Documento firmado digitalmente

GTEC

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20241020219873**
20241020219873
Fecha: **20-12-2024**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **FRANCISCO OSPINA RAMÍREZ**
Presidente

OLGA ISABEL BUELVAS DICKSON
Vicepresidente de Gestión Contractual

LUIS EDUARDO ACOSTA MEDINA
Vicepresidente de Estructuración

DE: **JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ**
Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento asociado al proyecto Corredor férreo Bogotá - Belencito.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre noviembre y diciembre de 2024, realizó la auditoría a la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento del contrato interadministrativo férreo VE-629-2022 de 2022, correspondiente al proyecto Corredor férreo Bogotá - Belencito, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Findeter.

Documento firmado digitalmente
GTEC

Las conclusiones se describen en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones realizadas.

Atentamente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe Final de Auditoria pdf

cc: 1) OLGA ISABEL BUELVAS DICKSON VICE Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) LUIS EDUARDO ACOSTA MEDINA VICE Vicepresidencia de Estructuracion BOGOTA D.C. -3) OSCAR HERNAN SALAZAR MONTES GERENTE GIT Ferreo BOGOTA D.C. -4) LIZETH CATERINE ACOSTA PEDRAZA GIT Ferreo BOGOTA D.C.

Proyectó: Carlos Andrés Barrera Pesca – Contratista de la Oficina de Control Interno

VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20241020081684

GADF-F-010

Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
FKTH-LOAJ-OF1O-TJYW-4173-4729-4074-48
20/12/2024 16:16:47 COT -05

ANI

INFORME
DE AUDITORÍA

Informe a la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto férreo Bogotá -Belencito

2024

CONTENIDO

1. OBJETIVOS 4
1.1 Objetivo general 4
1.2 Objetivos específicos 4
2. ALCANCE 4
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 4
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO 5
4.1 Información del contrato interadministrativo 5
4.2 Equipo de coordinación y seguimiento del proyecto 6
4.3 Descripción del proyecto 7
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECIFICA 10
5.1 Avances en la ejecución del contrato interadministrativo 10
5.1.1 Avance técnico 13
5.1.2 Avance financiero del Contrato Interadministrativo 14
5.1.3 Garantías del contrato interadministrativo 17
5.2 Infraestructura general, actividades de mantenimiento y estaciones 17
5.3 Obras Complementarias: 30
5.4 ANALISIS DE RIESGOS INSTITUCIONALES 37
5.4.1 Pérdida credibilidad de los grupos de interés por emisión de conceptos erróneos 37
5.4.2 Perdida reputacional por hallazgos por parte de entes de control 38
5.4.3 Pérdida reputacional por responder PQRS fuera de los términos 38
6. VERIFICACION DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO 39
7. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES 39
7.1 Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la CGR) 39
7.1.1 Hallazgo 1337-5 41
8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 45
8.1 Conclusiones 45
8.2 No Conformidades 47

8.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento 47
8.3 Recomendaciones 48
8.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento 48
8.3.2 Para Vicepresidencia de Estructuración 48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Información Contrato interadministrativo VE-629-2022..... 5
Tabla 2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto..... 6
Tabla 3 Datos financieros del contrato interadministrativo VE-629-2022. 8
Tabla 4 Ingresos férreos por concepto. 10
Tabla 5 Datos generales asociados con la asistencia técnica Findeter..... 10
Tabla 6 Información de los contratos derivados al contrato interadministrativo VE-629-2022. 11
Tabla 7 Avance contrato derivado de obra a septiembre de 2024. 11
Tabla 8 Avance de actividades de contrato derivado de obra. 12
Tabla 9 Avance contrato derivado de interventoría a septiembre de 2024. 12
Tabla 10 Actividades de construcción a septiembre de 2024. 13
Tabla 11 Avance de ejecución del contrato interadministrativo..... 14
Tabla 12 Cuadro control financiero asistencia técnica Findeter 15
Tabla 13 Consolidado de desembolsos del contrato interadministrativo. 16
Tabla 14 Actividades de mantenimiento - Cundinamarca 23
Tabla 15 Consolidado estado a corte de septiembre 2024..... 30

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública del Equipo de Coordinación y Seguimiento del contrato interadministrativo férreo No. VE-629-2022 de 2022, suscrito entre La Financiera de Desarrollo Territorial - Findeter y la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1. Llevar a cabo un análisis del desarrollo y situación actual del proyecto, verificando la ejecución del contrato interadministrativo férreo No. VE-629-2022 de 2022.

1.2.2. Análisis de riesgos institucionales de la ANI.

1.2.3. Verificar la efectividad, desde la incidencia administrativa, del plan de mejoramiento cumplido para superar el hallazgo identificado en el Plan Mejoramiento Institucional con el número 1337-5, formulado por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura, en auditoría correspondiente a la vigencia 2019.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas del Equipo de Coordinación y Seguimiento en la ejecución del contrato interadministrativo férreo No. VE-629-2022 de 2022, suscrito entre La Financiera de Desarrollo Territorial - Findeter y la Agencia Nacional de Infraestructura, a partir de la suscripción del acta de inicio, 27 de diciembre de 2022 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con base en una muestra selectiva de aspectos del proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210[1].
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 1, 2 y 4.

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

- Ley 87 de 1993 "Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público- Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

En esta sección se presenta la información del contrato interadministrativo para la administración del corredor férreo, del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, así como la descripción del proyecto.

4.1 Información del contrato interadministrativo

Se presenta a continuación, la información del contrato interadministrativo suscrito entre la Financiera de Desarrollo Territorial – FINDETER y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, considerando el objeto, plazo y las modificaciones contractuales suscritas a la fecha.

Tabla 1 - Información Contrato interadministrativo VE-629-2022

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Contrato interadministrativo	**Financiera de Desarrollo Territorial - FINDETER** **No. de contrato:** No. VE-629-2022 del 21 de diciembre de2022 **Objeto:** "Prestar los servicios de asistencia técnica, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI para el desarrollo de los proyectos requeridos en el corredor férreo Facatativá -Bogotá - Belencito y la Caro – Zipaquirá, a través del modelo de ejecución financiera autorizado a Findeter." **Plazo:** 25 meses. **Firma de Acta de Inicio:** 27 de diciembre de 2022. **Fecha estimada de terminación:** 30 de abril de 2025.	1 otrosí

Fuente: Contrato interadministrativo VE-629-2022

Con respecto a las modificaciones del contrato interadministrativo en comento, a la fecha se tiene únicamente un otrosí tal como se describe a continuación:

- Considerando la fecha de terminación del contrato interadministrativo VE-629-2022, prevista inicialmente para el 26 de enero del 2025, y dado que el contrato derivado de obra vence el 15 de febrero del 2025 y el de interventoría vence el 14 de abril de 2025, y considerando las necesidades evidenciadas por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, asociadas a las condiciones de operación del corredor férreo por lo cual, se adelantó el Otrosí No.1 suscrito el 28 de diciembre de 2023, mediante el cual, se modificó la cláusula cuarta -Valor del Contrato Interadministrativo No. VE 629-2022, en el sentido de adicionar el Valor de este en la suma de once mil quinientos cincuenta y cinco millones doscientos setenta y dos mil seiscientos sesenta y tres pesos con siete centavos ($ 11.555.272.663,07) m/cte., incluido IVA y demás impuesto a que haya lugar y se prorrogó hasta el 30 de abril del 2025.

4.2 Equipo de coordinación y seguimiento del proyecto

La Agencia Nacional de Infraestructura cuenta con un Equipo de Coordinación y Seguimiento interdisciplinario que se lidera desde la Vicepresidencia de Gestión Contractual y que tiene colaboración de diferentes gerencias al interior de la Entidad, así como personal de apoyo. El equipo incluye los siguientes profesionales[2]:

Tabla 2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Olga Isabel Buelvas Dickson	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Oscar Salazar Montes	Gerente de proyecto	Equipo Proyectos Férreos (VGC)
Lizeth Catherine Acosta Pedraza	Líder de equipo de coordinación y seguimiento al proyecto	
Luz Enrique Roa Cardozo	Apoyo Técnico	
Viviana Roncancio	Apoyo Técnico	
Leidy Natalia Castillo Barbosa	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VGC)
Nelson Daniel Cárdenas Yara	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VGC)
Dilsen Paola Martínez Cifuentes	Apoyo jurídico contractual	GIT Asesoría de Gestión Contractual – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Juan Carlos Jiménez Morera	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Marcela Blanco Vásquez	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental

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

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
José Alexander Vega Acero	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Luis Felipe Lugo	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Mary Cruz Orozco Cabeza	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Elaboración propia basada en el listado de equipo del proyecto remitido por la líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento durante la auditoría.

4.3 Descripción del proyecto

En la siguiente tabla se describe el proyecto con sus principales características y condiciones relacionadas con su objeto y alcance:

Descripción del proyecto: • Este corredor férreo es estratégico para conectar Boyacá y Cundinamarca con el interior del país. • El transporte de carga con vocación férrea permite beneficiar al país, dada su importancia y utilidad frente al modo carretero, en materia de costos financieros, ambientales y seguridad de la carga. • Durante los últimos años la reactivación de las operaciones férreas se ha logrado incrementar con la movilización de más de 247 mil toneladas en el corredor Bogotá-Belencito. • Principalmente, se ha movilizado cemento con una representación del 93%, seguido por productos de acero (mineral de hierro, palanquilla, varilla y alambrón). • En lo corrido de 2024 se ha transportado 46.486 toneladas de carga. • Es importante resaltar que la ANI ha logrado garantizar la movilización de pasajeros en el corredor Bogotá-Zipaquirá, logrando transportar en 2024 356.633 pasajeros.	
Longitud del corredor contratado:	308 km de vía férrea
Alcance de la asistencia técnica para la ejecución del proyecto:	- Administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de los Corredores Férreos Facatativá - Bogotá – Belencito y La Caro - Zipaquirá. - Interventoría para la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de los Corredores

	Férreos Facatativá - Bogotá - Belencito y La Caro – Zipaquirá.
Operación comercial de carga:	en 278 km
Municipios recorridos por la red:	Facatativá, Madrid, Mosquera; Bogotá, Chía, Cajicá, Zipaquirá, Tocancipá, Gachancipá, Sesquilé, Suesca, Chocontá, Villapinzón, Ventaquemada Tunja, Oicatá, Tuta, Paipa, Duitama, Sogamoso y Belencito
Departamentos beneficiados:	Cundinamarca y Boyacá

Fuente: Ficha del proyecto suministrada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, contrato interadministrativo VE-629-2022.

Con respecto a los aspectos financieros del contrato interadministrativo se presentan los siguientes datos, discriminándolos así:

Tabla 3 Datos financieros del contrato interadministrativo VE-629-2022.

Valor para intervenciones priorizadas [3]	$ 119.870.573.560
Valor asistencia técnica y administración de los recursos	$ 5.339.210.058
Valor total	$ 125.209.783.618
Otrosí No.1	$ 11.555.272.663,07
Valor total (incluyendo Otrosí No. 1)	$ 136.765.056.281,07

Fuente. Informe mensual No. 22 Findeter.

El corredor Bogotá – Belencito cuenta con actividad de tipo logística, comercial y de mercadeo, relacionadas con el transporte de carga y pasajeros principalmente. En el siguiente cuadro se presenta la información de transporte en toneladas de la carga durante el mes de septiembre de 2024[4], así como pasajeros.

[3] Priorización técnica de las intervenciones considerando las necesidades operativas a lo largo del corredor férreo.

[4] Informe mensual de interventoría septiembre del 2024 CONSORCIO FERREO CBC 196 presentado a Findeter.

Toneladas transportadas: periodo entre 21 de septiembre al 21 de octubre del 2024: 4.259,69 Tn.

Fuente: Informe interventoría de Findeter a corte de septiembre del 2024.

Pasajeros movilizados:

MES	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
enero	15.565	29.464	28036	27.360	20.812	25.448	31.230	40.920	1.556	27.873	25.082	27.019
febrero	18.520	42.358	40694	34.208	41.972	59.580	67.978	73.392	702	46.478	0	50.103
marzo	18.351	39.728	38112	41.860	48.148	57.772	70.492	34.316	2.706	55.670	12.433	50.755
abril	18.246	35.864	40490	39.378	39.746	61.674	61.256	0	1.784	27.814	45.318	49.611
mayo	11.901	26.183	31876	31.158	43.518	52.124	60.890	0	253	0	50.007	39.033
junio	6.505	11.902	10738	10.630	9.388	17.346	22.088	0	1.452	6.547	16.130	15.577
julio	14.428	24.244	22500	22.214	15.194	20.978	13.396	239	2.684	21.752	26.576	28.682
agosto	19.485	42.024	42338	46.105	51.616	64.200	71.926	0	6.701	47.147	56.619	54.476
septiembre	19.985	41.728	42728	43.043	43.997	65.734	73.102	84	6.820	48.865	50.105	41.377
octubre	25.492	36.024	35448	41.974	51.277	64.406	71.207	2.037	14.797	45.391	44.749	43.609
noviembre	14.684	24.450	21320	28.578	47.480	53.790	51.027	2.168	12.801	35.594	36.104	
diciembre	33.348	34.928	31512	39.142	43.678	47.252	37.062	3.150	27.913	34.411	45.954	
TOTALES	216.510	388.897	385.792	405.650	456.826	590.304	631.654	156.306	80.169	397.542	409.077	400.242

Fuente: Información anexo de entrevista - Contexto ingresos férreos a 31 de octubre del 2024.

Con respecto a los ingresos, de manera general se tiene la siguiente información asociada con arrendamiento de inmuebles, uso de la vía férrea y el arriendo de material rodante según corresponda. A continuación, se presenta la información de ingresos relacionada en el reporte mensual de interventoría de Findeter para septiembre de 2024:

Tabla 4 Ingresos férreos por concepto.

Año	Corredor	Tercero	Inmueble-Concepto	Valor facturado	Valor M.2 con IVA
2024	Bogotá - Belencito	Turistren	ARRIENDO ESPACIO CUBIERTO AL INTERIOR DEL NUEVO TALLER AM, UBICADO EN LAS INSTALACIONES DEL KILOMETRO 5, CON UN ÁREA DE 1.986.8 METROS CUADRADOS	$ 40.192.964,00	$ 20.230,00
2024	Bogotá - Belencito	Fideicomiso Sociedad Fiduciaria de occidente	ARRIENDO DE ESPACIO DE 241.42 M.2, UBICADA EN EL KM5	$ 5.325.504,01	$ 22.059,08
2024	Bogotá - Belencito	Fideicomiso Sociedad Fiduciaria de occidente	ARRIENDO DE BODEGA DE 128.2 M2, UBICADO EN KM 5	$ 3.090.399,06	$ 24.106,08
2024	Bogotá - Belencito	Fideicomiso Sociedad Fiduciaria de occidente	ARRIENDO DE ÁREA DE 500 M12, UBICADA EN EL KM5	$ 4.760.000,00	$ 9.520,00
2024	Bogotá - Belencito	CEMENTOS ARGOS	ARRIENDO BODEGA CON UNA ÁREA DE 1,117 M.2 UBICADA EN KM5	$ 29.371.348,52	$ 26.294,85

Fuente: Informe interventoría de Findeter a corte de septiembre del 2024.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECIFICA

En concordancia con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.2, en esta sección se presenta i) el análisis general sobre el desarrollo y situación actual del proyecto, verificando la ejecución del contrato interadministrativo VE–629-2022, ii) la verificación de las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y iii) alertas de riesgos institucionales.

5.1 Avances en la ejecución del contrato interadministrativo

Como parte de las actividades principales de este contrato interadministrativo, se establece la administración, vigilancia, control del tráfico, operación y mantenimiento de los corredores férreos Facatativá – Bogotá – Belencito y La Caro – Zipaquirá.

Ahora bien, el proyecto se desarrolla a través de la asistencia técnica ejercida por Findeter y en tal sentido, se consolida a continuación la información asociada con la mencionada asistencia:

Tabla 5 Datos generales asociados con la asistencia técnica Findeter.

Objeto:	Asistencia técnica
Plazo:	25 meses (a partir de fecha de inicio)
Valor total:	$ 5.831.512.242
Fecha de terminación:	30 de abril del 2025

Fuente: Informe mensual de seguimiento GCSP-F-019 del mes de agosto del 2024.

Dentro de la ejecución del contrato interadministrativo VE-629-2022, Findeter suscribió un contrato de obra y un contrato de interventoría, los cuales se describen de manera general en la siguiente tabla:

Tabla 6 Información de los contratos derivados al contrato interadministrativo VE-629-2022.

Tipo y No. de contrato	Contrato de obra: PAF-ANI-O-118-2022-01	Contrato de interventoría PAF-ANI-I-196-2022-01
Contratista	CONSORCIO CTSA – INGERAL	CONSORCIO FERREO CBC 196
Objeto	Administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de la infraestructura férrea entregada del corredor Bogotá - Belencito, El Ramal La Caro – Zipaquirá y El Tramo Bogotá – Facatativá	Interventoría integral (técnica, administrativa, financiera, contable, ambiental, social y jurídica) para la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de la Infraestructura férrea entregada del corredor Bogotá - Belencito, El Ramal La Caro – Zipaquirá y el tramo Bogotá – Facatativá
Plazo inicial	Un (1) año y once (11) meses	Dos (2) años y un (1) mes
Fecha de terminación	febrero de 2025	abril de 2025
Valor total de contrato	$ 105.613.399.846,48	$ 10.418.735.544

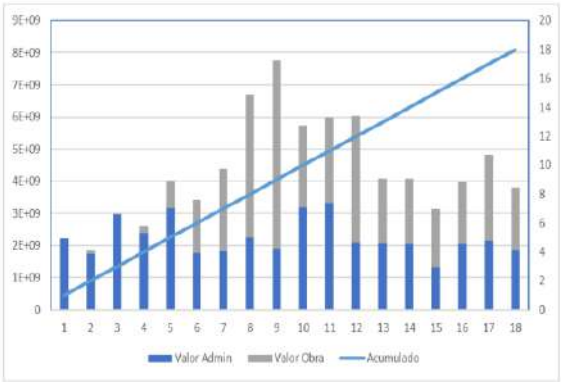
Fuente: Informe mensual de seguimiento GCSP-F-019 del mes de agosto del 2024.

Se aclara que el seguimiento y control de los recursos del contrato interadministrativo son controlados por Findeter y su interventoría (contrato derivado). Desde la ANI el control consiste en realizar desembolsos y pagos de asistencia técnica a Findeter.

Según la información presentada por Findeter, en su informe mensual No. 22 correspondiente al periodo entre el 22 de septiembre y 21 de octubre del 2024[5], se presenta un avance financiero del contrato derivado de obra como se indica en el siguiente gráfico con un 73,49%:

Tabla 7 Avance contrato derivado de obra a septiembre de 2024.

No. ACTA	MES FACTURADO	VALOR ACTA	RETEGARANTIA	SALDO CONTRATO
9 – Obra	Diciembre 2023	$ 5.845.668.481,82	$ 292.283.424,09	$ 72.838.406.117,51
9 – Administración	Diciembre 2023	$ 1.906.785.288,06	$ 95.339.264,40	$ 68.689.579.222,75
10 – Obra	Enero 2024	$ 2.548.698.600,55	$ 127.434.930,03	$ 66.140.800.622,20
10 – Administración	Enero 2024	$ 3.189.655.180,77	$ 159.482.759,04	$ 62.951.225.441,43
11 – Obra	Febrero 2024	$ 2.668.838.694,81	$ 133.441.934,74	$ 60.282.386.746,62
11 – Administración	Febrero 2024	$ 3.327.294.233,63	$ 166.364.711,68	$ 56.955.092.512,99
12 – Obra	Marzo 2024	$ 3.935.207.872,29	$ 196.760.393,61	$ 53.019.884.640,70
12 – Administración	Marzo 2024	$ 2.092.801.867,95	$ 104.640.093,40	$ 50.927.082.772,75
13 – Obra	Abril 2024	$ 2.061.440.739,70	$ 103.072.036,99	$ 49.849.789.920,53
13 – Administración	Abril 2024	$ 2.027.870.122,22	$ 101.393.506,11	$ 47.821.919.798,2
14 – Obra	Mayo 2024	$ 2.057.479.422,81	$ 102.873.971,14	$ 45.764.440.375,50
14 – Administración	Mayo 2024	$ 2.030.659.765,94	$ 101.532.988,30	$ 43.733.780.609,56
15 – Obra	Junio 2024	$ 1.296.608.642,72	$ 64.830.432,14	$ 42.437.171.966,84
15 – Administración	Junio 2024	$ 1.841.791.832,31	$ 92.089.591,62	$ 40.595.380.134,53
16 - Obra	Julio 2024	$ 1.934.144.360,38	96.707.218,02	38.661.235.774,15
16 - Administración	Julio 2024	$ 2.041.768.591,17	102.088.429,56	36.619.467.182,98
17 - Obra	Agosto 2024	$ 2.664.574.748,83	133.228.737,44	33.954.892.434,15
17 - Administración	Agosto 2024	$ 2.161.905.564,27	108.095.278,21	31.792.986.869,88
18 - Obra	Septiembre 2024	$ 1.941.076.585,40	97.053.829,27	29.851.910.284,48
18 - Administración	Septiembre 2024	$ 1.864.257.429,40	93.212.871,47	27.987.652.855,08



Fuente: Informe mensual No. 22 – Findeter.

5 Informe mensual 22 - Findeter - septiembre 22 a octubre 21 del 2024.

Con respecto a las actividades principales o grandes partidas del contrato de obra y administración presentan en general un avance acumulado tal como se presenta en la siguiente tabla, a corte del mes de septiembre del 2024:

Tabla 8 Avance de actividades de contrato derivado de obra.

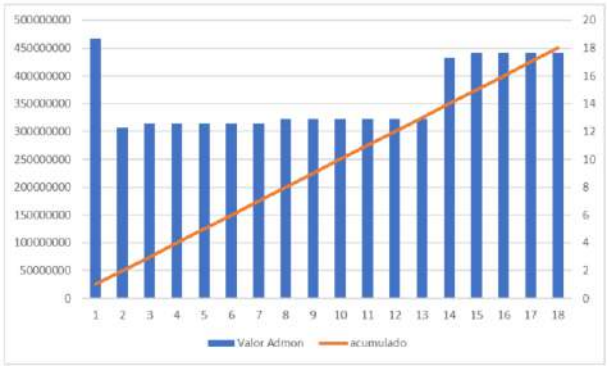
PROYECTO	VR. CONTRATO	VR. PAGOS	SALDO	EJECUCION
TOTAL COSTO DIRECTO OBRA CIVIL	42.060.950.096,47	28.531.610.497,38	13.529.339.599,09	0,68
A	7.150.361.516,40	4.850.373.784,55	2.299.987.731,85	
I	2.103.047.504,82	1.426.580.524,89	676.466.979,93	
U	2.103.047.504,82	1.426.580.524,88	676.466.979,94	
IVA	399.579.025,92	271.050.299,71	128.528.726,21	
Subtotal (I,II,III,IV) Obra	**53.816.985.648,43**	**36.506.195.631,41**	**17.310.790.017,02**	
Estudios y diseños	252.100.840,00	252.100.840,00	-	
IVA	47.899.159,60	47.899.159,60	-	
Subtotal (IV-I) Estudios y Diseños	**299.999.999,60**	**299.999.999,60**	-	
Gastos de administración	12.549.848.000,06	10.010.765.416,02	2.539.082.584,04	
Costos fijos no globales	1.554.846.000,00	1.240.850.509,94	313.995.490,06	
Costos fijos globales	1.288.000.000,00	603.664.683,69	684.335.316,31	
IVA	2.924.611.860,01	2.252.503.315,83	672.108.544,18	
Subtotal (IV-II) Administración	**18.317.305.860,07**	**14.107.783.925,48**	**4.209.521.934,59**	
Control de tráfico	12.384.534.000,00	9.918.951.286,00	2.465.582.714,00	
Costos Fijos no globales	980.352.000,00	779.646.240,00	200.705.760,00	
IVA	2.539.328.340,00	2.032.733.529,94	506.594.810,06	
Subtotal (V) Control de tráfico	**15.904.214.340,00**	**12.731.331.055,94**	**3.172.883.284,06**	
Servicio de vigilancia	5.794.893.152,83	4.411.188.591,29	1.383.704.561,54	
IVA	118.197.997,16	83.812.583,23	34.385.413,93	
Subtotal (VI) Vigilancia	**5.913.091.149,99**	**4.495.001.174,52**	**1.418.089.975,47**	
Programas y actividades socioambientales	1.926.848.000,00	1.485.732.452,00	441.115.548,00	
Costo no global	270.480.000,00	215.208.000,00	55.272.000,00	
Costo global	1.700.270.003,00	1.106.235.933,27	594.034.069,73	
IVA	740.543.620,56	533.363.513,20	207.180.107,36	
Subtotal (VII) Programas y actividades socio-ambientales	**4.638.141.623,56**	**3.340.539.898,47**	**1.297.601.725,09**	
Seguros y pólizas	5.650.135.483,04	5.163.777.568,06	486.357.914,98	
IVA	1.073.525.741,78	981.117.737,92	92.408.003,86	
Total pólizas	**6.723.661.224,82**	**6.144.895.305,98**	**578.765.918,84**	
	105.613.399.846,47	**77.625.746.991,40**	**27.987.652.855,08**	

Fuente: Informe mensual No. 22 – Findeter.

Ahora bien, con respecto al contrato derivado de interventoría en el mismo informe No.22 se presenta un avance financiero del 62.91%, considerando la siguiente información:

Tabla 9 Avance contrato derivado de interventoría a septiembre de 2024.

No. ACTA	MES FACTURADO	VALOR ACTA	RETEGRANTIA	SALDO CONTRATO
14	Mayo 2024	$ 431.946.943	$21.597.347	$ 5.631.329.963
15	Junio 2024	$ 441.686.208	$ 22.084.310	$ 5.189.643.755
16	Julio 2024	$ 441.686.208	$ 22.084.310	$ 4.747.957.547
17	Agosto 2024	$ 441.686.208	$ 22.084.310	$ 4.306.271.339
18	Septiembre 2024	$ 441.686.208	$ 22.084.310	$ 3.864.585.131



Fuente: Informe mensual No. 22 – Findeter.

Por otro lado, a la fecha de esta auditoría, no se evidencian procesos sancionatorios o posibles incumplimientos del contrato interadministrativo por parte de Findeter.

5.1.1 Avance técnico

En relación con el avance técnico de las actividades del proyecto, para el corte del mes de septiembre del 2024[6] se informó una ejecución del 78,47% vs el 78,43% programado.

El proyecto está dividido en dos (2) unidades de trabajo, denominadas territoriales; una para el departamento de Cundinamarca y otra para Boyacá, en las cuales se asignan recursos de personal y equipamientos para las actividades de mantenimiento y operación especialmente.

Un aspecto importante para tener en cuenta dentro de la ejecución del contrato interadministrativo está relacionado con la titularidad de la ANI del instrumento de manejo y control ambiental correspondiente al Plan de Manejo Ambiental otorgado por la ANLA mediante Resolución No. 0751 de agosto del 2002, cedida parcialmente a la ANI mediante Resolución No. 299 de 2014. Por lo tanto, se evidenció que desde el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto se realiza seguimiento al cumplimiento de lo establecido en los permisos ambientales y a lo establecido en el instrumento de manejo y control ambiental, a través de la revisión de informes y a la solitud de información de requerimientos que notifican las autoridades ambientales a la ANI, así como en la información que se reporta en los Informes de Cumplimiento Ambiental -ICA por parte del contratista Consorcio CTSA - INGERAL .

Ahora bien, con esta división del proyecto, se adelantan intervenciones sobre la vía férrea de las cuales el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto en su informe mensual de seguimiento al proyecto GCSP-F-019 de septiembre del 2024 describe obras en tres (3) puntos, como se presenta a continuación:

Tabla 10 Actividades de construcción a septiembre de 2024.

Ubicación	Alcance de intervención	Avance[7]
Paradero Gran Estación	Luego de entregar la Estación La Sabana, se construyó una plataforma para abordar el tren.	95%
PK 146+800	Reemplazo de material de relleno por recomendación geotécnica y estabilidad del sector por bloques de polietileno (geobloques), gaviones y obras de drenaje.	100%
PK 77+000	Estabilización de talud que presenta caídas importantes de material. Labores de concreto lanzado y pernos de anclaje.	40%

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto GCSP-F-019 – septiembre 2024.

Es de mencionar que, el contrato interadministrativo no presenta una programación de obra o de intervenciones, no obstante, estos procesos se generan desde el contrato derivado de obra. De lo anterior, la ANI solicita mensualmente a Findeter la información de los avances físicos y financieros (con los soportes correspondientes de actas parciales, de remuneración y planes de inversión).

[6] Informe mensual 22 – Findeter – septiembre 22 a octubre 21 del 2024.
[7] Avances del estas obras según informe mensual de supervisión.

Con respeto a, los porcentajes programados y de ejecución de inversiones contractuales se tiene a septiembre de 2024 lo siguiente:

Tabla 11 Avance de ejecución del contrato interadministrativo.

CONTRATO	VALOR CONTRACTUAL	ADICIÓN No. 1	VALOR TOTAL DEL CONTRATO	FACTURADO	% EJECUCIÓN	% PROGRAMADO
CONTRATO INTER. VE-629-2022	$ 125.209.783.618,0	$ 11.555.272.663,07	$ 136.765.056.281,07	$ 82.908.026.616,60	60,62%	67,60%

Fuente: Datos de avance presentados por el Equipo de Coordinación y Seguimiento en la entrevista de auditoría.

Dado el alcance del contrato interadministrativo VE-629-2022 de 2022, correspondiente a labores de operación y mantenimiento, desde el punto de vista técnico, se tienen en cuenta las actividades desarrolladas por el contratista de obra contratado por Findeter, las cuales están enfocadas en garantizar y mantener las condiciones operativas adecuadas del corredor férreo, considerando el estado de la infraestructura recibida al momento de la suscripción e inicio de dichos contratos derivados.

En tal sentido, en las verificaciones adelantadas, inclusive durante la visita adelantada al proyecto, se pudo evidenciar diferentes intervenciones a lo largo del corredor, las cuales permitirán mitigar algunas condiciones adversas actuales sobre la vía férrea, especialmente por sitios inestables, recuperación de banca, manejo de aguas, entre otros.

Por otro lado, dentro de la infraestructura del proyecto se encuentra el patio taller ubicado en el denominado KM5, las estaciones, los pasos a nivel (con paso-nivelistas) que componen el corredor férreo y otros pasos a nivel que no están regulados a los cuales también se les hace seguimiento y señalizan para advertir a la comunidad de la zona de influencia del corredor vial de la condición irregular que presentan estos cruces de vía y los riesgos asociados.

En la sección 5.2, considerando los resultados de la inspección visual adelantada, se evidencia la infraestructura existente del corredor, como las intervenciones que adelanta el contratista de obra de Findeter.

5.1.2 Avance financiero del Contrato Interadministrativo

En relación con la facturación del contrato interadministrativo, se realiza el pago correspondiente, una vez el equipo técnico de la Gerencia de Proyectos Férreos de la ANI remite los oficios de aprobación a Findeter, este remite las facturas y soportes de la asistencia técnica a la fiducia, quien valida y efectúa el pago correspondiente a la asesoría técnica que adelanta Findeter.

De lo anterior, el GIT Financiero 1 realiza el formato *GADF-F-083 "INFORME DE EJECUCIÓN DE SEGUIMIENTO DE RECURSOS ENTREGADOS Y RECIBIDOS EN ADMINISTRACIÓN*[8]*"* con la información (remitida por Findeter) mes vencido: de extractos, comprobantes de egresos, actas y cuentas de cobro y demás anexos que soporten los movimientos de las cuentas bancarias de ahorros y FIC (Fondos de Inversión Colectiva), mediante este formato se verifican los pagos de los contratos derivados y asistencias técnica realizados con cargo al contrato interadministrativo VE 629 2022.

El estado de los pagos del contrato interadministrativo VE 629 2022, al mes de octubre de 2024 es el siguiente para lo referente a la asistencia técnica:

Tabla 12 Cuadro control financiero asistencia técnica Findeter

CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No. VE-629-2022		
NIT 800.096.329-1		
FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A. - FINDETER		
ASISTENCIA TÉCNICA		
Valor Contrato Celebrado	$ 5.339.210.058	
Valor adiciones	$ 492.302.184	
Total, Valor del Contrato	$ 5.831.512.242	
Concepto	Fecha Pago	Valor bruto pagos realizados discriminados
Pago asistencia técnica No 1	29-31/05/2023	$ 427.136.812
Pago asistencia técnica No 2	29-ene-2024	$ 213.568.402
Pago asistencia técnica No 3,4,5 y 6	26-mar-2024	$ 854.273.608
Pago asistencia técnica No 7,8, 9, 10 y 11	02-sep-2024	$ 1.067.842.008
TOTAL		$ 2.562.820.830
Saldo por ejecutar		$ 3.268.691.412,00

Fuente: Resumen presentado por Equipo de Coordinación y Seguimiento en entrevista de auditoría.

De acuerdo con lo evidenciado, a la fecha por concepto de Asistencia Técnica se han autorizado al Patrimonio Autónomo 13 pagos (los pagos 12 y 13 en proceso de desembolso y pago) el último corresponde al mes de febrero de 2024. Así mismo, se encuentran en proceso de autorización los pagos 14, 15 y 16 correspondientes a los meses de marzo, abril y mayo de 2024.

Así las cosas, el Equipo de Coordinación y Seguimiento, en la entrevista de auditoría, informó que se encuentra pendiente por autorizar los pagos del 17 al 21, correspondientes a informes ejecutivos de los

[8] Los pagos del formato GADF-F-083 "INFORME DE EJECUCIÓN DE SEGUIMIENTO DE RECURSOS ENTREGADOS Y RECIBIDOS EN ADMINISTRACIÓN" son netos es decir que son los valores pagados una vez descontados los conceptos de impuestos, retenciones, estampillas, contribuciones y demás descuentos normativos tributarios y legales.

meses de junio, julio, agosto, septiembre y octubre de 2024 respectivamente, dado que a la fecha dichos informes presentan observaciones.

La anterior, se realiza de conformidad con lo establecido en el Contrato Interadministrativo No. VE-629-2022, suscrito entre la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. y la Agencia Nacional de Infraestructura, el cual indica lo siguiente:

"(...)

CLÁUSULA QUINTA - FORMA DE PAGO DE LA CUOTA DE ASISTENCIA TÉCNICA, Indica: *"El valor de la remuneración de FINDETER será pagado por la ANI mediante costos fijos distribuidos en veinticuatro (24) pagos, los cuales serán realizados una vez Findeter acredite el cumplimiento de los hitos descritos en la siguiente tabla:",*

Tabla 2 Forma de pago asistencia técnica

PAGO N°	HITO	VALOR
1	Contra la suscripción de los contratos derivados de obra e interventoría	$ 427,136,812
2 al 24	Contra la entrega del informe ejecutivo del Contrato Interadministrativo del mes correspondiente	$213,568,402
	Total	$5,339,210,058

PARÁGRAFO PRIMERO: Los pagos correspondientes a la asistencia técnica de Findeter serán descontados del vehículo fiduciario que la Financiera constituya. Para efectos de que el Patrimonio Autónomo proceda con los pagos correspondientes a la remuneración de la asistencia técnica, además del soporte del cumplimiento del hito correspondiente y la respectiva factura, se deberá contar con visto bueno del supervisor del contrato interadministrativo por parte de la ANI.

(...).

En este sentido, una vez revisados los informes ejecutivos mensuales por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento y posteriormente subsanadas las observaciones por parte de Findeter, la ANI da por cumplido el hito. Por consiguiente, la Gerencia Férrea procede a expedir la autorización del pago.

Desembolsos

Con respecto a los desembolsos del contrato interadministrativo, en la cláusula cuarta, parágrafo primero, se establecieron para las vigencias 2023 y 2024, tal como se presenta a continuación, evidenciando que a la fecha que no se tienen desembolsos pendientes por realizar:

Tabla 13 Consolidado de desembolsos del contrato interadministrativo.

VIGENCIA	No. COMPROBANTE	FECHA DE GIRO	TOTAL
2023	Extracto cuenta de ahorros No. 2020-150-19421-5 mar-23	02-mar-2023	52.143.625.896,00
2024	Extracto cuenta de ahorros No. 2020-150-19421-5 feb-24	05-feb-2024	2.068.143.230,55

VIGENCIA	No. COMPROBANTE	FECHA DE GIRO	TOTAL
2024	Extracto cuenta de ahorros No. 2020-150-19421-5 feb-24	08-feb-2024	9.487.129.432,52
2024	Extracto cuenta de ahorros No. 2020-150-19421-5 mar-24	19-mar-2024	73.066.157.722,00
VALOR TOTAL			**136.765.056.281,07**

Fuente: Resumen presentado por Equipo de Coordinación y Seguimiento en entrevista de auditoría.

5.1.3 Garantías del contrato interadministrativo

Con lo evidenciado y según lo presentado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, la normatividad aplicable especialmente con la Ley 1150 de 2007, articulo 7 y en consideración a las actividades y experiencia de FINDETER y en el análisis de riesgos efectuado por la entidad, se advirtió un nivel de riesgo mínimo en virtud del cual no se evidenció la necesidad de exigir a FINDETER la constitución de garantía alguna.

En relación con los contratos derivados suscritos por Findeter para ejecutar el alcance del contracto interadministrativo, éste exige que los respectivos contratistas aporten las garantías de cumplimiento, calidad, estabilidad de la obra, responsabilidad civil extracontractual y todo riesgo que correspondan para el efecto, en los cuales la ANI está incluida como asegurado y/o beneficiario.

5.2 Infraestructura general, actividades de mantenimiento y estaciones

Inicialmente, se presenta la infraestructura que compone todo el corredor férreo, la cual incluye tanto la vía férrea como las edificaciones asociadas con la operación y el mantenimiento del material rodante especialmente y de los diferentes componentes de la vía.

Foto 1: KM5 vía férrea para las maniobras de material rodante.	Foto 2: Entrada a estructura destinada al mantenimiento del material rodante.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 3: Zonas de almacenamiento y equipos para las actividades de mantenimiento.	Foto 4: Interior de la edificación destinada para el mantenimiento del material rodante.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 5: Estructura y facilidades para las intervenciones de mantenimiento.	Foto 6: Puente grúa y estructura de pasarela para carga de equipamiento y circulación del personal y acceso a vagones y locomotoras.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Dentro de la infraestructura y los diferentes sistemas que permiten la operación de las diferentes áreas de las edificaciones, se tiene patio taller, bodegas, áreas administrativas, entre otras que están implantadas en el KM5, así:

Foto 7: Tanques y facilidades de RCI.	Foto 8: Zonas de parqueadero y vías de acceso vehicular a las instalaciones del patio taller.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Igualmente, en este sitio se evidenció, durante esta verificación de la Oficina de Control Interno, la torre de control – CCO, donde se coordinan todas las operaciones a lo largo del corredor férreo, en donde se hace el seguimiento y control de cada uno de los vehículos que transitan por esta vía férrea, tanto tren, carro motores y el tren de pasajeros operado por Turistren.

En esta edificación se encuentran oficinas y zonas administrativas para el personal de operaciones y en la planta superior se realizan las actividades de control y registro de cada uno de los recorridos de los vehículos en la vía férrea, así:

Foto 9: Vista general de torre de control – CCO operaciones.	Foto 10: Vista general de edificaciones y áreas del KM5.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 11: Sitios de parqueo de vagones y material rodante.	Foto 12: Edificaciones operativas y de almacenamiento y vías férreas dentro del patio para maniobras de mantenimiento e inicio de recorridos de operación.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Así mismo, se evidencian las actividades de mantenimiento y la presencia de las cuadrillas de trabajo que adelantan labores de limpieza en zonas laterales especialmente, así:

Foto 13: Labores de mantenimiento en vía férrea.	Foto 14: Labores de mantenimiento en vía férrea.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Parte de las actividades que se evidencian están relacionados con los pasos a nivel a lo largo del corredor férreo, que consisten en labores operativas de control del tránsito utilizando la infraestructura dispuesta (caseta, talanquera, semáforos, alarmas, en general) y el controlador vial que se encuentra en el paso de nivel.

Por otro lado, se encuentran intervenciones a la infraestructura de cimentación y canalizaciones para los sistemas de paso a nivel para los equipos que se instalarán en este sector para el control de tráfico y que se intervienen considerando la disponibilidad de recursos.

Foto 15: Paso a nivel zona urbana – Bogotá.	Foto 16: Paso a nivel que se interviene actualmente para control de tráfico en este sector. – Norte de Bogotá.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Dentro de la infraestructura relevante que se encuentra dentro del corredor férreo tiene que ver con las estaciones donde se presentan varios servicios como almacenamiento, sitios administrativos para los equipos del contratista de obra e interventoría. Igualmente, se localizan los puntos de atención ciudadano (PAC) particularmente en las estaciones de La Caro, Chocontá y Tunja.

Parte de las actividades ejecutadas en las estaciones, está relacionada con pinturas y arreglos en fachada considerando los requerimientos de Ministerio de Cultura dado que estas edificaciones están catalogadas como un "bien de interés cultural", así:

Foto 17: Vista general de carro motor, vía férrea y edificaciones aledañas a la estación del sector La Caro.	Foto 18: Vista general de la estación La Caro.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá – Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá – Belencito.

Otras actividades que se evidenciaron en la vía férrea corresponden a cambios en intercambiadores viales cercanos a la estación de la estación La Caro, en este sector se vieron intervenciones en rieles, aguja, durmientes y en general los componentes de la vía en este tramo, así:

Foto 19: Labores de mantenimiento en vía férrea	Foto 20: Cambios de intercambiadores en vía férrea.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Dentro de las labores adelantadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento para el componente social, se realiza la articulación entre el área de comunicaciones, la interventora de FINDETER y el contratista de obra CTSA, para la aprobación por parte de la ANI de algunos documentos a utilizar para las campañas de seguridad vial y convocatorias de empleo.

Con respecto a los "*Documentos de Socialización en las campañas de Seguridad Vial*" están incluidos dentro del componente No. 2 de "*Comunicación, Divulgación y Acompañamiento Social*", contemplados tanto en el Plan de Gestión Social como en los Lineamentos de Gestión Social y Reputacional con la previa aprobación, seguimiento y control de la interventoría para brochure, cartillas, volantes, y lo relacionado con convocatoria de empleo. Enseguida registro fotográfico al respecto:

Foto 21: Sitio dispuesto para punto de atención al ciudadano - PAC	Foto 22: Espacio destinado para almacenamiento y labores logísticas en estación La Caro.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Para las actividades de mantenimiento, se distribuyen para cada una de las dos territoriales cuadrillas encargadas de adelantar labores como las mencionadas en la siguiente tabla, que corresponde a las actividades ejecutadas en el periodo mensual de septiembre del 2024[9]:

Tabla 14 Actividades de mantenimiento - Cundinamarca

Actividades de Mantenimiento	Un.	Ejecutado
Ajuste de pernos	und	1765
Alce - Alineación - nivelación vía	m	1010
Apoyo almacén	un	17
Apoyo almacén	un	6
Aseo general	m3	5
Cambio de Riel 60 Lb/yda	m	150
Cambio de Riel 75 Lb/yda	m	36
Cambio/Colocación Eclisas nuevas de 32	un	32
Cambio/Colocación Eclisas nuevas de 60lb	un	22
Cambio/Colocación Eclisas nuevas de 75lb	un	8
Cargue, transporte y descargue balasto	m3	21
Cargue/Cambio/instalación Traviesas de madera	un	243
Cargue/descargue de traviesas de madera 2do uso	un	380
Cargue/transporte y descargue de Riel	m	30
Corrección de trocha	m	430
Corrección Falsa Escuadra y espaciamiento de traviesas	un	172
Descame vía	m	220
Deshierbe manual	m	5230
Instalación de guardarriel en PN	m	15
Instalación de pernos de 3/4	un	193
Limpieza Cunetas	m	2795
Mantenimiento de juntas	par	50

Fuente: Informe de interventoría septiembre del 2024

Registro fotográfico que evidencia estas actividades se muestra enseguida:

Foto 23: Actividades de mantenimiento sobre zonas laterales de vía férrea (rocería)	Foto 24: Vía férrea – recorrido en carro motor.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

[9] Informe mensual de interventoría septiembre del 2024 CONSORCIO FERREO CBC 196 presentado a Findeter.

Sector vía férrea Boyacá (sector Ventaquemada)

En la territorial de Boyacá se evidenciaron labores de mantenimiento, especialmente limpieza de zonas laterales, rocería y adecuación de canales naturales para el manejo de aguas superficiales, así:

Foto 25: Labores de mantenimiento limpieza de vegetación y rocería.	Foto 26: Limpieza de canales naturales (cunetas) para aguas superficiales.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Otra de las estaciones del proyecto corresponde a la ubicada en Tunja, la cual también fue intervenida en fachadas, pinturas y cubiertas, para mantenerla en condiciones mínimas para cubrir las actividades relacionadas con la operación del corredor férreo, especialmente para la territorial de Boyacá. En esta estación funcionan las oficinas del contratista de obra, interventoría y áreas de almacenamiento y logística para adelantar las actividades correspondientes al contrato interadministrativo, así:

Foto 27: Cubierta de pasarela posterior estación Tunja.	Foto 28: Fachada posterior estación Tunja y estructura metálica y cubierta intervenida.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 29: Fachada principal estación Tunja.	Foto 30: Vista general de vías férreas sector Tunja y áreas de almacenamiento.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Otra infraestructura presente en la territorial de Boyacá corresponde a los pasos a nivel con control de tráfico, los cuales permiten realizar labores de control al tránsito, especialmente en sectores urbanos. En estos puntos de control son apoyados por personal del contratista de obra mediante un paso – nivelista, quien es el encargado de realizar los movimientos para activar los sistemas que alertan del paso del material rodante (vehículos que transitan por la vía férrea), así:

Foto 31: Caseta de control paso a nivel – Paipa, Boyacá.	Foto 32: Paso a nivel con equipos de control de tránsito – Paipa, Boyacá.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 33: Caseta de control de tráfico paso nivel – salida Paipa hacia Duitama.	Foto 34: Infraestructura asociada a paso a nivel salida Paipa – Duitama.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 35: Señalización de pasos a nivel donde se alerta a los usuarios del sector sobre el peligro de transitar atravesando vía férrea.	Foto 36: Paso a nivel sector entre Paipa y Duitama recorrido en carro motor.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

En la territorial de Boyacá, igualmente, se evidenciaron labores operativas y de mantenimiento a lo largo del corredor férreo, así como la aplicación de controles para garantizar la franja mínima operativa, considerando las condiciones de las poblaciones del área de influencia del proyecto. Es importante mencionar que el corredor férreo presenta una gran cantidad de pasos a nivel no regulares e invasiones al corredor vial que han sido una condición historia de este proyecto.

Foto 37: Paso a nivel sector de Duitama, Boyacá	Foto 38: Actividades de mantenimiento sobre la franja de seguridad de la vía férrea.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 39: Pasos a nivel entre calzada proyecto carretero BTS sector entre Duitama y Nobsa, Boyacá.	Foto 40: Pasos a nivel no regulares en sector rural de Tibasosa.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

En la territorial de Boyacá, específicamente en la cuidad de Sogamoso se encuentra otra estación que también fue intervenida, siguiendo los condicionamientos de obras como bien de interés patrimonial para la Nación, así:

Foto 41: Fachada principal de la estación en Sogamoso intervenida en pinturas cubiertas y adecuaciones generales.	Foto 42: Fachada posterior en la estación en Sogamoso intervenida en pinturas cubiertas y adecuaciones generales y áreas aledañas.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

En esta estación se presentan áreas para almacenamiento de insumos y elementos para adelantar labores de mantenimiento y operación de esta territorial, se cuenta con zonas de parqueadero y aledañas suficientes para acopio de materiales e insumos en las labores operativas de las edificaciones y de las vías, así:

Foto 43: Vías férreas en sector de Sogamoso.	Foto 44: Vías férreas sector Sogamoso, recorrido en carromotor.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 45: Estación Chicamocha – Belencito	Foto 46: Estación Chicamocha – Belencito
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 47: Sector final de la vía férrea del proyecto	Foto 48: Sector final de la vía férrea del proyecto
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Para dar mayor contexto, en el Anexo 4 se describen las actividades relacionadas con la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento del corredor.

De todo lo anterior, y considerando las condiciones del corredor férreo y buscando salvaguardar una operación segura a lo largo de todo el proyecto, FINDETER en el marco del Contrato de Obra Nro. PAF-ANI-O-118-2022-01 y de Interventoría Nro. PAF-ANI-I-196-2022-01, interpone querellas policivas con el fin de recuperar las áreas de los corredores férreos que presentan ocupaciones irregulares, a las cuales el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI revisa y verifica en los informes mensuales de las querellas presentados y promueve, desde la Entidad, comunicaciones oficiales coadyuvando tales procesos.

En el cuadro siguiente se resumen el estado de las querellas del proyecto considerando que, actualmente el corredor Férreo Bogotá - Belencito cuenta con un total de 711 ocupaciones ilegales registradas, de las cuales 699 fueron entregadas al inicio del contrato, tal como se indica a continuación:

Tabla 15 Consolidado estado a corte de septiembre 2024

QUERELLAS EN EXCEL	
TOTAL, ENTREGADAS	699
PROCESOS ACTIVOS POR ADMINISTRACIÓN	
OFICIO	5
FENOCO	59
DRACOL	491
IBINES FÉRREO	17
IBINES	71
RAED FÉRREO	32
INFRAROVER FÉRREO	14
ACUMULADAS	10
CTSA INGERAL	12
QUERELLAS EN EXCEL	
TOTAL	711
PROCESOS ARCHIVADOS POR ADMINISTRACIÓN	
RAED FÉRREO	2
IBINES FÉRREO	1
DRACOL LÍNEAS FÉRREAS	3
FENOCO	1
TOTAL	7

Fuente: Informe mensual de interventoría septiembre del 2024.

De todo lo anterior, es importante mencionar que la Oficina de Control Interno en ejercicios de auditorías anteriores ha advertido sobre las condiciones de seguridad a lo largo del corredor férreo, según se evidencia en el informe de auditoría correspondiente a la vigencia 2019, con radicado ANI No. 20191020052093 del 29 de marzo de 2019, lo cual a la fecha de esta auditoria continúa generando riesgos para la operación férrea y para los habitantes de las zonas aledañas a la vía férrea.

Con este contexto, y al verificar las acciones y gestiones adelantadas, se advierte que el estado de los pasos irregulares se mantiene a lo largo de todo el proyecto y el proceso de seguimiento a querellas, por ejemplo, no generan una efectividad duradera o permanente en dichos cruces y por ende la mejora en las condiciones de seguridad en la vía férrea, su franja de seguridad mínima y especialmente en los pasos a nivel irregulares.

5.3 Obras Complementarias:

Uno de los temas relevantes sobre el contrato interadministrativo VE-629-2022 del 2022 para el cumplimiento de las obligaciones de operación y mantenimiento, tiene que ver con las obras complementarias que se vienen ejecutando, en gran medida asociadas con obras de emergencia o de puntos críticos.

En tal sentido, se detallan los puntos o sectores en los cuales se vienen desarrollando actividades constructivas, de gestión y de diseño encabezadas por el contratista de obra contratado de Findeter.

A continuación, se presentan los aspectos evidenciados de los puntos críticos visitados a lo largo del corredor tanto en la territorial Cundinamarca como Boyacá:

Paradero Gran Estación:

Posterior a la revisión del KM5, se realiza el recorrido del corredor férreo en carro-motor. Inicialmente, se hace una parada en el sitio construido por parte del contratista de obra (CONSORCIO CTSA – INGERAL) que consiste en la plataforma paralela a la vía férrea con una longitud de anden total de 128m de los cuales 72m están cubiertos para el servicio de los pasajeros que abordan el tren en el sector de Gran Estación (Bogotá), así:

Foto 49: Vista general de la estructura de paradero Gran Estación.	Foto 50: Cubierta de 72 m para el servicio de pasajeros.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Atención a puntos críticos

Uno de los temas que se han evidenciado en el corredor férreo, tiene que ver con la presencia de algunos sectores con afectaciones en las zonas laterales y taludes de la vía férrea, por lo cual, se adelantan diversas obras, encaminadas a garantizar el tránsito en estos puntos y continuar con el transporte de carga y la normalidad en la operación del corredor.

En estos puntos se realizan labores de construcción que son revisadas, supervisadas y avaladas por la interventoría contratada por Findeter; se evidenció que se cuenta con unos diseños detallados que también surten el proceso de validación por la interventoría.

PR 77+000

Este punto corresponde al desprendimiento de un talud con volúmenes de material importantes que obstaculizan el corredor férreo en este sector (una longitud aproximada de 80m). Las afectaciones en este punto también incluyen un muro de contención en concreto reforzado, que protegía la estructura de la vía férrea.

Durante la visita realizada el 21 de noviembre del 2024, se evidenció el estado actual de este punto, en el cual se han venido ejecutando actividades de instalación de pernos de anclaje (cuyo diseño establece pernos de anclaje activos y pasivos), concreto lanzado y drenes para el manejo de aguas en el talud.

Así mismo, se evidencian los avances en labores de movimientos de tierra del material desprendido y la conformación de las terrazas que permiten la instalación posterior de pernos de anclaje y concreto lanzado. A la fecha de la visita mencionada, se evidenció que los desprendimientos de material del talud continúan activos, dadas las lluvias en esta temporada del año 2024, así:

Foto 51: Talud de corte con caída de materiales y desprendimiento de bloques	Foto 52: Vista general de intervenciones en concreto lanzado y pernos de anclaje y "nariz" del talud con caída de material.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 53: Desprendimiento de material con caída de bloques.	Foto 54: Actividades de corte y perfilado del talud para instalación de concreto lanzado y pernos de anclaje.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Se evidencia igualmente, que las actividades de corte se realizan con un equipo mecánico (retroexcavadora) desde la parte superior del talud, generando progresivamente terrazas para llegar a las pendientes propuestas por el diseñador estructural y de geotecnia del contratista de obra. Estas labores de construcción se van ajustando de acuerdo con las condiciones de seguridad, toda vez que las lluvias generan aumentos en la saturación del terreno y afectan directamente la estabilidad del talud.

PR 127

Las actividades en este sector corresponden a la construcción de un puente (viaducto) de aproximadamente 60 m de longitud para cambiar el alineamiento de la vía férrea ya que en este sector se presenta un sitio inestable que ha venido afectando la estabilidad de la estructura de la vía férrea. Actualmente, se realizan labores de movimiento de tierra, topografía, cimentación y estructuras de concreto reforzado, así:

Foto 53: Labores de pilotaje y movimiento de tierras.	Foto 54: Amarre de acero de zapatas para estructura del puente
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.
Foto 55: Estructura de acero de refuerzo para zapatas del viaducto y cabeza de pilotes	Foto 56: Actividades de excavación de pilotes para la instalación de canasta de refuerzo de acero.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

PR 146

En este sector, se evidenciaron las intervenciones de estabilización y recuperación de la estructura de la vía férrea en la cual se utilizaron muros de gaviones en la pata del talud y la construcción de una cuneta recubierta con geotextil para garantizar y mejorar las condiciones de drenaje de las aguas superficiales en este sector. Igualmente, se utilizaron geobloques en poliestireno que cumplen con la demanda estructural (soporte de carga) para conformar las capas de relleno y posteriormente las capas de la estructura de la vía férrea como tal así:

Foto 57: Recuperación de la estructura de la vía férrea para garantizar tránsito en el sector.	Foto 58: Muros en gaviones para mejorar condiciones de estabilidad y cuneta longitudinal para manejo de aguas.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

PR 155

En este punto del corredor férreo se presenta una condición de afectación a la estructura de vía férrea dado el aumento del caudal de un cuerpo de agua que fluye atravesando la vía férrea. Por lo anterior, las actividades evidenciadas obedecen a la necesidad de aumentar el diámetro de tubería por donde fluye el agua, así como la conformación de toda la estructura de la vía férrea.

Asimismo, se encuentran labores de movimientos de tierras para la conformación de la estructura de relleno en material granular aprobado por la Interventoría, quien mide los parámetros técnicos y de especificación para este tipo de material y uso.

Igualmente, se evidencian labores de compactación del material granular extendido mecánicamente en el punto afectado. Según lo consultado y evidenciado en campo se realizan tomas de densidades en capas de 20 a 30 cm de material las cuales son verificadas por la interventoría de obra contratada por Findeter.

Posterior a este proceso de conformación del relleno se adelantarán labores de construcción de la estructura de la vía férrea y la construcción de la obra de drenaje que canalizará las aguas de este punto, así:

Foto 59: Material de relleno	Foto 60 Rellenos para conformación de estructura de soporte a vía férrea.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 61: Vista general del relleno en material granular.	Foto 62: Equipos utilizados para el extendido y compactación del material de relleno.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

Foto 63: Acceso y vista general del ingreso al punto de intervención y cuerpos de agua en el sector.	Foto 64: Tubería que conduce las aguas de manera perpendicular al alineamiento de la vía férrea.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

PR 188

Junto al rio Jordán, entre la parte final de la zona urbana de Tunja y el municipio de Combita, en Boyacá, se evidenció la socavación en la margen izquierda del río la cual ha venido afectando la franja de seguridad del corredor férreo. En la información presentada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, se evidenció que actualmente se cuenta con los diseños realizados por el contratista de obra y revisados por interventoría, no obstante, hasta que CORPOBOYACÁ de su pronunciamiento final con respecto a la compensación ambiental que se deberá adelantar dadas la intervención en este sector del corredor férreo:

Foto 65: Vista general del proceso de socavación por el cauce del río Jordán.	Foto 66: Punto con mayor afectación por los procesos erosivos en el margen del río.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

PR 216

Igualmente, como parte de las intervenciones ya ejecutadas por el contratista de obra (en el marco del contrato interadministrativo) de Findeter, se evidenciaron obras en otros puntos especialmente relacionadas con obras de drenaje, manejo de aguas superficiales especialmente y conformación de estructura de vía férrea (diferentes componentes), así:

Foto 67: Cambio de durmientes, balastro y elementos de sujeción.	Foto 68: Cunetas en concreto, y empradización de taludes, pocetas de entrada y salida de agua superficial.
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.	**Fuente**: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2024 visita al proyecto férreo Bogotá - Belencito.

5.4 ANALISIS DE RIESGOS INSTITUCIONALES

En concordancia con el objetivo 1.2.2, en la presente sección se exponen consideraciones frente a riesgos institucionales[10] que pueden generar alertas a la Entidad. Se resaltan los siguientes riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte:

5.4.1 Pérdida credibilidad de los grupos de interés por emisión de conceptos erróneos

Eventualmente, se podría llegar a generar una alerta sobre el riesgo (GCSP-05) "*Pérdida de credibilidad de los grupos de interés por inadecuada gestión y malas prácticas por parte de la Entidad, debido a la emisión de conceptos erróneos, deficiencia en el relacionamiento con las comunidades y entidades, e inadecuado seguimiento a las afectaciones generadas en el marco de la ejecución del proyecto*".

Si bien es cierto, a la fecha, no se identifican alertas o materializaciones sobre este riesgo, la precisión y detalle en cada concepto, determinarán los procesos subsiguientes y las actuaciones de la Entidad con

[10] Mapa de riesgos por proceso y seguimiento a los riesgos: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/riesgos_gcsp_actualizacion_2023.pdf

respecto a garantizar el cumplimiento de las obligaciones por parte de Findeter y otros interesados según corresponda para salvaguardar el cumplimiento del objeto contractual del contrato interadministrativo.

Con respecto al cumplimiento de los controles definidos por la ANI, se evidenció la gestión social adelantada con Findeter y su contratista de obra e interventoría para articular las piezas publicitarias e informativas relacionadas con el proyecto, gestión que incluye acciones orientadas a evitar accidentes en el corredor férreo, tales como campañas de comportamiento vial. Se evidenció que, a pesar de estas gestiones, se materializan accidentes en la vía férrea, principalmente por conductas y comportamientos imprudentes.

Igualmente, el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la Entidad, adelanta visitas periódicas (comisiones) para el acompañamiento de los temas con las comunidades o Entes territoriales interesadas. Finalmente, se evidenció la realización de reuniones periódicas internas del Equipo de Coordinación y Seguimiento para tratar los diferentes temas del proyecto.

5.4.2 Perdida reputacional por hallazgos por parte de entes de control

Con respecto a este riesgo (GCSP-06) de "*Posibilidad de pérdida reputacional por hallazgos por parte de los entes de control, debido a la aprobación de pagos sin el cumplimiento de los requisitos establecidos en las obligaciones contractuales y/o en los procedimientos internos.*" En lo correspondiente a este riesgo, se debe tener en cuenta que los procesos de pago y control de los recursos del proyecto están a cargo de Findeter, no obstante, se adelantan controles y seguimientos a las inversiones que se realizan en los contratos derivados haciendo la revisión documental y en sitio como parte de la verificación desarrollada.

De los controles establecidos por la ANI para este riesgo, se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento realiza la revisión detallada de los informes presentados por Findeter para proceder con los correspondientes pagos periódicos mensuales por asistencia técnica. De lo anterior, se encuentran en proceso de subsanación de observaciones para los informes 17 al 21 (meses entre junio y octubre del 2024). Asimismo, se presentan informes mensuales de seguimiento de parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento como parte de las evidencias del control del contrato interadministrativo.

5.4.3 Pérdida reputacional por responder PQRS fuera de los términos

Con respecto a este riesgo (GCSP-07) de "*Posibilidad de pérdida reputacional por sanciones por parte de los entes de control y/o por acciones judiciales, debido al incumplimiento de un mandato legal, frente a los principios generales establecidos para la función administrativa y la gestión fiscal y/o por responder PQRS fuera de los tiempos estipulados en la norma*", se considera que no se ha generado alerta sobre peticiones en particular, considerando las articulaciones y seguimientos para gestionar las solicitudes de las diferentes comunidades presentes en el área de influencia del proyecto, así como los diferentes interesados ya sea de carácter público o privado que acuda a la presentación de una PQR al proyecto.

Para este riesgo, se evidenció por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento de la Entidad el acompañamiento adelantado con respecto a las PQRs presentadas al proyecto. Si bien es cierto que este

proceso es liderado por Findeter, la ANI verifica estos procesos para contar con las respuestas oportunas correspondientes.

6. VERIFICACION DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO

En relación con el desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1 en lo relacionado con la gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y considerando lo establecido en el Decreto 4165 de 2011 "*Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)*", Decreto 1745 de 2013 "*Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura*", y Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), así como la Ley 1474 de 2011 "*Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción*", se evidenció que, en términos generales, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto cumple con sus funciones.

Se evidencia la gestión de supervisión y vigilancia al contrato, así como la responsabilidad y disposición para la obtención y remisión de la información necesaria para el análisis de la auditoría.

En primera instancia, se observó que los desembolsos del presupuesto fueron realizados de acuerdo con los procesos establecidos y en las vigencias determinadas para su ejecución. Igualmente, se adelantan las verificaciones y el acompañamiento técnico jurídico, financiero, y de gestión de áreas transversales como ambiental, social, de riesgos que requiere el proyecto de esta índole mediante un contrato interadministrativo. Igualmente, se presentan los informes de Findeter a los cuales el Equipo de Coordinación y Seguimiento les realiza la correspondiente verificación y seguimiento.

Se evidenciaron algunas situaciones que dan lugar a recomendaciones y observaciones de la gestión de la ANI frente al proyecto, relacionadas con diferentes temas expuestos en el capítulo 5 de este informe, las cuales se consolidan en la sección 8.3.

7. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En línea con el objetivo específico 1.2.3, en esta sección se verifican las acciones de mejora derivadas de las auditorias previas adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra selectiva de planes de mejoramiento cumplidos y presentados para los hallazgos identificado en el Plan de Mejoramiento Institucional y relacionadas con el proyecto férreo que actualmente se desarrolla mediante el contrato interadministrativo VE-629-2022.

7.1 Efectividad en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos formulados por la CGR)

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

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

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

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

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

La Oficina de Control Interno actualmente tiene incorporados a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas[11], en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR:

a. Desaparición de la causa de hecho: las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.

b. Desaparición o modificación del fundamento normativo: las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.

c. No hay repetición: las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:

   - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
   - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

[11] Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007), disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci 007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v2.pdf

d. **Sin pronunciamiento de efectividad:** la cual se da cuando del análisis de efectividad se concluye que se requiere información adicional y/o futura de la gestión relacionada con la causa del hallazgo o el resultado esperado.

En virtud de lo anterior, se adelantó un análisis de efectividad sobre el plan de mejoramiento cumplido para el hallazgo 1337-5 asociado con los corredores férreos La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito.

La Oficina de Control Interno efectuó la revisión de los soportes de las acciones de mejoramiento cumplidas y se solicitó información complementaria que certificara el cumplimiento de las acciones de mejora en el tiempo. Los resultados del ejercicio se detallan a continuación:

7.1.1 Hallazgo 1337-5

Hallazgo	1337-5	**Efectividad**	Efectivo
Descripción del hallazgo	**Hallazgo No. 5. Administrativo. Proposición de iniciativas de concesión u otras formas de APP, de infraestructura desafectada en un contrato de concesión.** En desarrollo de la política pública determinada en los Conpes 2775 y 2776 de 1995 y acorde a las funciones establecidas para la Agencia Nacional de Infraestructura ANI en el Decreto 4165 de 2011, la CGR evidenció que, el tramo de 1.248 km desafectado de la concesión (Ferrovías - Fenoco) de lo que se conoce como la Red Férrea del Atlántico y que paso a la administración del INCO hoy ANI, a pesar de que esta última debe *"administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio ésta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al instituto nacional de vías, INVIAS"*, en la actualidad han pasado más de 6 años, en que su administración, mantenimiento, operación y vigilancia está contratada, mediante inversión pública directa, sin que en desarrollo de los contratos 418 y 356 de 2013, 313 de 2017 y 01 de 2019 se haya efectuado inversión privada alguna, como era la meta y objetivo de la política implícita en los Conpes descritos.		
Plan de Mejoramiento	**Unidades de Medida Correctivas:** 1. Concepto, explicando la capacidad de la ANI para poder celebrar y ejecutar contratos de obra pública en los corredores férreos. 2. Oficio de devolución corredor férreo Bogotá – Belencito y gestiones que ha realizado la ANI para su entrega al INVIAS. 3. Informe primer entregable Convenio N.024 de 2017 - Priorización Corredores (esta unidad de medida correctiva no se modifica, fue remitida a Control interno, mediante correo electrónico del 28 de mayo del año en curso). 4. Informe de estructuración corredor férreo La Dorada – Chiriguaná. **Unidad Informe de cierre:** 5. Informe de cierre. **Unidad de medida de refuerzo** 6. Informe por parte de la Vicepresidencia de Estructuración.		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "*Lo anterior ya que, en la operación de esta red férrea desafectada, aunque la ANI en respuesta establece que ha analizado 30 propuestas de APP, en los últimos 6 años, estas han tenido debilidades en su estructuración y/o la necesidad de recursos públicos superiores al límite establecido por Ley en proyectos ferroviarios e incluso la falta de disponibilidad de recursos en el Cupo APP establecido para el sector Transporte", lo que ha llevado a desestimarlas*".		

Hallazgo	1337-5		**Efectividad**	Efectivo	
Incidencia	Administrativa	**Verificación en campo**	No	**Criterio de efectividad**	Modificación del fundamento normativo.

Análisis de Efectividad

La CGR describe la causa así: *"Lo anterior ya que, en la operación de esta red férrea desafectada, aunque la ANI en respuesta establece que ha analizado 30 propuestas de APP, en los últimos 6 años, estas han tenido debilidades en su estructuración y/o la necesidad de recursos públicos superiores al límite establecido por Ley en proyectos ferroviarios e incluso la falta de disponibilidad de recursos en el Cupo APP establecido para el sector Transporte", lo que ha llevado a desestimarlas*".

Con relación a este hallazgo, el cual aplica para los corredores férreos Bogotá – Belencito y Dorada - Chiriguaná, las acciones de mejoramiento planteadas por la Entidad se cumplieron. En resumen, estas consistieron únicamente en unidades de medida correctivas, así:

1. **Concepto sobre capacidad de la ANI para poder celebrar y ejecutar contratos de obra pública en los corredores férreos (UM1):** A través de la *Metodología General Ajustada*, se sustentó la capacidad de la ANI para celebrar contratos temporales de mantenimiento y operación de la red férrea a su cargo.
2. **Gestión frente al corredor férreo Bogotá – Belencito con el INVIAS (UM2):** Se documentó la gestión de la ANI para la devolución de la infraestructura al INVIAS. La imposibilidad de transferencia se debe a la falta de capacidad administrativa temporal de dicha entidad, lo que llevó a la ANI a asumir la administración del corredor.
3. **Informe primer entregable Convenio N.024 de 2017 – Priorización de Corredores (UM3):** Se definió la priorización de corredores férreos para explotación estatal, priorizando La Dorada – Chiriguaná sobre Bogotá – Belencito, que fue ubicado en último lugar.
4. **Informe de estructuración del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná (UM4):** El informe del convenio entre ANI y FDN presentó avances en la estructuración de la APP para concesionar este corredor, en línea con los lineamientos de los CONPES 2775 y 2776 y el Decreto 4165 de 2011.

Adicionalmente, al análisis de los soportes de las unidades de medida, se evidenció respecto al estado actual de los corredores férreos Bogotá - Belencito y La Dorada – Chiriguaná, lo siguiente:

Corredor férreo Bogotá – Belencito:

- Continúa en último lugar de prioridad nacional.
- No se ha transferido al INVIAS debido a su incapacidad temporal para administrarlo.
- Actualmente bajo el Contrato VE-629-2022 entre ANI y FINDETER, que incluye administración, operación, mantenimiento e interventoría de este corredor, sin haberse implementado una concesión debido a la prioridad de La Dorada – Chiriguaná.

Corredor férreo Dorada – Chiriguaná: hay en proceso una concesión bajo el esquema de asociación público-privada (APP)

Estado Actual de los Contratos y Proyectos:

- Vigente el contrato de obra pública VE-639 de 2023 con el Consorcio San Felipe Férreo y el contrato de interventoría VGCON 660 de 2023 con el Consorcio GIS Red Férrea.

Hallazgo	1337-5	Efectividad	Efectivo

- Desarrollo en curso de una APP de iniciativa pública para el corredor La Dorada – Chiriguaná, estructurada mediante el Convenio Interadministrativo No. 24 de 2017 entre la ANI y la FDN, con nueve modificaciones relacionadas con plazo y aportes.

Avances del Proyecto APP La Dorada – Chiriguaná:

- Estructurado y en proceso de adjudicación, según rendición de cuentas de la ANI para 2024.

Ahora bien, la Vicepresidencia de Estructuración remitió como **unidad de medida de refuerzo al plan de mejoramiento** un informe sobre el hallazgo, el cual revela que las medidas de refuerzo implementadas, incluidas la celebración de contratos de obra pública y la estructuración de la APP para el corredor férreo La Dorada - Chiriguaná, han avanzado significativamente hacia la superación de la causa raíz del hallazgo.

En este informe se menciona que la ampliación de facultades otorgada por el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 eliminaría la limitación normativa original, permitiendo a la ANI administrar corredores férreos de forma integral. Aunque las acciones correctivas han sido cumplidas, la efectividad final está asociada con el criterio de análisis de discrepancia o modificación del fundamento normativo, por lo tanto, los fundamentos asociados con la causa del hallazgo identificado se mitigan completamente a la luz del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y su prelación que se le confiere como ley, así:

"(…)

4. *SOBRE LA DESAPARICIÓN DE LAS CAUSAS DEL HALLAZGO*

De conformidad con lo ya expuesto en el numeral 2.1 del Informe, el Decreto de creación de la ANI otorgó la facultad de que, cuando se cumplieran las condiciones allí dispuestas, podría la ANI, de manera excepcional, celebrar contratos de obra pública, entendiendo que el objetivo de la ANI era, para el momento en que se expidió dicha norma, esencialmente la celebración de proyectos de concesiones y/u otro tipo de instrumentos de asociación público privada.

Sin embargo, con la expedición de la Ley 2294 de 2023 por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, este supuesto de hecho cambia, pues dicha norma dota de facultades amplias para que la ANI pueda administrar los corredores férreos de la Nación. Expresamente, el artículo 281 dispone que:

> *"ARTÍCULO 281. ADMINISTRACIÓN DE CORREDORES FÉRREOS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI-. **La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI- podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional** que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT- de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. **Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario**."*

La norma es entonces clara al establecer que la ANI podrá administrar los corredores de la Red Férrea Nacional, para lo cual podrá concurrir a la celebración de cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración.

Entendiendo, pues, que la causa inicial del hallazgo estaba estrechamente relacionada con la excepcionalidad de las funciones de que disponía la ANI para la celebración de contratos de obra pública, según lo dispuesto en el Decreto 4165 de 2011, y que dicha excepcionalidad se amplió ostensiblemente con la expedición del artículo 281

Hallazgo	1337-5	Efectividad	Efectivo

del Plan Nacional de Desarrollo, encuentra esta Vicepresidencia que el fundamento jurídico y fáctico que dio origen a este hallazgo se ha modificado, desapareciendo con él las causas de este, pues cuenta la ANI ahora con facultades otorgadas expresamente por la Ley (norma de superior jerarquía) para la celebración de todo tipo de contratos cuyo objeto esté enmarcado en la administración de los corredores férreos de la Nación.

5. CONCLUSIÓN

Las gestiones desplegadas por la Agencia Nacional de Infraestructura, en el marco de las competencias y funciones definidas en el Decreto No. 4165 de 2011 "Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones -INCO", reflejan el cumplimiento del marco legal aplicable y los principios que regulan la actuación administrativa, en tanto se ha realizado el proceso de estructuración de una APP que permita otorgar en la concesión para diseñar, construir, mantener, operar, administrar, y explotar la infraestructura de transporte asociada al corredor férreo La Dorada – Chiriguaná.

En este sentido, es importante resaltar que el corredor en cuestión fue administrado bajo la figura de obra pública, con fundamento en las previsiones del artículo 4 numeral 19 del Decreto No. 4165 de 2011, con el propósito de mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Asimismo, la causa inicial del hallazgo estaba estrechamente relacionada con la excepcionalidad de las funciones de que disponía la ANI para la celebración de contratos de obra pública, según lo dispuesto en el Decreto 4165 de 2011, y que dicha excepcionalidad se amplió ostensiblemente con la expedición del artículo 281 del Plan Nacional de Desarrollo, de manera que el fundamento jurídico y fáctico que dio origen al hallazgo fue modificado, desapareciendo con él la causa del mismo, pues cuenta la ANI ahora con facultades otorgadas expresamente por la Ley (norma de superior jerarquía) para la celebración de todo tipo de contratos cuyo objeto esté enmarcado en la administración de los corredores férreos de la Nación.

Adicionalmente, desde el 2017 la Agencia desplegó las acciones necesarias para adelantar la estructuración técnica, legal y financiera del corredor férreo bajo la figura de APP, llegando al nivel de maduración requerido por lo que actualmente el proceso se encuentra en etapa de prepliegos del proceso de licitación pública.

Por los motivos expuestos y sustentados, este Despacho considera que se reúnen las condiciones necesarias para cerrar el hallazgo.

(…)"

Conclusión sobre Efectividad:
Para el corredor La Dorada – Chiriguaná, la efectividad se alcanza dada la expedición de la Ley 2294 del 2023 por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 facultando a la ANI para administrar corredores férreos y permite la suscripción de cualquier tipo de contrato cumpliendo lo establecido en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

Con el análisis anterior, teniendo en cuenta que para ambos corredores aplica la misma causa de hecho del hallazgo, las acciones de mejoramiento del plan de mejora se declaran cumplidas, y se genera un pronunciamiento de Efectividad, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.

8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 24 de diciembre de 2024 se realizó cierre de la auditoría. Previamente, el 16 de diciembre de 2024, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Bogotá – Belencito y a la Vicepresidencia de Estructuración.

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

Las conclusiones, al igual que las recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

8.1 Conclusiones

Con relación con el objetivo específico 1.2.1 de la auditoría: "*Llevar a cabo un análisis del desarrollo y situación actual del proyecto, verificando la ejecución del contrato interadministrativo férreo No. VE-629-2022 de 2022*" se concluye:

1. Se suscribió el acta de inicio el 27 de diciembre del 2022 para la ejecución del contrato interadministrativo No. VE-629-2022, de acuerdo con el alcance establecido y desde esta fecha se realiza, por parte de Findeter, la asistencia técnica a la ANI.
2. El proyecto cuenta con los permisos y licencias ambientales necesarias para adelantar las labores requeridas para cumplir con el objeto y alcance del contrato interadministrativo VE-629-2022 del 2022. En tal sentido, el instrumento de manejo y control ambiental define y establece los requerimientos de la autoridad ambiental especialmente en temas como ocupaciones de cauce y aprovechamiento forestal, entre otros.
3. El corredor férreo históricamente ha presentado invasiones sobre la franja de seguridad de la vía férrea lo que hace que la franja mencionada sea variable a lo largo de todo el corredor, si bien, se adelanta el seguimiento permanente para notificar a las autoridades competentes mediante querellas policivas de tal manera que se pueda preservar de la mejor manera las condiciones seguras de operación de trenes y demás material rodante que hace uso de la vía, aún se requiere de herramientas jurídicas y técnicas para mejorar las condiciones de invasión sobre la franja de seguridad. No obstante, esta articulación con los entes y autoridades territoriales, así como con las comunidades hace de esta gestión uno de los aspectos más relevantes dentro de la vigilancia del corredor férreo.
4. El contrato interadministrativo cuenta con la disponibilidad de la totalidad de los recursos para su ejecución, ya que, desde la gestión adelantada principalmente por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, la ANI ha realizado los desembolsos requeridos según los montos y las vigencias establecidas para tal fin.

5. Las actividades de construcción que se desarrollan a lo largo del corredor obedecen principalmente a la atención de puntos críticos y la necesidad de intervenir puntos determinados en los cuales, por temas de desgaste, seguridad del corredor o la posibilidad de mejorar especificación técnica, como es el caso de obras de drenaje, se intervienen buscando optimizar los recursos del contrato interadministrativo, específicamente en el rubro del contrato derivado de obra suscrito por Findeter. Se evidenció que las intervenciones en ejecución cuentan con diseños de ingeniería detallados y la presencia de personal profesional conocedora de los procesos constructivos exigidos para proyectos de esta índole, así como los recursos (materiales, equipos, entre otros) para su ejecución.
6. La vía férrea cuenta con edificaciones tipo estación para apoyar las operaciones del corredor y los procesos logísticos para actividades de mantenimiento, toda vez, que cuenta con áreas de almacenamiento, sitios adecuados para oficinas, alojamiento en algunos casos y otras funcionalidades que permiten desarrollar las labores requeridas para cumplir con las obligaciones contractuales. Estas estaciones han sido intervenidas por el contratista de obra de Findeter, considerando los requerimientos dados por el Ministerio de Cultura para realizar obras o adecuaciones en bienes de interés cultural.
7. Dentro de las actividades constructivas más relevantes se encuentra la estabilización del talud en el PR 77 y el viaducto del PR 127, dadas las exigencias técnicas para su ejecución y las condiciones de estabilidad del suelo. Sin embargo, se han desarrollado adecuadamente haciendo uso de metodológicas constructivas y diseños detallados que permitirán recuperar las operaciones normales en estos puntos del corredor férreo. Igualmente, Findeter cuenta con una interventoría que realiza el seguimiento a estas obras de manera permanente para garantizar la calidad y estabilidad en su ejecución.
8. El seguimiento y control que ejerce el Equipo de Coordinación y Seguimiento se realiza permanentemente con Findeter mediante solicitudes de información de los diferentes componentes de acuerdo con las actividades que se estén desarrollando por parte de Findeter y sus contratistas. Igualmente, se evidencia el acompañamiento y la gestión que se realiza por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, a través de los tramites con Entes territoriales, la Autoridad Ambiental y otros actores e interesados o presentes en el área de influencia del corredor férreo.
9. El proceso de control y seguimiento del valor del contrato interadministrativo que se ejerce desde Equipo de Coordinación y Seguimiento ha permitido el pago de las actas a Findeter una vez dicha entidad da cumplimiento a todos y cada uno de los requerimientos exigidos contractualmente para efectuar los pagos correspondientes. De lo anterior, Findeter ha contado con los recursos para adelantar la asistencia técnica sin mayores contratiempos.
10. El contrato interadministrativo no presenta como requisito exigible la expedición de pólizas directamente entre Findeter y la ANI, considerando las directrices legales que amparan este contrato. Sin embargo, se destaca que, para efectos de amparos y coberturas a favor de la ANI, las

garantías constituidas entre Findeter y su contratista de obra e interventoría definen a la ANI como un beneficiario de dichas pólizas.

11. La división del proyecto en 2 territoriales, para Cundinamarca y Boyacá, permite la coordinación de actividades en tramos más manejables en términos de recursos y seguimiento y control de labores para administración, vigilancia, y operación y mantenimiento. Se evidenciaron cuadrillas independientes de mantenimiento y personal técnico y profesional para adelantar las labores que componen el alcance contractual.
12. El contrato interadministrativo ha tenido una modificación contractual a través de la suscripción del Otrosí No.1, que modificó la cláusula cuarta del valor del contrato interadministrativo y amplió el plazo de este hasta el 30 de abril del 2025.
13. Actualmente, el proyecto no presenta procesos de presuntos incumplimientos del contrato interadministrativo VE-629-2022, por parte de Findeter.

Con respecto al objetivo específico 1.2.2. "*Análisis de riesgos institucionales de la ANI"* se presenta la siguiente conclusión:

1. En general, no se evidencian alertas sobre la activación de algún riesgo institucional que pueda comprometer el proyecto o a la Entidad en relación con perdida reputacional y de credibilidad.
2. Respecto a la posible materialización de riesgos institucionales, se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento, adelanta la gestión a su alcance para evitar, o en su defecto, mitigar su materialización.

Finalmente, para el objetivo específico de la auditoria 1.2.3. "*Verificar la efectividad, desde la incidencia administrativa, del plan de mejoramiento cumplido para superar el hallazgo identificado en el Plan Mejoramiento Institucional con el número 1337-5, formulado por la Contraloría General de la República (CGR) a la Agencia Nacional de Infraestructura, en auditoría correspondiente a la vigencia 2019"* se concluye lo siguiente:

1. Se establece la efectividad del plan de mejoramiento formulado para superar el hallazgo 1337-5, en lo correspondiente a la incidencia administrativa del hallazgo.

8.2 No Conformidades

8.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

No se identificaron situaciones que den lugar a no conformidades.

8.3 Recomendaciones

8.3.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Considerando las competencias de Findeter y las obligaciones contractuales que a dicha entidad le atañen, se recomienda mantener el seguimiento continuo por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento de tal manera que los procesos adelantados en lo correspondiente a la asistencia técnica permitan a la ANI generar procesos de mejora continua y posteriormente agregar valor a los diferentes proyectos especialmente de la Gerencia Férrea.
2. Considerando la cantidad de cruces irregulares sobre el corredor férreo, especialmente en pasos urbanos o centros poblados, se recomienda mantener el seguimiento con Findeter y los entes territoriales involucrados para evaluar opciones jurídicas y técnicas y dentro de las competencias de las partes, se puedan mejorar las condiciones de seguridad a lo largo del corredor, incluyendo el refuerzo de la señalización en estos puntos. Lo anterior, considerando las advertencias emitidas en ejercicios de auditoria anteriores desarrollados por la Oficina de Control Interno y que han evidenciado la necesidad de articular acciones que permitan atacar la causa raíz de esta condición que ha perdurado a lo largo del tiempo, impactando la seguridad en los corredores férreos.
3. Mantener el seguimiento y gestión sobre los pronunciamientos interinstitucionales o solicitudes complementarias por parte de las Autoridades Competentes, especialmente en los temas de licencias y permisos, de tal manera que se puedan generar acciones preventivas hacia la alta dirección de la Entidad para las gestiones estratégicas que puedan salvaguardar los riesgos del contrato e instruccionales a cargo del público.
4. Realizar el seguimiento a las solicitudes adelantadas por entes de control, como la Contraloría General de la República, en el sentido de mantener la documentación y las evidencias de gestión actualizadas y en debida forma, de acuerdo con la competencia y obligaciones que adelanta el Equipo de Coordinación y Seguimiento, considerando requerimientos de los Entes de Control verificados en la auditoría.

8.3.2 Para Vicepresidencia de Estructuración

1. Se recomienda que para este tipo de asistencias técnicas se considere la aplicación de indicadores de medición sobre el cumplimiento de dicha asistencia, toda vez, que la aplicación de estos KPI permite realizar un seguimiento objetivo sobre el desempeño obtenido y esto a futuro permite formular mejoras a los procesos de asistencia y la pertinencia o conveniencia de suscribir este tipo de contratos interadministrativos, así como agregar valor a los seguimientos que se ejercen desde la ANI cuando se presentan estos contratos.

Auditó:

_____

Carlos Andrés Barrera Pesca
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

_____

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó Informe:

_____

Judith Alejandra Vargas López
Jefe Oficina de Control Interno

(versión original firmado)

ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se anexan más adelante:

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría.
- Anexo 4: Actividades ejecutadas en el contrato derivado de obra PAF-ANI-O-118-2022-01 (en general).

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato interadministrativo No.VE-629-2022 de 2022, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control, así como las decisiones adoptadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto como orientador del contrato.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)

  Legislación y regulación aplicable. También se tuvo en cuenta el Decreto 648 de 2017, Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, *Reglamento Único del Sector de la Función Pública*, disponible en el enlace https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915

Anexo 2: Información adicional del contrato interadministrativo

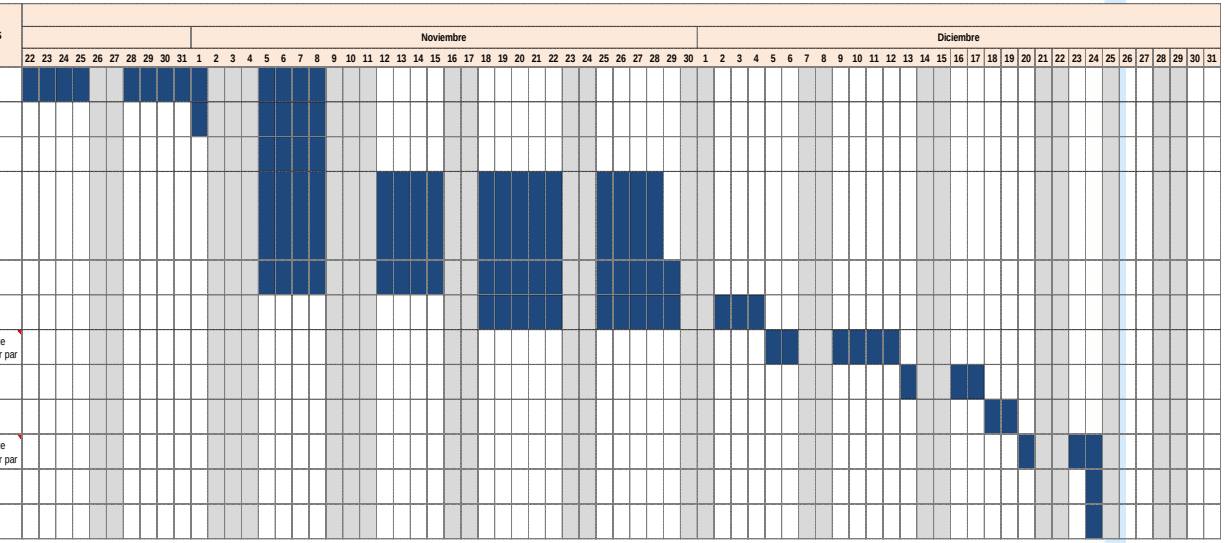
	HITO	FECHA
Contrato interadministrativo No: VE-629-2022 de 2022 del 21 de diciembre de 2022.	Inicio de ejecución – Acta de inicio	27 de diciembre de 2024
	Plazo del contrato	25 meses
	Valor del contrato	Ciento treinta y seis mil setecientos sesenta y cinco millones cincuenta y seis mil doscientos ochenta pesos con siete centavos ($136.765.056.281,07) m/cte. incluido IVA y demás impuestos.
	Alcance	Prestar Los Servicios de asistencia técnica, a la Agencia Nacional De Infraestructura - ANI para el desarrollo de los proyectos requeridos en el corredor férreo Facatativá - Bogotá-Belencito y La Caro – Zipaquirá, a través del modelo de ejecución financiera autorizado a FINDETER.
Contratista contrato interadministrativo	Financiera de Desarrollo Territorial - FINDETER	
Actividades asistencia técnica	1. Administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de los Corredores Férreos Facatativá - Bogotá – Belencito y La Caro - Zipaquirá. 2. Interventoría para la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de los Corredores Férreos Facatativá - Bogotá - Belencito y La Caro - Zipaquirá.	
Otrosí No.1	28 de diciembre del 2023 Modificar la cláusula cuarta -valor del Contrato Interadministrativo No. VE629-2022, en el sentido de adicionar el valor de este en la suma de once mil quinientos cincuenta y cinco millones doscientos setenta y dos mil seiscientos sesenta y tres pesos con siete centavos ($ 11.555.272.663,07) m/cte., incluido IVA y demás impuesto a que haya lugar. El valor del presente contrato asciende a la suma de ciento treinta y seis mil setecientos sesenta y cinco millones cincuenta y seis mil doscientos ochenta pesos con siete centavos ($136.765.056.281,07) m/cte. incluido IVA y demás impuestos: • la suma de cinco mil ochocientos treinta y un millones quinientos doce mil doscientos cuarenta y dos pesos ($ 5.831.512.242,00) m/cte. incluido IVA, que correspondiente al valor de la asistencia técnica por parte de Findeter. • la suma de ciento treinta mil novecientos treinta y tres millones quinientos cuarenta y cuatro mil treinta y nueve pesos con siete centavos ($ 130.933.544.039,07) m/cte. incluido IVA, correspondiente al valor asignado para la ejecución de los proyectos priorizados por la ANI. • Modificar la cláusula novena – plazo, el presente contrato tendrá una duración hasta el 30 de abril de 2025, inclusive, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio y podrá ser prorrogado de común acuerdo entre las partes.	

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría interna (EVCI–P– 002) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con el plan y agenda de auditoría, según se presenta en esta sección.

Plan de auditoría

ACTIVIDADES	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	RESPONSABLES
Notificación de auditoría y solicitud de información inicial correspondiente a la auditoría	Se presenta un correo electrónico al equipo de supervisión para notificación	Auditor Técnico
Remisión del plan de auditoría		Auditor Técnico
Apertura de auditoría		Auditor Técnico
Aplicación de métodos o herramientas de auditoría (solicitud de información, entrevistas, aplicación de listas de chequeo, MED, inspección de equipos, recopilación de registros, recorridos de verificación en los proyectos (si es viable) o en las áreas de la Entidad, encuestas, entre otras)		Auditor Técnico
Análisis y revisión de información de la auditoría		Auditor Técnico
Elaboración de informe de auditoría preliminar		Auditor Técnico
Revisión de informe preliminar		Jefe de la Oficina de Control Interno/Auditor par
Socialización de informe preliminar		Auditor Técnico
Elaboración del informe definitivo		Auditor Técnico
Revisión de informe definitivo		Jefe de la Oficina de Control Interno/Auditor par
Cierre de auditoría		Auditor Técnico
Presentación del informe definitivo y solicitud de plan de mejoramiento (cuando proceda)		Auditor Técnico



Anexo 4: Actividades ejecutadas en el contrato derivado de obra PAF-ANI-O-118-2022-01 (en general).

Alcance de las actividades relacionadas con administración, vigilancia, control del tráfico, operación y mantenimiento del corredor férreo Bogotá - Belencito		
No. de Contrato	ACTIVIDADES	ALCANCE
Contrato derivado de obra PAF-ANI-O-118-2022-01	Administración	Las actividades de la Administración del corredor se llevarán a cabo a partir del primer Día, del primer mes de ejecución del Contrato, momento en el cual debe tener disponible todo el personal requerido que se encuentra en el presupuesto oficial. Para el desarrollo de las actividades de administración se cuenta son el siguiente personal, haciendo especial énfasis en el trabajo desarrollado por las 14 cuadrillas de personal que desarrollaran este trabajo. De las 14 cuadrillas, 10 cuadrillas tendrán la obligación de realizar el Mantenimiento sobre la vía con actividades como: descarnes de vía, alineación y nivelación de vía, Mantenimiento a empradización de terraplenes, conformación y limpiezas de cunetas, obras de drenaje, retiro de derrumbes, retiro de empalizadas en las pilas de los puentes, limpieza de alcantarillas y demás actividades que garanticen la estabilidad y conservación de la infraestructura férrea. 4 de estas cuadrillas estarán dedicadas exclusivamente a actividades de deshierbe, rocería y riego químico. Cuando por época de lluvias sea necesario, la Interventoría podrá exigir al Contratista que de las 10 cuadrillas para las actividades de Mantenimiento 1 o 2 cuadrillas pasen a realizar actividades de deshierbe, rocería y riego químico. Cada cuadrilla tendrá un cantón de aproximadamente 31 Km, distribuidas a lo largo del corredor férreo con el fin de realizar sus funciones que serán fijas y solo podrán ser movidas por autorización de la Interventoría
	Vigilancia	El Contratista se hará cargo por el plazo del Contrato de la vigilancia del corredor férreo en los tramos: Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262); La Caro (PK 32+628) – Zipaquirá (PK 53); y Bogotá (PK 5) – Facatativá (PK 35+871), para lo cual deberá contar con un Gerente con vehículo y un supervisor motorizado, además del personal mínimo para la vigilancia de los inmuebles sobre el corredor férreo. El Gerente y el supervisor motorizado verificarán la actividad de vigilancia tanto a lo largo del corredor como en los 11 inmuebles relacionados, estos deben también estar 24 horas. Adicionalmente el Contratista contará con 2 vigilantes de apoyo adicional que instalará en los puntos que considere más relevante y donde haya mayor inseguridad para el personal y equipos del Contratista. Las acciones de esta actividad están encaminadas a vigilar los inmuebles de la Tabla 18 Estaciones con vigilantes fijos, así como el Material Rodante que haya en cada una de ellas. En esta actividad se pretende evitar el robo de bienes muebles y garantizar la seguridad para el personal del Contratista como de los eventuales operadores. En ningún momento se deberá emprender acciones indebidas, ante situaciones como invasiones por multitudes, o presencia de grupos al margen de la Ley, para lo cual el Contratista deberá emprender las acciones correctivas a que haya lugar, con el apoyo de instrumentos legales, entes municipales y de la Policía Nacional.
	Control del tráfico	Las actividades contempladas en este capítulo están enfocadas en el control de tráfico del corredor férreo durante i) La etapa de intervención de obras, ii) el mantenimiento de la vía y iii) la operación ferroviaria de carga y/o pasajeros. El Contratista deberá garantizar la seguridad en todo el corredor férreo, incluyendo los pasos a nivel, estaciones, apartaderos y patios, para lo cual deberá contar

		durante todo el plazo del Contrato con un personal de control de tráfico, así como con un equipo de comunicaciones. Las actividades de control de tráfico se desarrollarán durante la duración del Contrato en los tramos Bogotá (PK 5) – Belencito (PK262); La Caro (PK 32+628) – Zipaquirá (PK 53); y Bogotá (PK 5) – Facatativá (PK 35+871). En la actualidad se tiene tráfico diario de pasajeros entre Bogotá – Cajicá – Zipaquirá, por lo tanto, este Control de tráfico deberá llevarse a cabo por el Contratista desde del acta de inicio del Contrato de obra.
	Operación	El objetivo principal que se persigue por parte de la ANI con el presente Contrato es mantener y aumentar la operación de carga en el corredor férreo Bogotá - Belencito. Para tal fin, se establecerán las condiciones que permitan dar continuidad a la operación que se está llevando a cabo en la actualidad. En consecuencia, de lo anterior, el Contratista tendrá la obligación contractual de efectuar la operación ferroviaria haciendo uso del equipo rodante destinado a la operación, conforme a lo indicado en el Anexo No. 9. Material Rodante disponible. El cumplimiento de la obligación contractual de operación se validará como consecuencia de la atención y la operación comercial que el Contratista les brinde a los generadores de carga que estén interesados en transportar sus productos por medio del ferrocarril. En busca de tal objetivo, la Agencia Nacional de Infraestructura también permitirá el acceso al corredor de cualquier operador ferroviario que cumpla las siguientes condiciones: Ser titular de la habilitación y del permiso de operación otorgado por el Ministerio de Transporte. Cumplir con el procedimiento que establecerá la Agencia Nacional de Infraestructura para permitir el acceso a terceros interesados en operar la vía férrea. El Contratista deberá colaborar en lo que la ANI le solicite, incluido el cálculo de capacidad ferroviaria sobre los corredores, respecto a la aplicación del procedimiento que establezca la ANI para el acceso de terceros operadores, al igual que garantizar el mantenimiento, la administración, el control de tráfico en el corredor férreo y el recaudo de las tarifas por el uso de la vía.
	Mantenimiento	Las actividades de mantenimiento y conservación que ejecute el Contratista están enfocadas a garantizar los estándares actuales del tramo Bogotá – Belencito. Como se mencionó en los capítulos anteriores, el personal de la administración será diferente del personal de las obras, en los cuales la entidad paga precio unitario de actividad realizada. En caso de que el Contratista utilice el personal de la administración para las actividades que se pagan bajo la modalidad de precios unitarios establecidas en el siguiente numeral definidas como mantenimiento de infraestructura. Las actividades correspondientes al Mantenimiento y conservación del corredor se ejecutarán de acuerdo con el estado de estas y los sectores serán definidos con el apoyo y la previa aprobación de la Interventoría. Debido a que las necesidades del corredor son superiores, se deberá priorizar en los sitios donde se considere que se pone en riesgo el descarrilamiento de un Tren.

Fuente: Información presentada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento – entrevista auditoría interna.