Documento firmado digitalmente

GTEC

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20265030384141**
20265030384141
Fecha: **06-10-2026**

Bogotá, D.C., 06-10-2026

Doctora
SANDRA BIBIANA ARISTIZÁBAL SALEG
Secretaria General Comisión
Sexta Constitucional Permanente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
comision.sexta@camara.gov.co
Ciudad

No. de radicado al que responde: 20264091269052

REFERENCIA: Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 009 de 2015. Proyecto Transversal del Sisga.

ASUNTO: Respuesta a la comunicación CSCP.3.6-549-26 - cuestionario de la Proposición No. 14 de citación a Debate de Control Político con relación al Proyecto vial Transversal del Sisga. (Radicado ANI No. 20264091269052 del 28 de septiembre de 2026)

Respetada Doctora,

En atención a la comunicación del asunto, mediante la cual solicita información en virtud de la Proposición No. 14 relacionada con el Proyecto vial Transversal del Sisga, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI da respuesta en el marco de sus competencias y de acuerdo con la comunicación de la Interventoría No. SisgaFR-430-0678-2026 (radicado ANI No. 20264091295882 del 02 de octubre de 2026), en los siguientes términos:

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Alcance y estado contractual

1. ***"Remita copia completa y legible del Contrato APP 009 de 2015, sus partes general y especial, apéndices técnicos y financieros, acta de inicio y todas sus modificaciones."***

Documento firmado digitalmente
GTEC

Respuesta: Se adjuntan los documentos solicitados que se relacionan a continuación, en la carpeta denominada el Punto 1:

- Acta de Inicio
- Acta de Inicio Fase de Construcción
- Acta de Inicio Fase de Operación y Mantenimiento (O&M), Terminación UF4.
- Contrato de Concesión APP 009 de 2015 Parte General y Especial.
- Apéndices Técnicos del 1 al 9.
- Apéndices Financieros del 1 al 3.
- Otrosí del 1 al 11.
- Laudo Arbitral.

2. ***"Presente una matriz de todos los otrosíes, acuerdos, actas, suspensiones, prórrogas y modificaciones, indicando:***

- ***Fecha.***
- ***Objeto.***
- ***Obligación modificada.***
- ***Justificación.***
- ***Efecto sobre el alcance físico.***
- ***Efecto económico.***
- ***Efecto sobre el plazo.***
- ***Efecto sobre los riesgos.***
- ***Concepto de la interventoría.***
- ***Aprobación de la ANI.***

Respuesta: La información detallada correspondiente a la totalidad de las modificaciones contractuales, con la fecha, objeto, obligación modificada, justificación técnica/jurídica, así como sus efectos sobre el alcance físico, económico, plazo, matriz de riesgos, concepto de la interventoría del proyecto y la respectiva aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se encuentra debidamente diligenciada y estructurada en la matriz adjunta en formato Excel, incluido en la carpeta denominada en el Punto 2.

Es de tener en cuenta que en relación con el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Concesión Transversal del Sisga, se precisa que, a la fecha, no ha sido objeto de adiciones en su valor, prórrogas de su plazo de ejecución ni suspensiones de dicho contrato.

3. ***"Explique cuál era el alcance físico original por unidad funcional y cuál es el alcance vigente, señalando las obras eliminadas, sustituidas, reducidas, adicionadas o aplazadas."***

Documento firmado digitalmente
GTEC

Respuesta: El contrato de Concesión 009 de 2015 define cuatro unidades funcionales: UF1 Sisga-Guateque (≈50 km, rehabilitación, con la intervención del peaje Machetá, andenes y bahías en Machetá y Guateque, reemplazo de estructuras y 8 puentes peatonales), UF2 Guateque-Macanal (≈22 km, rehabilitación y reconstrucción de pavimento, iluminación de 4 túneles, muro en Sutatenza y 2 puentes peatonales), UF3 Macanal-Santa María (≈17,8 km, rehabilitación, iluminación de 11 túneles y 2 puentes peatonales) y UF4 Santa María-Aguaclara (≈47,4 km, rehabilitación, construcción del peaje San Luis de Gaceno, colectores y andenes, y 4 puentes peatonales), más las instalaciones del Capítulo III del Apéndice Técnico 1 (CCO, pesaje, áreas de servicio, SOS y paneles LED). Este alcance físico no cambió, así que el único cambio al alcance físico es el del Otrosí 7.

El Otrosí 7 sustituye el numeral 3.5 "Puentes peatonales" por "Pasos Peatonales Seguros": eliminó los 16 puentes a desnivel y los reemplazó por 16 pasos a nivel, con la misma distribución por UF (8, 2, 2 y 4) pero con otra tipología y otros PR. No hay reducción en cantidad ni se adiciona obra física a las UF, y tampoco se aplaza ninguna obra.

4. ***"Indique si las modificaciones redujeron obligaciones de construcción o mejoramiento. En caso afirmativo, explique cómo se ajustaron el valor, la retribución, los riesgos y los indicadores."***

Respuesta: En el marco del Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015 del Proyecto Transversal del Sisga, el alcance físico original estipulado en el Apéndice Técnico 1 fue modificado mediante el Otrosí No. 7 del 28 de diciembre de 2018. Esta modificación consistió en la sustitución integral de la obligación de construir 16 puentes peatonales elevados por la adecuación e implementación de 16 soluciones de Pasos Peatonales Seguros a nivel, fundamentada en estudios de flujo peatonal y micro simulación de tráfico que demostraron la inconveniencia e ineficiencia de las estructuras a desnivel y avalaron las soluciones a nivel con señalización e infraestructura de pacificación de tráfico para garantizar la movilidad inclusiva. Las demás obras de rehabilitación, mejoramiento, reconstrucción de calzada, puentes vehiculares, túneles, atención de puntos críticos, operación y mantenimiento definidas en el Apéndice Técnico 1 se mantuvieron vigentes y sin alteraciones en sus metas físicas.

Esta reconfiguración no eliminó ni aplazó frentes de trabajo, ni afectó los plazos contractuales máximos de la Fase de Construcción por Unidad Funcional. Tampoco alteró la retribución del Concesionario ni la matriz de riesgos del contrato, manteniéndose las intervenciones a costo y riesgo de la concesión. El menor costo neto de inversión y Mantenimiento derivado de la sustitución, equivalente a $5.608.189.557 (expresado en valor presente y pesos del mes de referencia), se destinó en un 50% a la Subcuenta Excedentes ANI y el 50% restante a la Subcuenta "Obras Otrosí No. 7" del Patrimonio Autónomo.

Documento firmado digitalmente
GTEC

5. ***"Informe el plazo inicial, el plazo actual, las fechas previstas para terminación y reversión y las causas de cualquier variación."***

Respuesta:

De acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No. 009 de 2015, entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Transversal del Sisga S.A.S, el plazo del Contrato de Concesión se encuentra señalado en la sección 2.4 de la Parte General del Contrato de Concesión, así:

"2.4 Plazo del Contrato

(a) El plazo del Contrato transcurrirá entre la Fecha de Inicio y la fecha en que termine la Etapa de Reversión, a más tardar al vencerse el Plazo Máximo de la Etapa de Reversión. Página 46 de 218

(b) La Fecha de Terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento ocurrirá en cualquiera de los siguientes eventos, el que primera acaezca:

(i) Al cumplirse el año veinticinco (25) contado a partir de la Fecha de Inicio si se ha alcanzado o superado el VPIP, o;

(ii) En el momento en que, pasados los veinticinco (25) años se verifique de acuerdo con el procedimiento de verificación del VPIP, que se ha alcanzado o superado el VPIP, para lo cual se tendrá como fecha de terminación el décimo Día Hábil del Mes correspondiente a la fecha en la que se verifica tal circunstancia, o;

(iii) Al cumplirse el año veintinueve (29) contado a partir de la Fecha de Inicio, aun en el caso en que llegada esa fecha, no se hubiere obtenido el VPIP."

Frente lo anterior, se realizan las siguientes precisiones:

- El Contrato de Concesión Bajo el Esquema de APP No. 009 de 2015, fue suscrito el 10 de julio de 2015 entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Transversal del Sisga S.A.S.
- El Acta de Inicio del Contrato de Concesión No. 009 de 2015 se suscribió el 28 de agosto de 2015.
- El 25 de mayo de 2024, se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4, con la cual se dió inicio a la Etapa de Operación y Mantenimiento del proyecto, cuyo plazo se regula en la sección 2.4 de la Parte General del Contrato, citada anteriormente.

Documento firmado digitalmente
GTEC

- El Contrato de Concesión no ha tenido prorrogas en su plazo contractual, ni adiciones.

6. "***Explique cuáles unidades funcionales han sido recibidas total o parcialmente y remita las respectivas actas, listas de pendientes, reservas y conceptos de interventoría.***"

Respuesta: En atención al requerimiento, se informa que las cuatro (4) Unidades Funcionales del Proyecto Vial Transversal del Sisga cuentan con sus respectivas Actas de Terminación, suscritas una vez adelantados los procedimientos de puesta a disposición, inspección, verificación y recibo previstos en el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015. En dichas actas se dejaron identificadas, cuando correspondía, observaciones y actividades pendientes para ser atendidas por el Concesionario dentro de los plazos contractualmente establecidos.

De acuerdo con el seguimiento efectuado por la Interventoría Joyco en marco del contrato Nro. 416 de 2015 y una vez vencidos los términos definidos para su atención, las observaciones asociadas al proceso de terminación y recibo fueron objeto de verificación y se encuentran subsanadas, sin perjuicio de aquellas obligaciones que, por su naturaleza, continúan vigentes durante la Etapa de Operación y Mantenimiento.

Particularmente, respecto de la Unidad Funcional 4, se adjunta como soporte el informe de cierre de pendientes elaborado por la Interventoría JOYCO S.A.S., correspondiente al estado de atención de las observaciones que debían ser atendidas dentro de los ciento ochenta (180) días siguientes a la suscripción del Acta de Terminación de dicha Unidad Funcional.

A continuación, se relaciona las fechas de recibo de cada una de las unidades funcionales:

- **Acta de Terminación UF1**

  El 28 de febrero del 2021 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 1 del Proyecto vial Transversal del Sisga, en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capitulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal (a), ordinal (iv), numeral (2).

- **Acta de Terminación UF2**

  El 24 de marzo de 2022 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 2 del Proyecto vial Transversal del Sisga, en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capitulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal(a), ordinal (iv), numeral (2).

Documento firmado digitalmente
GTEC

- **Acta de Terminación UF3**

El 31 de marzo de 2022 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 3 del Proyecto vial Transversal del Sisga, en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capitulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal(a), ordinal (iv), numeral (2).

- **Acta de Terminación UF4**

El 24 de mayo de 2024, se suscribió el "ACTA DE TERMINACIÓN DE UNIDAD FUNCIONAL 4 Y DE LA ETAPA PREOPERATIVA E INICIO DE LA ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EN DESARROLLO DEL PROYECTO VIAL TRANSVERSAL DEL SISGA CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No. 009 DEL 10 DE JULIO DE 2015" en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capítulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal (a), romanito (iv), numeral (2).

En consecuencia, se adjunta anexo en la carpeta denominada "Punto 6. .Cierre Pendientes Recibo Actas Terminacion UF", las Actas de Terminación de las Unidades Funcionales, matriz en Excel de estado de pendientes de cada Unidad Funcional y, para la UF4, el correspondiente informe de cierre de pendientes realizado por la interventoría Joyco S.A.S en marco del contrato Nro. 416 de 2015.

Recursos y pagos

1. ***"Presente el valor inicial y el valor actualizado del contrato a precios constantes y corrientes, explicando la metodología utilizada. No mezcle inversión estimada, CAPEX, OPEX, retribuciones, vigencias futuras ni recaudo de peajes."***

Respuesta: En el marco del Contrato de Concesión bajo el Esquema de APP No. 009 de 2015 Corredor Transversal del Sisga, los valores del contrato expresan la dimensión fiscal nominal acordada, diferenciando su equivalente a precios constantes del mes de referencia y su actualización a precios corrientes:

Valor Inicial del Contrato (Precios Constantes - Mes de Referencia diciembre de 2013):

$966.849.097.446 COP *(Novecientos sesenta y seis mil ochocientos cuarenta y nueve millones noventa y siete mil cuatrocientos cuarenta y seis pesos moneda corriente)*.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Valor Actualizado del Contrato a Precios Corrientes (Corte a agosto de 2026):

$1.949.496.382.759 COP (Un billón novecientos cuarenta y nueve mil cuatrocientos noventa y seis millones trescientos ochenta y dos mil setecientos cincuenta y nueve pesos moneda corriente).

De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015, los valores económicos definidos contractualmente se encuentran, según corresponda, expresados en Pesos del Mes de Referencia. Para este Proyecto, la Parte Especial establece expresamente que el Mes de Referencia corresponde al 31 de diciembre de 2013 y que el Valor del Contrato asciende a $966.849.097.446 expresado en Pesos del Mes de Referencia.

Para aquellos valores cuya actualización se encuentra expresamente prevista en el Contrato, la Sección 3.9(b) de la Parte General establece como mecanismo de indexación la variación del Índice de Precios al Consumidor – IPC, mediante un factor que relaciona el IPC del período de actualización con el IPC del Mes de Referencia. En términos generales, la metodología puede expresarse así:

Valor actualizado = Valor en Pesos del Mes de Referencia × (IPC del período de actualización / IPC del Mes de Referencia).

Contractualmente, para la fórmula prevista en la Sección 3.9(b), el IPCn corresponde al IPC del mes inmediatamente anterior al mes en que se efectúa la actualización o aporte, mientras que el IPCr corresponde al IPC del Mes de Referencia. La misma disposición establece que esta fórmula debe utilizarse para actualizar otros valores cuando dicha actualización se encuentre expresamente prevista en el Contrato, salvo aquellos casos en los cuales se haya definido una fórmula particular de actualización.

2. ***"Informe cuánto ha aportado efectivamente la Nación, cuánto ha aportado el concesionario y cuánto se ha recaudado en los peajes Machetá y San Luis de Gaceno, por año y categoría vehicular."***

Respuesta: Una vez revisada la información financiera disponible del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 009 de 2015 – Proyecto Transversal del Sisga, particularmente los registros del Patrimonio Autónomo y reportes generados del área Financiera de la interventoría del proyecto, correspondiente al período agosto de 2026, se tiene:

Aportes efectivamente realizados por la Nación – Vigencias Futuras

Debe diferenciarse entre las vigencias futuras programadas o comprometidas contractualmente y los recursos efectivamente girados por la Nación al Patrimonio Autónomo. Para efectos de la presente respuesta se toman estos últimos, conforme a la Sección 4.5 literal (d) de la Parte Especial, los recursos de vigencias futuras son depositados en la Subcuenta Aportes ANI.

A la fecha de corte del informe financiero se registran los siguientes giros efectivamente realizados:

Vigencia		Giro efectivo Nación
2018	$	24.035.931.418,00
2019	$	85.743.134.783,00
2020	$	87.017.557.797,00
2021	$	91.590.956.314,00
2022	$	104.054.072.846,00
2023	$	67.801.789.316,00
2024	$	84.771.729.698,00
2025	$	89.310.588.038,00
Total, efectivamente girado	**$**	**634.325.760.210,00**

Aportes efectivamente realizados por el Concesionario – Equity

Respecto de los aportes de capital, se registra que los Aportes Equity efectivamente realizados por el Concesionario ascienden a **$261.811.435.279 en pesos corrientes**, equivalentes a **$213.731.039.822** a precios del mes de referencia. Los registros históricos muestran que los aportes fueron efectuados entre agosto de 2015 y julio de 2021. De acuerdo con la relación de socios aportantes suministrada, el capital se encuentra distribuido principalmente entre FIEX, COFIDES S.A., KMA Construcciones S.A. y Ortiz Construcciones y Proyectos S.A. Sucursal Colombia, cuya relación presentada totaliza aproximadamente $261.811,4 millones.

El consolidado reportado por la Interventoría del proyecto es el siguiente:

Fecha	Valores Constantes DIC de 2013 ($)	Valores Corrientes ($)
ago-15	$283,223,892	$303,922,743
ago-15	$8,108,776,108	$8,701,389,768
dic-15	$1,545,553,163	$1,700,000,000
ene-16	$3,885,168,450	$4,300,000,000
feb-16	$11,330,278,387	$12,702,079,070
jul-16	$988,663,448	$1,150,000,000
ago-16	$16,470,562,467	$19,258,044,042
sep-16	$1,329,838,163	$1,550,000,000
oct-16	$978,590,149	$1,140,000,000
nov-16	$1,915,413,715	$2,230,000,000
dic-16	$840,800,903	$980,000,000

Documento firmado digitalmente
GTEC

Fecha	Valores Constantes DIC de 2013 ($)	Valores Corrientes ($)
ene-17	$2,221,499,250	$2,600,000,000
feb-17	$2,443,138,901	$2,888,768,465
mar-17	$1,172,289,157	$1,400,000,000
abr-17	$1,291,817,783	$1,550,000,000
may-17	$663,639,010	$800,000,000
jun-17	$1,903,667,127	$2,300,000,000
jul-17	$5,191,806,774	$6,280,000,000
ago-17	$32,157,273,151	$38,877,629,762
ene-18	$4,482,857,616	$5,461,000,000
feb-18	$40,265,447,531	$49,358,557,019
jun-18	$4,733,788,540	$5,900,000,000
jul-18	$16,922,455,896	$21,124,118,484
ago-18	$4,812,667,136	$6,000,000,000
oct-18	$999,824,561	$1,250,000,000
dic-18	$119,693,363	$150,000,000
ago-19	$6,328,670,751	$8,188,453,584
ene-20	$19,135,043,912	$24,965,027,125.46
feb-20	$5,031,650,998	$6,592,500,000.00
Subtotal	**$197,554,100,304**	**$239,701,490,062.23**
may-21	$1,116,867,209	$1,512,740,202.00
jun-21	$7,982,753,914	$10,920,600,000.00
jul-21	$7,077,318,395	$9,676,605,014.77
Subtotal	**$16,176,939,518**	**$22,109,945,217**
TOTAL	**$213,731,039,822**	**$261,811,435,279**

Adicionalmente, la información indexada aportada registra aproximadamente COP $377.955,35 millones de Equity y COP $378.099,08 millones de Equity fondeado. Estos valores corresponden a cifras indexadas, por lo cual no son directamente comparables con los $261.811 millones de aportes históricos en pesos corrientes consignados efectivamente en las fechas de cada giro.

Recaudo de peajes

De acuerdo con el informe Financiero a corte de julio de 2026, el recaudo acumulado de las estaciones de peaje Machetá y San Luis de Gaceno asciende a **$126.933.094.369** en pesos corrientes.

Documento firmado digitalmente
GTEC

SALDO INICIAL ACUMULADO RECAUDO DE PEAJES JUNIO 2026		**$ 125,222,700,046**
RECAUDO TOTAL JULIO 2026 - REPORTADO CONCESIONARIO		$ 1,710,394,323
RECAUDO PREPAGO PEAJES JULIO 2026		$ 0
SOBRANTES JULIO 2026		$ 125,900
FONDO DE SEGURIDAD VIAL JULIO 2026		$ 45,516,877
TOTAL CONSIGNACIONES SUBCUENTA PEAJES JULIO 2026 MACHETA	$ 1,789,642,000	
TOTAL CONSIGNACIONES SUBCUENTA PEAJES JULIO 2026 SL GACENO	-	
(-) CONSIGNACIONES JUNIO 2025	-$ 194,205,000	
(+) CONSIGNACIONES JULIO 2026	$ 160,600,100	
SUMAS IGUALES	$ 1,756,037,100	$ 1,756,037,100
SALDO ACUMULADO RECAUDO DE PEAJES JULIO 2026		**$ 126,933,094,369**
SALDO ACUMULADO SOBRANTES DE PEAJES JULIO 2026		**$ 19,535,300**
PAGO COMPENSACION DE RIESGO MENOR RECAUDO		**$ 34,484,998,650**
PAGO DR8 FEB 2024		**$ 319,223,352,576**
TOTAL PEAJES MAS TARIFA DIFERENCIAL MAS PAGO COMPENSACION MENOR RECAUDO MAS DR8		**$ 480,641,445,595**

3. ***"Relacione todas las retribuciones reconocidas al concesionario, indicando fecha, concepto, unidad funcional, indicador de disponibilidad, descuentos aplicados y fuente de pago."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se adjunta la relación consolidada de las retribuciones reconocidas al Concesionario en desarrollo del Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015 – Proyecto Transversal del Sisga, discriminada para cada una de las Unidades Funcionales UF1, UF2, UF3 y UF4.

Con respecto a las fuentes de pago se obtiene del contrato general:

¨3.1 Retribución

(b) Fuentes de la Retribución. Las fuentes para el pago de la Retribución del Concesionario –o de la Compensación Especial, cuando sea aplicable– serán las siguientes:
(i) Aportes ANI.
(ii) Recaudo de Peajes.
(iii) Los Ingresos por Explotación Comercial.¨

El documento previamente relacionado se adjunta en el enlace dispuesto del presente comunicado, en la carpeta denominada "II. Recursos y Pagos - Punto 3 Actas de retribución por UF"

4. ***"Informe el saldo de las vigencias futuras y las obligaciones contingentes asociadas al proyecto."***

Documento firmado digitalmente
GTEC

Repuesta: De acuerdo con la documentación revisada correspondiente al proyecto Transversal del Sisga, asociado al Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015, se evidencia que el Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, en atención a la solicitud formulada mediante comunicación No. 2014-601-024970-1 del 19 de diciembre de 2014, y con fundamento en lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1610 de 2013, en sesión realizada el 23 de diciembre de 2014, otorgó aval fiscal y autorizó el cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de vigencias futuras del presupuesto de gastos de inversión de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, destinadas a la estructuración y ejecución del proyecto. Dicha aprobación se encuentra soportada en la comunicación cuyo asunto corresponde a "Aval fiscal y autorización cupo vigencias futuras APP. Ref. 1-2014-116427", documento mediante el cual se formalizó la autorización fiscal requerida para comprometer recursos de vigencias futuras asociados al proyecto que posteriormente dio origen al Contrato de Concesión No. 009 de 2015 – Transversal del Sisga.

En el cuadro siguiente se relacionan las apropiaciones de vigencias futuras del presupuesto de gastos de inversión de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI asociados para el proyecto:

VIGENCIA	PESOS MES DE REFERENCIA ($ DIC 2013)	FECHA
1	$ 19.179.609.794,00	31 DICIEMBRE DE 2018
2	$ 65.884.249.128,00	31 DICIEMBRE DE 2019
3	$ 65.884.249.128,00	31 DICIEMBRE DE 2020
4	$ 65.884.249.128,00	31 DICIEMBRE DE 2021
5	$ 65.884.249.128,00	31 DICIMEBRE DE 2022
6	$ 39.530.549.477,00	31 DICIMEBRE DE 2023
7	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2024
8	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2025
9	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2026
10	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2027
11	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2028
12	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2029
13	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2030
14	$ 46.118.974.390,00	39 DICIMEBRE DE 2031
15	$ 46.118.974.390,00	31 DICIMEBRE DE 2032
16	$ 36.664.584.640,00	31 DICIEMBRE DE 2033
17	$ 39.530.549.477,00	31 DICIEMBRE DE 2034
18	$ 39.530.549.477,00	31 DICIEMBRE DE 2035

Documento firmado digitalmente
GTEC

VIGENCIA	PESOS MES DE REFERENCIA ($ DIC 2013)	FECHA
19	$ 39.530.549.477,00	31 DICIEMBRE DE 2036
20	$ 39.530.549.477,00	31 DICIEMBRE DE 2037
21	$ 39.530.549.477,00	31 DICIEMBRE DE 2038
22	$ 39.530.549.477,00	31 DICIEMBRE DE 2039
23	$ 39.530.549.477,00	31 DICIEMBRE DE 2040

Conforme al cuadro anterior de vigencias futuras aprobado para el proyecto, se establecieron aportes de la Nación para el período comprendido entre 2018 y 2040. Como lo contempla el contrato parte especial en el numeral 4.5 fondeo de subcuentas del patrimonio autónomo, d) subcuenta aportes ANI.

Por su parte, de acuerdo con el Informe Mensual No. 015 de Gestión Financiera de la Interventoría del proyecto, con corte al 31 de agosto de 2026, registra que los giros efectivamente realizados al concesionario por la ANI desde la Subcuenta Aportes ANI por concepto de vigencias futuras corresponden a las vigencias 2018 a 2025, por un valor acumulado de **$634.325.760.210 en pesos corrientes.**

En consecuencia, y teniendo en cuenta que en el citado informe financiero todavía no se registra el giro correspondiente a la vigencia 2026, el saldo programado de vigencias futuras pendiente para el período 2026–2040, con fundamento en el cuadro de autorización aportado, corresponde a:

CONCEPTO	VALOR
Vigencias pendientes	**2026–2040**
Número de vigencias pendientes	**15**
Saldo a precios de diciembre de 2013	**$629.622.826.796,00**
IPC DIC 2013	79,56
IPC Agosto 2026	160,42
Factor Actualización	2,016339869
Saldo programado a pesos corrientes conforme al cuadro autorizado	**$1.269.533.608.278,21**

Se precisa que el valor en pesos corrientes corresponde a la programación contenida en el cuadro de autorización y, por tanto, puede presentar diferencias frente al valor efectivamente girado en cada vigencia, dado que los aportes se actualizan conforme a las reglas contractuales y variables de indexación aplicables.

Por esta razón, para efectos del seguimiento financiero debe diferenciarse entre el cupo autorizado, la programación estimada a pesos corrientes y el giro efectivamente realizado por la ANI.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Obligaciones contingentes asociadas al proyecto

Adicionalmente a las vigencias futuras, el Contrato de Concesión contempla riesgos cuya materialización puede generar obligaciones contingentes a cargo de la ANI, las cuales deben ser atendidas de acuerdo con la distribución de riesgos contractual y, cuando corresponda, mediante el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.

Se encuentra acreditada la contingencia asociada al riesgo de sobrecostos prediales. En este sentido, la Resolución ANI No. 20225000021125 del 19 de diciembre de 2022 declaró y reconoció la ocurrencia de una contingencia predial dentro del proyecto Transversal del Sisga y ordenó un desembolso del Fondo de Contingencias. El mismo acto señala que el Contrato establece como obligación de la ANI efectuar los aportes correspondientes al Fondo de Contingencias en los términos aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Asimismo, mediante oficio MHCP No. 2-2022-022741 del 27 de mayo de 2022, la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional aprobó el Plan de Aportes de las obligaciones contingentes del Proyecto Transversal del Sisga, dentro del cual se encuentra incluido el riesgo predial.

Para dicha contingencia predial, la Resolución No. 20225000021125 reconoció específicamente una obligación por $202.429.498,52, correspondiente a recursos aportados previamente por el Concesionario a la Subcuenta Predios y que, conforme a la distribución contractual del riesgo, debían ser reembolsados por la ANI.

El mismo acto administrativo registró que, con anterioridad a esa cuenta de cobro, la ANI había reconocido y pagado contingencias por sobrecostos prediales por un total de $2.193.926.986,12. Sumado el reconocimiento de diciembre de 2022, el valor histórico reconocido en los actos allí relacionados ascendía a aproximadamente $2.396.356.484,64.

También se encuentran asociados al proyecto riesgos económicos relacionados con el recaudo de peajes. En particular, el Contrato contempla el mecanismo de Diferencia de Recaudo – DR8, DR13 y DR18, cuyo pago se activa cuando el valor presente del recaudo se encuentra por debajo de los valores contractualmente garantizados. Para el DR8 se acordó que la ANI efectuaría el pago con cargo a los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades Estatales y, si dichos recursos resultaban insuficientes, asumiría el saldo conforme a lo pactado.

Teniendo en cuenta que la fecha de cumplimiento del VPIP8 se dio el 06 de noviembre de 2023, el cálculo se realizará a partir de esta fecha y durante el término señalado en la Sección 3.4 (b) (i) de la Parte General del Contrato. Una vez obtenido el cálculo, el Concesionario acepta no cobrar por una única vez los intereses de que trata la Sección 3.6 de la Parte General del Contrato que se generen por el no pago

Documento firmado digitalmente
GTEC

oportuno de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8), desde la fecha máxima de pago, es decir, el 05 de febrero de 2024 y hasta el 05 de mayo de 2024, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones: La ANI se obliga a hacer el pago de la liquidación de la Diferencia de Recaudo del año 8 (DR8), con cargo a los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades Estatales, a más tardar en febrero de 2024.

El 27 de febrero de 2024 la ANI realizo el traslado de los TRESCIENTOS DIECINUEVE MIL DOSCIENTOS VEINTITRÉS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS CON OCHO CENTAVOS M/CTE ($319.223.352.576.08), por concepto de Diferencia de Recaudo al Año 8 o DR8 a la subcuenta Aportes ANI No 256-95639-2.

El 26 de marzo de 2024 se trasladaron los recursos a cada UF de la siguiente manera: la UF1 $92.925.917.935, la UF2 $55.385.251.672, la UF3 $ 59.822.456.273 y la UF4 $111.089.726.696

De igual forma, existen obligaciones derivadas de la materialización de riesgos asociados a menor recaudo y diferencias tarifarias, respecto de las cuales se han venido efectuando reconocimientos conforme al Contrato y a las respectivas actas de cálculo. El Informe Financiero registra pagos por conceptos de menor recaudo en diferentes períodos y señala que a abril de 2026 el VPIP13 acumulado correspondía al 58,66 % del valor de referencia, incluyendo el DR8.

En consecuencia, las vigencias futuras y las obligaciones contingentes corresponden a conceptos diferentes: las primeras constituyen aportes ciertos y programados de la Nación para financiar la Retribución del Proyecto, mientras que las obligaciones contingentes dependen de la materialización de los riesgos contractualmente asignados a la ANI.

Finalmente, se precisa que, con la documentación actualmente revisada, no resulta procedente establecer un único saldo actualizado de todas las obligaciones contingentes del Proyecto, debido a que éste depende del estado del Plan de Aportes aprobado por el Ministerio de Hacienda, los aportes efectivamente realizados al Fondo, los rendimientos, las contingencias ya materializadas y pagadas y las nuevas obligaciones que se lleguen a reconocer. Para determinar dicho saldo a una fecha específica deberá tomarse como soporte la última actualización del Plan de Aportes y la certificación vigente del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales.

Documento firmado digitalmente
GTEC

5. ***"Indique qué descuentos, deducciones, multas, cláusulas penales, sanciones o compensaciones se han impuesto por incumplimiento o falta de disponibilidad."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se informa que, con base en la revisión de las Actas de Retribución y demás antecedentes contractuales a la fecha de corte de la presente respuesta, se evidencian deducciones económicas aplicadas a la Retribución del Concesionario como consecuencia de los resultados obtenidos en la medición de determinados Indicadores de Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio, de conformidad con el mecanismo previsto en el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015 y en el Apéndice Técnico No. 4.

El esquema contractual establece que la Interventoría del proyecto dentro de sus obligaciones contractuales debe verificar periódicamente el cumplimiento de los indicadores aplicables a cada Unidad Funcional y, a partir de los resultados obtenidos, determinar el correspondiente Índice de Cumplimiento. Cuando las mediciones no alcanzan los valores de aceptación previstos contractualmente, se generan las deducciones que correspondan sobre la Retribución, conforme al procedimiento y fórmulas establecidas en el Contrato. Estas deducciones constituyen un mecanismo económico asociado al desempeño contractual y deben diferenciarse de las multas, cláusula penal y demás sanciones derivadas de una declaratoria formal de incumplimiento.

De acuerdo con las Actas de Retribución revisadas, las deducciones identificadas son las siguientes:

Unidad Funcional	Acta	Período	Deducción (COP)
UF1	No. 2	Marzo 2021	$275.378,18
UF1	No. 3	Abril 2021	$231.605,78
UF3	No. 8	Octubre 2022	$5.664.385,29
UF3	No. 8	Noviembre 2022	$5.540.001,55
UF3	No. 8	Diciembre 2022	$11.614.385,19
UF3	No. 8 / 14	Enero 2023	$7.151.677,99
UF3	No. 8	Febrero 2023	$4.610.152,90
UF3	No. 8	Marzo 2023	$207.100.418,67
UF3	No. 9	Abril 2023	$3.314.932,41
UF3	No. 10	Mayo 2023	$3.698.044,74
UF3	No. 14	Septiembre 2023	$49.165.318,67
UF1	No. 53	Enero 2026	$1.907.231,10

Documento firmado digitalmente
GTEC

Unidad Funcional	Acta	Período	Deducción (COP)
Total deducciones verificadas			$300.273.532,47

En relación con la Unidad Funcional 3, las deducciones registradas en las Actas de Retribución Nos. 8, 9, 10 y 14 se encuentran asociadas a los resultados de las verificaciones realizadas por la Interventoría respecto del cumplimiento de los indicadores contractuales, particularmente del Indicador E24 – Sistema de Iluminación, cuyos resultados dieron lugar a la afectación del Índice de Cumplimiento y, consecuentemente, a las deducciones económicas relacionadas anteriormente.

Respecto de la Unidad Funcional 1, además de las deducciones registradas en marzo y abril de 2021, se identifica en el Acta de Retribución No. 53, correspondiente a enero de 2026, una deducción por valor de $1.907.231,10, derivada de la evaluación del Indicador O5 – Tiempo de Atención de Accidentes y Emergencias. Para dicho período, la Interventoría determinó un Índice de Cumplimiento de 0,9971. Si bien el Concesionario manifestó discrepancia respecto del resultado de la medición, la Interventoría ratificó técnicamente la evaluación efectuada, manteniéndose la deducción correspondiente, cuyo valor debía ser transferido a la Subcuenta Excedentes ANI, de conformidad con el mecanismo contractual de Retribución.

Por otra parte, de los antecedentes analizados no se han aplicado deducciones específicamente por indisponibilidad total o parcial de las Unidades Funcionales, distintas de aquellas originadas en los resultados de los indicadores anteriormente señalados. Lo anterior no significa que durante la ejecución contractual no se hayan presentado observaciones, requerimientos, no conformidades o períodos de cura, sino que tales actuaciones deben distinguirse de una deducción efectivamente incorporada en el cálculo de la Retribución.

Desde el punto de vista jurídico y contractual, es igualmente importante diferenciar las deducciones sobre la Retribución de los mecanismos sancionatorios. Las primeras se derivan directamente del esquema de desempeño previsto en el Contrato y de los resultados objetivos obtenidos en la medición de los indicadores; mientras que las multas, la cláusula penal y demás sanciones requieren la configuración de los presupuestos contractuales correspondientes y el adelantamiento de las actuaciones administrativas aplicables por parte de la ANI.

En este sentido, a la fecha de corte de la presente respuesta no se evidencian multas, cláusulas penales, sanciones ni compensaciones impuestas al Concesionario como consecuencia de una declaratoria de incumplimiento contractual asociada a la prestación del servicio o a la falta de disponibilidad del corredor, en el marco del Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015. Lo anterior se entiende sin perjuicio de

Documento firmado digitalmente
GTEC

los requerimientos, presuntos incumplimientos, no conformidades y períodos de cura que hayan sido formulados durante la ejecución contractual y que se encuentren cerrados, en seguimiento o sujetos a las actuaciones que corresponda adelantar a la ANI.

6. ***"Explique si se han reconocido pagos por obras, componentes o niveles de servicio posteriormente modificados, eliminados o sustituidos."***

Repuesta: Una vez revisada la información contractual, financiera y de seguimiento disponible del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 009 de 2015 – Proyecto Transversal del Sisga, se manifiesta que no se evidencia que se hayan reconocido pagos al Concesionario por obras, componentes o niveles de servicio que posteriormente hubieren sido eliminados, sustituidos o dejados sin efecto, sin que se hubiera efectuado el correspondiente ajuste contractual y económico.

Las modificaciones introducidas mediante los diferentes Otrosí han sido formalizadas expresamente, definiendo el tratamiento técnico, contractual y financiero aplicable en cada caso. Para el caso particular del Otrosí No. 7 se sustituyó la obligación de construir Puentes Peatonales por la ejecución de Pasos Peatonales Seguros y, como consecuencia de dicha sustitución, se determinó contractualmente el tratamiento del menor valor resultante, destinando el 50 % a la Subcuenta Excedentes ANI y el 50 % a la Subcuenta denominada "Obras Otrosí No. 7". Por tanto, la sustitución no implicó mantener simultáneamente la remuneración de la obligación inicialmente prevista y de la nueva solución.

De igual manera, las modificaciones posteriores relacionadas con los Indicadores de Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio no implicaron el reconocimiento de pagos por indicadores eliminados. En particular, el Otrosí No. 10 ajustó las condiciones de medición y aplicación de determinados indicadores, conservando las demás obligaciones contractuales y precisando expresamente que la modificación no representa una variación de los resultados a cargo del Concesionario, no modifica la asignación de riesgos y no altera el valor del Contrato de Concesión.

En ese sentido, los pagos y retribuciones efectuados en desarrollo del Contrato se encuentran vinculados al cumplimiento de las obligaciones contractuales vigentes para cada período, a las actas de terminación o entrega correspondientes, a los Índices de Cumplimiento y a los demás mecanismos de verificación establecidos contractualmente.

7. ***"Presente una conciliación entre cantidades de obra previstas, ejecutadas, recibidas y pagadas por unidad funcional."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se considera necesario precisar que el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 009 de 2015 – Proyecto

Transversal del Sisga no corresponde a un contrato de obra pública remunerado mediante precios unitarios y cantidades de obra ejecutadas, razón por la cual no resulta procedente estructurar una conciliación general bajo las columnas de cantidades previstas, ejecutadas, recibidas y pagadas por Unidad Funcional, como ocurriría en un contrato tradicional de obra.

La naturaleza del Contrato es la de una concesión bajo esquema APP, en la cual el Concesionario asumió obligaciones de resultado relacionadas con la financiación, elaboración de estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor, debiendo alcanzar las condiciones y especificaciones técnicas previstas en los Apéndices Contractuales. El Contrato establece expresamente que las disposiciones de los Apéndices Técnicos generan para el Concesionario obligaciones de resultado y no de medio, y que las intervenciones deben cumplir con las condiciones de calidad, resistencia y durabilidad exigidas contractualmente.

En ese contexto, la remuneración del Concesionario no se determina mediante la multiplicación de cantidades de obra ejecutadas por precios unitarios, ni mediante actas mensuales de cantidades de obra. Por el contrario, el derecho a la Retribución se estructura por Unidad Funcional y se inicia, como regla contractual, a partir de la suscripción de la respectiva Acta de Terminación de Unidad Funcional. El Contrato igualmente dispone que la Retribución correspondiente a cada Unidad Funcional se calcula conforme a la metodología establecida en la Parte Especial y se formaliza mediante el Acta de Cálculo de la Retribución.

Así mismo, las fuentes para el pago de dicha Retribución corresponden a Aportes ANI, Recaudo de Peajes e Ingresos por Explotación Comercial, y su reconocimiento se encuentra sujeto a las condiciones contractuales, al cumplimiento de las obligaciones de cada Unidad Funcional y a la aplicación de los mecanismos de deducción derivados de los Índices de Cumplimiento.

Por lo anterior, para las obras que hacen parte del alcance ordinario del Contrato de Concesión, la trazabilidad contractual debe presentarse en términos de alcance previsto por Unidad Funcional, intervenciones efectivamente ejecutadas, verificación y puesta a disposición de la Unidad Funcional, fecha del Acta de Terminación y Retribución causada y pagada, y no mediante un balance de cantidades de obra previsto ejecutado y pagado. A continuación, se presenta el detalla y criterios establecidos en el contrato de concesión:

Unidad Funcional	Alcance contractual	Estado de ejecución	Documento de recibo	Estado de retribución
UF1	Intervenciones definidas en el Apéndice Técnico 1 y demás	Ejecutadas conforme al proceso de verificación	Acta de Terminación / documentos de verificación	Retribución calculada conforme al Contrato y Actas de Cálculo de Retribución

Documento firmado digitalmente
GTEC

Unidad Funcional	Alcance contractual	Estado de ejecución	Documento de recibo	Estado de retribución
	documentos contractuales	contractual	correspondientes	
UF2	Intervenciones definidas en el Apéndice Técnico 1 y demás documentos contractuales	Ejecutadas conforme al proceso de verificación contractual	Acta de Terminación / documentos de verificación correspondientes	Retribución calculada conforme al Contrato y Actas de Cálculo de Retribución
UF3	Intervenciones definidas en el Apéndice Técnico 1 y demás documentos contractuales	Ejecutadas conforme al proceso de verificación contractual	Acta de Terminación / documentos de verificación correspondientes	Retribución calculada conforme al Contrato y Actas de Cálculo de Retribución
UF4	Intervenciones definidas en el Apéndice Técnico 1 y demás documentos contractuales	Ejecutadas conforme al proceso de verificación contractual	Acta de Terminación / documentos de verificación correspondientes	Retribución calculada conforme al Contrato y Actas de Cálculo de Retribución

Cumplimiento técnico

1. "***Informe cuál es la clasificación técnica y funcional del corredor y cuáles especificaciones contractuales resultan exigibles en materia de ancho de calzada, bermas, sobreanchos, drenajes, túneles, señalización y seguridad vial.***"

Repuesta: En atención al requerimiento, se aclara que el corredor vial objeto del Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015 corresponde a un eje vial de carácter nacional cuya función principal es garantizar la conectividad entre la región central del país y la Orinoquía, razón por la cual funcionalmente integra la Red Vial Nacional Primaria. Sin embargo, desde el punto de vista contractual, la clasificación funcional de la vía no constituye por sí sola un criterio para exigir parámetros geométricos asociados a proyectos de construcción de carreteras nuevas.

La estructuración técnica del proyecto se desarrolló sobre una infraestructura vial preexistente con características geométricas consolidadas, restricciones topográficas, ambientales, prediales y geotécnicas propias de un corredor de montaña. Por esta razón, el alcance contractual fue concebido como un proyecto de rehabilitación, pavimentación, mejoramiento localizado, operación y mantenimiento, estableciendo para cada Unidad Funcional características geométricas específicas acordes con las condiciones existentes del corredor.

Documento firmado digitalmente
GTEC

a) Anchos de calzada

Las especificaciones contractuales asociadas al ancho de calzada fueron aclaradas y modificadas mediante el Otrosí No. 3, específicamente en las disposiciones que ajustaron las características geométricas previstas en el Apéndice Técnico No. 1. Allí se estableció que los tramos en tangente deberán presentar anchos homogeneizados entre 6,00 m y 7,00 m, definiéndose además un ancho mínimo homogéneo de 6,00 m. De igual forma, se mantuvo expresamente para el sector San Luis de Gaceno - Aguaclara de la Unidad Funcional 4, la exigencia de una sección mínima de 7,30 m prevista en la Tabla 26 del Apéndice Técnico No. 1. Por lo anterior, la obligación contractual no consiste en aplicar secciones típicas generales de una carretera nueva, sino en alcanzar las secciones transversales particulares definidas para cada tramo del proyecto.

b) Bermas y sección transversal

Las condiciones aplicables a las bermas fueron igualmente modificadas mediante el Otrosí No. 3, el cual incorporó al Apéndice Técnico No. 1 el concepto de berma-cuneta como solución funcional para el corredor. Contractualmente, la berma-cuneta fue definida como una estructura destinada simultáneamente a la recuperación de vehículos y a la conducción de aguas superficiales, estableciendo características geométricas mínimas y condicionando su implementación a las restricciones físicas existentes en cada sector. En consecuencia, la verificación contractual debe efectuarse respecto de la funcionalidad y conformación de las bermas-cuneta establecidas en los documentos contractuales y no respecto de una sección uniforme de bermas convencionales en todo el corredor.

c) Sobreanchos en curvas

Los sobreanchos corresponden a una obligación expresamente incorporada mediante el Otrosí No. 3, mediante el cual se adicionó al alcance contractual la ejecución de sobreanchos en curvas con deflexiones superiores a 120°, siempre que las condiciones existentes permitieran su construcción. Se establece que dichas intervenciones deben desarrollarse sin generar afectaciones prediales, modificaciones sustanciales del eje vial, interferencias con redes o impactos sobre estructuras existentes. Por consiguiente, el alcance exigible corresponde a una medida localizada de mejoramiento geométrico definida contractualmente y no a una ampliación generalizada de la plataforma vial.

d) Drenajes

Las especificaciones contractuales relacionadas con drenajes se encuentran definidas en las especificaciones del Apéndice Técnico No. 1 y hacen parte integral de las actividades de rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento previstas para el proyecto. Dichas obligaciones comprenden la conservación y funcionalidad de

cunetas, alcantarillas, estructuras de drenaje longitudinal y transversal, bermas-cuneta y demás obras hidráulicas necesarias para garantizar la evacuación adecuada de las aguas superficiales y subsuperficiales. Contractualmente, estas estructuras tienen como propósito preservar la estabilidad de la banca, proteger la estructura del pavimento y mitigar procesos erosivos que puedan afectar la operación del corredor.

e) Túneles

Las condiciones aplicables a los túneles del Proyecto Transversal del Sisga se encuentran definidas en las Tablas 13, 19 y 20 del Apéndice Técnico No. 1, las cuales establecen las características funcionales y operacionales exigibles para este tipo de infraestructura dentro del alcance del Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015. No obstante, dichas disposiciones fueron objeto de ajustes y precisiones posteriores mediante modificaciones contractuales específicas.

El Otrosí No. 3 complementó las especificaciones originalmente previstas en el Apéndice Técnico No. 1, incorporando obligaciones asociadas al perfilamiento de túneles y a las condiciones necesarias para garantizar la circulación segura de vehículos de diseño tipo C3-S2, atendiendo las condiciones reales de operación del corredor y la funcionalidad requerida para este tipo de estructuras. Estas modificaciones constituyeron ajustes al alcance técnico inicialmente previsto y definieron parámetros específicos para la verificación del cumplimiento contractual.

Mediante el Otrosí No. 10, se ajustaron diversos indicadores de desempeño y metodologías de medición aplicables a estas estructuras, reconociendo condiciones propias de los túneles existentes, tales como los fenómenos de humedad y filtraciones permanentes. Como resultado de dichas modificaciones, se redefinieron criterios de evaluación relacionados con la señalización horizontal al interior de los túneles, el Índice de Rugosidad Internacional (IRI) y otros parámetros de calidad asociados a la operación de estas estructuras.

Las obligaciones exigibles en materia de túneles deben verificarse con fundamento en las disposiciones particulares contenidas en el Apéndice Técnico No. 1 y en las modificaciones incorporadas mediante los Otrosíes Nos. 3 y 10, los cuales establecen las condiciones técnicas y operacionales específicas que resultan aplicables para este componente de la infraestructura del proyecto.

f) Señalización y Seguridad Vial

Las especificaciones contractuales exigibles en materia de señalización y seguridad vial se encuentran articuladas como componentes funcionales del estándar de servicio y de las condiciones de operación del corredor concesionado. En materia de señalización, las obligaciones del Concesionario se encuentran definidas principalmente en el Apéndice Técnico No. 2, el cual establece los criterios de disponibilidad, conservación, reposición y mantenimiento de la señalización

horizontal, vertical y de los dispositivos de seguridad vial requeridos para garantizar condiciones adecuadas de circulación durante la etapa de operación y mantenimiento. De manera complementaria, el Otrosí No. 3, al modificar disposiciones del Apéndice Técnico No. 1, dispuso que toda transición de ancho de calzada, modificación geométrica o adecuación funcional incorporada al proyecto debe estar acompañada de la señalización correspondiente, garantizando la consistencia operacional del corredor y la adecuada percepción de las condiciones de la vía por parte de los usuarios. En consecuencia, la obligación contractual no se limita a la instalación de señales, sino que comprende la preservación permanente de su funcionalidad, visibilidad, legibilidad y capacidad de regulación del tránsito de conformidad con las condiciones de operación establecidas para cada Unidad Funcional.

Ahora bien, la seguridad vial constituye un elemento transversal que integra las obligaciones de diseño, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento previstas en el Contrato de Concesión. Su cumplimiento se encuentra asociado al desempeño integral de la infraestructura y no exclusivamente a la existencia de dispositivos individuales de control de tránsito. En tal sentido, las condiciones de seguridad vial dependen del adecuado estado de la plataforma de circulación, la funcionalidad de las obras de drenaje, la conservación de los sistemas de señalización y demarcación, la disponibilidad de elementos de contención vehicular, la operación segura de túneles, puentes y demás estructuras especiales, así como de la implementación de soluciones específicas orientadas a la protección de usuarios vulnerables.

Bajo este contexto, el Otrosí No. 7 modificó el alcance originalmente previsto para la infraestructura peatonal del proyecto, sustituyendo la construcción de dieciséis (16) puentes peatonales por la implementación de dieciséis (16) Pasos Peatonales Seguros, decisión adoptada con fundamento en estudios técnicos de movilidad, seguridad vial y comportamiento peatonal desarrollados para el corredor. Dicha modificación contractual respondió a criterios de funcionalidad y efectividad operacional, orientados a implementar soluciones que ofrecieran mayores niveles de utilización y seguridad para los peatones en las condiciones reales de operación de la vía.

En consecuencia, las obligaciones exigibles en materia de señalización y seguridad vial se realizan de manera integral, a partir de las condiciones establecidas en el Apéndice Técnico No. 2, las especificaciones incorporadas en el Apéndice Técnico No. 1 y las modificaciones introducidas mediante los Otrosíes Nos. 3 y 7, por cuanto estos documentos constituyen el marco contractual que define los estándares de desempeño, operatividad y protección de usuarios que deben mantenerse durante toda la vigencia de la concesión.

2. ***"Explique si todas las disposiciones del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras de 2008 son directamente exigibles al corredor o si***

Documento firmado digitalmente
GTEC

existen condiciones contractuales, diseños aprobados o excepciones particulares. Identifique cada una."

Repuesta: Se precisa que no resulta técnica ni contractualmente adecuado interpretar que la totalidad de las disposiciones contenidas en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras de 2008 sean exigibles de manera directa, uniforme y aislada a la totalidad del corredor Transversal del Sisga, como si se tratara de la construcción integral de una carretera nueva.

La exigibilidad de los parámetros geométricos debe analizarse de manera sistemática con el Contrato de Concesión No. 009 de 2015, la Parte Especial, el Apéndice Técnico No. 1, los requerimientos técnicos aplicables a los Estudios y Diseños, las modificaciones introducidas mediante los Otrosíes y los Estudios y Diseños desarrollados para cada Unidad Funcional. Lo anterior es especialmente relevante debido a que el Proyecto interviene mayoritariamente un corredor vial preexistente, con condiciones topográficas, geométricas, geológicas y operativas propias.

El propio Apéndice Técnico No. 1 diferencia expresamente entre Construcción, Mejoramiento y Rehabilitación. Para las obras de Construcción entendidas como aquellas desarrolladas donde no existe un carreteable definido, se construye una variante, una segunda calzada o un nuevo corredor, se dispone el cumplimiento del Manual de Diseño Geométrico del INVIAS, pero el mismo texto contractual incorpora una salvedad expresa, cuando los documentos contractuales establezcan características diferentes, deberán atenderse esas condiciones particulares.

En contraste, para las actividades de Mejoramiento y Rehabilitación, el alcance contractual parte de la existencia previa de la carretera. El Mejoramiento busca elevar determinadas características técnicas y el nivel de servicio de la vía existente, mientras que la Rehabilitación tiene como propósito restituir las condiciones para las cuales fue originalmente diseñada, incluyendo obras de pavimento, drenaje, estabilización y actuaciones específicas en sitios críticos. Bajo este marco contractual, deben identificarse las siguientes condiciones particulares:

- Naturaleza de la intervención en cada Unidad Funcional. No todos los sectores del Proyecto corresponden a construcción nueva. Una parte sustancial del corredor fue objeto de rehabilitación, pavimentación y actuaciones puntuales de mejoramiento sobre la infraestructura existente. Por consiguiente, los parámetros aplicables deben corresponder al tipo de intervención contractualmente definido para cada subsector y no a la aplicación automática de todos los criterios previstos para una carretera primaria nueva.

- Las Condiciones específicas establecidas en el Apéndice Técnico No. 1. Las Tablas 6, 12, 18 y 26 establecen las características geométricas y técnicas particulares para las UF1, UF2, UF3 y UF4. En consecuencia, aspectos como ancho de calzada, berma-cuneta, sobreanchos, funcionalidad, accesos y

demás características deben ser verificados frente a dichas tablas y a las modificaciones contractuales que posteriormente las precisaron.

- Precisiones introducidas mediante el Otrosí No. 3. Este modificatorio aclaró expresamente los conceptos y especificaciones correspondientes a berma-cuneta, ancho de calzada y ampliaciones mediante sobreanchos en curvas con deflexión mayor a 120°. Adicionalmente, dejó establecido que la funcionalidad indicada en las Tablas 6, 12, 18 y 26 obedece a que el Proyecto corresponde a una rehabilitación y pavimentación, y no a la aplicación de características técnicas exigibles exclusivamente a actividades de mejoramiento o construcción de vías primarias. El mismo Otrosí delimitó el concepto de "Mejoramiento" a actuaciones específicas como reconstrucción de pavimento, atención de puntos críticos, sobreanchos, andenes en sitios determinados, puentes peatonales y perfilamiento de túneles.

- Estudios y Diseños desarrollados para las condiciones reales del corredor. Los requerimientos técnicos establecieron que el diseño geométrico debía desarrollarse con fundamento en el Manual vigente, pero integrando simultáneamente las condiciones geológicas, geotécnicas, ambientales y topográficas del corredor. Incluso se previó que el trazado debía ajustarse iterativamente para alcanzar condiciones de estabilidad y consistencia geométrica respecto del entorno topográfico de las laderas. Para casos especiales no contemplados en el Manual, los documentos técnicos permitieron acudir a criterios AASHTO, considerando las condiciones particulares del contexto colombiano.

- Topografía de montaña, eje existente y velocidades de diseño y operación. Los documentos técnicos reconocen expresamente que el trazado debe responder a las condiciones de alta montaña y que aspectos como velocidad de diseño, radios mínimos, ancho de calzada, bermas, pendientes y longitudes de los elementos geométricos deben definirse dentro de los Estudios y Diseños. En trazados de montaña, el alineamiento vertical y las condiciones de estabilidad constituyen condicionantes directos del diseño y de la velocidad posible del Proyecto

- Diseños aprobados y materialización del eje. Una vez definido y aprobado el eje de diseño por la Interventoría, este debe materializarse en terreno de acuerdo con los procedimientos del Manual. Por tanto, los Estudios y Diseños aprobados constituyen la materialización técnica de las obligaciones contractuales para cada sector, sin que ello signifique que puedan apartarse de las exigencias del Contrato o de sus Apéndices.

De manera particular para los sectores de Rehabilitación, los requerimientos técnicos establecen que el análisis parte de la revisión de los elementos existentes de la vía entre ellos bombeo, peraltes, bermas, cunetas y sobreanchos y de su adecuación

para garantizar condiciones de seguridad respecto de las velocidades de diseño y operación. Es decir, el diseño no parte de un corredor inexistente, sino de la evaluación y adecuación de la geometría existente. Así mismo, los criterios de diseño consideran expresamente tanto la velocidad de diseño como la velocidad de operación, los radios, anchos de calzada, bermas y cunetas, complementados con los estudios de seguridad vial requeridos para identificar los puntos críticos de la vía existente y definir su tratamiento.

En consecuencia, el Manual de Diseño Geométrico constituye una referencia técnica contractual fundamental, pero su aplicación al Proyecto debe realizarse conjuntamente con el alcance específico pactado para cada Unidad Funcional, las características particulares establecidas en el Apéndice Técnico No. 1, las modificaciones introducidas mediante los Otrosíes y los Estudios y Diseños aprobados.

Por lo tanto, no sería técnicamente procedente comparar de manera aislada la geometría actual de cada punto de los 137 km del corredor con todos los parámetros establecidos para el diseño de una carretera nueva y, a partir de ello, concluir automáticamente la existencia de un incumplimiento. La verificación debe determinar primero qué tipo de intervención estaba contractualmente prevista en el sector, cuál era el parámetro específico exigible, qué establecieron los Estudios y Diseños y qué condiciones particulares o excepciones fueron incorporadas al Contrato, para posteriormente establecer si la infraestructura ejecutada corresponde o no a la obligación exigible al Concesionario.

3. ***"Presente las mediciones verificadas del ancho de calzada y bermas, discriminadas por unidad funcional y puntos de referencia."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se adjuntan en el enlace dispuesto del presente comunicado, en la carpeta denominada "Punto 3. Verificación Anchos de Calzada" de este capítulo, las mediciones topográficas correspondientes a los anchos de calzada y bermas de cada una de las Unidades Funcionales del Proyecto Transversal del Sisga, discriminadas por los respectivos puntos de referencia y sectores evaluados.

4. ***"Identifique los sectores que no cumplen los diseños aprobados o las especificaciones contractuales y explique las medidas adoptadas."***

Repuesta: En relación con el Proyecto Vial Transversal del Sisga Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015, se aclara que todos los sectores que integran las Unidades Funcionales (UF 1 a UF 4) cumplen a cabalidad con los estudios y diseños definitivos con concepto de No Objeción emitido por la Interventoría, las especificaciones técnicas vigentes del INVIAS y las exigencias fijadas en el Apéndice Técnico 1 y el Apéndice Técnico 2 del contrato. Durante los procesos formales de verificación y recibo de obras de las cuatro Unidades Funcionales, la Interventoría

Documento firmado digitalmente
GTEC

constató que lo construido se ajustó estrictamente a los parámetros establecidos contractualmente.

En consecuencia, no se identificaron sectores con incumplimiento ni fue necesaria la aplicación de medidas sancionatorias, conminatorias o procesos de reconstrucción por inobservancia de diseños o especificaciones técnicas. La ANI de acuerdo al seguimiento realizado en los informes de la Interventoría y por medio de la supervisión de la Interventoría se ha centrado en el seguimiento permanente de las actividades desarrolladas por el Concesionario y en la verificación continua del cumplimiento de los indicadores de conservación y Niveles de Servicio dentro de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

5. ***"Relacione todos los puntos críticos por inestabilidad, derrumbes, pérdida de banca, hundimientos, ahuellamiento, fallas de drenaje o socavación."***

Repuesta: Se relacionan los sectores que actualmente registran afectaciones sobre el corredor vial concesionado, derivadas principalmente de los efectos asociados a las temporadas de lluvias y eventos ocurridos durante los años 2024, 2025 y 2026, así como de otras condiciones que han incidido en el estado y funcionamiento de la infraestructura vial. Las afectaciones incluyen procesos de remoción en masa, movimientos de talud, fenómenos erosivos, pérdidas parciales o totales de banca, daños en obras de drenaje y otras situaciones que comprometen las condiciones de seguridad, transitabilidad y operación del corredor.

Como consecuencia, algunos sectores presentan restricciones operativas, incluyendo pasos controlados con habilitación de un solo carril, mientras que otros requieren actividades de monitoreo, estudios, diseños o intervenciones para su atención.

En este sentido, se relacionan a continuación los sectores afectados, indicando su ubicación, tipo de afectación, ubicación del sitio, estado actual, incidencia sobre la operación vial y las obras o acciones requeridas para su atención y mitigación. De igual manera, se incluye la identificación de los sectores que actualmente operan con paso controlado a un carril, el carácter contractual o no contractual de cada sitio, la disponibilidad de recursos para su atención, las necesidades de intervención identificadas y las obligaciones que corresponden al Concesionario en el marco del Contrato de Concesión y sus Apéndices Técnicos aplicables. Se precisa que los casos relacionados corresponden tanto a sitios catalogados contractualmente como a sectores que, sin estar definidos como sitios inestables en los documentos contractuales, presentan afectaciones que requieren seguimiento, monitoreo o atención para garantizar las condiciones de seguridad y operación del corredor vial.

Relación Puntos Críticos Transversal del Sisga				
Uf	**Ruta**	**Pr**	**Afectación**	**Tipo**
Unidad Funcional 1				

Documento firmado digitalmente
GTEC

Relación Puntos Críticos Transversal del Sisga				
Uf	**Ruta**	**Pr**	**Afectación**	**Tipo**
UF1	5607	**11+350**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF1	5607	**11+440**	Talud Inestable - Deslizamiento	Contractual
UF1	5607	**11+700**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF1	5607	**14+500**	Talud Inestable - Deslizamiento	Contractual
UF1	5607	**15+540**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF1	5607	**15+880**	Talud Inestable - Deslizamiento	Contractual
UF1	5607	**21+290**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF1	5607	**26+480 al 26+720**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF1	5607	**37+450**	Proceso de remoción en masa - Riesgo perdida de banca	No Contractual
UF1	5607	**39+900**	Hundimiento - Perdida de banca Inminente	No Contractual
UF1	5607	**39+990**	Hundimiento en calzada	No Contractual
UF1	5607	**41+270**	Hundimiento en calzada	Contractual
UF1	5607	**42+100 al 42+200**	Hundimiento en calzada	No Contractual
UF1	5607	**44+680**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF1	5607	**45+540**	Movimiento en masa con posible afectación de banca	No Contractual
Unidad Funcional 2				
UF2	5608	**5+200**	Hundimiento en calzada	No Contractual
UF2	5608	**5+360**	Hundimiento en calzada - Posible pérdida de banca	No Contractual
UF2	5608	**6+230**	Movimiento en masa	No Contractual
UF2	5608	**9+360**	Hundimiento en calzada	No Contractual
UF2	5608	**10+570**	Talud Inestable	Contractual
Unidad Funcional 3				
UF3	5608	**28+340**	Hundimiento en calzada	No Contractual
UF3	5608	**32+230**	Deslizamiento	No Contractual
UF3	5608	**32+320**	Proceso de remoción en masa - Deslizamiento traslacional de detritos	No Contractual
UF3	5608	**34+480**	Sitio Inestable - Puente Metálico provisional	No Contractual
UF3	5608	**42+050**	Pérdida total de banca	No Contractual

Documento firmado digitalmente
GTEC

Relación Puntos Críticos Transversal del Sisga				
Uf	**Ruta**	**Pr**	**Afectación**	**Tipo**
UF3	5608	**42+580**	Perdida parcial de banca	No Contractual
UF3	5608	**42+800**	Hundimiento - Movimiento en masa	No Contractual
UF3	5608	**43+500**	Hundimiento - Movimiento en masa	No Contractual
UF3	5608	**43+920**	Hundimiento - Movimiento en masa	No Contractual
Unidad Funcional 4				
UF4	5608	**48+060**	Hundimiento en calzada	No Contractual
UF4	5608	**48+260**	Movimiento en masa con perdida parcial de banca	No Contractual
UF4	5608	**48+700**	Hundimiento de calzada - Afectación de 200m	Contractual
UF4	5608	**49+200**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF4	5608	**49+320**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF4	5608	**51+660 al 51+800**	Movimiento en masa con perdida parcial de banca - afectación 60 mts.	Contractual
UF4	5608	**53+110**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF4	5608	**53+990**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF4	5608	**54+100**	Pérdida de Banca	No Contractual
UF4	5608	**54+600**	Movimiento en masa	No Contractual
UF4	5608	**54+800**	Talud Inestable - Deslizamiento	No Contractual
UF4	5608	**56+220**	Sector con restitución de banca a través de Geocontenedores	No Contractual
UF4	5608	**57+160 a 57+290**	Puente con insuficiencia hidráulica (piedra campana)	No Contractual
UF4	5608	**57+680 a 57+775**	Erosión - Posible pérdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**57+840 a 57+875**	Erosión - Posible pérdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**57+885 a 57+930**	Erosión - Posible pérdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**58+000 al 58+080**	Perdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**59+900 al 60+100**	Perdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**60+350 al 60+480**	Perdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**67+810**	Perdida de banca	No

Documento firmado digitalmente
GTEC

Relación Puntos Críticos Transversal del Sisga				
Uf	**Ruta**	**Pr**	**Afectación**	**Tipo**
				Contractual
UF4	5608	**67+990**	Perdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**70+070**	Talud Inestable - Deslizamiento	Contractual
UF4	5608	**70+450**	Falla Estructural Puente San Agustinera	No Contractual
UF4	5608	**70+820**	Talud Inestable - Deslizamiento	Contractual
UF4	5608	**72+230**	Talud Inestable - Deslizamiento	Contractual
UF4	5608	**73+650**	Perdida de banca	No Contractual
UF4	5608	**73+800**	Movimiento en masa con posible afectación de banca	No Contractual
UF4	5608	**74+080 a 74+120**	Perdida de banca	No Contractual

6. ***"Informe qué obras definitivas se requieren en cada punto crítico, su costo, fuente de financiación, responsable y fecha de ejecución."***

Repuesta: Se presenta a continuación la identificación preliminar de los sitios inestables reportados a lo largo del corredor vial en los 137 km, indicando la afectación observada, la posible intervención técnica, su naturaleza contractual o no contractual, el marco contractual aplicable y la disponibilidad de recursos para su atención. Es importante señalar que la definición de las obras definitivas, así como su costo, fuente de financiación, responsable y fecha de ejecución, depende del alcance contractual de cada sitio, de los estudios y diseños específicos requeridos y de la asignación de recursos conforme a las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión y sus apéndices técnicos.

Ítem	**Pr**	**Afectación**	**Posible Intervención**	**Tipo**	**Marco Contractual de Atención**	**Recursos**	**Observación**
1	**11+350**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
2	**11+440**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	Contractual	**Identificado Tabla 9 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría
3	**11+700**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
4	**14+500**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	Contractual	**Identificado Tabla 9 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ítem	Pr	Afectación	Posible Intervención	Tipo	Marco Contractual de Atención	Recursos	Observación
5	**15+540**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
6	**15+880**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	Contractual	**Identificado Tabla 9 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría
7	**15+970**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
8	**26+480**	Talud Inestable - Deslizamiento	Desabombe, Terraceo, Anclajes - Obras hidráulicas - Muro anclado en talud exterior	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
9	**26+930**	Talud Inestable - Deslizamiento	Desabombe, Terraceo, Anclajes - Obras hidráulicas - Muro anclado en talud exterior	Contractual	**Identificado Tabla 9 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría
10	**32+100**	Erosión - Posible pérdida de banca	Muro sobre cimentación profunda	Contractual	**Identificado Tabla 9 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría
11	**37+450**	Proceso de remoción en masa - Riesgo perdida de banca	Muro sobre caisson y manejo hidráulico	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
12	**39+900**	Hundimiento - Perdida de banca Inminente	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
13	**39+990**	Hundimiento en calzada	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
14	**41+270**	Hundimiento en calzada	Muro sobre cimentación profunda	Contractual	**Identificado Tabla 9 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	**Estudios y diseños Fase III - Alternativa 2**

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ítem	Pr	Afectación	Posible Intervención	Tipo	Marco Contractual de Atención	Recursos	Observación
15	**42+100 al 42+200**	Hundimiento en calzada	Muro sobre caisson y manejo hidráulico	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
16	**44+680**	Talud Inestable - Deslizamiento	Obras de protección en talud	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
17	**45+540**	Movimiento en masa con posible afectación de banca	Muro sobre caisson y manejo hidráulico	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de agosto 2026**
18	**5+200**	Hundimiento en calzada	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
19	**5+360**	Hundimiento en calzada - Posible pérdida de banca	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
20	**6+230**	Movimiento en masa	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
21	**9+360**	Hundimiento en calzada	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
22	**10+570**	Talud Inestable	Obras de protección en talud	Contractual	**Identificado Tabla 16 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	**Diagnóstico de Solución Propuesta en IC-13**
23	**28+340**	Hundimiento en calzada	Obras hidráulicas, desabombe y anclajes, obras de control de erosión	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
24	**32+230**	Deslizamiento	Desabombe, Anclajes, manejo hidráulico, refuerzo de muro	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
25	**32+320**	Proceso de remoción en masa - Deslizamiento traslacional de	Obras hidráulicas, desabombe y anclajes, obras de	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ítem	Pr	Afectación	Posible Intervención	Tipo	Marco Contractual de Atención	Recursos	Observación
		detritos	control de erosión				
26	**34+480**	Sitio Inestable - Puente Metálico provisional	Estructura de control de flujos	No Contractual	**Obras Menores**	**En Verificación y conciliación - Precios Unitarios Objetados**	**Estudios y diseños Fase III - "Objetado" - Pendiente Estudio de Amenaza por Avenidas Torrencial**
27	**42+050**	Pérdida total de banca	Viaducto	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
28	**42+580**	Perdida parcial de banca	Puente	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
29	**42+800**	Hundimiento - Movimiento en masa	Obras hidráulicas, desabombe y anclajes, obras de control de erosión	No Contractual	**Obras de mitigación AES Colombia - CTS**	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
30	**43+500**	Hundimiento - Movimiento en masa	Obras hidráulicas, desabombe y anclajes, obras de control de erosión	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
31	**43+920**	Hundimiento - Movimiento en masa	Obras hidráulicas, desabombe y anclajes, obras de control de erosión	No Contractual	**Obras de mitigación AES Colombia - CTS**	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
32	**48+060**	Hundimiento en calzada	Muro de contención sobre cimentación profunda	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
33	**48+26**	Movimiento en	Muro de	No	No Definido	Sin recursos	Seguimiento

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ítem	Pr	Afectación	Posible Intervención	Tipo	Marco Contractual de Atención	Recursos	Observación
	0	masa con perdida parcial de banca	contención sobre cimentación profunda	Contractual			por parte de Interventoría
34	**48+700**	Hundimiento de calzada - Afectación de 200m	Cambio de alineamiento, terraceo y anclajes	Contractual	**Identificado Tabla 29 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	**Diagnóstico de Solución Propuesta en Sitio 6**
35	**49+200**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
36	**49+320**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
37	**51+660 al 51+800**	Movimiento en masa con perdida parcial de banca - afectación 60 mts.	Estabilización de talud de taludes y recuperación de calzada	Contractual	**Identificado Tabla 29 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	**En Proceso: Período Especial de hasta seis (6) meses, comprendido entre el 31 de mayo de 2026 y el 30 de noviembre de 2026**
38	**53+110**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
39	**53+990**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ítem	Pr	Afectación	Posible Intervención	Tipo	Marco Contractual de Atención	Recursos	Observación
40	**54+100**	Pérdida de Banca	Muro sobre pilotes y pantalla anclada	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
41	**54+600**	Movimiento en masa	Cambio de alineamiento, caissons drenantes, terraceo	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
42	**54+800**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
43	**56+220**	Sector con restitución de banca a través de Geocontenedores	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	No Contractual	**Obras Menores**	**En Verificación y conciliación - Precios Unitarios Objetados**	**Pendiente aprobación AFPU***
44	**57+160 a 57+290**	Puente con insuficiencia hidráulica (piedra campana)	Viaducto y realce de la rasante de la vía	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
45	**57+680 a 57+775**	Erosión - Posible pérdida de banca	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
46	**57+840 a 57+875**	Erosión - Posible pérdida de banca	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
47	**57+885 a 57+930**	Erosión - Posible pérdida de banca	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
48	**58+000 al 58+080**	Perdida de banca	Muro sobre cimentación profunda	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
49	**59+900 al 60+100**	Perdida de banca	Desplazar el eje hacia el talud interior, obras de	No Contractual	**Obras Menores**	**En Verificación y conciliació**	**Pendiente aprobación AFPU***

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ítem	Pr	Afectación	Posible Intervención	Tipo	Marco Contractual de Atención	Recursos	Observación
			drenaje, obras de protección			**n - Precios Unitarios Objetados**	
50	**60+350 al 60+480**	Perdida de banca	Desplazar el eje hacia el talud interior, obras de drenaje, obras de protección	No Contractual	**Obras Menores**	**En Verificación y conciliación - Precios Unitarios Objetados**	**Pendiente aprobación AFPU***
51	**67+810**	Perdida de banca	Muro sobre caissons y escollera de protección contra socavación	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
52	**67+990**	Perdida de banca	Muro sobre caissons y escollera de protección contra socavación	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de Agosto 2026**
53	**70+070**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	Contractual	**Identificado Tabla 29 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría
54	**70+450**	Falla Estructural Puente San Agustinera	Puente Nuevo	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría
55	**70+820**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	Contractual	**Identificado Tabla 29 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría
56	**72+230**	Talud Inestable - Deslizamiento	Protección con malla de alta resistencia, obras de protección	Contractual	**Identificado Tabla 29 - Apéndice Técnico 1**	Obligación del Concesionario	Seguimiento por parte de Interventoría
57	**73+650**	Perdida de banca	Muro sobre caissons y escollera de protección	No Contractual	No Definido	Sin recursos	Seguimiento por parte de Interventoría

Documento firmado digitalmente
GTEC

Ítem	Pr	Afectación	Posible Intervención	Tipo	Marco Contractual de Atención	Recursos	Observación
			contra socavación				
58	**73+800**	Movimiento en masa con posible afectación de banca	Muro sobre caissons	No Contractual	**Obras Menores**	**Precios Unitarios - No Objetados**	**Pendiente aprobación AFPU***
59	**74+080 a 74+120**	Perdida de banca	Muro sobre caissons	No Contractual	**Obras Menores de mitigación**	**Monto Agotable a Precios Unitarios**	**AFPU* del 06 de agosto 2026 – Inicio de obras 01 de Octubre de 2026**

**Nota: La nomenclatura mencionada como "AFPU" corresponde a las Actas de Fijación de Precios Unitarias.*

7. "Explique el estado de los sistemas de drenaje, alcantarillas, filtros, cunetas, taludes y muros de contención"

Repuesta: La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, en cumplimiento de sus funciones de seguimiento y control sobre el Contrato de Concesión No. 009 de 2015, suscribió el correspondiente contrato de interventoría, en virtud del cual la Interventoría es la encargada de ejercer la supervisión técnica, administrativa, financiera, jurídica y operativa de la ejecución del contrato de concesión**,** por lo anterior, la Interventoría del proyecto ejerce de manera permanente las actividades de seguimiento, control y verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario respecto de la infraestructura vial y sus elementos asociados, dentro de los cuales se encuentran los sistemas de drenaje, alcantarillas, filtros, cunetas, taludes y muros de contención. En desarrollo de estas funciones, se realizan inspecciones periódicas de campo, revisiones técnicas especializadas y la verificación de los indicadores de desempeño y niveles de servicio establecidos contractualmente, con el fin de evaluar las condiciones de funcionamiento, conservación, estabilidad y seguridad de dichos componentes.

De acuerdo con las verificaciones efectuadas, la gran mayoría de estas estructuras se encuentran funcionales y operativas, permitiendo el adecuado manejo de las aguas superficiales y subsuperficiales, así como el soporte y protección de la infraestructura vial. No obstante, por tratarse de un corredor en operación permanente y sometido a condiciones topográficas, geológicas, hidráulicas y climáticos particulares, se presentan de manera localizada situaciones de deterioro, colmatación, erosión,

pérdida de capacidad hidráulica, afectaciones estructurales o procesos de inestabilidad que requieren actividades de mantenimiento, reparación o intervención.

En relación con los sistemas de drenaje, alcantarillas, filtros y cunetas, la Interventoría del proyecto es quien verifica aspectos tales como obstrucciones, sedimentación, erosión, socavación, deterioro estructural, pérdida de sección hidráulica, afectaciones en entradas y salidas, funcionamiento de disipadores y condiciones generales de conducción y evacuación de aguas, sin perjuicio del seguimiento permanente que realiza la Agencia Nacional de Infraestructura a través de los informes mensuales presentados por el interventor y otros requerimientos específicos eventualmente. Cuando se identifican deficiencias que puedan afectar su funcionalidad o generar riesgos sobre la banca vial, se formulan los respectivos requerimientos al Concesionario para su atención dentro de las obligaciones de operación y mantenimiento.

Respecto de los taludes y muros de contención, las inspecciones comprenden la verificación de las condiciones de estabilidad, drenaje y comportamiento estructural, incluyendo la identificación de fisuras, deformaciones, desprendimientos, procesos erosivos, pérdida de material, movimientos en masa, afectaciones por saturación, socavación o cualquier otra condición que pueda comprometer la infraestructura o la seguridad de los usuarios.

En el marco de sus obligaciones contractuales de Operación y Mantenimiento, el Concesionario ejecuta actividades de mantenimiento rutinario, preventivo y correctivo sobre estos elementos, entre las cuales se incluyen limpieza y descolmatación de cunetas y alcantarillas, retiro de sedimentos, conformación y recuperación de obras de drenaje, reparación de estructuras, mantenimiento de filtros, atención de procesos erosivos, conservación de muros y demás actividades necesarias para mantener los niveles de servicio exigidos contractualmente.

Adicionalmente, como resultado de las inspecciones, recorridos y reportes efectuados por la Interventoría del proyecto y el seguimiento de la ANI, se han identificado sectores en los cuales resulta necesario adelantar intervenciones de mayor alcance. En estos casos, el Concesionario viene ejecutando, según corresponda a sus obligaciones contractuales, actividades de reparación, reconstrucción, reposición y construcción de nuevas obras de drenaje y contención, orientadas a restablecer o mejorar las condiciones hidráulicas, estructurales y de estabilidad de la infraestructura.

Estas actuaciones son objeto de seguimiento por parte de la Interventoría del proyecto mediante visitas de verificación, registro fotográfico, revisión de cantidades ejecutadas, comprobación de especificaciones técnicas y seguimiento a los cronogramas de intervención, con el propósito de verificar que las obras ejecutadas atiendan las causas de las afectaciones y permitan restablecer las condiciones de servicio correspondientes.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Los resultados de las inspecciones y verificaciones son consolidados en los informes mensuales de Interventoría del proyecto que son objeto de revisión de la ANI, en los cuales se documenta el estado de estos elementos, las novedades identificadas, los requerimientos formulados al Concesionario, las actividades de mantenimiento ejecutadas y el seguimiento a las medidas correctivas implementadas.

En consecuencia, se puede señalar que los sistemas de drenaje, alcantarillas, filtros, cunetas, taludes y muros de contención presentan, en términos generales, condiciones funcionales y operativas, sin perjuicio de las necesidades de mantenimiento y de las intervenciones puntuales que se identifican durante la operación del corredor. Estas situaciones son atendidas progresivamente por el Concesionario dentro de sus obligaciones de operación y mantenimiento y permanecen bajo seguimiento y supervisión de la Interventoría del proyecto y de la ANI a través de los informes mensuales de interventoría, hasta verificar su adecuada corrección, reparación o reposición.

Túneles

1. ***"Presente el inventario de túneles indicando longitud, ancho libre, gálibo, iluminación, ventilación, señalización, sistemas de emergencia, andenes, nichos y estado estructural."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se informa que el alcance contractual, las características técnicas y las condiciones de intervención aplicables a los túneles que hacen parte del Proyecto Vial Transversal del Sisga se encuentran definidas en el Apéndice Técnico No. 1 del Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015, documento que se adjunta como soporte de la presente respuesta.

En dicho Apéndice se establecen, para los túneles comprendidos dentro del alcance contractual, las condiciones y especificaciones técnicas aplicables a su intervención y entrega, de acuerdo con la naturaleza de las obras previstas para el corredor.

Por lo anterior, para efectos de atender la solicitud relacionada con el inventario de túneles y sus características, donde se incluye según corresponda, la longitud, dimensiones, gálibo, iluminación, ventilación, señalización, sistemas de emergencia, andenes, nichos y demás elementos asociados, se remite el Apéndice Técnico No. 1, en el cual se encuentra definido el alcance contractual de estas infraestructuras.

Se precisa que la condición actual de los túneles y de sus respectivos sistemas y componentes es objeto de seguimiento y verificación durante la Etapa de Operación y Mantenimiento, conforme a las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión y sus Apéndices Técnicos, sin perjuicio de las actividades de conservación, mantenimiento y reposición que resulten exigibles al Concesionario.

Documento firmado digitalmente
GTEC

2. ***"Indique cuáles túneles permiten el paso simultáneo y seguro de los vehículos de diseño establecidos contractualmente."***

Repuesta: En atención al requerimiento y de conformidad con las especificaciones técnicas del contrato, todos los túneles del corredor vial permiten el tránsito simultáneo y **seguro de dos vehículos de diseño tipo C3-S2** en sentido contrario en aquellos sectores donde se ejecutaron las labores de reperfilamiento para garantizar la sección rectangular libre exigida (7,0 m de ancho por 4,5 m de altura en recta, y 8,0 m de ancho por 4,5 m de altura en curva).

Sin embargo, para el análisis técnico de la operación debe tenerse en cuenta la salvedad contractual prevista en el numeral 5.2 (d) del Apéndice Técnico 1, la cual exceptuó expresamente de la obligación de reperfilar aquellos tramos o zonas puntuales que se encontraban previamente revestidos con arcos metálicos u hormigón bombeado. En dichas zonas específicas, por razones de estabilidad estructural y seguridad de la infraestructura existente, el contrato liberó al Concesionario de adelantar actividades de perfilamiento del contorno.

3. ***"Explique si se efectuaron los reperfilamientos exigidos por los diseños o apéndices técnicos. Identifique los túneles intervenidos y los pendientes."***

Repuesta: En atención al requerimiento y de conformidad con las especificaciones técnicas del Contrato de Concesión 009 de 2015, se ejecutaron las actividades de reperfilamiento en la totalidad de los túneles del corredor vial con el fin de garantizar la sección libre exigida (7,0 m de ancho por 4,5 m de altura en recta, y 8,0 m de ancho por 4,5 m de altura en curva). Por ende, no existen túneles ni tramos pendientes de intervención.

No obstante, es preciso señalar la excepción estipulada en el numeral 5.2 (d) del Apéndice Técnico 1, la cual exime al Concesionario de reperfilar aquellos tramos puntuales que ya contaban con revestimiento en arcos metálicos u hormigón bombeado. En estos sectores específicos, por razones de estabilidad estructural y seguridad de la infraestructura existente, el contrato liberó explícitamente dicha obligación.

4. ***"Informe por qué existen túneles con iluminación inexistente, insuficiente o fuera de servicio, si ello se confirma, y cuál es el cronograma de corrección."***

Respuesta: Respecto de la existencia de túneles con sistemas de iluminación inexistentes o fuera de servicio, se informa que el corredor vial Transversal del Sisga cuenta con quince (15) túneles, localizados en las Unidades Funcionales 2 y 3, los cuales disponen de sistemas de iluminación diseñados e instalados conforme a los

Documento firmado digitalmente
GTEC

estudios y diseños que fueron eventualmente aprobados por parte de la Interventoría del proyecto durante la Fase de Construcción y objeto de verificación.

No obstante, a la fecha se presenta una condición particular en cinco (5) túneles, cuyos sistemas de iluminación no se encuentran operativos debido a que aún no cuentan con la energización o suministro eléctrico definitivo por parte de la Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P. – EBSA. Entre los túneles que presentan esta situación se encuentran Pluma de Agua, La Cascada, Moyas, Muros I y Muros II, ubicados en la Unidad Funcional 3 (UF3).

Se precisa que esta condición no obedece a la inexistencia de la infraestructura de iluminación, toda vez que los túneles cuentan con las luminarias, tableros eléctricos, transformadores y demás equipos electromecánicos requeridos para su funcionamiento, instalados conforme a los diseños correspondientes. La situación actualmente identificada está asociada a la falta de conexión y suministro definitivo de energía eléctrica por parte del prestador del servicio.

Mientras se concreta la energización definitiva, el Concesionario mantiene la obligación de adelantar las actividades de conservación, mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos e instalaciones existentes, con el propósito de preservar su integridad y garantizar que los sistemas puedan entrar en operación una vez se disponga del suministro eléctrico requerido.

El seguimiento y control se realiza por medio de la Interventoría integral, verificando el estado de estos sistemas, así como las gestiones adelantadas por el Concesionario para obtener la energización correspondiente, efectuando los requerimientos y seguimientos que resulten procedentes conforme a las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión y sus Apéndices Técnicos, sin perjuicio del seguimiento realizado por la ANI a través de la revisión de los informes mensuales presentados por el Interventor.

La situación descrita se encuentra asociada a las controversias contractuales relacionadas con las obras necesarias para garantizar el suministro de energía a los túneles consecutivos de la Unidad Funcional 3. En este contexto, el Laudo Arbitral de 2021 determinó que las obras y diseños requeridos para la alimentación eléctrica de estos túneles no hacían parte de las obligaciones inicialmente asignadas al Concesionario, circunstancia que incidió en la definición e implementación de la solución definitiva para su energización.

Actualmente, a Empresa de Energía de Boyacá S.A. E.S.P. (EBSA) adelantan las gestiones técnicas, administrativas, ambientales y prediales necesarias para ejecutar la infraestructura eléctrica requerida y garantizar el suministro permanente de energía a estas estructuras. Paralelamente, el Concesionario continúa realizando actividades de mantenimiento preventivo sobre los sistemas de iluminación

instalados, de manera que estos se encuentren disponibles para entrar en operación una vez se materialice la conexión eléctrica definitiva.

Como resultado de estas gestiones, el Túnel La Presa ya cuenta con iluminación operativa, constituyéndose en un avance concreto dentro del proceso de normalización de las condiciones de iluminación de los túneles de la UF3. Por su parte, los túneles Pluma de Agua, La Cascada, Moyas, Muros I y Muros II continúan a la espera de culminar las actuaciones requeridas para su energización definitiva.

En cuanto al cronograma de corrección, la puesta en servicio de los sistemas de iluminación pendientes se encuentra supeditada a la culminación de los trámites y obras necesarias para el suministro eléctrico definitivo, razón por la cual actualmente se encuentran en desarrollo las gestiones previas requeridas para su ejecución. Una vez se obtengan las autorizaciones y condiciones técnicas necesarias, se definirá el cronograma específico para la conexión y entrada en operación de cada una de estas estructuras.

En consecuencia, la ausencia de iluminación en los túneles mencionados obedece principalmente a la falta de suministro eléctrico definitivo y no a la inexistencia de infraestructura de iluminación, la cual se encuentra instalada y disponible para su funcionamiento una vez culminen las actuaciones actualmente en curso.

5. ***"Relacione los incidentes de vehículos que hayan impactado techos, paredes o instalaciones de los túneles, indicando causas y medidas adoptadas."***

Repuesta: Para atender la presente solicitud se realizó la revisión de los estudios de Análisis de Tramos de Concentración de Accidentes (ATCA) correspondientes a los años 2023, 2024 y 2025, así como el análisis de la base de datos de accidentalidad e incidentes del corredor para los años 2024 y 2025. Con el fin de identificar eventos ocurridos al interior de túneles, se efectuó un cruce entre la ubicación (PR) de cada siniestro y las abscisas oficiales de inicio y fin de los túneles localizados sobre la Ruta Nacional 5608 en las Unidades Funcionales 2 y 3.

Como resultado de dicho análisis se determinó que no existen registros asociados a impactos contra techos de túneles, problemas de gálibo o afectaciones directas a sistemas electromecánicos, luminarias, nichos de emergencia u otras instalaciones operativas de los túneles del corredor.

No obstante, sí se identificaron eventos asociados a impactos contra paredes, hastiales y objetos fijos localizados al interior de túneles, particularmente en el Túnel El Volador, ubicado entre los PR 22+004 y PR 22+240 de la Ruta Nacional 5608.

Observaciones derivadas de los estudios ATCA

Documento firmado digitalmente
GTEC

ATCA 2023 - Túnel El Salitre

El ATCA 2023 identificó sectores críticos asociados al El Salitre, particularmente en zonas próximas a los portales y en curvas de alta deflexión. El análisis determinó que los principales factores asociados a la accidentalidad correspondían a:

- Exceso de velocidad de aproximación.
- Invasión de carril.
- Diferencias entre la velocidad de operación y las condiciones geométricas del corredor.
- Estrechamientos de la sección de circulación en las zonas de transición de entrada y salida del túnel.

ATCA 2024 - Túneles El Polvorín y El Infierno

El ATCA 2024 identificó como sectores de concentración de accidentes:

- Túnel El Polvorín (UF3).
- Túnel El Infierno (UF2).

Para el caso del Túnel El Polvorín se registraron once (11) siniestros, predominando los choques contra objeto fijo. El análisis concluyó que las pendientes descendentes, radios reducidos de curvatura y velocidades de aproximación superiores a las recomendadas favorecían la pérdida de control y los impactos contra elementos laterales de la infraestructura.

Para el Túnel El Infierno se identificaron eventos asociados a pérdida de control, invasión de carril y falta de precaución al transitar curvas con radios restringidos y pendientes descendentes.

ATCA 2025 - Túnel El Volador

El ATCA 2025 identificó al El Volador como uno de los sectores con mayor recurrencia de eventos al interior de túneles. La tipología predominante correspondió a:

- Choques contra objeto fijo.
- Colisiones.
- Pérdida de control del vehículo.

El análisis técnico concluyó que la combinación de pendiente descendente, velocidad de aproximación, condiciones de adherencia de la superficie y comportamiento operacional de los usuarios favorecía la ocurrencia de este tipo de eventos.
Eventos registrados al interior del Túnel El Volador

Documento firmado digitalmente
GTEC

Como resultado del cruce entre la base de accidentalidad y la localización oficial de los túneles, se identificaron los siguientes eventos registrados dentro de la longitud operacional del El Volador:

Eventos registrados dentro de túneles con impacto contra elementos de la infraestructura

Como resultado del cruce entre la base de accidentalidad y el inventario de túneles, se identificaron los siguientes eventos al interior del Túnel El Volador:

ID	FECHA	UBICACIÓN	Túnel	RUTA	MARGEN	UF	HIPÓTESIS
19595	8/11/2024	22+100	El Volador	5608	Derecho	UF2	CÓDIGO 202: FALLA MECÁNICA (FRENOS)
22469	4/09/2025	22+100	El Volador	5608	Izquierdo	UF2R	CÓDIGO 157: PÉRDIDA DE CONTROL
22767	27/09/2025	22+050	El Volador	5608	Derecho	UF2R	CÓDIGO 112: DESOBEDECER UNA SEÑAL O NORMA DE TRÁNSITO.
22819	2/10/2025	22+050	El Volador	5608	Derecho	UF2R	CÓDIGO 157: FALTA DE PRECAUCIÓN AL TOMAR CURVA
22906	11/10/2025	22+150	El Volador	5608	Derecho	UF2F	CÓDIGO 157: PÉRDIDA DE CONTROL
23188	11/11/2025	22+050	El Volador	5608	Derecho	UF2R	CÓDIGO 303: SUPERFICIE LISA
23397	4/12/2025	22+020	El Volador	5608	Izquierdo	UF2R	CÓDIGO 157: PÉRDIDA DE CONTROL
23639	30/12/2025	22+150	El Volador	5608	Izquierdo	UF2R	CÓDIGO 157: PÉRDIDA DE CONTROL

Medidas de mitigación formuladas a partir de los ATCA

Los resultados obtenidos en los estudios ATCA dieron lugar a la formulación de medidas específicas orientadas a reducir la ocurrencia de siniestros en los sectores identificados como críticos.

Medidas derivadas del ATCA 2023

Para los sectores asociados a los túneles El Salitre, El Polvorín y sectores adyacentes, se formularon medidas orientadas a:

Documento firmado digitalmente
GTEC

- Fortalecer la señalización preventiva.
- Mejorar la delineación horizontal y vertical.
- Incrementar los elementos de guiado visual.
- Mejorar la lectura de la trayectoria y la percepción del riesgo.
- Medidas derivadas del ATCA 2024

Para los túneles El Polvorín y El Infierno se formularon medidas consistentes en:

- Refuerzo de señalización preventiva y reglamentaria.
- Instalación y mantenimiento de tachas reflectivas.
- Instalación y reposición de captafaros.
- Fortalecimiento de dispositivos de canalización.
- Incremento de la percepción visual de curvas y cambios geométricos.
- Medidas orientadas a la gestión de velocidades.
- Medidas derivadas del ATCA 2025

El Volador fue identificado como uno de los principales sectores de concentración de accidentes del corredor. En consecuencia, para el tramo comprendido entre los PR 22+000 y PR 22+200 se formularon las siguientes medidas específicas:

- Instalación de delineadores tubulares simples sobre el eje de la vía.
- Implementación de bordillos traspasables para reforzar la separación de sentidos de circulación.
- Restitución de bandas alertadoras.
- Fortalecimiento de los elementos de canalización y guiado visual.
- Mejoramiento de la percepción del riesgo y de las condiciones de aproximación al túnel.

Adicionalmente, para otros Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) identificados en las Unidades Funcionales 1, 2 y 3 se formularon medidas complementarias tales como:

- Demarcación de pictogramas de reducción de velocidad “DESPACIO”.
- Sustitución de señales por dispositivos de alta visibilidad amarillo-verde fluorescente.
- Instalación de delineadores tubulares y bordillos traspasables.
- Instalación de maletines lastrados para canalización del tránsito.
- Bandas alertadoras, estoperoles y elementos de control operacional.
- Refuerzo de la señalización preventiva en curvas y sectores con geometría restrictiva.

Estas medidas se encuentran consignadas en los diseños de señalización y tratamiento de Tramos de Concentración de Accidentes elaborados para las Unidades Funcionales 1, 2 y 3.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Medidas adoptadas dentro del marco contractual

Los eventos identificados fueron incorporados dentro de los procesos de operación, mantenimiento y gestión de la seguridad vial previstos en el Contrato APP No. 009 de 2015, particularmente mediante las obligaciones establecidas en los Apéndices Técnicos 2, 3 y 4.

En este marco se desarrollan, entre otras, las siguientes actividades:

- Seguimiento y análisis permanente de la accidentalidad mediante los estudios ATCA y el Sistema de Gestión de Seguridad Vial (SGSV).
- Verificación y mantenimiento de la señalización vertical y horizontal en accesos e interior de túneles.
- Conservación y reposición de tachas reflectivas, captafaros, delineadores y demás dispositivos de guiado visual.
- Evaluación periódica de las condiciones operacionales de los túneles y de los factores de riesgo asociados a la velocidad, adherencia de la superficie y comportamiento de los usuarios.
- Implementación de medidas de gestión del riesgo orientadas a reducir los eventos asociados a pérdida de control, invasión de carril y colisión contra elementos de la infraestructura.
- Seguimiento contractual por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de la Interventoría al cumplimiento de los indicadores de operación, mantenimiento, disponibilidad y seguridad vial.

Como respuesta a dichas condiciones, los estudios ATCA 2023, ATCA 2024 y ATCA 2025 permitieron identificar, priorizar y formular medidas específicas de mitigación orientadas al fortalecimiento de la señalización, la canalización del tránsito, el guiado visual, la percepción del riesgo y la gestión de velocidades, en cumplimiento de las obligaciones de operación, mantenimiento, gestión del riesgo y seguridad vial previstas en los Apéndices Técnicos 2, 3 y 4 del Contrato APP No. 009 de 2015.

6. ***"Informe si existen planes de emergencia y evacuación vigentes y cuándo fueron probados por última vez."***

Repuesta: De acuerdo con la información documental suministrada por la Concesión Transversal del Sisga S.A.S., incluida la actualización del **Manual de Operación y Mantenimiento Versión 8**, remitida mediante comunicación CTS-2026-00000309 del 31 de marzo de 2026, el Proyecto cuenta con instrumentos vigentes para la gestión de emergencias y contingencias, entre los cuales se encuentran el SST-PL-001 V12 Plan de Emergencias y Contingencias (PEC) y el SST-PL-002 V06 Plan de Gestión del Riesgo de Desastres (PGRD). Estos documentos establecen los procedimientos de preparación, coordinación, respuesta y atención frente a eventos que puedan afectar la operación del corredor vial, incluyendo emergencias asociadas

Documento firmado digitalmente
GTEC

a la infraestructura, túneles, fenómenos naturales y demás contingencias operacionales.

Adicionalmente, el Concesionario cuenta con el documento SST-PL-004 V01 Plan de Simulacros Programados, actualizado el 24 de junio de 2026, mediante el cual se programaron actividades de fortalecimiento de la capacidad de respuesta para la vigencia 2026, incluyendo simulacros y ejercicios relacionados con:

- Atención de primeros auxilios.
- Rescate vehicular.
- Atención de emergencias en la operación vial.
- Atención de emergencias en túneles.
- Fortalecimiento de la capacidad de respuesta del personal operativo, contratistas y equipos de emergencia.

De acuerdo con la programación vigente, se encontraban previstas actividades para los meses de agosto y septiembre de 2026, así como ejercicios programados para los meses de octubre y noviembre de 2026.

Dentro de la información revisada se identifican actividades desarrolladas durante la vigencia, entre ellas:

- Capacitación con el Cuerpo de Bomberos de Santa María en primeros auxilios, realizada el 25 de junio de 2026.
- Simulacro de capacitación en primeros auxilios y atención de primeros auxilios, programado y desarrollado durante los días 23 y 24 de septiembre de 2026.

De acuerdo con lo informado por el Consorcio interventor Sisga FR, en calidad de interventoría integral del Contrato de Concesión No. 009 del 2015, mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026, se tiene lo siguiente:

> *"La Interventoría verificó la existencia, vigencia y actualización de los instrumentos de gestión de emergencias, contingencias y riesgo de desastres del Proyecto.*
>
> *En consecuencia, la Interventoría del proyecto informa que el Concesionario a la fecha dispone para el Proyecto dispone de planes vigentes para la gestión de emergencias, contingencias y riesgo de desastres, así como de una programación formal de simulacros para la vigencia 2026, el cual se adjunta. Asimismo, de la información revisada se evidencia la realización de actividades de capacitación y ejercicios relacionados con primeros auxilios durante los meses de junio y septiembre de 2026.*

Respecto de las actividades programadas para los meses de octubre y noviembre de 2026, la (…) Interventoría efectuará las actividades de verificación y control correspondientes, conforme a la programación vigente del Concesionario y a los procedimientos establecidos para la gestión de emergencias y contingencias del Proyecto."

Se adjunta en la carpeta Punto 6. Planes de emergencia y evacuación, el documento relacionado anteriormente para su verificación y consulta, el cual será objeto de seguimiento por parte de la interventoría y de la ANI.

Seguridad vial y niveles de servicio

1. ***"Presente las cifras de siniestralidad del corredor desde el inicio del contrato, discriminadas por año, ubicación, tipo de siniestro, lesionados y fallecidos."***

Repuesta: De acuerdo con la información consolidada en la Base oficial de accidentalidad del corredor TVS y en los registros oficiales de accidentalidad del Proyecto, entre septiembre de 2015 y agosto de 2026 se registraron 1.688 siniestros viales en el corredor Transversal del Sisga.

La evolución histórica evidencia que la siniestralidad pasó de 23 eventos registrados entre septiembre y diciembre de 2015 a un máximo de 229 eventos durante la vigencia 2023. Posteriormente se observa una reducción, registrándose 154 siniestros en 2024 y 146 durante 2025. Para el período comprendido entre enero y agosto de 2026 se registran 78 siniestros.

La distribución acumulada por Unidad Funcional muestra una mayor concentración de eventos en la Unidad Funcional 1, con 801 siniestros (47,45% del total histórico), seguida por la Unidad Funcional 4 con 368 eventos (21,80%), la Unidad Funcional 2 con 277 eventos (16,41%) y la Unidad Funcional 3 con 242 eventos (14,34%).

En cuanto a la tipología de los eventos registrados, la accidentalidad del corredor se encuentra asociada principalmente a colisiones entre vehículos, choques contra objeto fijo, salidas de vía, volcamientos, caídas de motociclistas, atropellamientos, eventos asociados a la presencia de obstáculos o semovientes en la vía y situaciones relacionadas con fallas mecánicas o pérdida de control de los vehículos. Asimismo, dentro de las hipótesis más recurrentes se identifican la pérdida de control del vehículo, invasión de carril, exceso de velocidad, exceso de horas de conducción o somnolencia, fallas mecánicas, no mantener distancia de seguridad y falta de precaución al tomar curvas.

La información de accidentalidad incluye adicionalmente la localización de cada evento mediante PR, ruta, Unidad Funcional, tipología del siniestro, hipótesis

Documento firmado digitalmente
GTEC

Documento firmado digitalmente
GTEC

asociada, número de lesionados leves, lesionados graves y fallecidos, información que hace parte de la base oficial del corredor y constituye el soporte técnico de la presente respuesta.

En consecuencia, la información consolidada permite efectuar seguimiento permanente al comportamiento de la siniestralidad del corredor, identificar sectores críticos, formular medidas de mitigación y soportar la implementación de acciones de seguridad vial, gestión del riesgo e intervenciones derivadas de los estudios de Análisis de Tramos de Concentración de Accidentes (ATCA), orientadas a la reducción de la accidentalidad y a la protección de los usuarios de la infraestructura vial.

Se adjunta el documento previamente relacionado en el enlace dispuesto del presente comunicado, en la carpeta denominada "Punto 1. Soporte de accidentalidad y seguridad vial."

2. ***"Identifique los tramos de concentración de siniestros y las intervenciones ejecutadas o pendientes."***

Repuesta: La identificación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) del corredor Transversal del Sisga se realiza mediante los estudios anuales de Análisis de Tramos de Concentración de Accidentes (ATCA), desarrollados en cumplimiento de las obligaciones del Sistema de Gestión de Seguridad Vial previstas en el Contrato APP No. 009 de 2015. Dichos estudios permiten identificar los sectores con mayor recurrencia de siniestros, analizar sus causas y determinar las medidas de mitigación requeridas para reducir la frecuencia y severidad de los eventos.

- **Unidad Funcional 1**

En la Unidad Funcional 1 se identificaron e intervinieron los siguientes TCA:

Vigencia	Segmento	Ubicación
2022	9	PR09+740 – PR10+100
2022	41	PR41+600 – PR41+900
2023	8	PR08+580 – PR08+600
2023	9	PR09+740 – PR09+800 y PR10+080 – PR10+120
2023	38	PR39+280 – PR39+800
2025	13	PR13+870 – PR14+120
2025	23	PR23+470 – PR23+600
2025	49	PR03+650 – PR03+780

Para los Tramos de Concentración de Accidentes identificados en la vigencia 2025 se formularon e implementaron medidas orientadas a la reducción de la siniestralidad, entre las cuales se destacan:

Documento firmado digitalmente
GTEC

- Demarcación de pictogramas de reducción de velocidad ("DESPACIO").
- Refuerzo de señalización preventiva de curvas.
- Sustitución de señales por dispositivos de alta visibilidad amarillo-verde fluorescente.
- Instalación de delineadores tubulares simples.
- Implementación de bordillos traspasables para reforzar la segregación de sentidos de circulación.
- Fortalecimiento de los elementos de guiado visual y advertencia para los usuarios de la vía.

Las medidas específicas fueron diseñadas para cada localización crítica. Por ejemplo, en el tramo PR13+870 – PR14+120 se incorporaron pictogramas de reducción de velocidad, señales preventivas adicionales de curva y reemplazo de señalización de alta visibilidad; mientras que en los tramos PR23+470 – PR23+600 y PR03+650 – PR03+780 se implementaron delineadores tubulares y bordillos traspasables para mejorar la canalización del tránsito y reducir eventos asociados a invasión de carril y pérdida de control del vehículo.

Del seguimiento efectuado a los sectores intervenidos se concluye que las medidas implementadas contribuyeron a la reducción de la concentración de siniestros en los puntos críticos inicialmente identificados. En efecto, para la Unidad Funcional 1 se registró únicamente la reincidencia de un (1) punto crítico previamente identificado entre las vigencias 2022 y 2023, lo cual evidencia una disminución significativa en la recurrencia de eventos en los sectores objeto de tratamiento.

En consecuencia, la información analizada permite concluir que la gestión desarrollada mediante los estudios ATCA y la implementación de medidas de mitigación específicas han contribuido a reducir la concentración espacial de la accidentalidad en la Unidad Funcional 1, sin perjuicio de la necesidad de continuar realizando seguimiento permanente a la evolución de los riesgos y al comportamiento de la siniestralidad en el corredor.

- **Unidad Funcional 2**

En la Unidad Funcional 2 se identificaron e intervinieron los siguientes TCA:

Vigencia	Segmento	Ubicación
2022	52	PR07+140 – PR07+700
2022	66	PR20+400 – PR20+600
2023	53	PR08+250 – PR08+300
2023	59-60	PR14+050 – PR14+080
2023	70	PR24+080 – PR24+200
2025	59-60	PR14+000 – PR14+150
2025	68	PR22+000 – PR22+200

Documento firmado digitalmente
GTEC

Se observa que los sectores identificados como TCA en la vigencia 2023 dejaron de clasificarse como puntos críticos en el análisis de 2025, siendo sustituidos por nuevos sectores localizados en los segmentos 59-60 y 68. Esta situación evidencia una redistribución espacial de la accidentalidad dentro de la Unidad Funcional y permite inferir que las medidas implementadas en los sectores previamente intervenidos contribuyeron a disminuir la concentración de siniestros en dichas localizaciones.

Particular importancia reviste el segmento 68 (PR22+000 – PR22+200), correspondiente al entorno operacional del El Volador, sector que fue identificado en el ATCA 2025 como un tramo de concentración de accidentes y donde se registraron eventos asociados a pérdida de control del vehículo, choques contra objeto fijo y colisiones al interior del túnel.

Como resultado de las observaciones identificadas en el ATCA 2025, se formularon e implementaron las siguientes medidas de mitigación:

Tramo PR14+000 – PR14+150 (Segmentos 59-60)

- Demarcación de la intersección vial de Almeida.
- Instalación de lámina marcadora de obstáculos.
- Instalación de señales preventivas SP-75 de alta visibilidad (amarillo-verde fluorescente).
- Implementación de líneas de mezcla de resina con áridos y líneas de estoperoles para alerta al conductor.
- Instalación de delineadores tubulares simples.
- Implementación de bordillos traspasables sobre el eje de la vía.

Tramo PR22+000 – PR22+200 (Segmento 68 – Túnel El Volador)

- Instalación de delineadores tubulares simples sobre el eje de la vía.
- Implementación de bordillos traspasables para reforzar la segregación de sentidos de circulación.
- Restitución de bandas alertadoras en los accesos al sector.
- Refuerzo de los elementos de guiado visual y canalización del tránsito.
- Fortalecimiento de las medidas de gestión de velocidad de aproximación al túnel.

Estas medidas fueron diseñadas para corregir los factores de riesgo identificados en el análisis de accidentalidad, principalmente aquellos asociados a pérdida de control del vehículo, invasión de carril, velocidad de operación y colisiones contra objetos fijos.

De acuerdo con la evaluación efectuada por la Concesión, las intervenciones implementadas permitieron reducir la siniestralidad en los puntos críticos

Documento firmado digitalmente
GTEC

identificados, registrándose únicamente la reincidencia de un (1) punto crítico entre las vigencias 2023 y 2025.

En consecuencia, se considera que los resultados evidencian una mejora en los sectores previamente intervenidos; sin embargo, el tramo comprendido entre los PR22+000 y PR22+200 de la Ruta Nacional 5608, correspondiente al entorno del El Volador, debe mantenerse como un sector de seguimiento prioritario dentro del Sistema de Gestión de Seguridad Vial, verificando de manera permanente la evolución de la accidentalidad, el comportamiento operacional de los usuarios y la efectividad de las medidas implementadas para la mitigación del riesgo.

- **Unidad Funcional 3**

En la Unidad Funcional 3 se identificaron e intervinieron los siguientes TCA:

Vigencia	Segmento	Ubicación
2022	85	PR37+100
2023	82	PR34+325
2023	85	PR37+175
2023	88	PR39+575
2025	77	PR31+700 – PR31+850
2025	83	PR34+500 – PR34+650
2025	88	PR39+850 – PR40+000

La comparación entre los resultados del ATCA 2023 y el ATCA 2025 evidencia una redistribución parcial de la accidentalidad dentro de la Unidad Funcional. Los sectores ubicados en los PR37+100 y PR37+175, identificados en vigencias anteriores, dejaron de clasificarse como TCA en 2025, mientras que surgieron nuevos sectores críticos localizados en los PR31+700 – PR31+850 y PR34+500 – PR34+650. Sin embargo, el sector correspondiente al segmento 88 mantiene una clara continuidad espacial, pasando de PR39+575 en 2023 a PR39+850 – PR40+000 en 2025, lo que evidencia la persistencia de condiciones de riesgo en ese entorno del corredor.

Los sectores identificados en 2025 corresponden principalmente a áreas próximas a los túneles El Salitre, El Polvorín y La Cascada, donde los análisis de accidentalidad han evidenciado eventos recurrentes asociados a pérdida de control del vehículo, invasión de carril, exceso de velocidad de aproximación y colisiones contra objetos fijos.

Como resultado de las observaciones identificadas, se formularon e implementaron medidas específicas de mitigación, entre las que se destacan:

Tramo PR31+700 – PR31+850 (Segmento 77)

- Refuerzo de señalización preventiva de curva.
- Instalación de pictogramas de reducción de velocidad ("DESPACIO").
- Sustitución de señales por dispositivos de alta visibilidad amarillo-verde fluorescente.
- Instalación de delineadores tubulares simples.
- Implementación de bordillos traspasables para reforzar la lectura de la trayectoria y la canalización del tránsito.

Tramo PR34+500 – PR34+650 (Segmento 83)

- Demarcación de flechas de circulación.
- Instalación de maletines lastrados para canalización de tránsito.
- Implementación de delineadores tubulares simples y compuestos.
- Instalación de señalización reglamentaria y preventiva.
- Sustitución de señales por dispositivos de alta visibilidad.
- Implementación de bordillos traspasables.
- Instalación de pictogramas de reducción de velocidad.
- Refuerzo de las advertencias asociadas a curvas y cambios geométricos.

Tramo PR39+850 – PR40+000 (Segmento 88)

- Demarcación de pictogramas de reducción de velocidad.
- Instalación de grupos de bandas alertadoras.
- Implementación de estoperoles y líneas de mezcla de resina con áridos para incrementar la percepción del riesgo.
- Instalación de delineadores tubulares simples.
- Implementación de bordillos traspasables.
- Sustitución de señales SP-75 por dispositivos de alta visibilidad.
- Refuerzo de la señalización preventiva de curvas y de las condiciones geométricas del sector.

De acuerdo con la evaluación realizada por el Concesionario, las intervenciones implementadas permitieron reducir la siniestralidad en los sectores tratados. No obstante, para la Unidad Funcional 3 se evidenció la reincidencia de dos (2) puntos críticos entre las vigencias 2022 y 2025, situación que indica la necesidad de mantener un seguimiento reforzado a dichos sectores y evaluar permanentemente la efectividad de las medidas implementadas.

En particular, el tramo comprendido entre los PR39+850 y PR40+000 continúa presentando condiciones que justifican su permanencia dentro de los sectores prioritarios para la gestión de la seguridad vial. Por tal razón, se considera que este sector debe mantenerse bajo seguimiento especial dentro del Sistema de Gestión de Seguridad Vial, verificando la evolución de la accidentalidad, las velocidades de operación, el comportamiento de los usuarios y la efectividad de las medidas de mitigación implementadas.

Documento firmado digitalmente
GTEC

En conclusión, la información analizada evidencia que las intervenciones desarrolladas en la Unidad Funcional 3 han contribuido a reducir la concentración espacial de la accidentalidad en varios de los sectores previamente identificados; sin embargo, la persistencia de algunos puntos críticos demuestra la necesidad de mantener acciones permanentes de monitoreo, gestión del riesgo y mejora continua de las condiciones de seguridad vial del corredor.

Unidad Funcional 4

En la Unidad Funcional 4 se identificaron e intervinieron los siguientes TCA:

Vigencia	Segmento	Ubicación
2022	98	PR48+710
2023	98	PR48+580
2023	109	PR59+290
2024	1	PR49+000 – PR49+100
2025	No se identificaron TCA	No aplica

Adicionalmente, el ATCA 2024 identificó sectores donde ocurrieron eventos con víctimas fatales que, si bien no alcanzaron los criterios técnicos para su clasificación formal como Tramos de Concentración de Accidentes, fueron objeto de análisis específico dentro del Sistema de Gestión de Seguridad Vial. Entre estos sectores se encuentran los localizados en los PR55+610, PR59+100, PR63+770, PR69+070 y PR79+850 de la Ruta Nacional 5608.

La comparación de los resultados obtenidos para las vigencias 2022, 2023, 2024 y 2025 evidencia una reducción progresiva de la concentración espacial de la accidentalidad en la Unidad Funcional 4. En efecto, mientras en los estudios anteriores se identificaron sectores que requerían tratamiento específico, durante la vigencia 2025 no se constituyeron nuevos Tramos de Concentración de Accidentes.

Desde la perspectiva de la gestión de la seguridad vial, este comportamiento constituye un resultado favorable, toda vez que evidencia una disminución de la recurrencia de eventos en los sectores previamente identificados como críticos y permite inferir la efectividad de las medidas de mitigación implementadas en años anteriores.

De acuerdo con la evaluación efectuada por la Concesión, las intervenciones ejecutadas permitieron reducir la siniestralidad en los puntos críticos identificados, registrándose únicamente la reincidencia de un (1) punto previamente identificado entre las vigencias 2022 y 2023.

Las actuaciones de mitigación implementadas en la Unidad Funcional 4 se enmarcan dentro de las estrategias de gestión del riesgo vial desarrolladas por la Concesión e

incluyen, entre otras, mejoras en señalización preventiva y reglamentaria, fortalecimiento de la delineación vial, gestión de velocidades de operación, optimización de la visibilidad y tratamiento de condiciones particulares de riesgo identificadas durante los análisis de accidentalidad.

En consecuencia, se considera que la ausencia de nuevos Tramos de Concentración de Accidentes durante la vigencia 2025 constituye un indicador positivo de la evolución de las condiciones de seguridad vial de la Unidad Funcional 4. No obstante, los sectores donde históricamente se presentaron eventos de alta severidad continúan siendo objeto de seguimiento dentro de los mecanismos de monitoreo establecidos por el Sistema de Gestión de Seguridad Vial, con el fin de verificar la sostenibilidad de los resultados obtenidos y prevenir la aparición de nuevas concentraciones de accidentalidad.

Las intervenciones implementadas en los Tramos de Concentración de Accidentes han contribuido a reducir la concentración espacial de la accidentalidad en los sectores previamente identificados, evidenciándose una baja reincidencia de los puntos críticos intervenidos. No obstante, la dinámica propia de la operación vial exige mantener un proceso continuo de monitoreo, evaluación y actualización de medidas, particularmente en aquellos sectores donde persisten condiciones de riesgo o donde continúan registrándose eventos de siniestralidad.

En consecuencia, los resultados de los estudios ATCA permiten concluir que las acciones desarrolladas por la Concesión en materia de señalización, canalización, gestión de velocidad y gestión del riesgo han contribuido a mejorar las condiciones de seguridad vial del corredor, sin perjuicio del seguimiento permanente que debe mantenerse sobre los sectores priorizados dentro del Sistema de Gestión de Seguridad Vial del Proyecto.

3. ***"Informe los resultados mensuales de todos los indicadores de operación, mantenimiento, disponibilidad, seguridad y nivel de servicio."***

Respuesta: A continuación, se presenta el reporte consolidado de mediciones con corte al 31 de agosto de 2026, en el cual se detallan los resultados de las actividades de verificación y validación adelantadas respecto de los Indicadores de Operación, Mantenimiento, Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio aplicables a cada una de las Unidades Funcionales del Proyecto Transversal del Sisga, de conformidad con las metodologías, frecuencias de medición, valores de aceptación y demás criterios establecidos en el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015 y, particularmente, en sus Apéndices Técnicos Nos. 2 y 4.

De acuerdo con el Apéndice Técnico No. 2, corresponde a la Interventoría supervisar de manera permanente el cumplimiento de los Indicadores por parte del Concesionario, con el propósito de verificar que el corredor mantenga los niveles de

servicio exigidos contractualmente. De igual manera, el Concesionario debe efectuar sus propias verificaciones, mediciones y procesos de autoevaluación conforme a lo previsto en el Apéndice Técnico No. 4.

Los resultados de las mediciones y verificaciones efectuadas son objeto de registro y seguimiento mediante el Sistema Informático de Contabilización y Control – SICC, herramienta contractual destinada al registro y procesamiento de la información relacionada con la evaluación de los Indicadores. El Apéndice Técnico No. 4 establece que las comunicaciones y declaraciones relacionadas con dicha evaluación deben ser registradas en este sistema y permanecer disponibles para el Concesionario, la Interventoría y la ANI, permitiendo mantener la trazabilidad de los resultados y de las actuaciones derivadas de su seguimiento.

En consecuencia, la información que se relaciona a continuación corresponde a los resultados validados por la Interventoría de acuerdo con sus obligaciones contractuales y registrados en el SICC a la fecha de corte indicada, discriminados por Unidad Funcional, y constituye el soporte técnico para el seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de Operación y Mantenimiento y de los niveles de servicio exigibles al Concesionario.

Unidad Funcional 1

SISGA FR CONSORCIO INTERVENTOR

TRANSVERSAL DEL SISGA

APÉNDICE TÉCNICO 4 - CONTRATO 009 DEL 2015

ÍNDICE DE CUMPLIMIENTO

UNIDAD FUNCIONAL 01- AGOSTO 2026

ANI

ID	Indicador	UF1 [49,4 Km]							
		Rev. ID SICC	Fecha Último Cumplimiento	Cumple Indicador	Fecha Máxima de Corrección	Corregido SI/NO	Cant. KMs que Incumplen	Factor de Deducción [Fd]	Observación
E1	IRI	5142	31-mar.-26	SI	30-jun-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E2	Ahuellamiento	5172	27-mar.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E3	Fisuras	5404	22-jul.-26	NO	22-ago.-26	No cumple	1	0,00	Segmento no atendido PR 32+300, en acción preventiva ID610
E3	Fisuras	5493	19-ago.-26	NO	19-sep.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,00	
E4	Coeficiente de fricción transversal	5144	27-mar.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E5	Textura	5145	27-mar.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E6	Baches	5494	19-ago.-26	SI	20-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E7	Hundimientos	5406	22-jul.-26	NO	05-ago-26	No cumple	1	0,00	Pendientes accion preventiva ID610
E7	Hundimientos	5495	19-ago.-26	NO	02-sep-26	No cumple	7	0,00	Pendientes accion preventiva ID610
E8	Estado de Márgenes, separador central, Área de servicio y Derecho de Vía	5496	19-ago.-26	NO	26-ago.-26	No cumple	3	0,00	PR 15+907 (S15), 30+290 (S29) y 2+960 (S48)
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y	5497	19-ago.-26	NO	26-ago.-26	No cumple	1	0,00	PR 2+000 (S47)
E11	Señalización vertical	5463	4-ago.-26	NO	11-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmento atendidos
E11	Señalización vertical	5507	31-ago.-26	NO	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmento atendidos
E12	Señalización horizontal	5146	8-abr.-26	SI	15-abr.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5410	23-jul.-26	SI	23-ago-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5498	19-ago.-26	NO	19-sep-26	En Tiempo Máximo de Corrección	2	0,00	
E14	Iluminación	5499	19-ago.-26	SI	26-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E15	Puentes y estructuras	4789	31-oct-25	SI	30-nov-25	Subsanado/ Cumple		0,00	Segmentos atendidos
E16	Capacidad estructural	4658	03-oct-25	SI	03-ene-26	Subsanado/ Cumple		0,00	Segmentos atendidos
E17	Disponibilidad de la vía (E17)	5536	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
O1	Índice mortalidad	129	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	
O2	Ocupación de carriles	389	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	
O3	Cola de peaje	127	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	
O4	Tiempo de atención de incidentes	452	72*	SI	N/A	N/A		0,00	
O5	Tiempo atención de accidentes y	429	5*	SI	N/A	N/A		0,00	
O6	Disponibilidad del SICC	117	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	

CONVENCIÓN:

N/A	No aplica
N.A.P.	No aplica en el periodo
Kmi	Kilómetros incumplidos
Fd	Factor de Deducción
Fp	Ponderado (Tabla 7)
Kmt	Kilómetros totales

Unidad Funcional 2

Documento firmado digitalmente
GTEC

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20265030384141**
20265030384141
Fecha: **06-10-2026**

SISGA FR CONSORCIO INTERVENTOR	TRANSVERSAL DEL SISGA APÉNDICE TÉCNICO 4 - CONTRATO 009 DEL 2015 ACTA ÍNDICE DE CUMPLIMIENTO UNIDAD FUNCIONAL 02 - AGOSTO 2026							ANI
		UF2 [22,078 Km]						
ID	Indicador	Rev. ID SICC	Fecha Último Cumplimiento	Cumple Indicador	Fecha Máxima de Corrección	Corregido SI/NO	Cant. KMs que Incumplen	Factor de Deducción [Fd]	Observación
Pavimento Flexible									
E1	IRI	5424	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,00	
E2	Ahuellamiento	5490	18-ago.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E3	Fisuras	5501	19-ago.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E4	Coeficiente de fricción de fricción transversal	5430	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	2	0,00	
E5	Textura	4957	3-feb.-26	NO	3-may.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmento atendidos
E5	Textura	5436	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	3	0,00	
E6	Baches	5500	19-ago.-26	SI	20-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E7	Hundimientos	5370	30-jun.-26	NO	14-jul.-26	No cumple	1	0,00	PR15+000
E7	Hundimientos	5413	24-jul.-26	NO	7-ago.-26	No cumple	1	0,00	PR15+000
E7	Hundimientos	5502	20-ago.-26	NO	3-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos no atendidos
E8	Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Derecho de Vía	5503	21-ago.-26	NO	28-ago.-26	No cumple	1	0,00	PR 25+096
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y transversal	5505	31-ago.-26	NO	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5282	28-may.-26	NO	4-jun.-26	No cumple	1	0,00	Segmento PR 13+604, una señal
E11	Señalización vertical	5484	11-ago.-26	SI	18-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5508	31-ago.-26	NO	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	
E12	Señalización horizontal	5442	27-ago.-26	SI	3-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5510	31-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E14	Iluminación	5512	31-ago.-26	SI	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E15	Puentes y estructuras	4936	30-dic.-25	SI	30-ene.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E16	Capacidad estructural	3978	18-dic.-24	SI	N/A	SI	0	0,00	
E17	Disponibilidad de la vía	5537	1-sep.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
O1	Índice mortalidad	129	N/A	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O2	Ocupación de carriles	390	N/A	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O3	Cola de peaje	N/A	N/A	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O4	Tiempo de atención de incidentes	453	40*	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O5	Tiempo atención de accidentes y emergencias	430	2*	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O6	Disponibilidad del SICC	117	N/A	SI	N/A	N/A	0	0,00	

Documento firmado digitalmente
GTEC

Pavimento Rígido									
	Indicador	Rev ID	Fecha último Cumplimiento	Cumple Indicador	Fecha Max. Corrección	Corregido SI/NO	Cant. KMs que Incumplen	Factor de deducción	Observación
E1	IRI Túneles (*)	5428	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	3	0,00	
E4	Coeficiente de fricción de fricción transversal	5431	14-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E5	Textura	5437	14-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E8	Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Derecho de Vía	5415	21-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y transversal	5506	31-ago.-26	NO	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5509	31-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E12	Señalización horizontal (**)	5222	27-abr.-26	SI	11-may.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5511	31-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E14	Iluminación	5513	31-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E15	Puentes y estructuras	4937	30-dic.-23	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E17	Disponibilidad de la vía	5538	1-sep.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E18	Escalonamientos	5264	4-may.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E19	Grietas	5263	4-may.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E20	Desportillamiento de Juntas	5547	1-sep.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E21	Juntas	5550	1-sep.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E22	Eficiencia en la transferencia de carga	3984	29-ene.-25	SI	29-ene.-26	Subsanado/ Cumple	3	0,00	Segmentos atendidos
E24	Sistema de Iluminación	5459	4-ago.-26	SI	11-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	El túnel pozo azul y el volador presentan acción preventiva
O1	Índice mortalidad	129	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	
O2	Ocupación de carriles	391	N/A	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O3	Cola de peaje	N/A	N/A	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O4	Tiempo de atención de incidentes	454	0*	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O5	Tiempo atención de accidentes y emergencias	431	0*	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O6	Disponibilidad del SICC	117	N/A	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O7	Tiempo de atención de incidentes T	162	1*	SI	N/A	N/A	0	0,00	
O8	Tiempo atención de accidentes y emergencias T	167	1*	SI	N/A	N/A	0	0,00	
(*)	El indicador IRI incluye la evaluación del indicador E1 - Índice de Rugosidad Internacional Pavimento Rígido Túneles Proyecto Transversal del Sisga.								
(**)	El Indicador E12 – Señalización Horizontal incluye la evaluación del Indicador E12 - Señalización Horizontal Túneles.								

Unidad Funcional 3

Documento firmado digitalmente
GTEC

SISGA FR CONSORCIO INTERVENTOR

TRANSVERSAL DEL SISGA
APÉNDICE TÉCNICO 4 - CONTRATO 009 DEL 2015
ACTA INDICE DE CUMPLIMIENTO
UNIDAD FUNCIONAL 03 - AGOSTO 2026

ANI

ID	Indicador	UF3 [17,861 Km]							
		Rev ID	Fecha último Cumplimiento	Cumple Indicador	Fecha Max. Correccion	Corregido SI/NO	Cant. KMs que Incumplen	Factor de Deducción	Observación
Pavimento Flexible									
E1	IRI	5425	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1		
E2	Ahuellamiento	5491	18-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E3	Fisuras	5543	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E4	Coeficiente de fricción de fricción transversal	5432	14-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E5	Textura	5438	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	3		
E6	Baches	5514	31-ago.-26	NO	1-sep.-26	No Cumple	1		PR 27+500
E7	Hundimientos	5332	1-jun.-26	SI	15-jun.-26	Subsanado/ Cumple	0		Segmentos atendidos
E7	Hundimientos	5375	30-jun.-26	NO	14-jul.-26	No Cumple	1		PR 27+500
E7	Hundimientos	5421	30-jul.-26	NO	13-ago.-26	No Cumple	1		PR 27+500
E7	Hundimientos	5515	31-ago.-26	NO	14-sep.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1		
E8	Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Derecho de Vía	5422	30-jul.-26	NO	6-ago.-26	No Cumple	1		Segmento con accion correctiva pendiente por el propietario del predio
E8	Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Derecho de Vía	5516	31-ago.-26	SI	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0		Segmentos atendidos
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y transversal	5518	31-ago.-26	SI	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0		Segmentos no atendidos
E11	Señalización vertical	5486	11-ago.-26	SI	18-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5521	31-ago.-26	NO	7-sep.-26	No Cumple	2	-	PR 40+000 y 44+221
E12	Señalización horizontal	5446	27-ago.-26	SI	3-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5545	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0		
E14	Iluminación	5522	31-ago.-26	SI	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0		Segmentos atendidos
E15	Puentes y estructuras	4935	30-dic.-25	SI	30-ene.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	
E16	Capacidad estructural	3977	18-dic.-24	SI	N/A	SI		-	
E17	Disponibilidad de la vía	5539	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
O1	Índice mortalidad	129	N/A	SI	N/A	N/A		-	
O2	Ocupación de carriles	392	N/A	SI	N/A	N/A		-	
O3	Cola de peaje	N/A	N/A	SI	N/A	N/A		-	
O4	Tiempo de atención de incidentes	455	30*	SI	N/A	N/A		-	
O5	Tiempo atención de accidentes y emergencias	432	2*	SI	N/A	N/A		-	
O6	Disponibilidad del SICC	117	N/A	SI	N/A	N/A		-	

Documento firmado digitalmente
GTEC

Pavimento Rigido									
E1	IRI (*)	5429	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	5	-	
E4	Coeficiente de fricción de fricción transversal	5433	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,125	
E5	Textura	5439	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,125	
E8	Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Derecho de Vía	5517	31-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	Segmentos atendidos
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y transversal	5519	31-ago.-26	NO	7-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5487	11-ago.-26	SI	18-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5520	31-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E12	Señalización horizontal (**)	5262	4-may.-26	SI	18-may.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5546	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E14	Iluminación	5523	31-ago.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E15	Puentes y estructuras	4938	5-ene.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E17	Disponibilidad de la vía	5540	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E18	Escalonamientos	5267	5-may.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E19	Grietas	5268	5-may.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E20	Desportillamiento de Juntas	5548	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0	-	
E21	Juntas	5551	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0		
E22	Eficiencia en la transferencia de carga	3985	29-ene.-25	SI	29-ene.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	Segmentos atendidos
E24	Sistema de Iluminación	5460	4-ago.-26	SI	11-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	-	Segmentos atendidos
O1	Índice mortalidad	129	N/A	SI	N/A	N/A		-	
O2	Ocupación de carriles	393	N/A	SI	N/A	N/A		-	
O3	Cola de peaje	N/A	N/A	SI	N/A	N/A		-	
O4	Tiempo de atención de incidentes	456	0*	SI	N/A	N/A		-	
O5	Tiempo atención de accidentes y emergencias	433	0*	SI	N/A	N/A		-	
O6	Disponibilidad del SICC	117	N/A	SI	N/A	N/A		-	
O7	Tiempo de atención de incidentes T	163	2*	SI	N/A	N/A		-	
O8	Tiempo atención de accidentes y emergencias T	168	0*	SI	N/A	N/A		-	

(*) El indicador IRI incluye la evaluación del indicador E1 - Índice de Rugosidad Internacional Pavimento Rígido Túneles Proyecto Transversal del Sisga.

(**) El Indicador E12 – Señalización Horizontal incluye la evaluación del Indicador E12 - Señalización Horizontal Túneles.

Unidad Funcional 4

Documento firmado digitalmente
GTEC

SISGA FR CONSORCIO INTERVENTOR	TRANSVERSAL DEL SISGA APÉNDICE TÉCNICO 4 - CONTRATO 009 DEL 2015 ACTA INDICE DE CUMPLIMIENTO UNIDAD FUNCIONAL 04 -AGOSTO - 2026								ANI
UF4 (46830,95 metros)									
IDT	**Indicador**	**Rev ID**	**Fecha último Cumplimiento**	**Cumple Indicador**	**Fecha Max. Correccion**	**Corregido SI/NO**	**Cant. KMs que Incumplen**	**Factor de Deducción**	**Observación**
Pavimento Flexible									
E1	IRI	5426	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	15	0,00	
E2	Ahuellamiento	5492	18-ago.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E3	Fisuras	5544	1-sep.-26	SI	N/A	SI	0	0,00	
E4	Coeficiente de fricción de fricción transversal	5434	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	10	0,00	
E5	Textura	5440	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	12	0,00	
E6	Baches	5524	1-sep.-26	NO	2-sep.-26	Subsanado/Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E7	Hundimientos	5525	1-sep.-26	NO	15-sep.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,00	
E8	Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Derecho de Vía	5526	1-sep.-26	NO	8-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y transversal	5528	1-sep.-26	NO	8-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5488	12-ago.-26	SI	19-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5530	1-sep.-26	NO	8-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	
E12	Señalización horizontal	5444	27-ago.-26	SI	3-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5532	1-sep.-26	NO	1-oct.-26	En Tiempos Maximos de Correccion	1	0,00	
E14	Iluminación	5534	1-sep.-26	SI	8-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E15	Puentes y estructuras	4933	30-dic.-25	SI	30-ene.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E16	Capacidad estructural	3165	29-feb.-24	SI	N/A	Cumple		0,00	
E17	Disponibilidad de la vía	5541	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
O1	Índice mortalidad	129	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	
O2	Ocupación de carriles	394	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	
O3	Cola de peaje	128	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	
O4	Tiempo de atención de incidentes	457	64*	SI	N/A	N/A		0,00	
O5	Tiempo atención de accidentes y emergencias	434	3*	SI	N/A	N/A		0,00	
O6	Disponibilidad del SICC	117	N/A	SI	N/A	N/A		0,00	

Documento firmado digitalmente
GTEC

Pavimento Rigido (1397 m.)									
IDT	Indicador	Rev ID	Fecha último Cumplimiento	Cumple Indicador	Fecha Max. Correccion	Corregido SI/NO	Cant. KMs que Incumplen	Factor de Deducción	Observación
E1	IRI	5427	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,00	
E4	Coeficiente de fricción transversal	5435	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,00	
E5	Textura	4962	14-ago.-26	NO	14-nov.-26	En Tiempo Máximo de Corrección	1	0,00	
E8	Estado de Márgenes, separador central, Área de servicio y Derecho de Vía	5527	1-sep.-26	NO	8-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y transversal	5529	1-sep.-26	NO	8-sep.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5489	12-ago.-26	SI	19-ago.-26	Subsanado/ Cumple	0	0,00	Segmentos atendidos
E11	Señalización vertical	5530	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple	0	0,00	
E12	Señalización horizontal	5445	27-ago.-26	SI	3-sep.-26	Subsanado/ Cumple		0,00	Segmentos atendidos
E13	Barreras y elementos de contención	5533	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
E14	Iluminación	5535	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
E15	Puentes y estructuras	4934	30-dic.-25	SI	30-ene.-26	Subsanado/ Cumple		0,00	Segmentos atendidos
E17	Disponibilidad de la vía	5542	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
E18	Escalonamientos	5072	16-feb.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
E19	Grietas	5075	16-feb.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
E20	Desportillamiento de Juntas	5549	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
E21	Juntas	5552	1-sep.-26	SI	N/A	Cumple		0,00	
E22	Eficiencia en la transferencia de carga	3169	29-feb.-24	SI	28-feb.-25	Subsanado/Cumple		0,00	Segmentos atendidos
O1	Índice mortalidad	129	N/A	SI	N/A	SI		0,00	
O2	Ocupación de carriles	395	N/A	SI	N/A	SI		0,00	
O3	Cola de peaje	128	N/A	SI	N/A	SI		0,00	
O4	Tiempo de atención de incidentes	458	1*	SI	N/A	SI		0,00	
O5	Tiempo atención de accidentes y emergencias	435	0*	SI	N/A	SI		0,00	
O6	Disponibilidad del SICC	117	N/A	SI	N/A	SI		0,00	

Se adjuntan en la carpeta denominada "Punto 3. Informes Niveles de Servicio Interventoría", los informes mensuales de niveles de servicio elaborados en el marco del seguimiento al Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015, en los cuales se consolidan los resultados de la medición y verificación de los indicadores aplicables a la etapa de Operación y Mantenimiento. Dichos informes contienen, para cada período mensual evaluado, los resultados asociados a los indicadores de operación, mantenimiento, disponibilidad, seguridad vial, calidad y nivel de servicio, de conformidad con las metodologías, frecuencias, parámetros y criterios de aceptación establecidos en el Contrato de Concesión y sus Apéndices Técnicos.

La información incluye el seguimiento efectuado sobre el comportamiento de los indicadores, las novedades identificadas durante las inspecciones y verificaciones, los requerimientos formulados al Concesionario cuando ha sido procedente y el respectivo seguimiento a las acciones implementadas para su atención.

Documento firmado digitalmente
GTEC

4. ***"Explique cuáles incumplimientos de indicadores han sido reportados por la interventoría y qué consecuencias económicas produjeron."***

Repuesta: De conformidad con el esquema de verificación previsto en el Contrato APP No. 009 de 2015, la Interventoría como supervisora del contrato de concesión verifica periódicamente el cumplimiento de los indicadores de desempeño, operación, mantenimiento, disponibilidad, atención al usuario y seguridad vial establecidos en el Apéndice Técnico 4, determinando el correspondiente Índice de Cumplimiento y las deducciones económicas aplicables cuando los resultados obtenidos no alcanzan los niveles contractualmente exigidos, lo cual es verificado por la Agencia Nacional de Infraestructura para efectos de reconocer la retribución al Concesionario y a través de la aprobación de informes mensuales de interventoría.

Como resultado de dichas verificaciones, se identificaron incumplimientos asociados principalmente al Indicador E24 – Sistema de Iluminación en la Unidad Funcional 3 y al Indicador O5 – Tiempo de Atención de Accidentes y Emergencias en la Unidad Funcional 1, los cuales generaron deducciones sobre la retribución del Concesionario, conforme lo estipulado en el Contrato de Concesión.

- **Unidad Funcional 3 – Indicador E24 "Sistema de Iluminación"**

Acta de Retribución No. 8 – UF3 (octubre de 2022 a marzo de 2023)

Se verificó el cumplimiento de los indicadores correspondientes a los meses de octubre de 2022, noviembre de 2022, diciembre de 2022, enero de 2023, febrero de 2023 y marzo de 2023, certificando que el Índice de Cumplimiento (IC) para cada uno de dichos períodos fue de 0,9791. Como consecuencia de las desviaciones identificadas, asociadas al Indicador E24 – Sistema de Iluminación, se determinó una deducción sobre la Retribución por Recaudo de Peajes, Ingresos por Explotación Comercial y Rendimientos por valor de: $39.877.764,42 M/CTE.

Acta de Retribución No. 09 – UF3 (abril de 2023)

Posteriormente, la Interventoría del proyecto indentificó para abril de 2023 un Índice de Cumplimiento de 0,9883. Como resultado de la evaluación de los indicadores aplicables, igualmente asociados al Indicador E24 – Sistema de Iluminación, se determinó una deducción por valor de: $3.314.932,41 M/CTE

Acta de Retribución No. 10 – UF3 (mayo de 2023)

Para mayo de 2023, se verificaron nuevamente desviaciones asociadas al mismo indicador, generándose una deducción económica por valor de: $3.698.044,74 M/CTE

Documento firmado digitalmente
GTEC

En consecuencia, para la Unidad Funcional 3, las verificaciones efectuadas sobre el Indicador E24 – Sistema de Iluminación generaron deducciones acumuladas por: $46.890.741,57 M/CTE

- **Unidad Funcional 1 – Indicador O5 "Tiempo de Atención de Accidentes y Emergencias"**

Acta de Retribución No. 53 – UF1 (enero de 2026)

Se verificó para enero de 2026 un Índice de Cumplimiento de 0,9971, asociado a una deducción de 0,0029 sobre la retribución contractual. Durante el proceso de evaluación se presentó una discrepancia por parte del Concesionario respecto del resultado obtenido para el Indicador O5 – Tiempo de Atención de Accidentes y Emergencias, relacionado con un evento ocurrido el 26 de enero de 2026. Una vez analizada la información, la Interventoría del proyecto en marco de sus funciones ratificó técnicamente la medición efectuada mediante comunicación correspondiente y confirmó el resultado del indicador. Como consecuencia, se determinó una deducción económica por valor de: $1.907.231,10 M/CTE

De conformidad con el numeral 3.2, literal (c), del mecanismo contractual de retribución, dicho valor debía ser trasladado por la Fiduciaria a la Subcuenta Excedentes ANI.

Diferencial de Recaudo (DR8)

Adicionalmente, dentro de los mecanismos económicos de seguimiento del Contrato, se determinó el Diferencial de Recaudo (DR8) asociado al comportamiento acumulado del recaudo y al desempeño contractual del Proyecto.

Al 31 de octubre de 2023 se calculó un Índice de Cumplimiento Promedio de 99,8903 %, incorporado en la liquidación del Valor Presente de Ingresos por Peaje (VPIP). Como resultado de dicha evaluación se determinó un: Diferencial de Recaudo (DR8) de $186.129,79 millones a precios de diciembre de 2013, equivalente a $319.223.352.576,08 a precios corrientes de octubre de 2023.

Este cálculo demuestra que el desempeño contractual evaluado mediante los indicadores también incide sobre los mecanismos financieros previstos para la preservación de la ecuación económica del Contrato.

5. ***"Informe el estado de las estaciones SOS, ambulancias, grúas, inspección vial, atención de incidentes y tiempos de respuesta."***

Repuesta: De conformidad con las verificaciones realizadas por la Interventoría del proyecto en función del control y seguimiento que realiza sobre los cincuenta y cuatro (54) Postes S.O.S. y de conformidad con el seguimiento efectuado por la ANI

Documento firmado digitalmente
GTEC

mediante la revisión de los informes mensuales de interventoría instalados en el corredor concesionado, se evidenció que los dispositivos se encuentran operativos para la prestación del servicio de atención de emergencias; sin embargo, se identificaron condiciones de deterioro físico y de conservación asociadas principalmente a pintura, elementos reflectivos, corrosión superficial, señalización, identificación institucional, accesibilidad y conservación de las áreas circundantes, respecto de las cuales la Interventoría del proyecto ha efectuado los requerimientos correspondientes para su recuperación integral y que el concesionario se encuentra en proceso de atención.

Aspectos objeto de verificación de los Postes S.O.S.

Aspecto verificado	Estado general
Operación y comunicación con el CCO	Operativo
Estado de gabinetes y pintura	Requiere intervención correctiva
Elementos reflectivos	Deterioro generalizado y reposición requerida
Protección anticorrosiva	Presencia de corrosión en varios activos
Identificación institucional e informativa	Requiere actualización y reposición
Accesibilidad a usuarios	Se identificaron deficiencias en varios puntos
Limpieza y control de vegetación	Requiere actividades de conservación
Disponibilidad del servicio	Operativo

Particularmente, de las obligaciones previstas en el Capítulo 9 de la Parte General y en el Capítulo 2 del Apéndice Técnico 2, el Concesionario debe garantizar la prestación permanente de los servicios obligatorios al usuario, entre los cuales se encuentran la atención de emergencias, primeros auxilios, operación y control del tránsito, inspección vial, comunicaciones con el Centro de Control de Operación (CCO) y atención de incidentes en el corredor.

En desarrollo de dichas obligaciones, los recursos destinados a la prestación de los servicios de atención al usuario, incluyendo ambulancias, grúas y vehículos de inspección vial, se encuentran operativos y en funcionamiento, prestando servicio de manera permanente en el corredor concesionado para la atención de emergencias, incidentes y requerimientos de los usuarios.

Por medio de la Interventoría del proyecto se realiza seguimiento y verificación permanente a estos servicios mediante inspecciones de campo, revisión documental, seguimiento operativo y control de indicadores. Adicionalmente, se efectúan verificaciones mensuales de los recursos de operación, incluyendo ambulancias, grúas, vehículos de inspección vial, personal operativo y registros de atención de eventos, cuyos resultados quedan consignados en los informes mensuales de Interventoría y en los informes de seguimiento contractual.

Recurso operativo	Estado	Seguimiento de Interventoría
Ambulancias	Operativas	Verificación mensual mediante inspecciones, revisión

Documento firmado digitalmente
GTEC

Recurso operativo	Estado	Seguimiento de Interventoría
		documental y seguimiento de indicadores de nivel de servicio.
Grúas	Operativas	Verificación mensual de disponibilidad, atención de eventos y cumplimiento de tiempos de respuesta.
Vehículos de inspección vial	Operativos	Seguimiento permanente mediante recorridos de inspección y registros operacionales.
Centro de Control de Operación (CCO)	Operativo	Monitoreo continuo de la operación del corredor y gestión de incidentes.
Atención de incidentes y emergencias	Operativa	Control y seguimiento mediante reportes de eventos e indicadores contractuales.
Servicios obligatorios al usuario	Operativos	Verificación periódica conforme a los niveles de servicio establecidos en el Contrato.

La evaluación del desempeño de estos servicios se realiza a través de los Indicadores de Niveles de Servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4, particularmente aquellos asociados a la atención de emergencias e incidentes, disponibilidad de los servicios obligatorios al usuario, tiempos de atención y respuesta a eventos sobre la vía, disponibilidad de equipos e infraestructura de operación, disponibilidad de los sistemas de comunicación y apoyo a la operación, y condiciones de operación de la infraestructura concesionada.

Estos indicadores son objeto de verificación periódica por parte de la Interventoría y se valida su cumplimiento a partir de los registros operacionales generados por el Centro de Control de Operación (CCO), los reportes de atención de eventos y las inspecciones realizadas en el corredor.

Respecto de los tiempos de respuesta, estos son monitoreados y verificados conforme a los niveles de servicio contractualmente definidos para la Etapa de Operación y Mantenimiento, cuyos resultados son revisados mensualmente por la Interventoría del proyecto dentro del proceso de seguimiento al cumplimiento contractual y por la ANI en el marco de la revisión para la retribución y a través de la revisión a los Informes mensuales de interventoría. En las verificaciones efectuadas se ha constatado la disponibilidad operativa de las ambulancias, grúas y vehículos de inspección vial exigidos contractualmente para la atención de los usuarios del corredor.

6. ***"Explique qué acciones se han adoptado para la seguridad de peatones, motociclistas, ciclistas y comunidades ubicadas sobre el corredor."***

Repuesta: Para la seguridad de los usuarios vulnerables y de las comunidades ubicadas sobre el corredor Transversal del Sisga (Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015), se ejecutaron los pasos urbanos establecidos en el Contrato, los Pasos

Documento firmado digitalmente
GTEC

Peatonales Seguros y las bahías del paso urbano de San Luis de Gaceno, y se instaló toda la señalización exigida por el Manual de Señalización Vial.

- **Pasos urbanos establecidos en el Contrato de Concesión**.

El Apéndice Técnico 1 exige obras en cuatro pasos urbanos del corredor, con el fin de dar circulación segura y continua a los peatones y separarlos de la calzada vehicular.

En la Unidad Funcional 1 (Ruta 5607 y tramo inicial de la Ruta 5608) están dos de ellos. En el paso urbano de Machetá se construyeron andenes en los dos costados de la vía. También se construyeron tres bahías para paraderos de buses intermunicipales, cuya localización se concertó con la Alcaldía y cuyas dimensiones permiten detener simultáneamente buses grandes. En el paso urbano de Guateque se construyeron andenes en los dos costados de la vía.

En la Unidad Funcional 4 (Ruta 5608) están los otros dos. En el paso urbano de Santa María se construyeron andenes en el costado derecho y un colector de aguas de escorrentía en la margen izquierda, entre el PR46+165 y el PR46+540 (0,38 km), que protege el casco urbano. En el paso urbano de San Luis de Gaceno se construyeron andenes en los dos costados desde la coordenada.

Todos los andenes deben cumplir el Apéndice Técnico 3 o lo establecido en el POT/EOT del municipio, lo que sea más exigente.

- **Pasos Peatonales Seguros (Otrosí No. 7, suscrito el 28 de diciembre de 2018).**

El numeral 3.5 del Apéndice Técnico 1 (Tabla 30) preveía 16 puentes peatonales a desnivel. El Concesionario elaboró el "Estudio de Pasos Peatonales Seguros – Transversal del Sisga" (radicado ANI 2017-409-128520-2 del 1 de diciembre de 2017), que analizó 16 puntos con la metodología del Manual de Señalización Vial 2015, cuyo Capítulo 6 trata los dispositivos para peatones, ciclistas y motociclistas, e incorporó análisis de flujo peatonal, velocidades y accidentalidad. El estudio concluyó que, con una calzada de un carril por sentido, los pasos a desnivel resultan inconvenientes, porque los peatones tienden a no usarlos y quedan expuestos a accidentes más graves ante un posible aumento de las velocidades vehiculares. Los modelos de microsimulación en cinco intersecciones mostraron además que las medidas recomendadas pacifican el tráfico mediante la reducción de velocidad en los puntos de cruce. El Otrosí No. 7 sustituyó los 16 puentes por 16 Pasos Peatonales Seguros, que deben cumplir los diseños No Objetados por la Interventoría del proyecto y las especificaciones de señalización de INVIAS, e incluir acceso para personas con movilidad reducida.

En la UF1 están los pasos No. 1 en el PR00+170 de la Ruta 55CN03 (inicio del Proyecto, terminando la glorieta), No. 2 en el PR14+757 de la Ruta 5607 (acceso a la

Documento firmado digitalmente
GTEC

vereda Quebrada Honda), No. 3 en el PR18+684 (Coliseo de Machetá), No. 4 en el PR19+121 (bahías de pasajeros, salida oriental de Machetá), No. 5 en el PR24+400 (acceso a la vereda Guina), No. 6 en el PR32+263, No. 7 en el PR35+600 y No. 8 en el PR1+022 de la Ruta 5608, en el tramo Manta – Guateque, que atiende la zona urbana de Guateque. En la UF2 están el No. 9 en el PR13+933 de la Ruta 5608 (tramo Guateque – Garagoa) y el No. 10 en el PR24+894 (acceso a Macanal). En la UF3 están el No. 11 en el PR27+670 (acceso a Macanal) y el No. 12 en el PR30+250 (Colegio Macanal). En la UF4 están el No. 13 en el PR45+476 (acceso a Santa María), el No. 14 en el PR47+395 (acceso a la vereda Hoya Grande), el No. 15 en el PR77+225 y el No. 16 en el PR78+320 (acceso a Sabanalarga). La Cláusula Quinta del Otrosí exige socializar los diseños y la ubicación con los municipios, con acompañamiento de la Interventoría del proyecto, y articularlos al Programa de Cultura Vial del Plan de Gestión Social Contractual, lo que fortalece la seguridad desde la comunidad.

- **Bahías en el paso urbano de San Luis de Gaceno (Ruta 5608, UF4).**

Surgieron de solicitudes de la comunidad y de la Alcaldía, formuladas en las mesas de trabajo y encuentros adelantados con apoyo de la Contraloría delegada para la Participación Ciudadana (CGR), y de los recorridos con la Interventoría y la ANI. Tras evaluar la viabilidad técnica y socializar con la comunidad (17 de junio y 23 de julio de 2021), se acordó construir bahías, con pago a cargo de la Subcuenta Obras Menores. Se construyen conforme a los diseños no objetados por la Interventoría del proyecto y a los Apéndices Técnicos 1 y 3. Estas bahías permiten el ascenso y descenso seguro de pasajeros y el estacionamiento fuera de la calzada, lo que reduce el conflicto entre peatones, vehículos y motocicletas en el casco urbano.

- **Señalización conforme al Manual de Señalización Vial.**

En todo el corredor se instaló la señalización vertical y horizontal y los dispositivos exigidos por el Manual de Señalización Vial vigente (Invías 2015), incluidos los dispositivos para peatones, ciclistas y motociclistas. Esto comprende señales preventivas, reglamentarias e informativas, demarcación (cruces peatonales tipo cebra, líneas de borde y eje), señalización escolar y de zonas pobladas, y elementos de reducción de velocidad. Su estado se verifica con los indicadores de operación y mantenimiento del Apéndice Técnico 2 y con el seguimiento de la Interventoría del proyecto

- **Barandas, barreras y sistemas de contención vehicular.**

El Apéndice Técnico 2 (numeral 6.3.3) obliga al Concesionario a conservar, reparar y reponer las barreras, defensas y elementos de contención, que deben estar libres de defectos estructurales y cumplir el Manual de Especificaciones Técnicas de Construcción del INVIAS. En cuanto a las barandas, el mismo apéndice incluye entre las estructuras a mantener los puentes, muros, bordillos, barreras y barandas para

Documento firmado digitalmente
GTEC

tráfico vehicular, peatonal o de bicicletas, y sus actividades de mantenimiento comprenden la construcción, reparación y pintura de barandas. Estas protegen a los peatones y ciclistas que circulan por los puentes y a los usuarios en general frente a caídas y salidas de vía.

Interventoría y control

1. ***"Identifique todos los contratos de interventoría celebrados para el proyecto, con valor, plazo, firma, fecha de terminación y modificaciones."***

Repuesta: En atención al requerimiento, y una vez revisada la documentación contractual disponible del Proyecto Transversal del Sisga – Contrato de Concesión No. 009 de 2015, se informa que, a la fecha, el proyecto ha contado con dos (2) contratos de interventoría integral celebrados por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI: el Contrato de Interventoría No. 416 de 2015, ejecutado por JOYCO S.A.S., y el actual Contrato de Interventoría No. VEJ-430-2025, ejecutado por el Consorcio Interventor Sisga FR. A continuación, se presenta el detalle de los contratos de interventoría asignados al contrato de concesión.

Contrato	Interventor	Fecha de firma	Inicio	Valor	Plazo	Fecha de terminación
Contrato No. 416 de 2015	JOYCO S.A.S.	19/08/2015	28/08/2015	Valor inicial: $18.121.926.000, incluido IVA, a precios de diciembre de 2013. Valor final después de modificaciones: $27.130.857.408	Inicialmente 84 meses; finalmente 117 meses y 9 días	05/06/2025
Contrato No. VEJ-430-2025	Consorcio Interventor Sisga FR, conformado por FJB Ingeniería S.A.S. y R&Q Ingeniería Colombia S.A.	04/06/2025	06/06/2025	Valor estimado de hasta $20.918.058.256, incluido IVA y demás impuestos, tasas y contribuciones	60 meses	05/06/2030, conforme al plazo contractual, salvo terminación anticipada en los eventos previstos en el Contrato

El Contrato de Interventoría No. 416 de 2015 fue suscrito para realizar la interventoría integral técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medioambiental y socio-predial del Contrato de Concesión asociado al corredor Transversal del Sisga. El contrato estableció originalmente un plazo de 84 meses contados a partir del Acta de Inicio, distribuido entre las etapas de preconstrucción, construcción y operación y mantenimiento.

Documento firmado digitalmente
GTEC

El valor inicial de dicho contrato fue de $18.121.926.000, incluido IVA, a precio global fijo en pesos corrientes de diciembre de 2013. El documento contractual precisa además que su naturaleza era de precio global fijo y no de precios unitarios.

Durante su ejecución se suscribieron cinco (5) otrosíes, principalmente como consecuencia de la prolongación de actividades de construcción, los procedimientos de verificación y recibo de las Unidades Funcionales, la transición a la Etapa de Operación y Mantenimiento, la ejecución y seguimiento de obras adicionales y la necesidad de mantener la vigilancia integral del Contrato de Concesión.

Modificación	Fecha	Modificación principal	Adición	Plazo resultante / terminación
Otrosí No. 1	03/03/2022	Adicionó recursos para garantizar la continuidad de la Interventoría durante la Fase de Construcción y los procedimientos de verificación pendientes. No amplió el plazo contractual.	$1.397.769.012	Se mantuvo en 84 meses, hasta 27/08/2022
Otrosí No. 2	26/08/2022	Prorrogó la Interventoría por seis (6) meses y adicionó recursos para continuar el seguimiento de la terminación de la Fase de Construcción, la transición a O&M y actividades asociadas, entre ellas las intervenciones del paso urbano de San Luis de Gaceno.	$1.369.634.298	90 meses, hasta 27/02/2023
Otrosí No. 3	27/02/2023	Prorrogó por diez (10) meses la vigilancia contractual y adicionó recursos para continuar las actividades de Interventoría en Operación y Mantenimiento y las intervenciones adicionales desarrolladas en el marco de la Concesión.	$2.303.736.800	100 meses, hasta 27/12/2023

Documento firmado digitalmente
GTEC

Modificación	Fecha	Modificación principal	Adición	Plazo resultante / terminación
Otrosí No. 4	22/12/2023	Prorrogó por doce (12) meses para continuar el seguimiento de la Fase de Construcción pendiente, O&M, bahías de San Luis de Gaceno y demás actuaciones ejecutadas dentro del Contrato de Concesión.	$2.764.280.000	112 meses, hasta 27/12/2024
Otrosí No. 5	01/10/2024	Prorrogó por cinco (5) meses y nueve (9) días, principalmente para continuar la vigilancia de O&M y el seguimiento a sitios inestables, puntos críticos y afectaciones generadas por emergencias y fuertes lluvias.	$1.173.511.297,55	117 meses y 9 días, hasta 05/06/2025

Finalmente, mediante el Otrosí No. 5, el plazo fue prorrogado en cinco meses y nueve días, desde el 28 de diciembre de 2024 hasta el 5 de junio de 2025, alcanzando una duración acumulada de 117 meses y 9 días. El valor estimado final del Contrato No. 416 quedó establecido en $27.130.857.408, incluido IVA, a precios de diciembre de 2013.

Una vez finalizado el Contrato No. 416 de 2015, la ANI celebró el Contrato de Interventoría No. VEJ-430-2025 con el Consorcio Interventor Sisga FR, integrado por FJB Ingeniería S.A.S. y R&Q Ingeniería Colombia S.A.

El contrato fue celebrado el 4 de junio de 2025 y su Acta de Inicio fue suscrita el 6 de junio de 2025. Su objeto comprende la interventoría integral técnica, económica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, riesgos, operación, mantenimiento, aforo y recaudo y gestión de calidad del Contrato de Concesión No. 009 de 2015.

El plazo contractual es de sesenta (60) meses contados a partir del Acta de Inicio, correspondiente a la Etapa de Operación y Mantenimiento, por lo que, de no presentarse modificaciones o terminación anticipada, su fecha prevista de finalización corresponde al 5 de junio de 2030.

El valor estimado del contrato es de hasta $20.918.058.256, incluido IVA y demás impuestos, tasas y contribuciones. El contrato diferencia este valor estimado del

Documento firmado digitalmente
GTEC

Valor Efectivo, que corresponde a las sumas que efectivamente se causen mediante las Actas de Cálculo de la Remuneración.

A la fecha no se registran otrosíes o modificaciones formalizadas al Contrato de Interventoría No. VEJ-430-2025, por lo que se mantienen las condiciones iniciales de valor y plazo anteriormente señaladas.

Se adjuntan los documentos de interventoría anteriormente citados, los cuales se relaciona en la carpeta VI. Interventoría y control

2. ***"Explique las razones del cambio de interventoría ocurrido en 2025 y cómo se garantizó la continuidad del seguimiento técnico, financiero, jurídico, social y ambiental."***

Repuesta: Se precisa que el cambio de interventoría ocurrido en 2025 obedeció principalmente a la culminación del plazo contractual del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015 y a la necesidad de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI de garantizar la continuidad del seguimiento integral al Contrato de Concesión No. 009 de 2015 – Transversal del Sisga, el cual continuaba vigente y se encontraba en la Etapa de Operación y Mantenimiento.

El Contrato de Interventoría No. 416 de 2015, suscrito con JOYCO S.A.S., había iniciado su ejecución el 28 de agosto de 2015 con un plazo inicial de ochenta y cuatro (84) meses. Durante su ejecución fue objeto de cinco (5) modificaciones contractuales, mediante las cuales se garantizó progresivamente la permanencia de la Interventoría durante la culminación de la Fase de Construcción, los procesos de verificación y recibo de las Unidades Funcionales, el inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento y el seguimiento a diferentes intervenciones adicionales y situaciones presentadas en el corredor.

En particular, mediante el Otrosí No. 5, el plazo del Contrato No. 416 de 2015 fue prorrogado en cinco (5) meses y nueve (9) días, estableciéndose como fecha definitiva de terminación el 5 de junio de 2025, con una duración acumulada de ciento diecisiete (117) meses y nueve (9) días. La modificación tuvo como finalidad mantener la vigilancia de la Etapa de Operación y Mantenimiento y el seguimiento a intervenciones relacionadas con sitios inestables, puntos críticos y afectaciones ocasionadas por emergencias y temporadas de lluvias.

Por consiguiente, desde la perspectiva de la ANI, el cambio de interventoría no correspondió a una modificación del Contrato de Concesión ni a la terminación de las necesidades de vigilancia y control del proyecto. Por el contrario, mientras el Contrato de Interventoría No. 416 de 2015 agotaba su plazo, el Contrato de Concesión No. 009 de 2015 continuaba produciendo efectos y manteniendo obligaciones a cargo del Concesionario en materia de operación, mantenimiento,

Documento firmado digitalmente
GTEC

indicadores de disponibilidad y nivel de servicio, gestión financiera, predial, social, ambiental, jurídica, seguros, recaudo y demás componentes contractuales.

Precisamente, el actual Contrato de Interventoría define el Contrato de Concesión como aquel cuyo alcance comprende la financiación, estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento, gestión predial, social, ambiental y reversión del corredor, y establece que la interventoría tiene por objeto efectuar el control y vigilancia integral sobre su ejecución en cada una de sus etapas.

Con el propósito de evitar una interrupción en el control contractual, la ANI adelantó con antelación el proceso para seleccionar una nueva interventoría. Mediante la Resolución No. 20257030004065 del 28 de marzo de 2025 se abrió el Concurso de Méritos Abierto VJ-VEJ-CM-003-2025, cuyo objeto correspondió nuevamente a la interventoría integral técnica, económica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, riesgos, operación, mantenimiento, aforo y recaudo y gestión de calidad del Contrato de Concesión No. 009 de 2015. Posteriormente, mediante Resolución No. 20257030006935 del 26 de mayo de 2025, el proceso fue adjudicado al Consorcio Interventor Sisga FR.

El nuevo Contrato de Interventoría No. VEJ-430-2025 fue celebrado el 4 de junio de 2025 y su Acta de Inicio se suscribió el 6 de junio de 2025, es decir, inmediatamente después de la terminación del Contrato No. 416 de 2015, ocurrida el 5 de junio de 2025.

De esta forma, desde el punto de vista temporal, la ANI estructuró el relevo de manera que existiera continuidad entre ambos contratos de interventoría, sin dejar un período intermedio sin vigilancia especializada: JOYCO S.A.S. culminó el 5 de junio de 2025 y el Consorcio Interventor Sisga FR inició el 6 de junio de 2025.

El Contrato VEJ-430-2025 tiene un plazo de sesenta (60) meses, correspondiente a la Etapa de Operación y Mantenimiento, e incluye igualmente actividades asociadas al proceso de reversión, terminación y liquidación del Contrato de Concesión en los términos que resulten aplicables.

La continuidad no se limitó a la presencia de una nueva firma interventora. El objeto y alcance del nuevo contrato conservaron el carácter integral y multidisciplinario requerido para el seguimiento del proyecto.

3. ***"Informe si la ANI ha controvertido, rechazado o solicitado corrección de informes o certificaciones de interventoría."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se informa que, en desarrollo de las funciones de supervisión, seguimiento y control contractual, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI ha efectuado revisiones a los informes y productos presentados

Documento firmado digitalmente
GTEC

por las Interventorías y, cuando ha identificado aspectos que requieren aclaración, complemento o ajuste, ha formulado las correspondientes observaciones, solicitudes de corrección y devoluciones para ajuste.

Estas actuaciones hacen parte del procedimiento ordinario de revisión y aprobación de los informe y demás productos de la Interventoría del proyecto y tienen como finalidad verificar que la información presentada cumpla con las condiciones contractuales, metodológicas y documentales aplicables, así como garantizar su consistencia técnica, financiera, jurídica, social, ambiental, predial y administrativa.

En consecuencia, cuando un informe presenta observaciones, este es devuelto a la Interventoría del proyecto para que efectúe las respectivas correcciones, aclaraciones o complementaciones, para posteriormente continuar con el respectivo tramite al interior de la ANI.

Por lo anterior, sí se han presentado observaciones y devoluciones de informes para ajuste por parte de la ANI; sin embargo, estas actuaciones no deben entenderse necesariamente como una controversia o rechazo definitivo de los productos de la Interventoría del proyecto, sino como parte del proceso normal de revisión, validación y control ejercido por la supervisión del Contrato.

4. ***"Relacione los hallazgos, no conformidades y requerimientos formulados al concesionario, indicando estado y fecha de cierre."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se informa que se adjunta como soporte la relación consolidada de los períodos de cura adelantados al Concesionario, derivados de los hallazgos, observaciones, no conformidades y requerimientos formulados durante el seguimiento efectuado por las distintas interventorías del Proyecto Transversal del Sisga.

La relación anexa en la carpeta denominada "Punto 4. Plazos de Cura, Estado y Soportes", la identificación para cada caso del requerimiento efectuado al Concesionario, el hecho u obligación contractual que dio origen a la actuación, la fecha de formulación, el plazo otorgado para su subsanación, el estado actual del respectivo período de cura y, cuando corresponde, la fecha de cierre.

Se precisa que los períodos de cura constituyen uno de los mecanismos contractuales previstos para que el Concesionario adopte las medidas necesarias para corregir o subsanar las situaciones advertidas por la Interventoría del proyecto antes de que se configuren las consecuencias contractuales correspondientes. Por esta razón, la existencia de un requerimiento o período de cura no implica, por sí sola, la imposición de una sanción, multa o declaratoria definitiva de incumplimiento, sino el desarrollo del procedimiento de seguimiento y verificación previsto contractualmente.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Asimismo, en aquellos casos en los que el Concesionario acreditó satisfactoriamente la corrección de las situaciones observadas, se procedió a efectuar la correspondiente verificación y cierre. Para los casos que continúan en seguimiento, en la relación anexa se identifica su estado como abierto, en evaluación, pendiente de subsanación o en trámite, según corresponda.

5. ***"Explique quiénes, dentro de la ANI, aprobaron las actas de terminación, recibo, pago, modificación y reconocimiento económico más relevantes."***

Repuesta: En atención al requerimiento, se precisa que la aprobación de las actas de terminación, recibo, pago, modificaciones contractuales y reconocimientos económicos del Contrato de Concesión No. 009 de 2015 no ha estado concentrada en un único funcionario de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, sino que se ha efectuado de acuerdo con las competencias, delegaciones y procedimientos internos de la Entidad vigentes para cada momento y para cada tipo de actuación.

En términos generales, la estructura de decisión parte de la Presidencia de la ANI como representante legal de la Entidad, pero la gestión contractual y la suscripción de buena parte de los documentos asociados al Proyecto se desarrolla a través de la Vicepresidencia Ejecutiva con el soporte de la Gerencia del Proyecto y las diferentes áreas técnica, financiera, jurídica, prediales, social, ambiental y de riesgos de la Agencia.

En consecuencia, debe diferenciarse entre la revisión técnica y contractual, la recomendación o concepto previo, y la aprobación o suscripción final del documento, puesto que estas actuaciones pueden corresponder a instancias diferentes dentro de la ANI.

Respecto de las Actas de Terminación o Terminación Parcial de las Unidades Funcionales, su suscripción se encuentra precedida por el procedimiento de verificación establecido en el Contrato de Concesión. La Interventoría del proyecto verifica el cumplimiento de las condiciones contractuales y presenta su correspondiente informe o concepto, sobre cuya base la ANI determina la procedencia de la terminación de la Unidad Funcional.

Por tanto, en estos casos la aprobación institucional corresponde a la ANI a través de la Vicepresidencia Ejecutiva y el Gerente de Proyecto, según la distribución interna de funciones vigente al momento de la suscripción, sustentada en la verificación previa realizada por la Interventoría del proyecto.

Para las Actas de Cálculo de la Retribución, compensaciones por menor recaudo, riesgo tarifario y demás reconocimientos periódicos, intervienen el Concesionario y la Interventoría como supervisora del contrato de concesión, cada uno dentro de las

funciones asignadas contractualmente, lo anterior conforme lo establecido en la sección 3.1 de la Parte General del Contrato de Concesión:

> ¨¨*(..) 3.1 Retribución*
>
> *(e) El Acta de Cálculo de la Retribución será remitida* ***por el Interventor a la ANI*** *y a la Fiduciaria, a más tardar al Día Hábil siguiente a su suscripción. De no haber objeción por parte de la ANI dentro de los doce (12) Días Hábiles siguientes a la recepción de dicha acta, la Fiduciaria procederá a la transferencia de la Retribución. Lo anterior sin perjuicio de que si con posterioridad se identifican errores en el cálculo de la Retribución, cualquiera de las Partes podrá solicitar la corrección correspondiente, la cual se reconocerá –actualizada con la variación del IPC– en la Retribución inmediatamente siguiente de la Unidad Funcional respecto de la cual se haya identificado el error. (..)* ¨¨

En consecuencia, la Interventoría del proyecto verifica la información técnica y financiera que soporta el cálculo; la ANI revisa y valida la procedencia contractual; y posteriormente adelanta las actuaciones necesarias en caso de haber objeción para autorizar o instruir el pago a través de la fiduciaria, cuando corresponda.

Modificaciones contractuales

Para los Otrosíes y modificaciones al Contrato de Concesión, el trámite tiene un carácter institucional e interdisciplinario. Comprende la elaboración de estudios de conveniencia y oportunidad, conceptos técnicos, financieros, jurídicos, de riesgos, sociales, ambientales o prediales, según la naturaleza de la modificación; posteriormente se surten las instancias internas de revisión y, cuando corresponde, el Comité de Contratación de la ANI recomienda su suscripción.

La firma definitiva se realiza por el funcionario que tenga la representación o competencia delegada para ello. Lo anterior evidencia que, de acuerdo con la delegación contractual vigente, la Vicepresidencia Ejecutiva ha desempeñado un papel central en la aprobación y suscripción de las modificaciones contractuales más relevantes del Proyecto.

En los reconocimientos económicos relacionados con Actas de Fijación de Precios Unitarios – AFPU, Obras Menores, gestión predial, ambiental u otras intervenciones adicionales, el procedimiento igualmente requiere diferentes niveles de revisión. La Interventoría del proyecto presenta inicialmente el concepto integral de procedencia y viabilidad, incluyendo los componentes técnico, financiero, jurídico, ambiental, predial, social y de riesgos. Posteriormente, la ANI, a través de la Gerencia del Proyecto y de la Vicepresidencia Ejecutiva, con apoyo de las áreas especializadas correspondientes, revisa y autoriza la continuidad del trámite.

Documento firmado digitalmente
GTEC

6. ***"Indique si existen investigaciones internas, disciplinarias, fiscales, penales, administrativas o arbitrales relacionadas con la ejecución del proyecto."***

Repuesta: Se informa que, a la fecha, no se tiene conocimiento de investigaciones internas, disciplinarias, fiscales, penales o administrativas iniciadas específicamente con ocasión de la ejecución del Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015 – Proyecto Transversal del Sisga.

No obstante, es necesario diferenciar las investigaciones de carácter sancionatorio, disciplinario, fiscal o penal de los mecanismos contractuales de solución de controversias. En este último ámbito, el Proyecto sí ha presentado actuaciones de naturaleza arbitral derivadas de diferencias contractuales entre la ANI y el Concesionario, las cuales no constituyen investigaciones contra funcionarios o contratistas, sino mecanismos previstos legal y contractualmente para resolver controversias relacionadas con la interpretación, alcance y ejecución del Contrato.

Dentro de dichos antecedentes se encuentra el proceso arbitral que culminó con el Laudo Arbitral del 8 de octubre de 2021, mediante el cual fueron resueltas diferentes controversias surgidas entre la ANI y la Concesión Transversal del Sisga S.A.S. respecto del alcance de determinadas obligaciones contractuales.

Adicionalmente, a la fecha se encuentra en trámite un proceso arbitral relacionado con nuevas controversias contractuales planteadas por el Concesionario, respecto del cual la ANI viene ejerciendo su defensa jurídica y solicitando los conceptos técnicos, financieros, contractuales y jurídicos necesarios para sustentar su posición.

Finalmente, se aclara que la ANI no cuenta con competencia para adelantar investigaciones en materia fiscal y penal puesto que esa atribución le corresponde a la Contraloría General de la República y a la Fiscalía General de la Nación respectivamente conforme a sus competencias constitucionales y legales.

Peajes y comunidades

1. ***"Explique la relación entre el cumplimiento de las unidades funcionales, los niveles de servicio y el derecho al recaudo de los peajes."***

Repuesta: La relación entre el cumplimiento de las Unidades Funcionales, los niveles de servicio y el recaudo de peajes en el Contrato APP No. 009 de 2015 debe analizarse integralmente a la luz de la Ley 105 de 1993, la Ley 1508 de 2012 y de las disposiciones económicas y técnicas del propio Contrato.

Documento firmado digitalmente
GTEC

En primer lugar, los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993, modificados por la Ley 787 de 2002, establecen que el cobro de peajes constituye un mecanismo legítimo para financiar la construcción, rehabilitación, operación, mantenimiento y desarrollo de la infraestructura de transporte. A su vez, la Ley 1508 de 2012 dispone que los proyectos de Asociación Público-Privada deben estructurarse bajo principios de sostenibilidad financiera, adecuada asignación de riesgos y retribución asociada a la disponibilidad de la infraestructura y al cumplimiento de niveles de servicio.

Bajo este marco, el Contrato APP No. 009 de 2015 diferencia expresamente los conceptos de Derecho de Recaudo, Recaudo de Peajes y Retribución.

El numeral 1.43 de la Parte General del contrato de concesión define el Derecho de Recaudo como el conjunto de derechos cedidos por la ANI al Concesionario respecto de las estaciones de peaje previstas en el Proyecto. Por su parte, el numeral 1.140 define la Retribución como la contraprestación económica a la que tiene derecho el Concesionario por la ejecución de las obligaciones previstas en el Contrato.

De manera concordante, la Sección 3.1 literal (b) establece que las fuentes para el pago de la Retribución son los Aportes ANI, el Recaudo de Peajes y los Ingresos por Explotación Comercial, mientras que la Sección 3.3 literal (b) dispone expresamente que el producto del recaudo de peajes será utilizado por la ANI como fuente de recursos para el desembolso de la Retribución del Concesionario.

En consecuencia, el recaudo de peajes constituye una fuente de financiación del Proyecto y una de las fuentes que integran el mecanismo de pago de la Retribución, pero no corresponde por sí mismo a la Retribución del Concesionario.

Ahora bien, la posibilidad de acceder plenamente a los mecanismos económicos previstos en el Contrato se encuentra asociada al cumplimiento de las obligaciones contractuales y a la verificación de las Unidades Funcionales. En efecto, la Sección 4.17 de la Parte General, modificada mediante el Otrosí No. 11, establece que una Unidad Funcional únicamente puede considerarse terminada cuando cumple las especificaciones técnicas aplicables y los valores mínimos de aceptación de los indicadores previstos en la Parte Especial y en el Apéndice Técnico 4.

Por tanto, la terminación de una Unidad Funcional no depende exclusivamente de la finalización física de las obras, sino también de la comprobación de que la infraestructura cumple los niveles mínimos de desempeño, disponibilidad y servicio exigidos contractualmente, en observancia del articulo 5° de la Ley 1508 de 2012.

Esta relación se complementa con las obligaciones permanentes previstas en el Apéndice Técnico 2, que exigen al Concesionario garantizar un resultado óptimo en la operación del Proyecto, y con el Apéndice Técnico 4, que incorpora los indicadores mediante los cuales se verifica el cumplimiento de dichas obligaciones.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Adicionalmente, el Contrato establece que el Concesionario declara y garantiza que los recursos provenientes de la Retribución serán suficientes para atender la totalidad de las obligaciones y riesgos asumidos contractualmente. Del mismo modo, el Capítulo XIII de la Parte General dispone que la Retribución incorpora los riesgos asignados al Concesionario, por lo que las obligaciones de operación, mantenimiento, atención al usuario, gestión del riesgo y seguridad vial permanecen plenamente exigibles aun cuando se presenten variaciones en el comportamiento del recaudo o modificaciones transitorias del esquema tarifario.

En consecuencia, desde la perspectiva contractual puede concluirse que:

- La terminación y aceptación de una Unidad Funcional exige el cumplimiento de las especificaciones técnicas y de los indicadores mínimos de aceptación previstos contractualmente.
- Los niveles de servicio, disponibilidad, operación, mantenimiento, atención al usuario y seguridad vial constituyen obligaciones permanentes durante toda la vigencia del Contrato.
- El recaudo de peajes constituye una fuente de financiación del Proyecto y una de las fuentes utilizadas por la ANI para el pago de la Retribución.
- La Retribución del Concesionario se encuentra asociada al cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales y al desempeño verificado mediante indicadores.
- Los incumplimientos de indicadores pueden generar deducciones económicas y afectar la Retribución reconocida al Concesionario.
- Las obligaciones de servicio no se suspenden ni se reducen por variaciones en el recaudo ni por medidas regulatorias que afecten temporalmente el esquema tarifario.

Por lo tanto, el modelo económico y contractual del Contrato APP No. 009 de 2015 fue diseñado para que la ejecución de las Unidades Funcionales, el cumplimiento de los niveles de servicio, el recaudo de peajes y la Retribución operen de manera articulada dentro de un mismo esquema de sostenibilidad financiera y control de desempeño, garantizando que la remuneración del Concesionario se encuentre vinculada al cumplimiento efectivo de sus obligaciones contractuales y a la adecuada prestación del servicio público de infraestructura vial.

2. ***"Informe cuánto se ha recaudado mensualmente en cada peaje y cuál ha sido la destinación de esos recursos."***

Repuesta: A continuación, se relaciona el recaudo anual de cada uno de los peajes del proyecto:

Documento firmado digitalmente
GTEC

Recaudo Peaje de Machetá			
Mes	**Recaudo por tráfico**	**F.S.V.**	**Recaudo Neto**
Total- 2015	$ 1.668.842.400	$ 57.810.220	$ 1.293.984.264
Total- 2016	$ 4.987.335.613	$ 144.679.006	$ 4.842.656.607
Total- 2017	$ 5.549.226.000	$ 130.541.200	$ 5.418.684.800
Total- 2018	$ 5.743.447.400	$ 126.978.800	$ 5.616.468.600
Total- 2019	$ 7.462.579.300	$ 164.991.000	$ 7.297.588.300
Total- 2020	$ 4.832.420.200	$ 103.507.200	$ 4.728.913.000
Total- 2021	$ 11.970.333.700	$ 182.536.200	$ 11.787.797.500
Total- 2022	$ 16.704.477.400	$ 240.414.200	$ 16.464.063.200
Total- 2023	$ 18.228.680.500	$ 263.831.600	$ 17.964.848.900
Total- 2024	$ 16.131.343.000	$ 479.365.900	$ 15.651.977.100
Total- 2025	$ 20.121.390.100	$ 575.777.744	$ 19.545.612.356
Total-2026 a 31 agosto	$ 14.913.059.900	$ 389.587.106	$ 14.523.472.794
Acumulado	$ 128.313.135.513	$ 2.860.020.176	$ 125.453.115.337

Recaudo Peaje de San Luis de Gaceno			
Mes	**Recaudo por tráfico**	**F.S.V.**	**Recaudo Neto**
Total- 2023	$ 710.318.800	$ 4.622.200	$ 705.696.600
Total- 2024	$ 2.946.262.300	$ 58.103.400	$ 2.888.158.900
Total- 2025	$ 0	$ 0	$ 0
Total-2026 a 31 agosto	$ 261.247.200	$ 6.263.278	$ 254.983.922
Acumulado	$ 3.917.828.300	$ 68.988.878	$ 3.848.839.422

El recaudo total de cada estación de peaje se encuentra discriminado en la tabla anterior. De conformidad con el numeral 3.3, "Peajes, Derecho de Recaudo e Ingresos por Explotación Comercial", del Contrato de Concesión No. 009 de 2015, los recursos recaudados en las estaciones de peaje Machetá y San Luis de Gaceno son consignados en la Subcuenta Recaudo Peaje del Patrimonio Autónomo y administrados conforme a las reglas contractuales y fiduciarias del Proyecto. Una vez descontados el aporte al Fondo de Seguridad Vial, FOSEVI, y los demás conceptos con destinación legal diferente, el recaudo neto destinado al Proyecto constituye una de las fuentes para el pago de la Retribución del Concesionario, en los términos y condiciones previstos en el contrato.

> *"a. Se cederá al Concesionario el Derecho de Recaudo sobre la operación de las Estaciones de Peaje en la misma fecha de Entrega de la Infraestructura, salvo por las excepciones establecidas en la Parte Especial.*
>
> *"b.* ***El producto del Recaudo de Peaje será utilizado por la ANI como fuente de recursos para efectos del desembolso de la Retribución del Concesionario*** *en los términos y condiciones señalados en el presente Contrato."*

Documento firmado digitalmente
GTEC

En complemento de lo expuesto anteriormente desde el contexto contractual, en cuanto al uso o la destinación de los recursos por concepto de recaudo de peajes, es importante poner de presente que de conformidad con el numeral 4° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, son contratos de concesión:

> *"(…) los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden". (subraya fuera de texto)*

A su turno, el artículo 3° de la Ley 1508 de 2012 establece:

> *"La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un Inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.*
>
> *En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera". (subraya fuera de texto)*

En ese sentido y de conformidad con el artículo 5° de la Ley 1508 de 2012, los recursos que por recaudo de peajes se generan en los proyectos de concesiones y de Asociaciones Público-Privadas están condicionados al cumplimiento del objeto contractual y están destinados a la construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor que corresponda.

Por otra parte, se debe resaltar que por mandato de la Ley 105 de 1993 el cobro de peaje tiene como objetivo la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, así como garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Así, el Artículo 21 de la norma indicada establece que para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación se:

Documento firmado digitalmente
GTEC

> *"(…) "ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*
>
> *Para estos efectos,* ***la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte****.*
>
> *(…)*
>
> *Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de transporte estarán sujetos al* ***cobro de tasas o tarifas****".* (Subrayado y negrilla fuera de texto)

En el mismo sentido, el artículo 30 de la citada Ley determina que:

> *"La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.*
>
> *Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización (…).* ***La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes****.* ***La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario implicará responsabilidad civil para la Entidad*** *quien, a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable".* (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Con base en lo anterior, es posible evidenciar que el cobro de tasas, tarifas o peajes por el uso de la infraestructura constituye uno de los mecanismos que le permiten a la Nación atender las múltiples necesidades de desarrollo de infraestructura de transporte en el país, así como la necesidad de mantener operativamente y en condiciones seguras todas las vías que tiene a cargo la Nación. A pesar de las enormes inversiones en infraestructura que se realizan con cargo al Presupuesto General de la Nación, estos recursos no son suficientes para atender los altos costos del desarrollo de infraestructura y el mantenimiento de esta.

A su vez, este mecanismo de financiación le permite al inversionista privado recuperar la inversión realizada una vez se cumplan las condiciones legales y contractuales establecidas para el efecto. Ello, por cuanto la estructura de financiación de los

Documento firmado digitalmente
GTEC

contratos de concesión implica que los concesionarios deban aportar los recursos de capital propio y de deuda con los cuales se ejecute la obra, los cuales son retribuidos con los recursos de explotación económica del proyecto (*v.g.* peajes, aportes estatales, explotación comercial), de manera tal que se cubran los costos e inversiones efectuadas para el cumplimiento del objeto del contrato que, como se mencionó, incluye los costos de Financiación, Construcción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento.

Como consecuencia de ello, la instalación de los peajes a lo largo del territorio nacional, y en lo que concierne a aquellos pertenecientes a los proyectos de infraestructura concesionados por la ANI, se encuentra asociada al cubrimiento de los costos e inversiones que se generen con ocasión de la ejecución de las obras necesarias para lograr el cumplimiento del objeto contractual, según sea el caso. En esa medida, una modificación en dicha estructura, entendida como fuente de remuneración del concesionario, generaría un impacto en la estructura financiera de los proyectos de concesión al punto de romper el equilibrio económico del contrato y, consecuentemente, activar los riesgos a cargo de la entidad concedente.

3. ***"Explique qué impacto económico produciría una suspensión temporal, reducción o tarifa diferencial y quién asumiría contractualmente ese riesgo."***

Repuesta: Una suspensión temporal del cobro, una reducción de las tarifas, la creación de tarifas diferenciales o cualquier otra modificación de la estructura tarifaria aplicable a las estaciones de peaje Machetá y San Luis de Gaceno produciría una disminución del recaudo efectivo frente al que se habría obtenido aplicando la estructura tarifaria prevista contractualmente y debidamente actualizada.

El impacto económico dependerá de la duración de la medida, las categorías vehiculares afectadas, el tráfico efectivo registrado durante el periodo, el número de usuarios beneficiarios y la diferencia entre la tarifa contractual y la tarifa efectivamente cobrada. La adopción de estas medidas materializa el riesgo tarifario previsto en la Sección 13.3(n) de la Parte General del Contrato de Concesión No. 009 de 2015, según la cual la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), asume los efectos desfavorables derivados de las modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de nuevas tarifas diferenciales en estaciones existentes o nuevas, la creación de exenciones o tarifas especiales y, en general, cualquier cambio en la estructura, categorías o valores tarifarios previstos para el Proyecto Transversal del Sisga. **En consecuencia, la totalidad del menor recaudo directamente atribuible a la decisión de la autoridad competente debe ser reconocida por la ANI mediante el procedimiento contractual establecido.**

Los recursos aportados por la ANI deben consignarse en la Subcuenta Recaudo Peaje y contabilizarse como Recaudo de Peaje para todos los efectos contractuales, incluidos la Retribución, el VPIPm y los diferenciales DR8, DR13 y DR18.

Documento firmado digitalmente
GTEC

4. ***"Relacione las solicitudes comunitarias sobre los peajes y la respuesta dada a cada una.".***

Repuesta: En el marco de las mesas de diálogo, seguimiento y concertación adelantadas con las comunidades de los municipios del área de influencia de la estación de peaje de San Luis de Gaceno, se han atendido las inquietudes manifestadas frente al cobro de la tarifa, particularmente las relacionadas con las condiciones de seguridad y transitabilidad del corredor vial. Estas preocupaciones fueron sustentadas por representantes de la veeduría y de la comunidad en las afectaciones generadas por la ola invernal registrada durante los años 2024 y 2025, las cuales incidieron en las condiciones de movilidad de la vía.

En atención a esta situación, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Interventoría del proyecto, el Concesionario, las administraciones municipales, las Personerías Municipales de San Luis de Gaceno y Santa María, la Procuraduría Provincial y demás actores institucionales y comunitarios han mantenido un proceso de articulación y seguimiento orientado a atender los requerimientos formulados y generar acuerdos que permitieran avanzar en la operación de la estación de peaje y en la definición de medidas diferenciales para los usuarios del área de influencia.

- **Socialización de la tarifa diferencial**

En cumplimiento de los compromisos adquiridos, el 9 de enero de 2026, en el Polideportivo de San Luis de Gaceno, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) socializó ante habitantes de los municipios de Sabanalarga, San Luis de Gaceno y residentes de Santa María la propuesta de tarifa diferencial para la estación de peaje.

Para el año 2026 se planteó una tarifa de $2.000, incluido el componente FOSEVI, para los vehículos de categoría I, aplicable a los usuarios de los municipios de Santa María, San Luis de Gaceno y Sabanalarga. Para los vehículos de categorías III, IV y V, se propuso una tarifa equivalente al 50 % de la tarifa plena, dirigida a los vehículos de transporte de carga que acreditaran su condición de usuarios de los municipios señalados. Se informó que la medida entraría en vigencia a partir del 16 de enero de 2026.

De igual manera, se informó sobre la permanencia de la tarifa especial para la categoría II, correspondiente a buses con eje trasero de llanta doble, por valor de $16.600, señalándose que, a esa fecha, no se había registrado oposición por parte de los usuarios de los municipios aledaños a la estación.

Posteriormente, en el marco del seguimiento a los compromisos y de la atención de las solicitudes formuladas por la comunidad, el 10 de abril de 2026 se desarrolló una mesa de seguimiento en la Biblioteca Municipal de San Luis de Gaceno, con participación de la ANI, la Interventoría, el Concesionario, las administraciones

Documento firmado digitalmente
GTEC

municipales de Santa María y San Luis de Gaceno, la Personería Municipal de San Luis de Gaceno, la Procuraduría Provincial y representantes del gremio transportador de las categorías III, IV y V.

Durante la jornada se presentó una propuesta de tarifa diferencial equivalente al 50 % de la tarifa plena, más FOSEVI. Los representantes de la comunidad manifestaron su desacuerdo y plantearon como alternativa una tarifa equivalente al 20 % de la tarifa diferencial, más el componente FOSEVI. Esta propuesta fue trasladada al Ministerio de Transporte para su análisis y determinación, en el marco de sus competencias.

En continuidad con este proceso, el 20 de agosto de 2026 se realizó una nueva reunión en el Despacho Municipal de San Luis de Gaceno, con participación de la ANI, la Interventoría, el Concesionario, las administraciones municipales, la Procuraduría Provincial y representantes del gremio de conductores potencialmente beneficiarios de la medida.

En este espacio se socializó la propuesta final de tarifa diferencial, formulada a partir de los planteamientos presentados por la comunidad y remitidos previamente al Ministerio de Transporte. La propuesta contempló para los potenciales beneficiarios de las categorías correspondientes una tarifa equivalente al 25 % de la tarifa vigente, más FOSEVI.

Frente a esta propuesta, los representantes de la comunidad manifestaron su aceptación, lo que permitió avanzar en la consolidación de los acuerdos requeridos para la implementación de la medida. Asimismo, se socializaron los requisitos, condiciones y procedimientos establecidos para acceder al beneficio, incluyendo el registro en los censos municipales y la presentación de la documentación necesaria para acreditar el cumplimiento de los criterios definidos.

- **Estudio socioeconómico y tarifas del peaje**

Dentro de los requerimientos formulados por la comunidad se encuentra la solicitud de actualización del estudio socioeconómico que sustenta la determinación de las tarifas del peaje, con el propósito de incorporar las condiciones actuales de la población y del corredor vial.

Con fundamento en el pronunciamiento emitido por la Agencia Nacional de Infraestructura mediante el radicado ANI No. 20255030452091 del 9 de diciembre de 2025, se considera atendido el compromiso adquirido con las comunidades a partir de la evaluación técnica realizada por la ANI en tal comunicación y mediante la socialización efectuada el 09 de diciembre de 2025, atendiendo la convocatoria de la Alcaldía municipal de San Luis de Gaceno.

Documento firmado digitalmente
GTEC

La razón técnica expuesta consiste en que la determinación de la tarifa de la Estación de Peaje San Luis de Gaceno no depende directamente de una evaluación socioeconómica, sino principalmente del análisis de tráfico y demanda, del tráfico esperado en el corredor, de los costos de construcción de la infraestructura, de las tarifas de referencia y del plazo de la concesión. Por su parte, la evaluación socioeconómica tiene como finalidad establecer los beneficios y costos sociales del Proyecto, tales como reducción de tiempos de viaje, accidentalidad y emisiones, pero no determinar el valor de la tarifa del peaje.

En ese sentido, se concluye que la actualización solicitada no resultaba aplicable como instrumento para sustentar o modificar la tarifa durante la ejecución del Contrato de Concesión, dado que dicha tarifa fue definida con base en los estudios de tráfico y demanda, la estructuración financiera, las condiciones contractuales y los actos administrativos expedidos por el Ministerio de Transporte, precisando que la evaluación socioeconómica en estructuración busca medir beneficios/costos sociales como lo son los tiempos de viaje, accidentalidad, emisiones, inversión, no determinar el valor de la tarifa.

No obstante, debe precisarse que dicha actuación no equivale materialmente a la elaboración y entrega de un nuevo estudio socioeconómico, sino al análisis institucional mediante el cual la ANI determinó que su actualización no era técnicamente pertinente para el propósito planteado.

Adicionalmente, se han adelantado mesas de diálogo con las comunidades y se han evaluado propuestas de tarifas diferenciales y beneficios para el área de influencia, como mecanismo para atender las condiciones sociales y económicas expuestas por los municipios y las veedurías, sin modificar la estructura contractual del Proyecto.

- **Estado actual**

Como resultado de la articulación institucional, el diálogo permanente con las comunidades y el seguimiento efectuado a los compromisos establecidos en las diferentes mesas de trabajo, a la fecha de elaboración del presente informe, la estación de peaje de San Luis de Gaceno se encuentra operando con normalidad.

Se destaca, igualmente, la disposición de la Agencia Nacional de Infraestructura y de las demás entidades involucradas para mantener los espacios de diálogo y seguimiento con las comunidades, así como para continuar atendiendo, dentro del marco de sus competencias, los requerimientos que se presenten en relación con la operación de la estación, la aplicación de las tarifas y las medidas diferenciales establecidas para los usuarios del área de influencia.

Documento firmado digitalmente
GTEC

5. "Informe qué obras y condiciones se comprometieron frente a la comunidad antes de iniciar el cobro del peaje San Luis de Gaceno y cuál es su estado."

Repuesta: Se informa que la Estación de Peaje de San Luis de Gaceno inició el recaudo el 10 de noviembre de 2023, una vez finalizado el período de suspensión dispuesto por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI entre el 10 de agosto y el 9 de noviembre de 2023.

Desde el punto de vista contractual, el inicio del cobro del peaje se encontraba asociado a la puesta en servicio de la Unidad Funcional 4. En efecto, mediante el Otrosí No. 8 se estableció que, una vez suscrita el Acta de Terminación de la UF4 o el Acta de Terminación Parcial de la UF4 "Santa María–Aguaclara", procedería la instalación de la Estación de Peaje de San Luis de Gaceno y el inicio del cobro dentro de los primeros diez (10) días del mes siguiente al de la suscripción del acta correspondiente. Posteriormente, la ANI, la Interventoría y el Concesionario suscribieron el Acta de Terminación Parcial de la UF4 el 12 de julio de 2023.

Adicionalmente a las obligaciones originalmente establecidas en el Contrato de Concesión, y como resultado de los espacios de diálogo adelantados con la comunidad de San Luis de Gaceno, se concertaron obras menores para el paso urbano. En particular, mediante Acta de Fijación de Precios Unitarios del 6 de junio de 2022, suscrita entre el Concesionario, la ANI y la Interventoría del proyecto, se pactó, entre otras intervenciones, la construcción de ocho (8) bahías en el paso urbano de San Luis de Gaceno. Posteriormente, el 19 de julio de 2023 se suscribió una nueva Acta de Fijación de Precios Unitarios relacionada, entre otros aspectos, con la Bahía No. 5.

Es importante precisar que estas obras derivadas de los espacios de concertación con la comunidad no fueron establecidas contractualmente como una condición previa para la recepción de la Unidad Funcional 4 ni para el reconocimiento de la retribución correspondiente. El Acta de Terminación señala expresamente que, debido al impacto de las bahías sobre el conjunto de obras del paso urbano, las intervenciones del Apéndice Técnico No. 1 asociadas a dicho sector no formarían parte de los mínimos exigibles para la recepción de la Unidad Funcional 4. Igualmente, se acordó que la ejecución y recepción de las bahías y de las intervenciones del paso urbano se realizarían de manera simultánea, incorporándose posteriormente a la Unidad Funcional.

En paralelo, dentro del proceso de diálogo social previo y posterior al inicio del recaudo se adelantaron actuaciones relacionadas con la implementación de tarifas diferenciales para usuarios del área de influencia, así como la verificación de las condiciones operativas y de los servicios de atención al usuario previstos contractualmente, entre ellos grúa, ambulancia y carro taller. Estas actuaciones hicieron parte de las medidas orientadas a facilitar la operación de la estación de

peaje y atender las solicitudes formuladas por las comunidades y autoridades territoriales.

Respecto del estado de las obras y condiciones asociadas, el Acta de Terminación definitiva de la Unidad Funcional 4, suscrita el 24 de mayo de 2024, deja constancia de que la ejecución de las obras del paso urbano y de las bahías debía continuar bajo el esquema contractual acordado y que estas no constituían requisito para la terminación de la Unidad Funcional.

Por lo anterior, debe diferenciarse entre: (i) las condiciones contractuales que habilitaron la puesta en servicio de la Unidad Funcional 4 y, consecuentemente, el inicio del recaudo; (ii) las medidas tarifarias y operativas adoptadas en el marco de la gestión social e institucional; y (iii) las obras menores concertadas con la comunidad de San Luis de Gaceno, particularmente las bahías y las intervenciones del paso urbano, cuya ejecución fue estructurada mediante Actas de Fijación de Precios Unitarios y cuyo cumplimiento ya se encuentra ejecutado y se ha continuado siendo objeto de seguimiento por parte de la ANI y la Interventoría del proyecto.

6. ***"Explique si resulta técnica y contractualmente procedente mantener el cobro cuando existan cierres, restricciones prolongadas o incumplimiento de indicadores. Sustente la respuesta."***

Repuesta: En el marco del Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015, la ocurrencia de eventuales cierres viales, restricciones prolongadas a la circulación o presuntos incumplimientos de los indicadores de operación y mantenimiento no constituye, una causal para suspender el cobro en las estaciones de peaje Machetá y San Luis de Gaceno. El contrato y sus apéndices técnicos no establecen un procedimiento conforme al cual la materialización de estos eventos produzca, la suspensión del recaudo.

Por tanto, mientras exista una estructura tarifaria vigente definida **mediante un Acto Administrativo Expedido por el Ministerio de Transporte**, se mantenga el Derecho de Recaudo y no medie una decisión expresa de la autoridad competente que suspenda o modifique las tarifas, resulta contractualmente procedente continuar con el cobro en las estaciones de peaje.

Plan de solución

1. ***"Presente un plan integral de recuperación del corredor con obras, responsables, costos, fuente presupuestal, fechas de inicio y terminación e indicadores de verificación ciudadana."***

Respuesta: En atención al requerimiento, se permite precisar que actualmente la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI viene adelantando las gestiones técnicas,

Documento firmado digitalmente
GTEC

contractuales, financieras y presupuestales necesarias para atender los sectores priorizados del corredor, teniendo en cuenta la distribución de obligaciones y riesgos establecida en el Contrato de Concesión bajo el esquema APP No. 009 de 2015, sus Apéndices Técnicos y las decisiones adoptadas mediante el Laudo Arbitral de 2021.

En este sentido, el plan de recuperación del corredor debe entenderse como un proceso progresivo y priorizado, en el cual concurren, por una parte, las obligaciones ordinarias del Concesionario relacionadas con la operación, mantenimiento, seguridad vial, atención de emergencias y conservación de la transitabilidad y, por otra, las actuaciones que debe adelantar la ANI respecto de las soluciones estructurales correspondientes a sitios inestables no contractuales, en aquellos casos en los cuales las intervenciones requeridas exceden el alcance originalmente asignado al Concesionario.

Particularmente, en virtud de lo establecido en el Laudo Arbitral del 8 de octubre de 2021, las mayores cantidades de obra requeridas para atender sitios inestables que no se encontraban identificados en las tablas correspondientes del Apéndice Técnico 1 deben ser asumidas por la ANI, razón por la cual la Entidad ha venido adelantando la estructuración de estudios y diseños, presupuestos, Actas de Fijación de Precios Unitarios – AFPU y mecanismos de financiación para ejecutar las soluciones requeridas.

Lo anterior no modifica las obligaciones permanentes del Concesionario de garantizar, durante la Etapa de Operación y Mantenimiento, las condiciones de seguridad, transitabilidad y servicio del corredor, mediante señalización, monitoreo, mantenimiento rutinario, manejo de drenajes, retiro de material, implementación de Planes de Manejo de Tránsito – PMT, atención de emergencias, regulación del tránsito y demás medidas preventivas requeridas.

Frente / actividad	Responsable	Alcance	Fuente de financiación	Costo / estado presupuestal	Programación	Indicador de verificación
Operación y mantenimiento rutinario de los 137 km del corredor	Concesionario	Limpieza, rocería, drenajes, señalización, atención de emergencias, conservación, ITS, atención al usuario y mantenimiento ordinario.	Recursos propios del esquema de Retribución del Contrato de Concesión.	Incluido dentro de las obligaciones contractuales del Concesionario.	Permanente durante toda la Etapa de O&M.	Disponibilidad del corredor, estado de señalización, tiempos de atención, funcionamiento de drenajes, indicadores de calidad y nivel de servicio.
Seguridad vial y manejo del tránsito en puntos críticos	Concesionario, bajo seguimiento de Interventoría	PMT, señalización preventiva, controladores, canalización,	Contrato de Concesión.	A cargo del Concesionario dentro de sus obligaciones ordinarias.	Inmediata y permanente mientras subsista la condición de	Número de sitios señalizados, cumplimiento del PMT, tiempos de respuesta,

Documento firmado digitalmente
GTEC

Frente / actividad	Responsable	Alcance	Fuente de financiación	Costo / estado presupuestal	Programación	Indicador de verificación
	y ANI	restricciones, pasos alternados, cierres cuando sean requeridos y protocolos de emergencia.			riesgo.	condiciones de circulación y registros de accidentalidad.
Estudios y Diseños Fase III para soluciones estructurales	ANI / Concesionario según mecanismo contractual, con seguimiento de Interventoría	Estudios geotécnicos, hidráulicos, estructurales, topográficos y diseños definitivos de los sitios priorizados.	Recursos del Proyecto y fuentes definidas por la ANI.	Determinado individualmente para cada sitio mediante estudios y presupuestos.	Conforme al avance y aprobación particular de cada estudio.	Porcentaje de avance, entrega de productos, atención de observaciones y concepto de no objeción/aprobación correspondiente.
Obras estructurales de estabilización en sitios inestables no contractuales	ANI, mediante el mecanismo contractual definido para cada intervención	Muros, pilotes, anclajes, drenajes, recuperación de banca, estabilización de taludes y demás soluciones definidas en los Estudios y Diseños Fase III.	Recursos gestionados por ANI, incluyendo las fuentes presupuestales disponibles del Proyecto.	Se determina mediante presupuesto aprobado y respectiva AFPU.	Cada obra contará con cronograma específico una vez se cumplan los requisitos técnicos, presupuestales, ambientales y prediales.	Avance físico %, avance financiero %, hitos de obra, estabilidad del sector y recuperación de condiciones de circulación.
Obras de mitigación de afectaciones derivadas de las temporadas invernales	ANI / Concesionario, bajo seguimiento de Interventoría	Obras temporales o de mitigación destinadas a controlar procesos de inestabilidad y proteger la infraestructura mientras se implementan soluciones definitivas.	Subcuenta Obras Menores.	Recursos disponibles y priorizados dentro de dicha subcuenta, sujetos a AFPU y cantidades efectivamente ejecutadas.	Conforme al cronograma aprobado para cada frente.	Número de sitios intervenidos, porcentaje de ejecución, reducción de restricciones y condiciones de estabilidad verificadas.
Obras adicionales priorizadas	ANI / Concesionario	Intervenciones adicionales que no hacen parte de las obligaciones ordinarias del Concesionario y que sean	Subcuenta Obras Otrosí No. 7, cuando resulte procedente.	Limitado a la disponibilidad existente en la subcuenta y a los respectivos presupuestos aprobados.	Según priorización y estructuración de cada intervención.	Avance físico y financiero, actas de recibo y condiciones de servicio alcanzadas.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Frente / actividad	Responsable	Alcance	Fuente de financiación	Costo / estado presupuestal	Programación	Indicador de verificación
		previamente aprobadas.				
Gestión de recursos adicionales	ANI	Obtener recursos para aquellas soluciones que excedan las disponibilidades de las subcuentas contractuales.	Presupuesto ANI / gestiones ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y demás fuentes legalmente disponibles.	En proceso de estructuración y gestión presupuestal.	De acuerdo con los trámites presupuestales correspondientes.	Recursos gestionados, apropiados y comprometidos; obras financiadas.
Seguimiento integral	Interventoría	Seguimiento técnico, contractual, financiero, ambiental, social, predial, jurídico y de riesgos de las medidas y obras.	Contrato de Interventoría.	Incluido en su remuneración contractual.	Permanente.	Informes mensuales, visitas, registros fotográficos, conceptos, actas y seguimiento a cronogramas.

La ANI viene desarrollando el plan bajo un criterio de priorización de los recursos efectivamente disponibles en el Proyecto, orientándolos principalmente hacia aquellos sectores que presentan mayor afectación de la movilidad y seguridad, y en los cuales existe suficiente madurez técnica para avanzar hacia la ejecución.

En ese sentido, se ha priorizado la utilización de recursos de la Subcuenta de Obras Menores, buscando atender principalmente sitios que:

- Cuenten con Estudios y Diseños Fase III terminados o suficientemente avanzados;
- Dispongan de presupuesto y cantidades de obra técnicamente definidos;
- Permitan estructurar y aprobar la correspondiente AFPU;
- Cuenten con las condiciones prediales y ambientales necesarias;
- Tengan incidencia directa sobre la seguridad y transitabilidad del corredor
- Puedan ser atendidos con los recursos actualmente disponibles sin comprometer obligaciones previamente adquiridas.

Paralelamente, para aquellas intervenciones cuyo costo supera la capacidad de las subcuentas contractuales, la ANI viene realizando las gestiones presupuestales correspondientes ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el propósito de

Documento firmado digitalmente
GTEC

obtener recursos adicionales que permitan implementar las soluciones estructurales definitivas.

Con el propósito de facilitar el seguimiento por parte de las comunidades, autoridades territoriales y veedurías ciudadanas, se precisa que la ejecución integral del plan de recuperación del corredor se encuentra condicionada, entre otros aspectos, a la disponibilidad efectiva de recursos financieros y presupuestales que permitan atender de manera progresiva las diferentes afectaciones identificadas a lo largo de los aproximadamente 137 km del corredor vial Transversal del Sisga que estén a cargo de la ANI según el laudo arbitral.

En la medida en que se surtan los trámites técnicos, contractuales, presupuestales, prediales y ambientales requeridos para cada intervención, y se cuente con los recursos necesarios para su ejecución, se elaborarán los cronogramas específicos de obra, en los cuales se establecerán las actividades, fechas de inicio y terminación, hitos de seguimiento, frentes de trabajo y demás condiciones particulares de cada sector priorizado. Estos cronogramas, una vez formalizados, serán objeto de divulgación y socialización con las comunidades del área de influencia directa del Proyecto, a través de los diferentes canales de comunicación disponibles, así como mediante las reuniones, mesas de trabajo y espacios de socialización que se vienen desarrollando con las autoridades locales, líderes comunitarios, veedurías y demás actores interesados.

De esta manera, la ciudadanía podrá realizar seguimiento al avance de las intervenciones a través de información verificable y periódicamente actualizada. Para tal efecto, el desarrollo de las obras podrá ser contrastado con los informes periódicos de la Interventoría, registros fotográficos, actas de visita, reportes de avance físico y financiero, cronogramas de obra, mesas de seguimiento con autoridades territoriales y comunidades, así como con los demás mecanismos de información y participación implementados en el marco de la gestión del Proyecto.

En conclusión, la ANI viene adelantando de manera progresiva las gestiones necesarias para la recuperación y estabilización de los sectores prioritarios del corredor Transversal del Sisga, utilizando inicialmente los recursos disponibles en las subcuentas del Proyecto y gestionando recursos adicionales para aquellas intervenciones cuyo costo exceda las disponibilidades existentes. La priorización y ejecución de las obras se realizará de acuerdo con el nivel de criticidad, el impacto sobre la seguridad y la movilidad, el grado de avance de los estudios y diseños, la disponibilidad presupuestal y el cumplimiento de los requisitos técnicos, contractuales, prediales y ambientales aplicables.

Este proceso se desarrollará de manera gradual y conforme se consoliden las condiciones necesarias para intervenir cada sector, sin perjuicio de las obligaciones permanentes a cargo del Concesionario relacionadas con la operación, mantenimiento, seguridad vial, atención de emergencias y conservación de la

Documento firmado digitalmente
GTEC

transitabilidad del corredor, las cuales deberán mantenerse mientras se estructuran y ejecutan las soluciones de mitigación y las obras definitivas correspondientes.

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LAS INTERVENTORÍAS

1. ***"Identifique todos los incumplimientos detectados por unidad funcional y su estado."***

Respuesta: En atención al requerimiento, se adjunta en archivo Excel, en la carpeta denominada "Punto 1. Presuntos incumplimientos", la trazabilidad consolidada de los presuntos incumplimientos identificados y comunicados al Concesionario por las diferentes interventorías del Proyecto Transversal del Sisga, hasta la fecha de corte de la presente respuesta y que han sigo objeto del seguimiento de la ANI.

No obstante, se precisa que la inclusión de una situación dentro de la matriz de trazabilidad no implica por sí sola la existencia de un incumplimiento contractual declarado en firme, toda vez que varios de los casos corresponden a observaciones, requerimientos preventivos, solicitudes de corrección, posibles incumplimientos o períodos de cura formulados en ejercicio de las funciones de seguimiento, verificación y control de la Interventoría. La determinación definitiva de un incumplimiento y la eventual aplicación de las consecuencias contractuales correspondientes se encuentra sujeta al procedimiento previsto en el Contrato de Concesión y a las decisiones que adopte la ANI en el marco de sus competencias.

De igual manera, para aquellos casos en los cuales el Concesionario acreditó la atención o corrección de las situaciones advertidas, la matriz identifica el respectivo cierre o subsanación; mientras que los asuntos que continúan pendientes mantienen su estado de seguimiento hasta tanto se verifique integralmente el cumplimiento de la obligación correspondiente.

2. ***"Explique qué soportes utilizó para certificar la terminación total o parcial de obras."***

Respuesta: En atención al requerimiento, se precisa que la verificación de la terminación total o parcial de las obras determinadas para cada unidad funcional según la aprobación de estudios y diseños, se efectuó con fundamento en el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión No. 009 de 2015 y sus Apéndices Técnicos, particularmente las disposiciones relacionadas con el procedimiento de verificación, puesta en servicio de las Unidades Funcionales, alcance de las intervenciones, especificaciones técnicas e indicadores de calidad y nivel de servicio.

Documento firmado digitalmente
GTEC

La terminación total de las obras del proyecto se formalizó con la suscripción de las Actas de Terminación de la Fase de Construcción de cada una de las Unidades Funcionales (UF 1, UF 2, UF 3 y UF 4), avaladas de conformidad con los procedimientos establecidos en el Contrato de Concesión, conforme a lo siguiente:

- **Acta de Terminación UF1**

El 28 de febrero del 2021 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 1 del Proyecto vial Transversal del Sisga, en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capitulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal (a), ordinal (iv), numeral (2).

- **Acta de Terminación UF2**

El 24 de marzo de 2022 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 2 del Proyecto vial Transversal del Sisga, en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capitulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal(a), ordinal (iv), numeral (2).

- **Acta de Terminación UF3**

El 31 de marzo de 2022 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 3 del Proyecto vial Transversal del Sisga, en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capitulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal(a), ordinal (iv), numeral (2).

- **Acta de Terminación UF4**

El 24 de mayo de 2024, se suscribió el "ACTA DE TERMINACIÓN DE UNIDAD FUNCIONAL 4 Y DE LA ETAPA PREOPERATIVA E INICIO DE LA ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EN DESARROLLO DEL PROYECTO VIAL TRANSVERSAL DEL SISGA CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No. 009 DEL 10 DE JULIO DE 2015" en virtud de lo consagrado en la Parte General del Contrato de Concesión, Capítulo IV, Etapa Preoperativa Generalidades, sección 4.17, literal (a), romanito (iv), numeral (2).

En consecuencia, Las actas de terminación total o parcial de las obras se sustentó en un proceso integral de verificación contractual, que comprendió inspecciones de campo, mediciones, pruebas y ensayos, revisión de memorias técnicas y planos, validación de indicadores y comprobación del cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión y sus Apéndices Técnicos, antes de recomendar a la ANI la suscripción de las correspondientes Actas de Terminación.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Los soportes técnicos implementados para la suscripción de las actas terminación de las obras se encuentran relacionados en detalle en las Actas de Terminación, las cuales se adjuntan en la carpeta denominada "Punto 2. Actas de Terminación UF".

3. ***"Informe si certificó obras con pendientes, reservas o incumplimientos y justifique cada caso."***

Respuesta: De acuerdo con lo indicado por Interventoría actual del proyecto mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026: *"no se certificaron obras con incumplimientos o reservas definitivas. Todos los pendientes y observaciones identificados durante el proceso de entrega técnica fueron debidamente subsanados y cerrados dentro de los plazos y mecanismos que establece el Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015. Precisamente, la formalización y legalización de las respectivas Actas de Finalización (o Terminación) de cada Unidad Funcional se llevó a cabo única y exclusivamente tras verificar el cierre total de dichos pendientes, garantizando la entrega a satisfacción de las obras".*

4. ***"Presente las mediciones técnicas de calzada, bermas, curvas, túneles, gálibos y drenajes."***

Respuesta: De acuerdo con lo señalado por Interventoría actual del proyecto mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026 se adjuntan los archivos que contienen el soporte de las verificaciones, inspecciones y mediciones técnicas efectuadas sobre los diferentes componentes geométricos y funcionales del corredor vial, correspondientes a calzada, bermas, curvas, túneles, gálibos y demás elementos objeto de seguimiento contractual realizado por la Interventoría del proyecto ubicados en la Carpeta denominada "Punto 4. Anexos Mediciones Técnicas".

5. ***"Relacione las no conformidades comunicadas al concesionario y a la ANI."***

Respuesta: De acuerdo con lo indicado por la Interventoría del proyecto mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026 se adjunta en la carpeta denominada "Punto 1. Plazos de cura, estado y soportes" archivos en Excel con la trazabilidad consolidada de las no conformidades, observaciones, requerimientos que generaron la notificación de periodos de cura comunicados al Concesionario y puestos en conocimiento de la ANI por las diferentes interventorías del Proyecto Transversal del Sisga, desde la vigencia 2024 y hasta la fecha de corte de la presente respuesta.

De igual manera se indica que, para aquellos casos en los cuales el Concesionario acreditó la corrección, subsanación o atención de las condiciones advertidas, la matriz identifica el respectivo cierre o estado de cumplimiento verificado por la Interventoría.

Documento firmado digitalmente
GTEC

6. "Informe qué descuentos recomendó por indisponibilidad o incumplimiento de indicadores y cuáles fueron acogidos."

Respuesta: De acuerdo con lo indicado por la Interventoría del proyecto mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026, se informa que:

"De conformidad con el esquema de seguimiento y verificación previsto en el Contrato APP No. 009 de 2015, la Interventoría evalúa periódicamente los indicadores de desempeño, operación, mantenimiento, disponibilidad, atención al usuario y seguridad vial establecidos en el Apéndice Técnico 4, determinando el correspondiente Índice de Cumplimiento y verificando la aplicación de las deducciones contractuales cuando los resultados obtenidos no alcanzan los niveles exigidos.

Como resultado de dichas verificaciones, se encuentran documentados los siguientes casos de desviaciones asociadas a indicadores contractuales:

Unidad Funcional	Acta	Período	Deducción (COP)
UF1	No. 2	Marzo 2021	$275.378,18
UF1	No. 3	Abril 2021	$231.605,78
UF3	No. 8	Octubre 2022	$5.664.385,29
UF3	No. 8	Noviembre 2022	$5.540.001,55
UF3	No. 8	Diciembre 2022	$11.614.385,19
UF3	No. 8 / 14	Enero 2023	$7.151.677,99
UF3	No. 8	Febrero 2023	$4.610.152,90
UF3	No. 8	Marzo 2023	$207.100.418,67
UF3	No. 9	Abril 2023	$3.314.932,41
UF3	No. 10	Mayo 2023	$3.698.044,74
UF3	No. 14	Septiembre 2023	$49.165.318,67
UF1	No. 53	Enero 2026	$1.907.231,10
Total deducciones verificadas			$300.273.532,47

En relación con la Unidad Funcional 3, las deducciones registradas en las Actas de Retribución Nos. 8, 9, 10 y 14 se encuentran asociadas a los resultados de las verificaciones realizadas por la Interventoría respecto del cumplimiento de los indicadores contractuales, particularmente del Indicador E24 – Sistema de Iluminación, cuyos resultados dieron lugar a la afectación del Índice de Cumplimiento y, consecuentemente, a las deducciones económicas relacionadas anteriormente.

Respecto de la Unidad Funcional 1, además de las deducciones registradas en marzo y abril de 2021, se identifica en el Acta de Retribución No. 53,

Documento firmado digitalmente
GTEC

correspondiente a enero de 2026, una deducción por valor de $1.907.231,10, derivada de la evaluación del Indicador O5 – Tiempo de Atención de Accidentes y Emergencias. Para dicho período, la Interventoría determinó un Índice de Cumplimiento de 0,9971. Si bien el Concesionario manifestó discrepancia respecto del resultado de la medición, la Interventoría ratificó técnicamente la evaluación efectuada, manteniéndose la deducción correspondiente, cuyo valor debía ser transferido a la Subcuenta Excedentes ANI, de conformidad con el mecanismo contractual de Retribución.

Por otra parte, de los antecedentes analizados no se han aplicado deducciones específicamente por indisponibilidad total o parcial de las Unidades Funcionales, distintas de aquellas originadas en los resultados de los indicadores anteriormente señalados. Lo anterior no significa que durante la ejecución contractual no se hayan presentado observaciones, requerimientos, no conformidades o períodos de cura, sino que tales actuaciones deben distinguirse de una deducción efectivamente incorporada en el cálculo de la Retribución.

En consecuencia, la información disponible permite concluir que las recomendaciones formuladas por la Interventoría respecto de los indicadores evaluados fueron acogidas dentro de los procedimientos contractuales aplicables y dieron lugar a la aplicación de las deducciones previstas en el Contrato APP No. 009 de 2015, conforme a los resultados de las verificaciones efectuadas para los períodos objeto de evaluación."

Se adjunta, como anexo, archivo Excel con la relación de las retribuciones efectuadas en la Carpeta denominada "Punto 6. Actas de Retribución por UF".

7. ***"Explique las diferencias que existan entre sus informes y las evidencias aportadas por la veeduría."***

Respuesta: De acuerdo con lo indicado por la Interventoría del proyecto mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026:

"las eventuales diferencias entre los informes de Interventoría y las evidencias u observaciones aportadas por la veeduría ciudadana deben analizarse atendiendo la naturaleza, alcance, metodología y efectos jurídicos propios de cada ejercicio de seguimiento.

Desde el punto de vista técnico y contractual, los informes de Interventoría se elaboran con fundamento en las obligaciones expresamente previstas en el Contrato de Concesión No. 009 de 2015, sus modificaciones, Otrosíes y Apéndices Técnicos, especialmente aquellas asociadas a la Etapa de Operación y Mantenimiento contenidas en los Apéndices Técnicos Nos. 2 y 4. En consecuencia, la evaluación de la Interventoría está sujetaujetarse a los

Documento firmado digitalmente
GTEC

indicadores, estándares de calidad y nivel de servicio, metodologías de medición, frecuencias de inspección, valores mínimos de aceptación, tolerancias y tiempos de respuesta definidos contractualmente.

Por esta razón, la Interventoría no puede sustentar una conclusión de ***incumplimiento únicamente en la existencia de una condición visual o puntual identificada en un determinado sector****. Para establecer si una situación constituye efectivamente un incumplimiento contractual, resulta necesario verificar, entre otros aspectos, la obligación específica aplicable, el alcance exigible al Concesionario, la metodología de evaluación correspondiente, el indicador afectado, el valor de aceptación contractual, el plazo previsto para la atención de la novedad y las demás circunstancias técnicas y jurídicas asociadas al caso concreto.*

Por su parte, las evidencias presentadas por la veeduría ciudadana corresponden, por regla general, a observaciones puntuales de determinadas condiciones del corredor, identificadas en un lugar y momento específicos. Estas observaciones pueden referirse a aspectos tales como estado del pavimento, señalización, drenajes, vegetación, bermas, estructuras, condiciones de seguridad vial u otros elementos visibles de la infraestructura. En ese sentido, constituyen un insumo válido para el seguimiento, pero su existencia no determina automáticamente la configuración de un incumplimiento contractual.

Así, una diferencia entre lo reportado por la veeduría y lo consignado en los informes de Interventoría ***puede obedecer a que ambos análisis responden a escalas y criterios de evaluación diferentes****. Mientras la veeduría puede advertir una condición localizada en un punto específico, la Interventoría debe establecer si dicha situación, una vez verificada y contrastada con el Contrato, supera los parámetros o límites de aceptación establecidos o si se encuentra dentro de un período contractual de atención, mantenimiento o corrección.*

Desde la perspectiva jurídica, la determinación de un incumplimiento requiere la identificación precisa de una obligación contractual exigible y la verificación objetiva de su inobservancia. En consecuencia, una observación ciudadana, registro fotográfico o reporte de campo constituye un elemento de información y evidencia que debe ser evaluado, pero no sustituye el procedimiento contractual de verificación ni constituye, por sí mismo, una declaratoria de incumplimiento.

En este contexto, las observaciones formuladas por las veedurías son analizadas por la Interventoría mediante un proceso que puede incluir la revisión de antecedentes contractuales, inspección de campo, levantamiento

de registros fotográficos y georreferenciados, mediciones técnicas, revisión de indicadores y verificación de las actuaciones adelantadas por el Concesionario. Cuando de esta evaluación se determina que la condición reportada se aparta de las obligaciones contractuales, la Interventoría procede a formular los requerimientos correspondientes y a efectuar el seguimiento hasta su atención, sin perjuicio de recomendar a la ANI la aplicación de los mecanismos contractuales que resulten procedentes.

Igualmente, debe considerarse que determinadas situaciones pueden presentarse con posterioridad a la fecha de corte de un informe de Interventoría, o modificarse entre una inspección y otra, particularmente en un corredor expuesto a condiciones climáticas, geológicas, operativas y de tránsito variables. Por ello, la comparación entre un informe y una evidencia posterior debe efectuarse considerando la fecha, ubicación, condición reportada y período objeto de evaluación, con el fin de evitar conclusiones que no correspondan temporalmente al estado de la infraestructura verificado por la Interventoría.

En consecuencia, las diferencias que eventualmente se identifiquen entre los informes de Interventoría y las evidencias aportadas por la veeduría no deben interpretarse de manera automática como una contradicción o una omisión del seguimiento contractual. Cada observación debe ser analizada individualmente y contrastada con las disposiciones técnicas y contractuales aplicables, con el propósito de establecer su procedencia, alcance, responsable y eventual efecto sobre los indicadores de disponibilidad, calidad y nivel de servicio.

*En conclusión, **la Interventoría fundamenta sus pronunciamientos en criterios técnicos verificables, especializados, instrumentos establecidos certificados en el marco jurídico y contractual aplicable**, mientras que las evidencias de las veedurías constituyen un mecanismo adicional de control social y una fuente de información que complementa las actividades de seguimiento. Por tanto, cualquier diferencia entre ambas fuentes debe resolverse mediante la verificación objetiva de las condiciones reportadas y su confrontación con las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, sus Otrosíes y Apéndices Técnicos, manteniendo la trazabilidad documental de las actuaciones adelantadas y los requerimientos formulados al Concesionario cuando haya lugar."* (subrayado fuera de texto)

8. ***"Indique si advirtió riesgos de estabilidad, seguridad vial o afectación ambiental."***

Respuesta: De acuerdo con lo indicado por Interventoría del proyecto mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026, el Consocio Interventor Sisga FR en ejercicio de sus obligaciones de control, vigilancia y verificación previstas en el Contrato APP

Documento firmado digitalmente
GTEC

No. 009 de 2015, ha advertido y requerido al Concesionario los riesgos asociados a la infraestructura, la seguridad vial y la gestión ambiental del corredor, mediante actividades de inspección técnica, revisión documental, análisis de indicadores, seguimiento a eventos de emergencia y verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales.

En materia de seguridad vial, la Interventoría desarrolla el seguimiento permanente a las condiciones de operación del corredor, a los resultados de los estudios de accidentalidad y a los sectores con concentración de siniestros.

Adicionalmente, participa en la revisión y evaluación de las Inspecciones de Seguridad Vial (ISV), las Auditorías de Seguridad Vial (ASV) y los Análisis de Tramos de Concentración de Accidentes (ATCA), herramientas que ha permitido identificar condiciones de riesgo asociadas a la infraestructura, la señalización, los dispositivos de seguridad vial, los márgenes de la vía, la operación vehicular y el comportamiento de los usuarios.

Como resultado de dichas actividades se identificaron sectores críticos en diferentes Unidades Funcionales, respecto de los cuales la Interventoría ha formulado observaciones, requerimientos y recomendaciones orientadas a la implementación de medidas de mitigación por parte del Concesionario.

En materia de estabilidad de la infraestructura, la Interventoría efectúa el seguimiento a sectores con antecedentes de movimientos en masa, caída de material, inestabilidad de taludes, pérdida de banca y demás fenómenos asociados a amenazas geotécnicas e hidrometeorológicas, verificando el desarrollo de las actividades de monitoreo, mantenimiento y gestión del riesgo previstas contractualmente y requiriendo las acciones correctivas cuando resultó procedente.

De igual manera, la Interventoría ejerce una obligación permanente de control mediante la medición y seguimiento de los indicadores de desempeño, disponibilidad, operación, mantenimiento y seguridad vial definidos en el Apéndice Técnico 4. A través de estas verificaciones evalúa el estado de la infraestructura y el cumplimiento de los niveles de servicio contractualmente exigidos. Cuando se identifican desviaciones o condiciones susceptibles de afectar la seguridad vial, la operación o la disponibilidad de la infraestructura, dichas situaciones son comunicadas formalmente al Concesionario, requiriéndose la implementación de las acciones correctivas correspondientes.

En este contexto, la gestión de la seguridad vial no se limita a la atención de siniestros ya ocurridos, sino que se fundamenta en un proceso continuo de identificación de riesgos, evaluación técnica, seguimiento contractual y verificación del desempeño de la infraestructura, con el propósito de promover la implementación oportuna de medidas orientadas a proteger la infraestructura y la seguridad de los usuarios del corredor.

Documento firmado digitalmente
GTEC

En consecuencia, la Interventoría advierte riesgos asociados a la estabilidad de la infraestructura, la seguridad vial y la gestión ambiental del corredor, utilizando para ello mecanismos contractuales de control como las ASV, las ISV, los ATCA, la evaluación de indicadores de niveles de servicio y las inspecciones técnicas de campo, en cumplimiento de las obligaciones de control y vigilancia establecidas al Contrato APP No. 009 de 2015.

9. ***"Presente el inventario de obligaciones pendientes al finalizar su periodo de interventoría."***

Respuesta: Inicialmente se aclara que la Interventoría Joyco S.A.S. ejerció la interventoría integral del proyecto desde el inicio del Contrato de Concesión hasta el 05 de junio de 2025. Así mismo, se precisa que, desde el 06 de junio de 2025 a la fecha, el Consorcio Interventor Sisga Fr ejerce la interventoría integral del proyecto, cuyo contrato está vigente, por lo cual no aplicaría la consulta para esta última.

Ahora bien, se informa que con ocasión a la terminación del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015, la firma JOYCO S.A.S. elaboró y remitió a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI el Informe Final correspondiente a la ejecución de su contrato y al seguimiento al Concesionario, de acuerdo con lo establecido contractualmente. En este informe se consolidó la gestión adelantada durante el período de interventoría, incluyendo el estado de los diferentes componentes objeto de seguimiento.

Dichos informes y soportes fueron presentados a la ANI para su respectiva revisión, validación y aprobación, como parte de los requisitos asociados al cierre y posterior liquidación del Contrato de Interventoría.

Adicionalmente, en el marco de la continuidad del seguimiento al Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015, la interventoría saliente efectuó la entrega del archivo documental y de la trazabilidad de la correspondencia generada durante su período de ejecución al Consorcio Interventor Sisga FR, actual Interventoría del Proyecto.

La documentación transferida comprende, entre otros aspectos, antecedentes de comunicaciones con el Concesionario y la ANI, informes de seguimiento, requerimientos, conceptos emitidos, soportes de inspecciones, actuaciones asociadas a presuntos incumplimientos, períodos de cura, seguimiento a obligaciones técnicas y demás registros generados durante la ejecución de la interventoría anterior.

No obstante, a la fecha se encuentra pendiente que la Interventoría Joyco S.A.S. complemente información solicitada por la ANI de acuerdo con sus revisiones efectuadas al Informe Final. Lo anterior con el fin de avanzar con la aprobación del mismo y con las gestiones correspondientes a la liquidación.

Documento firmado digitalmente
GTEC

10. "Certifique si recibió completa y formalmente la información de la interventoría anterior."

Respuesta: En atención al requerimiento, de acuerdo con lo indicado por la actual Interventoría del proyecto mediante comunicación SisgaFR-430-0678-2026 se tiene lo siguiente:

> *"se informa que con ocasión de la finalización del Contrato de Interventoría No. 416 de 2015 a cargo de JOYCO S.A.S. y el inicio del Contrato de Interventoría No. VEJ-430-2025 a cargo del Consorcio Interventor Sisga FR,* ***se recibió la información documental transferida por la interventoría anterior con el propósito de garantizar la continuidad del seguimiento, vigilancia y control del Contrato de Concesión APP No. 009 de 2015.***
>
> *La información entregada comprendió el archivo documental generado durante el período de ejecución de la interventoría anterior, incluyendo la trazabilidad de la correspondencia remitida y recibida, informes de seguimiento, comunicaciones con la ANI y el Concesionario, conceptos técnicos, requerimientos, actuaciones relacionadas con presuntos incumplimientos, períodos de cura y demás antecedentes asociados a los componentes técnico, financiero, jurídico, ambiental, social, predial, operativo y de mantenimiento del Proyecto. (...)*
>
> *A partir de la documentación recibida, el Consorcio Interventor Sisga FR adelantó la revisión de los antecedentes disponibles y ha venido dando continuidad al seguimiento de las obligaciones y actuaciones que permanecían vigentes. En aquellos casos en los cuales durante la revisión se ha identificado la necesidad de contar con información adicional, complementaria o aclaratoria, se han efectuado las gestiones correspondientes ante la ANI, el Concesionario o las áreas involucradas, con el fin de mantener la debida trazabilidad y soporte documental de las actuaciones contractuales.*
>
> *En este sentido, se precisa que la recepción de la información de la interventoría anterior debe entenderse respecto del archivo y documentación efectivamente transferidos y puestos a disposición de la actual Interventoría."*

Ahora bien, desde la Agencia se aclara que para la liquidación del contrato de la Interventoría Joyco S.A.S. la ANI verifica la completitud de la información entregada por la Interventoría.

Documento firmado digitalmente

GTEC

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20265030384141**
20265030384141
Fecha: **06-10-2026**

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LA CONCESIÓN TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S.

Con relación a los requerimientos efectuados a la Concesión Transversal del Sisga, se indica que la solicitud de información recibida fue trasladada por esta Agencia al Concesionario mediante radicado ANI No. 20265030375021 del 29 de septiembre de 2026. En atención a lo anterior, el Concesionario emitió respuesta a lo solicitado mediante comunicación CTS-2026-00000971, la cual se adjunta en la carpeta denominada "CUESTIONARIO CONCESION TRANVSERSAL DEL SISGA".

Los anexos relacionados con la presente comunicación se encuentran dispuestos en el siguiente enlace para su descarga (se recomienda, copiar y pegar el enlace en cualquier navegador para visualizar los anexos):

https://anionline-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/yrdiaz_ani_gov_co/IgBTBzRDrZpaQYqK8y1_UQ4wAUkskvegvykI0MM-YfuzZMA?e=erHK5z

Desde la Agencia Nacional de Infraestructura esperamos que esta respuesta atienda de fondo su solicitud y estaremos atentos en caso de precisar información adicional al respecto.

Atentamente,

RICARDO AYERBE PINO
Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura

Anexos: link dispuesto en el documento
cc:
Revisó: GONZALO CUBIDES SUAREZ, ALFREDO RAFAEL GOMEZ MANCIPE, DIANA CAROLINA ALFONSO VILLARREAL GERENTE, JUAN CARLOS RENGIFO RAMIREZ GERENTE (E), LEONARDO ALVAREZ CASALLAS, LEONARDO ORTIZ MENDIETA, MIGUEL ANTONIO ORTEGA CAROM, RODRIGO RAFAEL RUIZ GARCIA, YORDY RODOLFO DIAZ SANCHEZ, JHOANA ANDREA SALOMON CASTRO VICE
Nro Rad Padre: 20264091269052
Nro Borrador: 20265030076349
GADF-F-012