Agencia Nacional de Seguridad Vial

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No. 20253000096831

Bogotá D.C., 2025-10-21 15:35

Señor
ALFREDO ARDILA ARIZA
Representante legal
TRANSPORTE PLANEACIÓN Y DISEÑO INGENIERIA SAS
Correo electrónico: aiv.interventoria@ansv.gov.co
Bogotá D.C.

ASUNTO: Respuesta al comunicado TPD 324-121-25 - Solicitud de ampliación de plazo para el cumplimiento del hito del 45% del contrato PA-316-2024 de Zona 3 y TPD324-136-25 Solicitud de modificación contractual – Ajuste del hito del 45% en las cuatro zonas del proyecto.

Cordial saludo,

En atención a las comunicaciones de la referencia, mediante las cuales la interventoría del proyecto solicita la ampliación del plazo para el cumplimiento del hito del 45% establecido en la Cláusula VIGÉSIMA CUARTA – Acuerdos de Nivel de Servicio de los contratos de consultoría PA-313-2025 (Zona 1), PA-314-2025 (Zona 2), PA-316-2025 (Zona 3) y PA-315-2025 (Zona 4), esta Agencia procede a dar respuesta de manera integral a las situaciones planteadas:

1. **Observación de la interventoría (Survey 123):**

   *"Curva de alistamiento inicial: este proceso comprende actividades de capacitaciones, puesta a punto de aplicativos indicados por la ANSV y adaptación del personal de campo, frente a este aspecto, es preciso señalar que desde el inicio de las labores en campo, los consultores han reportado múltiples dificultades en el uso del aplicativo dispuesto por la Agencia (SURVEY 123), las cuales a pesar de que se han venido solucionando de manera progresiva y parcial, a fecha del recibo de la solicitud de URBAVIAL, no se encuentran totalmente corregidas, lo que ha generado reprocesos, afectando la eficiencia en la ejecución de las actividades de campo y dificultando la descarga y procesamiento de la información obtenida en este proceso y con esto, la entrega de informes iniciales de hallazgos". (*TPD 324-121-25)

   Respuesta Agencia:

   De conformidad con lo previsto en los procedimientos de la ANSV, el aplicativo Survey123 se encontraba, al inicio del proyecto, en una etapa base,

entendida como la disponibilidad de las funcionalidades esenciales requeridas para el normal desarrollo de las actividades de la fase de ejecución en campo.

Posteriormente, y en el marco del principio de mejora continua, se habilitaron campos adicionales y se adelantaron espacios de retroalimentación y capacitación orientados al fortalecimiento del uso del aplicativo. Cabe precisar que dichas acciones no pueden ser entendidas como hechos constitutivos de atraso o incumplimiento, en tanto que:

1. Las capacitaciones constituyen actividades inherentes al correcto desarrollo del proyecto y se encuentran alineadas con las obligaciones de transferencia de conocimiento y fortalecimiento de capacidades.

   Dichas capacitaciones se dieron en marco de la ejecución del proyecto AIV de la siguiente manera:

   - Aplicativo Georreferenciación - Proyecto AIV: 08 de julio de 2025 (virtual)
   - Capacitación (Presencial) Aplicativo Survey123 - Proyecto AIV / ANSV: 25 de julio de 2025 (presencial)
   - Rev. Acceso - Survey123 - Z3 - Proyecto AIV: 13 de agosto de 2025 (virtual)
   - Capacitación - Tablero de Control Survey123 - Proyecto AIV: 26 de agosto de 2025 (virtual)
   - [Virtual] Revisión y Capacitación Módulos Survey123 - Proyecto AIV: 19 de septiembre de 2025 (virtual)
   - [Virtual] Asistencia Técnica - Módulo de Cargue de datos Survey123 - Proyecto AIV: 03 de octubre de 2025 (virtual)

2. Las oportunidades de mejora implementadas corresponden a ajustes de carácter complementario que no constituyen hitos contractuales ni representan un impase o demora en la ejecución que haya limitado o impedido el desarrollo de la actividad en campo a tal punto, que sea causante del no cumplimiento del hito.

   Aunado a lo anterior, se han dispuesto diversos canales de respuesta ante cualquier inquietud e irregularidad que a la percepción de los equipos de trabajo pueda generar un aparente atraso. Esto, en marco de optimizar los procesos de recolección de información y análisis de datos.

Al respecto, es importante señalar que:

- Ninguna de las capacitaciones o ajustes realizados implicó suspensión total de actividades de campo.
- El aplicativo ha mantenido la funcionalidad base durante toda la actividad de toma de información en campo.
- Los ajustes complementarios se realizaron de manera simultánea sin afectar las funciones de captura de datos.

Si bien la ANSV reconoce que hubo una curva de aprendizaje en el uso del aplicativo Survey123 y que se realizaron mejoras progresivas, este no fue un factor que causara atrasos en la ejecución de las actividades en campo u oficina.

En consecuencia, este factor no se considera causa justificativa para un ajuste de cronograma, sin perjuicio de reconocer que pudo generar dificultades al inicio del contrato.

2. Observación de la interventoría (Matriz de tramos priorizados):

"*Cambios sucesivos en la matriz de tramos priorizados: estos ajustes han implicado modificaciones constantes en la programación y logística de actividades. En la práctica, tales cambios obligan a reestructurar cronogramas, reprogramar cuadrillas y reorganizar desplazamientos, lo que genera impactos significativos en la planeación y en la ejecución oportuna de los trabajos." (*TPD 324-121-25)

Respuesta Agencia:

Los cambios realizados en la matriz de priorización corresponden a las necesidades propias de las condiciones de las vías. La mayoría de los ajustes se dan por los siguientes motivos:

A. Interacciones con los administradores viales, con el fin de precisar el inicio o fin de los tramos (54%),
B. Reportes de las condiciones de seguridad que impiden el levantamiento de información en campo (11%),
C. Solicitud de cambio de un tramo por cuestiones de operatividad (14%),
D. Reporte sobre el estado de la infraestructura vial (20%).

En ese sentido, la matriz por cada zona ha tenido la siguiente variabilidad (fecha de actualización 16 de octubre de 2025):

Zona 1: inicialmente se priorizaron 806,13 km distribuidos en 21 corredores. En la última versión enviada (V005), se encuentran priorizados 19 corredores, con una longitud total de 790,78 km, lo que representa una disminución de 15,35 km. La principal variación en la matriz de priorización (48%) considerando la cantidad de corredores ajustados, corresponde a la segmentación de los corredores en la identificación de los pasos urbanos, realizada con base en las características específicas del territorio. En el desarrollo de la consultoría la matriz de priorización ha sido actualizada una vez en julio, dos veces en agosto, dos en septiembre y una en octubre, para un total de seis veces.

Zona 2: En la versión inicial de la matriz de priorización se registraron 750.49 km distribuidos en 26 corredores, mientras que en la última versión (v004) se contabilizan 738.64 km en 27 corredores, lo que representa una disminución de 11.85 km en la zona. La principal variación (62%) identificada en la matriz corresponde a la delimitación de pasos urbanos, donde los corredores fueron segmentados según las características propias del territorio. Las demás variaciones, asociadas a la cantidad de corredores modificados, presentan magnitudes del 59%, 7% y 4%, respectivamente. En el desarrollo de la

consultoría la matriz de priorización ha sido actualizada una vez en julio y agosto, dos en septiembre, pata un total de cuatro veces.

Zona 3: En la versión inicial se priorizaron 681.61 km distribuidos en 22 corredores. En la última versión enviada (v008) se priorizan 24 corredores, con un total de 717.68 km, lo que representa un incremento de 36.07 km. Durante las diferentes actualizaciones de la matriz, se evidenció un aumento en el número de tramos como resultado de las segmentaciones realizadas según las características propias de las vías. Las variaciones identificadas en la matriz de priorización, considerando la cantidad de corredores modificados, registran magnitudes del 23 %, 22 %, 8 %, 4 % y 8 %, respectivamente. En el desarrollo de la consultoría la matriz de priorización ha sido actualizada una vez en julio, dos veces en agosto, tres en septiembre y dos en octubre, para un total de ocho veces.

Zona 4: Inicialmente se priorizaron 733,56 km distribuidos en 25 corredores. En comparación con la última versión enviada (V005), en la cual se priorizan 29 corredores que suman un total de 776,14 km, se evidencia un incremento de 42,58 km. En las diferentes actualizaciones de la matriz, el número total de corredores se mantuvo constante (29 corredores) desde la segunda versión. Cabe destacar que los corredores fueron segmentados conforme a las características propias del territorio, y las variaciones en la matriz de priorización, considerando la cantidad de corredores modificados, han presentado magnitudes de 17 %, 24 %, 31 % y 7 %, respectivamente. En el desarrollo de la consultoría la matriz de priorización ha sido actualizada una vez en julio, dos veces en agosto, dos en septiembre y una en octubre, para un total de seis veces.

Sumado a esto, es de resaltar que en los distintos documentos precontractuales y contractuales se ha indicado de forma clara y explicita lo siguiente:

Términos de Referencia:

> *"(...)"*
>
> *1.3.4. ALCANCE*
>
> *...*
>
> *Nota 24: La ANSV podrá modificar a discreción los tramos inicialmente definidos, así como la aplicación del componente que corresponda a cada tramo (Componente I o, Componente II o, Componentes I y II), en localizaciones en el interior de la zona adjudicada, considerando el plan de trabajo establecido, el alcance de este y las necesidades de la entidad, sin que esto represente costos adicionales para la entidad contratante.*

1.3.5. ESPECIFICACIONES TECNICAS MINIMAS

> *"...*
>
> *Nota 27: Adicionalmente, la ANSV podrá identificar la necesidad de modificar los tramos viales a intervenir durante la ejecución de la consultoría de acuerdo con lo descrito en 2.3 ALCANCE. Lo cual se informará oportunamente para que se realice la modificación pertinente cuidando que no se exceda el presupuesto adjudicado*".

1.2.4 VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

> *"... Por lo expuesto, la ANSV puede modificar la longitud de los tramos definidos o reemplazar un tramo por alguno nuevo que no esté priorizado, siempre que se realice dentro de la misma zona adjudicada".*

Con base en la trazabilidad documentada de los 26 ajustes totales realizados en las cuatro zonas, se ha determinado como factores ajenos al control de las partes (65%) los siguientes:

- Interacciones con administradores viales para precisar inicio/fin de tramos: 54%
- Reportes de condiciones de seguridad que impiden levantamiento: 11%

Estos factores constituyen circunstancias sobrevinientes que, si bien estaban previstas en la naturaleza del proyecto (estaban contemplados en la matriz de riesgo), su materialización específica y momento de ocurrencia eran impredecibles. La ANSV reconoce que estos ajustes no son imputables a las ninguna de las partes.

Al respecto, los demás factores que corresponden al 35% corresponden a información que debió ser identificada durante la Fase 1 de Contexto y Verificación, donde se establece contractualmente la obligación de "describir las condiciones particulares tanto técnicas como sociales" y "establecer con claridad la viabilidad de la ejecución del proyecto".

En consecuencia, este factor constituye una causal parcial que justifica la necesidad de ajuste del cronograma, sin que ello implique exoneración total de las responsabilidades de planificación del consultor.

3. Observación de la interventoría (orden público):

"*Factores de orden público y seguridad: particularmente en las zonas 1 y 3 se han evidenciado condiciones adversas de seguridad que limitan o retrasan las labores en campo. En el caso de la Zona 3, la situación ha sido expuesta directamente mediante correos electrónicos y oficios como el remitido por el consultor (ADM-207-2025), el pasado 10 de septiembre de 2025." (*TPD 324-121-25)

Respuesta Agencia:

La seguridad en campo constituye un factor crítico para la ejecución del proyecto dada la situación de seguridad ciudadana que actualmente presenta el país. En reconocimiento de esta realidad, el contrato contempló desde su estructuración la Fase 1: Contexto y Verificación, cuyo objeto es precisamente identificar las condiciones territoriales, incluyendo aspectos de seguridad.

Es relevante mencionar que la matriz de riesgos del contrato estableció el Riesgo Nro. 41: "Paros, huelgas, ataques terroristas, alteraciones del orden público", asignado 100% al CONTRATISTA, con tratamiento que incluye:

"*1. El Contratista deberá informar oportunamente de la ocurrencia del evento. 2. El Contratista podrá adquirir amparos o pólizas, adicionales a las descritas en los Términos de Referencia. 3. El contratista deberá establecer acciones de contingencia presentando un plan de mitigación del retraso. 4. El contratista deberá actualizar cronogramas d ejecución del proceso y presentar a la interventoría las acciones correctivas recomendadas*".

Sobre el particular, esta Supervisión, en el Comité 11 de la Zona 3 (16 de septiembre de 2025), solicitó formalmente a la interventoría la entrega de un informe detallado y soportado sobre las situaciones de seguridad ciudadana ocurridas en Zonas 3 y 1. Esta solicitud se reiteró mediante correos electrónicos de fecha 24 y 30 de septiembre de 2025.

Sin embargo, a la fecha de expedición del presente documento, el informe solicitado no ha sido entregado por parte de la interventoría del contrato, lo cual limita la capacidad de esta Agencia para realizar un análisis técnico sobre la magnitud real del impacto de este factor en el cronograma (días calendario de actividades de campo afectados, total de tramos y kilómetros con dificultad de acceso por este motivo, medidas de contingencia, protocolos utilizados).

Por las anteriores razones, la ANSV requiere la presentación del informe técnico de la interventoría, el cual deberá ser entregado a más tardar el 27 de octubre de 2025.

Este informe deberá contener como mínimo:

1. Matriz de eventos de seguridad por zona, fecha, tramo afectado y días de suspensión.
2. Evidencias documentales (comunicaciones con autoridades, actas, registros).
3. Análisis de medidas de contingencia implementadas por cada consultor.
4. Cuantificación del impacto en el cronograma por zona.

Es relevante destacar que, atendido el informe señalado, esta circunstancia se configura en una contingencia sobreviniente que, si bien fueron contempladas como riesgos inherentes al proyecto en la matriz respectiva, su ocurrencia específica y oportunidad temporal resultaron impredecibles. En este caso, la ANSV admitiría que dicha situación no es atribuible a las partes.

4. Observación de la interventoría (coordinación interinstitucional):

*"Dificultades en la articulación interinstitucional: aun contando con los contactos establecidos en la Fase 1 y con los mecanismos de comunicación formal activados, persisten incumplimientos en acuerdos de los administradores viales, aplazamiento de tiempos y solicitudes de reuniones adicionales, cuestiones que también han impactado negativamente la continuidad de las actividades y han incrementado los plazos de ejecución de las actividades en campo previstos inicialmente." (*TPD 324-121-25)

Respuesta Agencia:

La ANSV ha demostrado desde el inicio del proyecto AIV, su plena disposición para garantizar la articulación de las comunicaciones con los diferentes administradores de la infraestructura vial. Ello se ha reflejado en la realización de diversas mesas de trabajo con entidades tales como: INVIAS, ANI y sus concesiones, espacios en los que se buscó mitigar posibles sesgos en la información y facilitar el acceso a datos relevantes para la ejecución del proyecto.

Las fechas dispuestas por las entidades en conjunto con la ANSV para el desarrollo de estas comunicaciones en primera instancia se distribuyeron de la siguiente manera:

- Reunión ANI-ANSV - Consultor de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial - (ZONA 1): 21 de julio de 2025 (virtual)
- Reunión ANI-ANSV - Consultor de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial - (ZONA 2): 21 de julio de 2025 (virtual)
- Reunión ANI-ANSV - Consultor de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial - (ZONA 3): 21 de julio de 2025 (virtual)
- Reunión ANI-ANSV - Consultor de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial - (ZONA 4): 21 de julio de 2025 (virtual)
- Presentación programa Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial (ASV e ISV) y la Evaluación de la velocidad límite Z1 - Z2 INVIAS: 17 de julio de 2025 (virtual)
- Presentación programa Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial (ASV e ISV) y la Evaluación de la velocidad límite Z3 – Z4 INVIAS: 17 de julio de 2025 (virtual)

En dichas mesas se instó expresamente a los consultores a registrar los datos de contacto de los concesionarios convocados, con el fin de establecer la comunicación necesaria para el desarrollo oportuno de las labores propias de la consultoría.

No obstante, siendo conscientes de que en algunos casos la respuesta de los administradores puede no darse con la celeridad requerida, la ANSV ha dispuesto canales de comunicación directos tales como lo son los comités de seguimiento, correo electrónico y mensajes a través de los respectivos grupos de WhatsApp creados para cada una de las zonas, para que los consultores informen cualquier dificultad.

Frente a estos reportes, la Entidad ha procedido a realizar las gestiones correspondientes, logrando en todos los casos establecer el contacto con los administradores en un término no superior a dos (2) días hábiles. Lo anterior, con el propósito de que dichos administradores se contextualicen con el proyecto y los consultores cuenten de manera oportuna con la información necesaria para el adecuado desarrollo de sus obligaciones.

Por último, es necesario señalar que este riesgo se encuentra indicado en la matriz de riesgos de este proceso, el cual es el número 36, el cual indica en su descripción:

"Dificultades en la articulación o coordinación interinstitucional, cuando el contratista depende de decisiones de otras Entidades Oficiales y/o Públicas, siempre que el contratista demuestre su debida diligencia".

Este riesgo está 100% asignado al contratista y dentro del tratamiento se deberá:

"1. El Contratista debe impulsar y agilizar los procesos, así como ejecutar los protocolos correspondientes para obtener respuestas o autorizaciones de manera expedita. 2. El Contratista deberá acercarse y crear canales de comunicación con los Entes Territoriales y/o autoridades a cargo de la toma de decisiones que puedan impactar la ejecución del proyecto. 3. El contratista deberá informar oportunamente la situación presentada para que se tomen las determinaciones pertinentes".

Sobre el particular, se pueden dar dos tipos de casos:

A. Demoras imputables a administradores viales: Casos donde, habiendo gestión directa y oportuna del consultor, el administrador no responde o dilata injustificadamente.

B. Falta de gestión proactiva del consultor: Casos donde el consultor no activó los canales directos establecidos en Fase 1 y dependió desde el inicio de la intermediación de la ANSV.

Al respecto, la interventoría debe evaluar en qué casos el consultor cumplió diligentemente el tratamiento del riesgo 36 y aun así enfrentó demoras de los administradores. En caso de que estas situaciones estén justificadas por el punto A mencionado, se tratarían de circunstancias sobrevinientes cuya existencia como riesgo fue contemplada en la matriz del proyecto, pero cuya materialización concreta y momento de aparición no pudieron preverse. Por ende, la ANSV reconocería que estos ajustes no son responsabilidad de ninguna de las partes.

Por último, es necesario que para las subsiguientes actividades en campo que se realicen por parte de cada contratista por zona, la interventoría, lleve un registro de gestiones interinstitucionales, que detalle:

- Administrador vial / Entidad.
- Fecha de contacto inicial del consultor.
- Respuesta obtenida y tiempo transcurrido.
- Gestión de escalamiento a ANSV (si aplica).
- Días de afectación en cronograma.

5. **Observación de la interventoría (avance físico en campo vs avance contractual):**

"Diferencia entre avance físico en campo y avance contractual: una vez concluidos los trabajos de campo, se requiere un proceso de oficina que incluye sistematización, análisis y consolidación de la información (hallazgos). Dicho

*proceso también se ha visto retrasado en algunos casos por dificultades en la extracción y procesamiento de datos desde el aplicativo (SURVEY), lo que prolonga los tiempos de consolidación y entrega de informes preliminares, que en últimas son los que dan cuenta del cumplimiento de los hitos contractuales de la fase II del proyecto." (*TPD 324-121-25)

Respuesta Agencia:

Es importante resaltar que cuando los proponentes, hoy contratistas PA-313-2025 (Zona 1), PA-314-2025 (Zona 2), PA-316-2025 (Zona 3) y PA-315-2025 (Zona 4) presentaron el Formato 1. Carta de Presentación de la Oferta, en las cuales, avalaba la propuesta, y se indica, entre otros, lo siguiente:

"(...)"

1. Que manifiesto expresamente haber leído cuidadosamente los Términos de Referencia, adendas, actas y demás documentos relacionados con el proceso de selección del asunto, y se ha elaborado la propuesta ajustada a estos documentos. Por tanto, declaro que he recibido toda la información necesaria para elaborar la propuesta ya que tuve las oportunidades establecidas para solicitar aclaraciones, formular objeciones, efectuar preguntas y obtener respuestas a las inquietudes, y acepto que cumpliré todos los requerimientos técnicos establecidos en el presente proceso.

3. Que acepto las condiciones y demás exigencias para la ejecución del contrato, en consecuencia, me comprometo a ejecutar la totalidad del objeto del contrato.

6. Que me comprometo a ejecutar el mismo dentro de los plazos contractuales, de acuerdo con lo establecido en los documentos del proceso de contratación.

9. Que como proponente cuento con la capacidad y experiencia suficiente para ejecutar el contrato objeto de esta contratación.

17. Que conozco detalladamente y que he hecho todas las averiguaciones necesarias para asumir los riesgos sociales, normativos, climáticos, ambientales, técnicos que la ejecución del contrato me demande y en consecuencia manifiesto que asumo los resultados económicos de los mismos.

20. Que manifiesto bajo la gravedad del juramento que cuento con la capacidad jurídica, financiera y técnica, para ejecutar la consultoría integral de la que trata el objeto contractual de [Indicar una o dos] zona(s), en caso de resultar adjudicatario, de acuerdo con las reglas establecidas en los Términos de Referencia.

Manifiesto bajo la gravedad de juramento que me comprometo a desarrollar obligatoriamente durante la ejecución del contrato de la(s) zona(s) de intervención que me llegare(n) a ser adjudicada(s), las obligaciones y actividades con las condiciones técnicas de acuerdo con las especificaciones contenidas en los estudios previos, anexos técnicos, Términos de Referencia y demás documentos del proceso de contratación y además me comprometo a disponer de personal, logística, equipos e infraestructura de manera separada para cada zona.
"(...)".

En consecuencia, desde la presentación de la oferta, el consultor conocía el contenido de los Términos de Referencia, particularmente lo relacionado con la Fase 2: Desarrollo de la Consultoría, en la cual debía adelantarse el levantamiento de información en campo a partir del segundo mes de ejecución, esto es, desde el 1° de agosto de 2025.

En esta etapa, el consultor estaba obligado a presentar un Plan de Gestión de Proyectos, con su respectivo cronograma, para ser aprobado por la interventoría y que permitiera dar cumplimiento a la exigencia contractual establecida en los términos de referencia de la invitación abierta privada No. 010 – 2024, en su numeral 1.3.5.1.1.2. Plan de gestión del proyecto, en el literal f, que indica:

"(…)

f) Planificación del Cronograma

(...)

"Al momento de la finalización del mes 4 se debe presentar como mínimo un avance acumulado del 45% de la longitud total de los tramos viales asignados completamente evaluados según el o los componentes que corresponda(n). Esta condición será verificada con el estado financiero y los informes correspondientes, debidamente revisados y avalados por la interventoría".

En consecuencia, teniendo claridad sobre este marco contractual, la Consultoría programó el inicio del levantamiento de información en campo a partir del 20 de agosto de 2025. No obstante, es necesario precisar que, conforme a lo previsto en los Términos de Referencia, dicho levantamiento pudo iniciarse desde el 1° de agosto de 2025, fecha que marcaba formalmente el comienzo de la Fase 2. Por lo tanto, es pertinente señalar que los 20 días transcurridos entre el 1° y el 20 de agosto de 2025, el contratista pudo gestionar y contemplar acciones para adelantar el alistamiento de las actividades iniciales necesarias y en consecuencia acortar los tiempos de avance en campo y en oficina.

Es pertinente precisar que, el avance contractual no se encuentra únicamente supeditado a la ejecución de actividades en campo, sino que también comprende el desarrollo de labores complementarias de oficina, tales como la sistematización, análisis y consolidación de la información levantada en campo. Este proceso constituye un componente esencial para la elaboración de los

productos que permiten verificar el cumplimiento de los hitos contractuales de la Fase II del proyecto.

Ahora bien, frente a la observación relacionada con las eventuales dificultades en la extracción y procesamiento de datos desde el aplicativo Survey123, resulta necesario señalar que:

1. El aplicativo fue entregado en etapa base, con las funcionalidades necesarias para la fase de ejecución en campo.
2. En aras de acoger sugerencias y oportunidades de mejora, la ANSV promovió espacios de retroalimentación y capacitación, los cuales no constituyen atrasos sino actividades integrales orientadas al fortalecimiento del proyecto.
3. Las dificultades técnicas reportadas en la extracción de datos han sido atendidas de manera diligente a través de los canales de soporte, sin que dichas situaciones representen un incumplimiento contractual ni un impase que afecte de forma sustantiva el cronograma.

Siendo así, desde la ANSV se instó a los consultores para que pudieran emitir sus observaciones, consultas y demás inquietudes.

En consecuencia, la diferencia entre el avance físico y el avance contractual responde a la naturaleza misma del proyecto, en el que las actividades de campo se articulan necesariamente con los procesos de oficina para la generación de los informes preliminares y finales, actividades que son secuenciales y que no pueden desarrollarse simultáneamente. Sobre el particular, la ANSV ha demostrado en todo momento disposición y capacidad de respuesta para atender las contingencias derivadas del uso del aplicativo, asegurando la continuidad de la ejecución y el cumplimiento de los hitos contractuales previstos.

6. **Observación de la interventoría (corredores con varios administradores – informes por administrador):**

*"Exigencia de informes diferenciados por administrador vial: la obligación de emitir informes separados en corredores que cuentan con más de un administrador vial genera un esfuerzo adicional no contemplado en la planeación inicial, incrementando las cargas de elaboración y los tiempos requeridos para su consolidación y aprobación." (*TPD 324-121-25)

Respuesta Agencia:

Los informes diferenciados por administrador vial constituyen un requisito dentro de la etapa de entrega y subsanación de productos, en tanto son estos administradores quienes deben asumir la responsabilidad de elaborar un plan de acción que permita mejorar las condiciones de seguridad vial frente a los hallazgos identificados en los tramos a su cargo.

En ese sentido, la elaboración de informes diferenciados o la clara división de los tramos por administrador dentro de un mismo documento, asegura la debida asignación de responsabilidades y la adecuada gestión de medidas correctivas,

constituyendo un insumo fundamental para el cumplimiento de los objetivos del proyecto y de las obligaciones contractuales.

Este lineamiento no es discrecional, sino que se encuentra previsto y reconocido en la Metodología para el Desarrollo de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial para Colombia, la cual establece que los informes deben permitir la trazabilidad de responsabilidades, garantizando que cada entidad administradora de infraestructura vial cuente con un documento técnico que refleje las condiciones de los tramos inspeccionados, así como los hallazgos y recomendaciones correspondientes.

Lo anterior, se evidencia en la citada metodología en el numeral 1.6 Roles y responsabilidades en la *Tabla 1. Roles y responsabilidades de las partes intervinientes en el desarrollo de una auditoría y/o Inspección de seguridad vial,* que señala:

Para el ROL Equipo del proyecto, cuya descripción se tiene como responsable del diseño / construcción / mantenimiento / rehabilitación / operación del proyecto vial y menciona entre otras como responsabilidades:

- *"Elaborar y presentar el informe de respuesta a la ASV/ISV.*
- *Preparar el plan de acción y someterlo a consideración y aprobación del* ***responsable de la vía****.*
- *Formular / implementar /hacer seguimiento de las acciones de mejora (correctivas y preventivas) que estén a su alcance y que atiendan los riesgos detectados y señalados en los hallazgos de la auditoría". (Negrita fuera de texto)*

En otro aparte de la Metodología señala en su numeral 2.2.3 Informe preliminar, literal C. Presentación del informe preliminar, lo siguiente:

> *"El auditor líder convocará una reunión conjunta con el equipo del proyecto, entidad contratante y personas que designe o invite el contratante, para presentar y explicar los hallazgos del informe preliminar de auditoría o inspección y* ***hacer su entrega formal al equipo del proyecto y al contratante****. En esta reunión, el equipo del proyecto puede resolver las dudas derivadas de la presentación, así como realizar aportes sobre los hallazgos identificados, considerando su conocimiento integral de la infraestructura auditada/inspeccionada."* Subrayado y en negrilla fuera de texto. *(Negrita fuera de texto)*

De igual manera se indica en los términos de referencia de la invitación abierta privada No. 010 de 2024 en el numeral 1.3.5.1.3.1. Componente I. Realización de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial ASV e ISV en el literal f, que señala:

> *"(...)*
>
> *f) Socialización de Informe Final de AV o ISV y cierre de ciclo: Una vez aprobado por la interventoría, se socializará* ***a la entidad que***

administra la infraestructura vial *y la ANSV para cerrar el ciclo de ASV o ISV. De la misma manera, se remitirá formalmente a la entidad que administra la infraestructura vial". (Negrita fuera de texto)*

Es preciso indicar que, a la fecha de la presente comunicación, los siguientes son los corredores que se encontrarían bajo esa situación:

- Zona 1: 7 corredores con más de 1 administrador de 21 corredores en total asignados.
- Zona 2: 5 corredores con más de 1 administrador de 27 corredores en total asignados.
- Zona 3: 5 corredores con más de 1 administrador de 24 corredores en total asignados.
- Zona 4: 6 corredores con más de 1 administrador de 29 corredores en total asignados.

7. Observación de la interventoría (factores ambientales)

"Zona 1 – Consorcio Seguridad MATI:
Sensación térmica de hasta 47 °C (12 y 13 de septiembre), obligando a modificar horarios y suspender labores de campo durante dos días". (TPD324-136-25)

Respuesta Agencia:

La matriz de riesgo incluye como riesgo: Incremento de lluvias que afecten el desarrollo de las actividades del proyecto y como tratamiento se indica que *"1. El Contratista deberá utilizar servicios meteorológicos confiables para prever cambios en las condiciones climáticas durante el periodo de ejecución. 2. El Contratista deberá identificar períodos de menor riesgo para llevar a cabo tareas críticas. 3. El Contratista deberá reorganización el cronograma para adelantar tareas no condicionadas por los fenómenos meteorológicos atípicos y proponer un plan de contingencia donde se pueda adelantar las actividades con el menor impacto a su normal desarrollo."*

Si bien es cierto que el facto ambiental señalado corresponde a la alta sensación térmica, el tratamiento para este caso es el mismo que el riesgo mencionado, por lo que el contratista podría haber previsto dicha situación. Al respecto, esta situación se considera ajena al control del contratista, la interventoría y la Agencia, lo cual podría afectar la ejecución material en campo. Sin embargo, en la comunicación remitida (TPD324-136-25) se evidencia que esto ocurrió solo para la zona 1 y parecería ser que en una sola ocasión.

Sobre el particular es preciso que:

1. Que la interventoría evidencie mediante informe que efectivamente se suspendieron actividades esos días específicos

2. Que el consultor demuestre que implementó el plan de contingencia previsto (reorganización de cronograma para recuperar tiempo).

Para las demás zonas no se ha reportado evidencia similar. En conclusión, si se entrega el informe mencionado suficientemente soportado, esta situación constituiría un evento imprevisto cuya su manifestación concreta y momento de aparición no pudieron anticiparse para la zona 1. En tal escenario, la ANSV

reconocería que dicha circunstancia no es responsabilidad de ninguna de las partes.

8. Observación de la interventoría (término "aval"):

"…Este aval no constituye una aprobación ni genera, en esta etapa, el trámite de radicación ante los administradores viales.

Es necesario precisar que el aval (avalar la entrega) generado sobre los informes preliminares no implica la aprobación definitiva de los informes ni, en esta misma línea, la autorización de cobro de estos. Los pagos asociados a los entregables del contratista continúan sujetos al proceso de revisión, aprobación y certificación por parte de la interventoría y de la ANSV, conforme a lo dispuesto contractualmente." (TPD324-136-25)

Respuesta Agencia:

Al revisar el termino AVAL se observa la siguiente referencia en el literal f. del numeral 1.1.1.1.2 Plan de gestión del proyecto de la Minuta_IAP-010-2024:

> *"(…)" Adicionalmente, se debe tener en cuenta para la elaboración del cronograma:*
>
> *Mes 1 (Inicio y finalización Fase 1): Corresponde a la etapa de planificación.*
>
> *Desde el mes 2 hasta el mes 8.5 deberá desarrollarse la Fase 2.*
>
> *Al momento de la finalización del mes 4 se debe presentar como mínimo un avance acumulado del 45% de la longitud total los tramos viales asignados completamente evaluados según el o los componentes que corresponda(n). Esta condición será verificada con el estado financiero y los informes correspondientes, debidamente revisados y* ***avalados*** *por la interventoría.*
>
> *Al momento de la finalización del mes 8.5 se debe presentar como mínimo un avance acumulado del 100% de la longitud total los tramos viales asignados completamente evaluados según el o los componentes que corresponda(n). Esta condición será verificada con el estado financiero y los informes correspondientes, debidamente revisados y avalados por la interventoría.*
>
> *Desde el mes 8.5 hasta el mes 11 deberá desarrollarse la Fase 3. (Con excepción de lo descrito en la nota 8 de este apartado).*
>
> *Al momento de la finalización del mes 11 se deberá cumplir con la entrega de los productos de cierre de los tramos viales asignados, firmados y aprobados por el Director de Consultoría y el Director de Interventoría, conforme a los requisitos establecidos en los capítulos 2.4.1.3. Fase 3: Resultados y articulación y 2.4.2 Productos de la consultoría del presente documento.*
>
> *Nota 8: Teniendo en cuenta que la Fase 3 contempla el cierre de los componentes I y II para los corredores adjudicados, las actividades descritas en la mencionada Fase 3 deberán iniciarse desde la Fase 2 para los tramos viales que cuenten con el* ***aval*** *de la interventoría "(…)"* (Negrilla fuera de texto).
>
> De igual manera en el numeral 2.2 OBLIGACIONES ESPECÍFICAS, en la obligación 10 y 12 se indica lao siguiente:

*"(…)" 10. Entregar para **aval** y aprobación de la interventoría respectivamente los informes preliminares y finales de ASV e ISV con los anexos pertinentes para los tramos viales analizados. "(…)"*

*"(…)" 12. Entregar para **aval** y aprobación de la interventoría respectivamente los informes iniciales, finales y diseños resultantes del estudio de límites de velocidad con los anexos pertinentes para los tramos viales analizados. "(…)" (*Negrilla fuera de texto).

De igual manera dentro del numeral 8.1. FORMA DE PAGO, se indica lo siguiente:

"(…)" 8.1. FORMA DE PAGO:

El valor del contrato se cancelará al contratista de la siguiente forma:

*Pagos parciales sobre avance de tramos auditados/inspeccionados y/o evaluada la velocidad límite, liquidados sobre el 75% del valor unitario de cada ítem ejecutado, una vez haya sido efectivamente entregados por el consultor, mediante informes preliminares de ASV o ISV e informes iniciales de límites de velocidad y previo **aval** de la interventoría del contrato. Máximo un pago por mes.*

Pagos parciales sobre avance de tramos auditados/inspeccionados y/o evaluada la velocidad límite, liquidados sobre el 25% del precio de cada ítem ejecutado, contra aprobación de los informes finales y definitivos por parte de la interventoría, para todos los tramos incluidos en la zona, de los kilómetros evaluados y efectivamente entregados por el consultor, previo al cumplimiento de las siguientes actividades:

Entrega y recibo a satisfacción de la interventoría de todos los informes, así como de los respectivos productos relacionados en las Fases I, II y III descritas en este documento.

Radicación en la ANSV según indicaciones de la entidad contratante efectuadas mediante oficio, de cada uno de los productos relacionados en las Fases I, II y III descritas en este documento, en concordancia con el "Procedimiento para la organización de archivos de gestión" de la ANSV.

Aprobación del informe final del proyecto por parte de la interventoría.

*Nota 19: Para el **aval** y la aprobación o recibo a satisfacción de los productos por parte del interventor, éste realizará la revisión de la información entregada por parte del Contratista, verificando el cumplimiento de las especificaciones establecidas en los documentos contractuales, los anexos técnicos y el cronograma e informándolo por escrito a la ANSV. "(…)"* (Negrilla fuera de texto)

Ahora bien, entre los ACTOS ADMINISTRATIVOS expedidos por el Ministerio de Transporte y que están relacionados con el objeto contractual se encuentra la Resolución Número 20213040035705 del 17 de agosto de 2021 *"Por medio de la cual se adopta la Metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia"*

Dado que los Términos de Referencia que rigen el proceso de contratación IAP-010-2025, se estructuraron bajo las indicaciones estipuladas en el citado acto, para las actividades de auditorías e inspecciones, es preciso considerar los informes allí requeridos y la metodología señalada para su elaboración.

Al respecto, la mencionada metodología en el literal C. del capítulo 2.2.3. Informe preliminar, indica que el informe preliminar debe de ser presentado al Equipo del proyecto (administrador vial), así:

> *"(…)"C. Presentación del informe preliminar*
>
> *El auditor líder convocará una reunión conjunta con el equipo del proyecto, entidad contratante y personas que designe o invite el contratante, para presentar y explicar los hallazgos del informe preliminar de auditoría o inspección y hacer su entrega formal al equipo del proyecto y al contratante. En esta reunión, el equipo del proyecto puede resolver las dudas derivadas de la presentación, así como realizar aportes sobre los hallazgos identificados, considerando su conocimiento integral de la infraestructura auditada/inspeccionada. "(…)"*

Por otra parte, luego de la presentación de dicho informe se lleva a cabo la etapa de subsanación en donde, el equipo del proyecto revisa los hallazgos identificados en la vía, y emite un informe de respuesta en donde se indica la identificación del hallazgo, nivel de aceptación, argumentación y descripción de la gestión.

Con base a las etapas anteriormente mencionadas, se aclara que el informe preliminar presentados por el consultor requiere de una revisión de su contenido y un aval remitido por la interventoría antes de ser presentado al administrador vial, y que no se podría considerar como aprobado, teniendo en cuenta que debe de ser ajustado e incluir la retroalimentación que se tuvo con el contratante y el equipo del proyecto, para obtener el informe final de la auditoría o inspección de seguridad vial, el cual será debidamente aprobado por la interventoría después de la revisión respectiva.

Sobre el particular, la ANSV entiende la palabra "aval" como una "preaprobación" donde se revisa la completitud del informe preliminar, así como su contenido para que sea enviado a los responsables de la infraestructura y a la entidad contratante.

En efecto, el alcance bajo el cual se incluyó a lo largo de los documentos precontractuales y el contrato la palabra "AVAL", corresponde a la preaprobación de los documentos respectivos de manera integral, esto es, tanto metodológicamente como en el contenido de cada uno de sus componentes, con el ánimo de garantizar la completitud y calidad de los productos para su trámite ante administradores viales y lograr el consecuente trámite de pago ante la ANSV. Entre otras, esta aprobación evita reprocesos, porque los informes iniciales quedarían listos para su revisión por parte de los terceros (administradores viales o responsables de la infraestructura vial)

Al respecto, consideramos oportuno retomar definiciones como la establecida por la Real Academia de la Lengua que indica:

> *"Garantía que alguien presta sobre la conducta o cualidades de otra persona."*

En este sentido, el aval debe responder a garantía de la calidad de los productos. En el mismo sentido, en el marco jurídico colombiano, para procesos contractuales cuyo alcance implique actividades de la ingeniería, se exige el "aval" de un profesional de ingeniería, acción que implica que el profesional que

firma, se hace responsable, en virtud de su idoneidad, por el adecuado ejercicio de las funciones del proponente o contratista.

Así las cosas, el alcance de un "AVAL" no se limita a una verificación de forma o completitud de los productos, sino de la consistencia de sus contenidos para dar fe que los mismos cumplen con los estándares establecidos por la ANSV, los documentos contractuales y fines que pretende la Metodología para el desarrollo de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia.

9. Observación de la interventoría (modificación contractual):

"Por todo lo expuesto, recomendamos atentamente a la Agencia Nacional de Seguridad Vial dar trámite a la modificación contractual en las cuatro zonas del proyecto, mediante otrosí, garantizando la homogeneidad en el tratamiento de los contratos derivados del proceso IAP-010-2024." (TPD324-136-25)

Respuesta Agencia:

Dadas las justificaciones presentadas por los consultores y el análisis realizado por la Interventoría se observa que algunos de ellas constituyen circunstancias no imputables al consultor, a la interventoría o a la entidad.

Por las anteriores razones, esta supervisión informa que solicitará modificación contractual en las cuatro zonas del proyecto (contratos de consultoría PA-313-2025 (Zona 1), PA-314-2025 (Zona 2), PA-316-2025 (Zona 3) y PA-315-2025 (Zona 4)) derivados del proceso IAP-010-2024, mediante otrosí.

Para este fin se hace necesario que la Interventoría justifique de manera detallada para cada zona, la procedencia y necesidad de la modificación contractual, indicando el tiempo exacto en días que se requeriría para el cumplimiento del hito del 45%.

10. Observación de la interventoría (Solicitud del hito del 45%):

"Conclusiones de interventoría
Considerando lo anterior, atentamente se solicita a la supervisión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que evalúe esta solicitud de ampliación de plazo elevada por la firma URBAVIAL y respaldada por esta interventoría, conforme a la propuesta mencionada en esta comunicación, y en caso de aceptación, definir y comunicar el procedimiento jurídico y contractual (otro sí o mecanismo equivalente) que permita ajustar el plazo para el cumplimiento de la meta del 45%, o establecer parámetros alternativos para el cumplimiento del hito contractual mencionado, que permitan de manera equilibrada alcanzar los objetivos contractuales dentro de los plazos definidos de acuerdo con las condiciones técnicas y operativas del proyecto, no solo para la zona 3, sino para las demás consultorías."

Es preciso aclarar que, si bien, esta solicitud corresponde a la gestión necesaria frente a la primera petición recibida formalmente por parte de una de las

*consultorías en el marco del desarrollo de la fase II del contrato, desde la interventoría se ha identificado que las causas expuestas son comunes en diferente grado para todas las zonas, por lo que es posible que en el corto plazo se reciban solicitudes similares de las otras consultorías. En este sentido, resulta fundamental contar con un horizonte claro y unos lineamientos homogéneos aplicable a todos los contratos de consultoría, dado que se trata de un único contrato de interventoría cuyo seguimiento debe mantenerse bajo criterios uniformes." (*TPD 324-121-25)

"Frente a este conjunto de situaciones, debidamente documentadas y verificadas por la interventoría, se hace necesario ajustar las condiciones del hito del 45% en todos los contratos de consultoría, bajo las siguientes dos medidas:

1. *Ampliación de plazo: otorgar una extensión de treinta (30) días calendario para la entrega de los informes preliminares que respaldan el hito del 45%, sin que ello represente prórroga de la culminación de la Fase II, ni modificación de la vigencia contractual de los proyectos en curso.*

2. *Definición de cumplimiento: establecer que el hito del 45% se entenderá cumplido con el aval de recepción de los informes preliminares presentados por las consultorías, siempre que estos cumplan con los capítulos y requisitos mínimos definidos para dicho entregable. Este aval no constituye una aprobación ni genera, en esta etapa, el trámite de radicación ante los administradores viales."* (TPD324-136-25)

Respuesta Agencia:

La solicitud presentada de ampliación del hito del 45% no altera la ecuación económica del contrato, no amplía la vigencia de este y mantiene inalterados los valores, productos y fases previstas en la minuta, limitándose únicamente a ajustar un hito de ejecución, dentro de plazo contractual convenido.

Como se mencionó en el punto anterior, la interventoría deberá confirmar a la ANSV, según un análisis de cada zona, el impacto en término de tiempo que generaron las circunstancias imprevisibles en cada una de ellas, indicando los días exactos que se requerirían para el ajuste del hito del 45%.

En todo caso, es relevante que la interventoría considere los siguientes aspectos, en caso de que el otrosí que ampliaría el hito del 45% del contrato sea aprobado por el ordenador del gasto:

1. El ajuste temporal del hito del 45% se da con el cumplimiento de la entrega y aval técnico de los informes preliminares por parte de la interventoría.

2. La fijación excepcional de ampliación para la entrega de dichos informes preliminares, no modifica la fecha de terminación de la Fase II, ni la vigencia del contrato, como tampoco genera reconocimiento económico adicional para los consultores, ni la interventoría. Los productos de las Fases II y III mantienen sus fechas de entrega originales.

3. Dicho ajuste se contará desde la fecha original de cumplimiento (finalización mes 4), para la entrega de los informes preliminares que respaldan el hito del 45%, aplicable a las cuatro zonas del proyecto.

4. Es preciso que la interventoría mantenga la trazabilidad documental de los hechos que originaron la solicitud con base en lo pactado contractualmente.

El hito del 45% se entenderá cumplido cuando:

- El consultor haya entregado formalmente a la interventoría informes preliminares de ASV e ISV que representen mínimo el 45% de la longitud total de los tramos viales asignados a su zona
- La interventoría haya realizado la revisión técnica integral (aval) de los informes preliminares:
  - Completitud formal (estructura, capítulos, anexos).
  - Consistencia técnica (hallazgos, valoración del riesgo, posibilidad de gestión).
  - Calidad metodológica conforme Resolución 20213040035705/2021
- La interventoría haya emitido comunicación escrita de aval.

Los consultores de las cuatro zonas deberán presentar a la interventoría, un Plan de Contingencia para garantizar el cumplimiento del hito ajustado, que contenga como mínimo:

- Cronograma detallado día a día de actividades de campo y oficina hasta cumplimiento del 45%
- Gestión del recurso humano.
- Protocolo de comunicación: Reporte semanal obligatorio de avances a interventoría.
- Indicadores de seguimiento: Indicadores semanales de km levantados / informes realizados.
- Acciones preventivas: Medidas para evitar nuevos atrasos.
- Plan de recuperación: Si se identifica que no se alcanzará el 45% en el tiempo fijado para ello.

Por tal razón, se vuelve relevante hacer seguimiento estricto a los planes de contingencia que se elaboren para los contratos de consultoría PA-313-2025 (Zona 1), PA-314-2025 (Zona 2), PA-316-2025 (Zona 3) y PA-315-2025 (Zona 4). Por lo anterior, es necesario que la interventoría presente su propio plan de contingencia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, una vez el otrosí se haya formalizado, con el fin que pueda responder eficientemente ante esta situación.

Este plan contendrá los siguientes contenidos:
1. Cronograma de revisión de informes.
2. Protocolo de aval: checklist de verificación técnica a aplicar consistentemente en las 4 zonas.
3. Mecanismo de reporte: Informes semanales a ANSV sobre estado de avance real de cada zona.
4. Matriz de gestiones interinstitucionales: Conforme solicitado en numeral 4 de esta comunicación.
5. Informe técnico de orden público: Conforme solicitado en numeral 3 de este oficio.
6. Personal asignado para esta actividad.

11. Observación de la interventoría (mesa de trabajo):

*"Finalmente, consideramos necesario adelantar una mesa de trabajo ANSV– Interventoría, en la que se precisen los lineamientos que regirán el manejo de esta situación y se definan las herramientas contractuales que resulten más adecuadas para garantizar el cumplimiento de los objetivos del proyecto." (*TPD 324-121-25)

Respuesta Agencia:

Es de resaltar que los "lineamientos y herramientas contractuales" son los documentos que hacen parte de la invitación abierta privada Nro. IAP-010-2024 y los demás documentos de las fases pre y contractuales de las consultorías PA-313-2025 (Zona 1), PA-314-2025 (Zona 2), PA-316-2025 (Zona 3) y PA-315-2025 (Zona 4).

Sobre la mesa de trabajo solicitada es importante mencionar que se llevó a cabo una reunión entre las partes el día 17 de octubre de 2025, para revisar los temas planteados. No obstante, se reitera lo señalado en la comunicación con radicado 20253000092591 del 18 de septiembre enviada por correo electrónico el 2 de octubre de 2025, en la cual se señalan las obligaciones contractuales de la interventoría.

12. Conclusiones y recomendaciones

Teniendo en cuenta las consideraciones técnicas y jurídicas analizadas, se considera procedente aplicar los tratamientos previstos en la matriz de riesgos de los contratos de consultoría, así como seguir el procedimiento fijado para los acuerdos de niveles de servicios, con el ánimo de determinar las medidas de contingencia aplicables en cada zona.

Sobre la solicitud de otrosí, la supervisión del contrato realizará el trámite requerido, con base en las justificaciones que la Agencia considera procedente, como se ha manifestado en este comunicado.

Atentamente.

Luz Amparo Méndez

Firmado digitalmente por Luz Amparo Méndez

LUZ AMPARO MÉNDEZ HEREDIA
Supervisora Proyecto AIV – Contrato PA-324-2025.

Proyectó: Carlos Josué Navarro Barrera – Dirección de Infraestructuras y Vehículos.
Juan Felipe Lara Murillo – Dirección de Infraestructura y Vehículos.
Jennifer Tatiana Otalora Roa – Dirección de Infraestructura y Vehículos.
María Alejandra Castillo López - Dirección de Infraestructura y Vehículos.
Jesús Orlando Fernández Flórez -Dirección de Infraestructura y Vehículos.
Martha Johana Plazas Nieto - Dirección de Infraestructura y Vehículos.

Revisó: Giselle Angelica Vidal González - Dirección de Infraestructura y Vehículos.