Documento firmado digitalmente

GTEC

Para contestar cite:
Radicado ANI Nro.: **20243050351181**
20243050351181
Fecha: **28-09-2024**

Bogotá D.C., 28-09-2024

Doctor
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General
Comisión Sexta Constitucional Permanente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
comision.sexta@camara.gov.co
gloria.gomez@camara.gov.co
diego.caicedo@camara.gov.co
Ciudad

No. de radicado al que responde: 20244090954452

ASUNTO: Alcance al comunicado ANI No. 20243050295741 del 21 de agosto de 2024 - Respuesta a su oficio con radicado ANI No. 20244090954452 del 5 de agosto de 2024 - Proposición 2 de 2024 - Debate de Control Político Comisión Sexta Constitucional Permanente.

Respetado Doctor,

En alcance al comunicado ANI No. 20243050295741 del 21 de agosto de 2024, relacionado con la Proposición No. 2 de 2024 "*sobre el estado actual de ejecución del contrato de concesión 001 de 2017, cuyo objeto consiste en "La financiación, los estudios, diseños, construcción operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de los accesos norte a la ciudad de Bogotá D.C.*", la Agencia Nacional de Infraestructura procede a dar respuesta a los numerales 41, 42, 45, 46 y 47[1] en el marco de sus competencias y con base en la información suministrada por la Vicepresidencia Ejecutiva y la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno, en los siguientes términos:

41. ¿Qué actividades de seguimiento a la ejecución de proyectos de interés nacional, como lo son las concesiones de cuarta generación, realiza el Ministerio de Transporte para evitar atrasos e impactar a las comunidades?

Respuesta:

Frente al seguimiento y control de los contratos a cargo de la ANI, es necesario destacar que, por su naturaleza, la vigilancia de éstos exige conocimientos especializados y una capacidad operativa y organizacional acorde con la complejidad del objeto a vigilar, toda vez que dichos contratos se caracterizan por ser de largo

[1] El Ministerio de Transporte con oficio No. 20241081051521 con radicado ANI No. 20244091085072 del 03 de septiembre de 2024 y oficio No. 20241081103971 con radicado ANI No. 20244091137382 del 12 de septiembre de 2024 solicitó a la Agencia dar respuesta a los numerales 42, 45, 46 y 47.

plazo y de especial complejidad técnica, ambiental, financiera, jurídica y socio económica.

Por lo anterior, para la vigilancia de los contratos es necesario garantizar un seguimiento en sitio y en tiempo real, por lo cual el seguimiento contractual de aquellos suscritos por la ANI es ejercido por una interventoría integral, con la capacidad financiera, organizacional y técnica que garantiza la calidad del seguimiento contractual[2].

Como medida complementaria, más no concurrente de control, la ANI cuenta adicionalmente, con un equipo de seguimiento al proyecto que ejerce una labor de dinamización y articulación para el seguimiento general, en coordinación con el interventor. Así las cosas, los proyectos a cargo de la ANI, cuentan con un interventor del contrato y adicionalmente, con un equipo que ejerce el seguimiento al proyecto.

Ahora bien, en ningún momento las actividades ejercidas por el equipo de seguimiento al proyecto exoneran de responsabilidad alguna al interventor, frente a las funciones y actividades que este último deba ejercer para la vigilancia y control al contrato[3], toda vez que, es este quien tiene la responsabilidad directa del seguimiento contractual al proyecto respectivo de acuerdo con lo ordenado por el artículo 53 de la Ley 734 de 2002, el artículo 33 de la Ley 1508 de 2012 y el artículo 83, 84 y demás concordantes de la Ley 1474 de 2011.

A su vez, los contratos de concesión tienen definidos unos indicadores de calidad y niveles de servicio que son verificados por parte de las correspondientes interventorías de manera periódica según lo contemple el contrato. En concordancia con lo anterior, cabe aclarar que la ANI cuenta con diferentes herramientas que se encuentran estipuladas en los contratos de concesión para conminar a los concesionarios al cumplimiento de estos, en dado caso que se evidencien presuntos incumplimientos, los cuales deberán ser reportados oportunamente por parte de las respectivas interventorías como responsables de la vigilancia de los contratos de concesión.

42. Dentro del Plan Maestro de Transporte intermodal, anunciado con inversiones por $240 billones en los próximos 30 años para mejorar la infraestructura nacional, ¿qué inversiones viales se realizaron en el Departamento de Cundinamarca? ¿A cuánto ascienden dichas inversiones? ¿Cuáles son los horizontes de ejecución de estas inversiones?

Respuesta:

[2] Manual de Interventoría y Supervisión de la ANI. *"3. Alcance Este manual está dirigido a todos los servidores públicos y contratistas como participantes de la vigilancia y control de un proyecto de concesión carretero; **a los interventores por ser quienes ejecutan la supervisión y seguimiento de esos mismos proyectos**, de tal manera que las disposiciones aquí establecidas deben ser cumplidas por cada una de las partes en aras de lograr el cumplimiento de las exigencias contractuales del Concesionario."*

[3] Manual de Interventoría y Supervisión de la ANI. *"En ningún momento las actividades ejercidas por la supervisión exoneran de responsabilidad alguna al interventor frente a las funciones y actividades que este último deba ejercer para la vigilancia y control frente al concesionario".*

Documento firmado digitalmente
GTEC

En materia de transporte vial en el departamento de Cundinamarca, se informan los siguientes proyectos que tienen recursos de vigencias futuras programadas:

Proyecto de Inversión	Regionalización	Horizonte del Proyecto	Recursos estimados (Cifras en $)
Mejoramiento construcción, rehabilitación y mantenimiento del corredor Villavicencio - Yopal departamentos del Meta, Casanare	Cundinamarca	2019 - 2040	$ 678.303.789.530,00
Mejoramiento, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento de la vía Puerto Salgar - Barrancabermeja en los Departamentos Cundinamarca, Boyacá y Santander	Cundinamarca	2023 - 2040	$ 519.049.793.109,66
Rehabilitación mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Perimetral de Cundinamarca, Centro Oriente Cundinamarca	Cundinamarca	2019 - 2039	$ 2.172.621.279.120,89
Mejoramiento rehabilitación y mantenimiento del corredor Honda - Puerto Salgar - Girardot, departamentos de Cundinamarca, Caldas, Tolima	Cundinamarca	2019 - 2038	$ 1.135.654.302.756,42
Mejoramiento rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor Transversal del Sisga, departamentos de Boyacá, Cundinamarca, Casanare	Cundinamarca	2019 - 2040	$ 322.569.774.213,04
	TOTAL		**$4.828.198.938.730,01**

El valor de las inversiones asciende a un aproximado de Cuatro billones ochocientos veintiocho mil ciento noventa y ocho millones novecientos treinta y ocho mil setecientos treinta ($4.828.198.938.730). El horizonte de estas inversiones va hasta el año 2040.

45. ¿Qué acciones concretas ha realizado el Ministerio de Transporte frente a los incumplimientos presentados en la ejecución del contrato de concesión de Accesos Norte y frente al abandono en que se encuentra la obra Troncal de los ANDES?

Respuesta: A la fecha, no se han impuesto sanciones administrativas contractuales por presuntos incumplimientos relacionados con el Plan de Obras. Sin embargo, las Unidades Funcionales con alcance de construcción, esto es, la UF1 (Carrera Séptima entre calle 245 y La Caro) y la UF2 (Autopista Norte entre Calle 245 y La Caro), cuentan con Acta de Terminación de Unidad Funcional, por lo cual las mismas se encuentran en operación y mantenimiento. En cuanto a la Unidad Funcional 4, se

Documento firmado digitalmente
GTEC

informa que no cuenta con Plan de Obras dado que se contempló como alcance inicial únicamente lo relacionado a la operación y mantenimiento.

Ahora bien, respecto a la Unidad Funcional 3 (Variante de Chía o Troncal de los Andes), a la fecha, hay dos eventos eximentes de responsabilidad vigentes respecto de aspectos prediales y ambientales.

- **EER por la no entrega por parte del municipio de Chía de los predios requeridos para la construcción de la Troncal de los Andes (Acta de reconocimiento de EER de fecha 12 de febrero de 2020)**

El 9 de noviembre de 2017, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Municipio de Chía suscribieron el convenio interadministrativo 019 de 2017, cuyo objeto fue: *"Aunar esfuerzos técnicos, económicos y administrativos entre el MUNICIPIO de Chía y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTUCTURA, para la entrega a título gratuito, de los predios que se requieren para la construcción, operación y mantenimiento de la Unidad Funcional 3- Variante de Chía denominada Carretera de los Andes, correspondiente al proyecto ACCESOS NORTE A LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., en el marco del Contrato de Concesión No 001 de 2017, suscrito con ACCENORTE S.A.S."*

Por lo anterior, la ANI manifestó al concesionario que la alternativa para construir la Unidad Funcional 3 era la variante Chía, la cual permitiría reducir los tiempos de desplazamiento de los usuarios que desearan comunicarse entre dichos centros urbanos y los que utilizaran a Bogotá y al Municipio de Chía; y disminuir los costos de operación, mejorar las condiciones de infraestructura, reducir la congestión y disminuir las distancias de desplazamiento.

De manera expresa, en el convenio se planteó que, para la ejecución de la Carretera de los Andes, se requería de la colaboración de la Alcaldía de Chía a través de la suscripción de un Convenio Interadministrativo de Cooperación que permitiera la construcción, operación y mantenimiento de la Unidad Funcional 3 - Carretera de los Andes del Proyecto Accesos Norte a la Ciudad De Bogotá D.C.

En la cláusula segunda del convenio se dispuso que el Municipio de Chía: *"cederá a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA las franjas de terreno de su propiedad debidamente autorizadas por el Concejo Municipal mediante Acuerdo No. 126 de 2017, con el fin de llevar a cabo las actividades de construcción, operación y mantenimiento de una vía de dos calzadas con dos carriles cada una, denominada "Carretera de Los Andes", que conecten el municipio de Chía en el sector denominado "El Humero" con la Autopista Norte de la ciudad Bogotá D.C".*

Con ocasión de la no entrega de los predios por parte del Municipio de Chía- se evidenció que el avance en la ejecución de las obras de la Unidad Funcional 3 se vio afectado de manera negativa, debido al atraso en las entregas de los predios requeridos para su construcción -actividad a cargo del Municipio de Chía-, ocasionando de manera gradual, la imposibilidad de cumplimiento por parte del Concesionario a los plazos

establecidos en el Plan de Obras no objetado por la Interventoría para la Unidad Funcional No. 3.

Con base en lo anterior, el día 12 de febrero de 2020, se suscribió Acta de declaratoria de Evento Eximente de Responsabilidad -EER- entre la ANI y el Concesionario por la imposibilidad de la terminación de la construcción de la Unidad Funcional 3, por la no entrega de los predios por el Municipio de Chía en virtud del Convenio interadministrativo 019 de 2017, por un tiempo indeterminado.

- **EER - Medidas cautelares interpuestas por el Tribunal de Cundinamarca mediante Auto de fecha 18 de marzo de 2021 derivado de la presencia de un cuerpo de agua en el predio "Las Veguitas" (San Jacinto) (Acta de reconocimiento de EER de fecha 26 de abril de 2021)**

La Unidad Funcional 3 inició su construcción el 10 de marzo de 2019, y al 18 de marzo de 2021, contaba de un avance del 45.72%, fecha en la que se tuvo orden de proceso judicial- Tribunal Administrativo de Cundinamarca mediante Auto del 18 de marzo 2021, por medio del cual se decretó la medida cautelar solicitada por la parte accionante y ordenó la suspensión de la Licencia ambiental y las actividades constructivas de la UF3, esto derivado de la presencia de un cuerpo de agua antrópico presente en el Predio San Jacinto (también denominado: Las Veguitas), que generó el reconocimiento del segundo Evento Eximente de Responsabilidad al Concesionario el 26 de abril 2021, teniendo en cuenta que la situación de origen obedeció a esta orden Judicial.

Posteriormente, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en Auto del 17 de enero 2022, resolvió los recursos de reposición interpuestos contra la decisión del 18 de marzo de 2021 y decidió reponer parcialmente la mencionada providencia, y en consecuencia, levantó la suspensión de la licencia ambiental con excepción de las medidas de seguimiento ambiental de competencia de la autoridad ambiental ANLA y a la ejecución de actividades constructivas sobre la totalidad del predio San Jacinto (las Veguitas). La anterior medida de suspensión se estableció hasta tanto se realizarán las gestiones necesarias por parte de Accenorte para la aprobación de un cambio menor o la modificación de la Licencia Ambiental con la inclusión de evaluación de los impactos sobre el cuerpo de agua objeto de protección.

Dentro del marco del Evento Eximente de Responsabilidad por las medidas cautelares parciales interpuestas por el Tribunal de Cundinamarca se destaca que, durante los meses de mayo de 2023 y agosto de 2023, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA mediante Resoluciones: 1055 de 19 de mayo de 2023 y 1874 de 25 de agosto 2023, ratifica la no intervención del cuerpo de agua.

ESTADO
Después del pronunciamiento de la ANLA (Resolución 1874 de 25 de agosto de 2023), sobre la ratificación de no intervenir el cuerpo de agua del predio "las veguitas" conocido como: San Jacinto, se requiere modificación del trazado, y por ende desafectar parte de la infraestructura ya construida por el concesionario.

ESTADO
Por lo cual, el concesionario mediante el comunicado ACNB-18443-2024 con radicado ANI No. 20244090073392 del 19/01/2024 entregó ajustado el nuevo plan de obras, el cual cuenta con concepto de no objeción por parte de la interventoría mediante comunicado 5143.013ANI-OP-0215-2024 con radicado ANI No. 20244090180992 del 13 de febrero de 2024. Respecto a la caracterización del predio Las Veguitas en cumplimiento a lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca (en los autos del 18 de marzo de 2021 y del 17 de enero de 2022) y el Consejo de Estado el 3 de febrero de 2023, ya se cuenta con el informe final y fue remitido al Tribunal el 17 de abril de 2024. Frente al Estudio de Impacto Ambiental-EIA para la modificación ACCENORTE continúa con la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental – EIA, se hicieron monitoreos de calidad de aire y ruido ambiental agua; sin embargo, a la fecha no se tienen los estudios y diseños definitivos para ser entregados a la firma consultora G&R Ingeniería para que pueda culminar el mismo y pueda ser entregado para revisión de la interventoría y de la ANI.

Los documentos mencionados anteriormente, se encuentra dispuestos para consulta en la carpeta "45. - EER UNIDAD FUNCIONAL 3".

46. ¿Cuál es el impacto negativo que estima el Ministerio de Transporte tiene en términos de externalidades ambientales, económicas y sociales el atraso de casi 5 años en la ejecución de la obra Troncal de los Andes?

Respuesta: A continuación, se da respuesta en los siguientes términos:

- ***Impacto de índole Ambiental***

En el componente ambiental, se aclara que el proyecto "Construcción Troncal de los Andes", cuenta con una licencia ambiental otorgada por la ANLA mediante la Resolución No. 2189 de 2018. Por lo tanto, la ANLA, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 1076 de 2015, tiene la competencia para realizar el seguimiento ambiental de dicha licencia.

En este contexto, de acuerdo con los diferentes seguimientos efectuados por esa Autoridad Ambiental durante la ejecución del proyecto, no se han evidenciado afectaciones ambientales distintas a las identificadas en su momento en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Los impactos se han manejado adecuadamente mediante la implementación de las medidas previstas en el plan de manejo ambiental aprobado en la licencia.

Es pertinente anotar que, una vez se obtenga la modificación de la licencia ambiental, se incluirán medidas específicas para el manejo de los potenciales impactos

ambientales que puedan surgir a raíz de la modificación del trazado, con el fin de no intervenir el cuerpo de agua localizado en el predio Las Veguitas.

- ***Impacto de índole Social***

Desde el componente social, es importante destacar que la Troncal de los Andes es un proyecto para mejorar las condiciones de movilidad de los habitantes del municipio de Chía y de los viajeros que frecuentan esta ruta como paso hacia el norte de la ciudad de Bogotá, lo cual a la fecha es una necesidad que presenta esta zona. En consecuencia, se puede inferir que el beneficio esperado de reducir los tiempos de desplazamiento, así como disminuir los costos de operación y las distancias de desplazamiento, aún no se ha logrado.

Una vez el concesionario realice las gestiones pertinentes para la modificación parcial de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución No. 2189 de 2018, este proceso incluirá medidas para manejar los impactos sociales que puedan generarse debido a las obras. Posteriormente, los usuarios del corredor vial se beneficiarán de la Troncal de los Andes, especialmente en términos de mejoras en la movilidad.

- ***Impacto de índole Económico***

La ANI no cuenta con una valoración de impactos económicos por las posibles afectaciones que se puedan generar con ocasión de los atrasos de la ejecución de la UF3 - Troncal de los Andes[4].

> ***47. Teniendo en cuenta que la APP-IP de accesos norte fue aprobada por el Consejo de Ministros en abril de 2016, y el alcance presentado a ese Consejo de Ministros fue: "(...) ampliar de tres a cinco carriles la Autopista Norte a lo largo de 4,2 kilómetros en cada sentido, entre La Caro y la Calle 245. En el mismo tramo serán construidos 5 kilómetros de segunda calzada por la Carrera Séptima. Y en la Variante de Cajicá se construirán 2,1 kilómetros de vía en doble calzada para conectar con Hatogrande. " ¿En qué momento se decide cambiar el alcance aprobado en Consejo de Ministros para construir la Troncal de los Andes?***

Respuesta: Dentro del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión, en el Capítulo II Descripción del Proyecto - numeral 2.1, literal (C), romanito v, establece dos alternativas de construcción de la Unidad Funcional 3, así:

[4] En concordancia con el Artículo 3° del Decreto 4165 de 2011, el cual reza: *"(...) la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, (...)".*

"(…) ***v. La construcción de la doble calzada entre la Autopista Norte y La Variante a Cajicá, a la altura de La Hacienda Presidencial hatogrande, con una longitud de 1.98 km, que contempla la construcción de un puente por calzada sobre el rio Bogotá, la intersección a desnivel en la Variante a Cajicá y la construcción de un cruce férreo a nivel, o 2) Una variante a Chía que permita conectar la ruta 45A 04 con el municipio de Chía o con la vía Chía- Cota.*** *(…)"* Subrayado y negrilla fuera de texto.

Con base en lo anterior, desde la estructuración del proyecto se contempló como obras para la Unidad Funcional 3 del Proyecto las siguientes opciones: 1) la Variante a Cajicá, a la altura de La Hacienda Presidencial Hatogrande, o 2) una Variante a Chía que permita conectar la ruta 454 04 con el municipio de Chía o con la vía Chía - Cota. Por lo que, el Concesionario debía realizar los estudios y diseños definitivos de la alternativa seleccionada.

En la Planeación de los proyectos de infraestructura, para este caso, la ANI puso en conocimiento de las Autoridades Municipales las dos alternativas para la ejecución de la UF3, y la misma, llevó a cabo los procesos previos de socialización de las alternativas descritas en el contrato de concesión, en los cuales se informó sobre el trazado y el alcance de las obras que se llevarán a cabo a los principales beneficiados.

Siendo así, el Municipio de Chía desde el proceso de contratación del proyecto, conoció el alcance de las dos alternativas planteadas en el contrato, desde la concepción del mismo -Unidad Funcional 3-, en la cual se propuso como una alternativa entre la construcción de una variante en doble calzada que conectara al Municipio de Chía, o, la construcción de la segunda calzada de la Conectante Hatogrande, y que dentro de los acercamientos del Municipio con las Entidades Gubernamentales (Territoriales y Nacionales), abogaron y presentaron la necesidad de priorizar la construcción de citada variante conocida como la Carretera o Troncal de los Andes.

De acuerdo con las alternativas presentadas por el Concesionario en el proyecto de APP de Iniciativa Privada, la ANI escogió como la opción más favorable para la movilidad de los usuarios de la vía que frecuentan esta ruta como paso obligado hacia el norte de la Ciudad de Bogotá de los habitantes del municipio de Chía y comunidades aledañas que deben tomar dicha ruta, la Variante denominada "Troncal de los Andes" en comparación con las obras de la Conectante Hatogrande.

Por tal motivo, en el otrosí No 1 del contrato de concesión en la CLÁUSULA SEGUNDA, numeral 3,8 literal (b) romanito ii, establece que la alternativa 2) es la seleccionada por la entidad para la ejecución de la Unidad Funcional 3, en los siguientes términos:

"(…) ***la Unidad Funcional 3 corresponde a la Carretera De Los Andes de acuerdo a la alternativa contractual seleccionada por la ANI. con la suscripción del presente Otrosí, el CONCESIONARIO podrá adelantar la adquisición predial de las zonas de terreno requeridas para ejecutar esta Unidad Funcional.*** *(…)"* Subrayado y negrilla fuera de texto.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Así mismo, la CLÁUSULA SEXTA numeral 2.1 descripción establece:

"(...) ***c) Las obras objeto de esta APP incluyen el siguiente alcance:***

v. la construcción de una Variante a Chía denominada Carretera de los Andes que permita conectar la ruta 45A 04 con el municipio de Chía o con la vía Chía - Cota.

La Variante a Chía denominada Carretera de los Andes debe cumplir los parámetros de Unidad Funcional establecidos en la Ley 1508 del 2012 y sus decretos reglamentarios; y se ejecutará con los recursos establecidos en Sección 3.8 (b) (ii) del contrato Parte Especial.

El Concesionario realizará los estudios y diseños definitivos de la Variante Chía denominada Carretera de los Andes. *(…)"* Subrayado y negrilla fuera de texto.

Lo mencionado anteriormente, se encuentra dispuesto para consulta en la carpeta "1. ALCANCE DEL CONTRATO".

En el siguiente enlace, se encuentran dispuestos los documentos relacionados en el cuerpo del presente comunicado para su consulta:

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/dfmedina_ani_gov_co/Esrq_vEtuEFEsT1V-vRumLMBKjErIliT0u--KLaKu5a5Aw?e=LZQ2bO

Con lo anterior, se da por atendida en su totalidad la solicitud presentada.

Cordialmente,

FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ
Presidente

Anexos: Enlace dispuesto en el documento

cc: 1) CAMARA DE REPRESENTANTES Gloria.gomez@camara.gov.co TODOS TODOS -2) CAMARA DE REPRESENTANTES diego.caicedo@camara.gov.co BOGOTA D.C.
VoBo: JUAN JOSE OYUELA SOLER VICE, LILIAN MERCEDES LAZA PINEDO Coord GIT, ANDREA DEL SOCORRO CASTELLANOS CESPEDES, ANDRES BARRERA CHAVES, DAVID JULIAN SALAMANCA MOJICA, DIEGO FERNANDO MEDINA HERNANDEZ, DILSEN PAOLA MARTINEZ CIFUENTES, GONZALO CUBIDES SUAREZ, MARIA CAMILA SALCEDO SOTO, YASMINA DEL CARMEN CORRALES PATERNINA, ADRIANA BARENO ROJAS Coord GIT, CARLOS RICARDO MENDIETA PINEDA (E), JOSE ALAIN HOYOS HERNANDEZ GERENTE GIT (E)
Nro Rad Padre: 20244090954452

Firmado Digitalmente
FRANCISCO OSPINA RAMIREZ
28/09/2024 16:33:05 COT -05
K41K-COAG-OF1O-TDTK-8172-7559-1853-54