analizados



Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 444 de 1994 y de su Adicional No. 1. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un contrato de concesión: administrativo, técnico, aforos y recaudo, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interconcesiones, en virtud del contrato No. SEA 067 de 2015, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se llevaron a cabo entrevistas y auditoría documental a la Interventoría, lo cual permitió analizar el cumplimiento de sus obligaciones. Las entrevistas al igual que la auditoría documental 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 3; año 2018.
- Manual de Buenas Prácticas de Interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- Guía para la Construcción de Informes de Interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento Auditorías Técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.

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

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura</p> <p>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO</p> <p>Bogotá - Villavicencio</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	--

Anexo 2: Verificación de antecedentes

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
<p>Mediante oficio con número de Rad. 20174091001032 del 19/09/2017 la Contraloría General de la Republica solicita a la ANI información relacionada con la Construcción de las Áreas de Servicio y Paraderos de la Concesión Bogotá – Villavicencio.</p>	<p>La ANI allega la información relacionada con la Construcción de las Áreas de Servicio y Paraderos de la Concesión Bogotá – Villavicencio, mediante oficio con número de Rad. 20175000330051 del 11/10/2017.</p>	<p>Atendida en Tiempo</p>
<p>Mediante oficio con número de Rad. 20174091145252 del 25/10/2017 2018 la Contraloría General de la Republica solicita a la ANI información referente a la Indagación Preliminar N. 6-026-17 del Proyecto Bogotá Villavicencio por la falta de construcción de áreas de servicio y paraderos para vehículos de transporte público.</p>	<p>La ANI allega la información referente a la Indagación Preliminar N. 6-026-17 del Proyecto Bogotá Villavicencio por la falta de construcción de áreas de servicio y paraderos para vehículos de transporte público, mediante oficio con número de Rad. 20171000362641 del 09/11/2017.</p>	<p>Atendida en Tiempo</p>
<p>Mediante oficio con radicado ANI 20184090075672 del 25/01/2018 se solicita diligenciar la matriz anexa, con el fin de adelantar el análisis acerca de las concesiones en infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férrea por el Área de Infraestructura física y Telecomunicaciones de la Contraloría General de la Republica.</p>	<p>La ANI allega la matriz con la información diligenciada mediante oficio con radicado ANI 20183000029531 del 01/02/2018</p>	<p>Atendida en Tiempo</p>
<p>La Contraloría General de la Republica Comunica a la ANI mediante oficio con número de Rad. 20184090126942 del 07/02/2018, que mediante Auto del 18 de diciembre de 2017, dispuso cierre y archivo de la Indagación Preliminar N. 6-024-2017 del proyecto Bogotá Villavicencio, adelantada como consecuencia de la Auditoría Gubernamental con enfoque integral practicada en los años 2011 y 2012.</p>	<p>No aplica.</p>	<p>No aplica.</p>
<p>Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090140702 del 12/02/2018 se solicita información relacionada con el cumplimiento de las metas contenidas en el Plan Estratégico Sectorial para el desarrollo de la Auditoría Financiera correspondiente a la vigencia 2017</p>	<p>La ANI allega mediante oficio con número de Rad. 20186010045861 del 14/02/2018 la información relacionada con el Plan Estratégico Sectorial para el desarrollo de la Auditoría Financiera correspondiente a la vigencia 2017</p>	<p>Atendida en Tiempo</p>

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090179432 del 21/02/2018 la Contraloría General de la Republica solicita a la ANI informe de la ejecución financiera de cada una de las concesiones de modo Carretero, Férreo, Portuario y Aeroportuario.	La ANI allega a la Contraloría General de la Republica mediante oficio con número de Rad. 20185000062611 del 28/02/2018 el informe de la ejecución financiera de cada una de las concesiones de modo Carretero, Férreo, Portuario y Aeroportuario.	Atendida en Tiempo
Mediante la web con número de Rad. ANI 20184090196862 del 26/02/2018, la funcionaria FRANCIA OSORIO RIVERA de la Contraloría de Pereira solicita información del contrato No. 064/2012	La ANI mediante oficio con número de Rad. ANI 20185000064561 del 01/03/2018, solicita a la Peticionaria aclarar el requerimiento, ya que el contrato mencionado en la petición no corresponde a ningún contrato que se haya firmado en la ejecución del proyecto	Atendida en Tiempo
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090205232 del 28/02/2018 la Contraloría General de la Republica informa el Cierre y Archivo de Indagación Preliminar N. 6-26-17 Concesiones Bogotá - Villavicencio, por la falta de construcción de las áreas de servicio y paraderos.	No aplica.	No aplica.
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090211782 del 01/03/2018 la Contraloría General de la Republica solicita delegar un funcionario de la ANI para que interactúe con las funcionarias responsables de la estrategia para el acompañamiento en el proyecto Viaducto Atirantado Chirajara, participando con aportes y compromiso de trabajo bajo los principios de transparencia, objetividad, legalidad y transparencia.	La ANI asigna los funcionarios para el acompañamiento con los delegados de la Contraloría General de la Republica mediante oficio con número de Rad. 20185000070911 06/03/2018.	Atendida en Tiempo
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090216732 del 02/03/2018 la Contraloría General de la Republica solicita un informe detallado y sustentado con las decisiones técnicas que se han tomado y el impacto que ha generado el desplome del puente de Chirajara.	La ANI allega el informe detallado con la información referente al desplome del Puente Chirajara, mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090076051 del 09/03/2018	Atendida en Tiempo
Mediante la web con número de Rad. ANI 20184090262322 del 14/03/2018, la funcionaria FRANCIA OSORIO RIVERA de la Contraloría de Pereira hace la aclaración de la solicitud realizada en el mes de febrero de 2018, en relación a la firma interventora	La ANI entregó la información solicitada por la peticionaria relacionada con el Consorcio Interconcesiones mediante oficio con número de Rad. ANI 20185000092141 del 23/03/2018.	Atendida en Tiempo



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Bogotá - Villavicencio



GOBIERNO
 DE COLOMBIA

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Consortio Interconcesiones		
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090402892 del 23/04/2018 la Contraloría General de la Republica allega a la ANI las observaciones derivadas de la Auditoria Financiera, incluida en el Plan de Vigencia y Control Fiscal 2018 de la vigencia del 2017.	La ANI atiende las observaciones de la Auditoria Financiera, incluida en el Plan de Vigencia y Control Fiscal 2018 de la vigencia del 2017, mediante oficios con número de Rad. ANI 20185000131561 y 20185000131381 del 30/04/2018.	Atendida en Tiempo
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090446952 del 07/05/2018 la Contraloría General de la Republica allega a la ANI un alcance más amplio de las observaciones derivadas de la Auditoria Financiera, incluida en el Plan de Vigencia y Control Fiscal 2018 de la vigencia del 2017.	La ANI atiende el alcance de las observaciones de la Auditoria Financiera, incluida en el Plan de Vigencia y Control Fiscal 2018 de la vigencia del 2017, mediante oficio con número de Rad. ANI 20185000141681 del 09/05/2018.	Atendida en Tiempo
Mediante oficio con número de Rad. ANI 2018409056134 del 06/06/2018 2018 la Contraloría General de la Republica solicita información específica del Concesionario Autopista Bogotá – Villavicencio, para el desarrollo de la Auditoria Financiera, sobre la vigencia del 2017.	La ANI allega la información referente al Concesionario Autopista Bogotá – Villavicencio, para el desarrollo de la Auditoria Financiera, sobre la vigencia del 2017, mediante número de Rad. ANI 20185000183821 del 15/06/2018.	Atendida fuera de Tiempo
La Contraloría General de la Republica copia a la ANI mediante oficio con número de Rad. 20184090640602 del 28/06/2018, comunicación dirigida a Coviandes donde se reitera advertencias sobre los riesgos del viaducto de Chirajara.	No aplica.	No aplica.
La Contraloría General de la Republica cita a Audiencia Informativa de los resultados del ejercicio de control social "Proyecto Viaducto Atirantado Chirajara para el 13 de julio de 2018, mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090681322 del 09/07/2018.	No aplica.	No aplica.



DEFENSORÍA DEL PUEBLO		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090060172 del 22/01/2018 la Defensoría del Pueblo solicita informar las gestiones adelantadas referente a lo ordenado por el Juzgado 28 Administrativo de Oralidad del Circulo Judicial de Bogotá – ANI y COVIANDES.	La ANI allega las gestiones adelantadas referente a lo ordenado por el Juzgado 28 Administrativo de Oralidad del Circulo Judicial de Bogotá – ANI y COVIANDES, mediante oficio con número de Rad. 20187010033791 del 06/02/2018.	Atendida fuera de Tiempo

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090162922 del 16/02/2018 la Procuraduría General de la Nación solicita a la ANI acción preventiva frente a la verificación de causas que originaron el desplome del Viaducto Atirantado Chirajara y se cita a reunión para el 23/02/2018.	No aplica.	No aplica.
La Procuraduría General de la Nación hace el traslado del derecho de petición del Ciudadano JORGE MONTAÑEZ FLOREZ y solicita efectuar las acciones que correspondan, informando al peticionario y a la Delegada las conclusiones respectivas, mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090177282 del 21/02/2018.	La ANI mediante oficio con número de Rad. ANI 20185000080361 del 14/03/2018, responde al peticionario y copia a la delegada las conclusiones del derecho de petición en referencia al Puente Chirajara.	Atendida en Tiempo
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. ANI 20184090177352 del 21/02/2018 solicita información referente a la investigación disciplinaria contra funcionarios de la entidad, por presuntas irregularidades contractuales.	La ANI allega información referente a la investigación disciplinaria contra funcionarios de la entidad, por presuntas irregularidades contractuales, mediante oficio con número de Rad. ANI 2018500007473 del 08/03/2018.	Atendida fuera de Tiempo
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090198742 del 27/02/2018 acusa de recibido la comunicación donde se envía al jefe del Ministerio Publico, el registro fílmico de la cámara perteneciente al	No aplica.	No aplica.

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales.		
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090335052 del 05/04/2018 solicita información acerca de todas las etapas previas contractuales y de ejecución del puente Chirajara y toda la correspondencia entre la ANI y COVIANDES.	La ANI allega a la Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20185000112241 del 13/04/2018 la información acerca de todas las etapas previas contractuales y de ejecución del puente Chirajara y toda la correspondencia entre la ANI y COVIANDES.	Atendida en Tiempo
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090400012 del 28/04/2018 notifica diligencia de declaración bajo la gravedad de juramento en referencia al desplome del puente Chirajara para el 27/04/2018.	No aplica.	No aplica.
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090540702 del 31/05/2018 hace traslado del derecho de petición del Señor SAUL GALEANO HERRENO referente al proceso de compra – venta de un terreno ubicado en el municipio de Chipaque – Cundinamarca	La ANI allega a la Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 2018606017285 del 06/06/218 la respuesta al peticionario el Señor SAUL GALEANO HERRENO referente al proceso de compra – venta de un terreno ubicado en el municipio de Chipaque – Cundinamarca.	Atendida en Tiempo
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090790502 del 06/08/2018 notifica apertura de investigación en contra del señor ALAN JARA URZOLA en su calidad de Gobernador del Meta y solicita allegar copia de los registros de los pagos realizados a COVIANDES SAS en atención al Adicional No. 1 al contrato de concesión N. 444 de 1994.	La ANI allega a la Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20185000281481 del 29/08/2018 copia de los registros de los pagos realizados a COVIANDES SAS en atención al Adicional N. al contrato de concesión N. 444 de 1994.	Atendida fuera de Tiempo
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090834862 del 16/08/2018 solicita información referente a la problemática por cierres en la vía de Bogotá – Villavicencio.	La ANI allega a la Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20185000283061 del 29/08/2018 la información referente a la problemática por cierres en la vía de Bogotá – Villavicencio.	Atendida en Tiempo
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090861392 del 24/08/2018 remite el derecho de petición en ocasión del hundimiento de tierra dentro del túnel	La ANI allega a la Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20185000284141 del 30/08/2018 la respuesta del derecho de petición en ocasión del hundimiento de tierra dentro del túnel	Atendida en Tiempo

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Chirajara, lo que en términos del peticionario ha ocasionado el secamiento de dos nacimientos de agua que surtían de este recurso al barrio La Azotea de Villavicencio.	Chirajara, lo que en términos del peticionario ha ocasionado el secamiento de dos nacimientos de agua que surtían de este recurso al barrio La Azotea de Villavicencio.	
La Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20184090867732 del 27/08/2018 solicita el informe de las acciones concretas que ha adelantado la ANI y COVIANDES, para conjugar la agudización de la crisis en la vía Bogotá – Villavicencio, ocasionada por los constantes deslizamientos.	La ANI allega a la Procuraduría General de la Nación mediante oficio con número de Rad. 20185000284001 del 30/08/2018 el informe de las acciones que la ANI y COVIANDES han adelantado en referencia de la crisis en la vía Bogotá – Villavicencio, ocasionada por los constantes deslizamientos.	Atendida en Tiempo

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante oficio con número de Rad. ANI 20174090942592 del 4 de septiembre de 2017 la Superintendencia de Puertos y Transporte solicita a la ANI allegar un informe que contenga el estado actual de ejecución del Adicional N. 1, sitios inestables, acciones realizadas en los lugares de deslizamiento, estado de controversias en curso, entre otros.	La ANI allega a la Superintendencia de Puertos y Transporte el informe con la información solicitada mediante oficio con Rad. ANI 20175000308221 del 22 de septiembre de 2017.	Atendida en Tiempo
La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI de la solicitud que le hace al Concesionario Coviandes SAS mediante Rad. 20174090942602 del 4 de septiembre de 2017.	No aplica.	No aplica.
La Superintendencia de Puertos y Transporte informa mediante oficio con número de Rad. 20174091055402 del 3 de octubre de 2017 los oficios relacionados con los conceptos técnicos emitidos por la Concesionaria COVIANDES SAS, referentes a la carga extradimensionada y extrapesada.	No aplica.	No aplica.
La Superintendencia de Puertos y Transporte informa a la ANI más oficios	No aplica.	No aplica.



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Bogotá - Villavicencio



GOBIERNO
 DE COLOMBIA

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
relacionados con los conceptos técnicos emitidos por la Concesionaria COVIANDES SAS, referentes a la carga extradimensionada y extrapesada, mediante Rad. 20174091072962 6 de octubre de 2017.		
La Superintendencia de Puertos y Transporte invita a recorrido a la vía concesionada para los días 25, 26 y 27 de octubre de 2017 mediante oficio con Rad. 20174091124772 del 20 de octubre de 2017.	No aplica.	No aplica.
Mediante oficio con Rad. ANI 20174091204532 del 10 de noviembre de 2017 la Superintendencia de Puertos y Transporte solicita a la ANI información referente a las anomalías operativas que se vienen presentando en la carretera concesionada y lo relativo a la ocupación de la zona de derecho de vía.	La ANI allega la información respecto a las anomalías operativas que se vienen presentando en la carretera concesionada y lo relativo a la ocupación de la zona de derecho de vía, mediante oficio con Rad. 20175000382071 del 27 de noviembre de 2017.	Atendida en Tiempo
La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI de la solicitud que le hace al Concesionario Coviandes SAS mediante oficio con Rad. 20174091205132 del 10 de noviembre de 2017.	No aplica.	No aplica.
La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI, mediante oficio con Rad 20174091205162 10 de noviembre de 2017, las afectaciones que se encontraron en inspección técnica y operativa del 25 y 26 de octubre de 2017 y solicita al concesionario tomar acciones para subsanar las situaciones	No aplica.	No aplica.
Por medio de comunicaciones con radicado ANI No. 20174091223752 del 16 de noviembre de 2018, 20174091216182 y 20174091216062 del 15 de noviembre de 2018, y 20174091223982 del 11 de noviembre de 2018 se notificó a la ANI sobre recorridos de inspección nocturna en proyectos carreteros a cargo de la ANI,	No aplica	No aplica



SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
dentro de los que se encuentra la concesión Bogotá-Villavicencio.		
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091271112 del 29 de noviembre de 2018 se remitió copia de concepto técnico preparado por el Concesionario con relación a carga extradimensionada y extrapesada para la empresa Transportes Montejo.	No aplica	No aplica
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20174091292042 del 4 de diciembre de 2018 se remitió copia de solicitud al Concesionario sobre atención de hallazgos señalados en ejercicio de inspección nocturna realizada los días 22 y 23 de noviembre de 2017.	No aplica	No aplica
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20174091360792 del 21 de diciembre de 2017 se remitió copia de comunicación proveniente de la Alcaldía de Quetame con relación a reubicación de viviendas.	No aplica	No aplica
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090022772 del 11 de enero de 2018 se remitió copia de notificación al Concesionario con relación al servicio de grúas en puentes festivos.	No aplica	No aplica
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090060722 del 22 de enero de 2018 se hizo solicitud de relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos de o de obras con sus prorrogas vigentes a la fecha.	La ANI atendió solicitud por medio de comunicación con radicado ANI No 20183050036771 del 8 de febrero de 2018.	Atendida fuera de tiempo
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090119202 del 6 de febrero de 2018 se remitió copia de invitación al INVIAS sobre mesa de trabajo relacionada con atención a deslizamientos en el corredor vial.	No aplica	No aplica
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090125222 del 7 de febrero de 2018 se solicitó información	La ANI atendió solicitud mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000053541 del 21 de febrero	Atendida en tiempo

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
sobre instrumentaciones y diagnósticos que se adelantan en los puentes Caridad, María Auxiliadora y Susumuco.	de 2018.	
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090147632 del 13 de febrero de 2018 se remitió copia de requerimiento al Concesionario sobre plan de mejoramiento ante el estado de la báscula camionera presente en el corredor vial.	No aplica	No aplica
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090151562 del 14 de febrero de 2018 se remitió copia de notificación al Concesionario de acciones preventivas en básculas camioneras.	No aplica	No aplica
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090172922 del 20 de febrero de 2018 se invitó a socialización de informe de sectores críticos de accidentalidad en carreteras.	No aplica	No aplica
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090173122 del 20 de febrero de 2018 se hizo traslado de informe sobre análisis de los factores que afectan la estabilidad del talud superior K58+100.	Se trasladó a la Interventoría mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000059241 del 26 de febrero de 2018.	No aplica
Por medio de comunicación radicado ANI No. 20184090224162 del 5 de marzo de 2018 se hizo solicitud de información a la ANI.	Se atendió solicitud mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000092121 del 23 de marzo de 2018.	Atendida en tiempo
Por medio de comunicación radicado ANI No. 20184090234882 del 7 de marzo de 2018 se remitió copia de solicitud de información al Concesionario.	No aplica	No aplica
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090234932 del 7 de marzo de 2018 se hizo traslado de comunicación de la Dirección Territorial Meta del INVIAS con relación a la vía antigua.	No aplica	No aplica
Con comunicación ANI No.	Se dio respuesta mediante	Atendida fuera de tiempo

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
20184090246192 del 9 de marzo de 2018 se solicitó información sobre atención de deslizamiento entre el K71+500 al K71+600 de la vía Bogotá-Villavicencio.	radicado ANI No. 20185000156961 del 23 de mayo de 2018.	
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090358212 se remitió copia de solicitud hecha al Concesionario con relación a la identificación de condición, actores indirectos y factores de riesgos que participan en la reincidencia de los sectores críticos de accidentalidad en carreteras.	No aplica	No aplica
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090436932 del 3 de mayo de 2018 se hizo solicitud con relación a derecho de petición instaurado por el señor Alejandro Vargas Gutiérrez.	Se dio respuesta mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000140031 del 9 de mayo de 2018	Atendida en tiempo
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090542342 del 31 de mayo de 2018 se solicitó a la Entidad información referente a la concesión.	Se dio respuesta mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000194611 del 22 de junio de 2018.	Atendida en tiempo
Se recibió copia de solicitud a Coviandes sobre información referente a la concesión mediante comunicación. Radicado ANI No. 20184090542492 del 31 de mayo de 2018.	No aplica	No aplica
Se hizo solicitud de información referente a la concesión mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090664372 del 5 de julio de 2018.	Se dio respuesta mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000222961 del 18 de julio de 2018.	Atendida en tiempo
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090680742 del 9 de julio de 2018 se entrega copia de respuesta a ciudadana con relación al desplome del puente Chirajara ocurrido el 15 de enero de 2018.	No aplica	No aplica
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090690432 del 11 de julio de 2018 se hizo traslado de derecho de petición.	Se dio respuesta mediante comunicación con radicado ANI No. 20186010229621 del 24 de julio 2018.	Atendida en tiempo
Mediante comunicación ANI No.	No aplica	No aplica



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
 Bogotá - Villavicencio



GOBIERNO
 DE COLOMBIA

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
20184090696172 del 12 de julio de 2018 se remitió informe de visita efectuada por Corporinoquía del 20 de abril de 2018		
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090736962 del 24 de julio de 2018 se notifica de recorrido de inspección de los días 25 y 26 de julio de 2018, así como reunión del día 27 de julio de 2018.	No aplica	No aplica
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090765772 del 30 de julio de 2018 se remitió copia de la "Propuesta Plan de Contingencia en Concesionario Viales. Básculas con sobrepeso" de la Federación de Empresarios del Transporte de Carga.	No aplica	No aplica
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090798082 del 8 de agosto de 2018 se solicitó información relacionada con el contrato de concesión No. 444 de 1994.	Se dio respuesta mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000282641 del 29 de agosto de 2018.	Atendida en tiempo
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090798082 del 8 de agosto de 2018 se informa sobre los resultados de la inspección técnica y operativa adelantada los días 25 y 26 de julio de 2018.	No aplica	No aplica
Con comunicación ANI No. 20184090797632 del 8 de agosto de 2018 se trasladó a la ANI derecho de petición relacionado con daños y perjuicios ocasionados por obras de infraestructura en Guayabetal.	La ANI realizó traslado a Coviandes mediante comunicación con radicado ANI No. 20185000271181 del 22 de agosto de 2018.	Atendida en tiempo
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090798082 del 8 de agosto de 2018 se informa sobre los resultados de la inspección técnica y operativa adelantada los días 25 y 26 de julio de 2018.	No aplica	No aplica
Por medio de comunicación con radicado ANI No. 20184090956612 del 17 de septiembre de 2018 se solicitó a la Entidad informe de avance de actividades que se vienen ejecutando	La ANI dio respuesta mediante comunicación con radicado No. 20185000320321 del 26 de septiembre de 2018 haciendo énfasis en el tratamiento del sitio	Atendida en tiempo







Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO
Bogotá - Villavicencio



GOBIERNO
DE COLOMBIA

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
en los sitios inestables.	inestable K46+700.	
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090956682 del 17 de septiembre de 2018 se envió respuesta sobre resoluciones con permisos para circulación de vehículos de carga extrapesada.	No aplica	No aplica



 Agencia Nacional de Infraestructura	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Bogotá - Villavicencio		GOBIERNO DE COLOMBIA
--	--	---	-----------------------------

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

1. Información del contrato de concesión No. 444 de 1994

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
	Terminación del contrato (estimada)	1 de agosto de 2019

Fuente: Consideraciones 1, 3, 6, 8 del Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994 y proyección anual de tráfico y recálculo de la fecha estimada de finalización del proyecto concesión Bogotá – Villavicencio (comunicación con radicado ANI No. 20184090858532 del 23 de agosto de 2018).

VALOR DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 444 DE 1994 (millones COP Sep 2018)	Valor inicial	\$461.500
	Valor adiciones derivadas de actas de acuerdo	\$316.256
	Valor Adicional No. 1	\$2.615.342
	VALOR TOTAL	\$3.393.098

Fuente: Presentación de la Vicepresidencia Ejecutiva a la Contraloría General de la República llevada el 19 de octubre de 2018 en la ANI.

APORTES ESTATALES AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 444 DE 1994 (millones de pesos corrientes)			
FECHA DE PAGO	APORTES ANI	APORTES NACIÓN	TOTAL APORTES
jun-11	-	\$64.791	\$64.791
sep-11	\$30.000	\$65.272	\$95.272
jun-12	-	\$187.864	\$187.864
sep-12	\$30.000	\$189.255	\$219.255
jun-13	-	\$185.629	\$185.629
sep-13	\$30.000	\$187.005	\$217.005
jun-14	-	\$185.482	\$185.482
sep-14	\$30.000	\$186.858	\$216.858
jun-15	-	\$174.930	\$174.930
sep-15	\$30.000	\$176.227	\$206.227
jun-16	-	\$136.165	\$136.165
sep-16	\$30.000	\$137.175	\$167.175
jun-17	-	\$69.236	\$69.236
sep-17	\$20.000	\$69.750	\$89.750
TOTAL	\$200.000	\$2.015.639	\$2.215.639



Fuente: Presentación de la Vicepresidencia Ejecutiva a la Contraloría General de la República del 19 de octubre de 2018 en la ANI.

CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES – COVIANDES S.A	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Epiandes S.A	
Abertis Infraestructura		40.00%
Corficolombiana S.A		0.25%
Concecol LTDA		0.25%
Rendifin S.A		0.18%
	TOTAL	100%

Fuente: Anexo No. 1: Ficha técnica del proyecto del informe mensual de interventoría No. 74 (septiembre de 2018).

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACION
Adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1994 suscrito el 22 de enero de 2010	<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>
Otrosí modificatorio del 6 de agosto de 2010 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.
Otrosí del 25 de junio de 2013 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).
Acta de Acuerdo del 31 de marzo de 2014 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.
Otrosí No. 3 del 14 de julio de 2016 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).
Otrosí No. 4 del 11 de septiembre de 2017 al Adicional No. 1 de 2010	Se acuerda crear la etapa 9A para dar continuidad a la ejecución de las obras de movilidad local de Guayabetal, cuantificadas en \$30.814.000.00 (ctes de diciembre de 2008).

Fuente: Consorcio Interconcesiones, octubre de 2018.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CARRETERO Bogotá - Villavicencio</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
--	---	--

2. Información del contrato de interventoría No. SEA 067 de 2012

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)	\$20.660.223.987
	Plazo con adiciones	85 meses
	Celebración del contrato de interventoría	20 de abril de 2012
	Suscripción del acta de inicio	5 de julio de 2012
	Terminación prevista	4 de agosto de 2019

Fuente: Sección 3.2.1 del Informe mensual de interventoría No. 74 (septiembre de 2018).

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

Fuente: Sección 3.2.1 del Informe mensual de interventoría No. 74 (septiembre de 2018).

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACION
Otrosí modificatorio del 25 de abril de 2014	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>
Otrosí modificatorio No. 2 del 16 de diciembre de 2015	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 Consortio Interconcesiones, durante el tiempo que resta de ejecución del contrato de interventoría de conformidad con la conciliación suscrita el 4 de noviembre de 2015.
Otrosí No. 3 del 31 de mayo de 2018	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).

Anexo 4: Metodología de la auditoría

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI-P-003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con las siguientes actividades:

Solicitud de información: el 18 de septiembre de 2018, mediante correo electrónico, se solicitó a la Supervisión del proyecto la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos.

Revisión documental: el 27 de septiembre 2018 se recibió la información solicitada a la Supervisión, la cual se verificó, previa consulta documental del sistema de información institucional.

Entrevistas: el 2 de octubre de 2018 se participó en el comité semanal de Supervisión, allí se expuso el objeto y cronograma de auditoría, el cual contempló una entrevista al equipo de Supervisión, llevada a cabo el 11 de octubre de 2018, y entrevista a la Interventoría el día 16 de octubre de 2018

Visitas de campo: el 17 de octubre de 2018 se visitó la zona del proyecto haciendo énfasis en la atención de inestabilidades y a las obras del sector Chirajara y de movilidad local de Guayabetal.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: se diligenciaron actas de apertura de auditoría, registros de asistencia y acta de cierre con la Interventoría.

Validación de evidencias: se procedió a validar la información suministrada durante la auditoría técnica y se pidieron complementos cuando fue necesario.

Análisis y conclusiones: como resultado de los anteriores puntos se generaron las no conformidades y/o recomendaciones y observaciones descritas en el informe de auditoría.

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

ACTIVIDAD	DÍA	HORA
Apertura de auditoría en comité de seguimiento de la Supervisión	02/10/2018	08:00
Entrevista al equipo de Supervisión	11/10/2018	08:00
Reunión de apertura, exposición de objetivo y alcance. (Chipaque)	16/10/2018	07:00
Recorrido por el proyecto.	16/10/2018	07:30
Entrevistas sobre gestión técnica, ambiental, social y financiera de la Interventoría (Cáqueza)	17/10/2018	07:30
Entrevistas sobre gestión jurídica, predial, administrativa y de aforos y recaudo de la Interventoría (Cáqueza)	17/10/2018	14:30
Reunión y conclusiones de cierre (general) (Cáqueza)	17/10/2018	19:00

A partir del recorrido por la zona del proyecto y de la auditoría documental que tuvo lugar en las oficinas de la Interventoría de Cáqueza se conoció la situación actual del proyecto y se evidenciaron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 444 de 1994.

Anexo 5: Evaluación de desempeño de la Interventoría

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

- 1) **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con el Concesionario. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2) **Social:** este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación Usuario – Concesionario– Interventoría, mediante la aplicación de los instrumentos de Gestión Social. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite ante peticiones, quejas y reclamos (PQR's) de las comunidades, entre otros factores.
- 3) **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución actividades de pre-construcción, 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.
- 4) **Financiero:** la verificación del 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 para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto con relación a los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto de la Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
- 5) **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 contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en la ejecución del proyecto.
- 6) **Aforo y recaudo:** en este componente la Interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo y auditoría del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes de aforo, la implantación de sistemas filmicos para verificación de tránsito y la ejecución de conteos de tráfico de verificación.
- 7) **Ambiental:** el actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.

- 8) **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Concesionario para la adquisición de las áreas requeridas en la ejecución del proyecto.

Como se indicó en el numeral 1.2.2 uno de los objetivos de la presente auditoría es verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Consorcio Interconcesiones, en materia administrativa, técnica, de aforos y recaudo, ambiental, social y predial; no obstante, se llevó a cabo un ejercicio diagnóstico preliminar al seguimiento jurídico y financiero, el cual requiere un mayor análisis.