



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020107803**
20231020107803
Fecha: **21-07-2023**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **CAROLINA BARBANTI MANSILLA**
Presidente (E)
Vicepresidente de Gestión Contractual

IVÁN HUMBERTO BAQUERO SUSÁ
Vicepresidente de Estructuración (E)

DE: **GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de obra número VE – 508 – 2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio San Felipe, proyecto férreo La Dorada – Chiriguaná.

Respetados Ingenieros,

La Oficina de Control Interno, entre mayo y julio de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de obra número VE – 508 – 2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio San Felipe, proyecto férreo La Dorada – Chiriguaná.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las no conformidades y de las recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4º y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20231020107803**

20231020107803

Fecha: **21-07-2023**

cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Para estos efectos, se recomienda aplicar la metodología para el análisis de causas (SEPG-I-007) adoptada por la Entidad, con el fin de identificar adecuadamente la causa raíz de las situaciones presentadas y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anexarlo a la respuesta de cada plan propuesto.

Por último, a partir de las validaciones realizadas se generan las siguientes advertencias, con el fin de que al interior de la Entidad se implementen las acciones que procedan:

La condición de la vía férrea en el ramal Grecia – Cabañas amerita la generación de una advertencia por falta de mantenimiento. Se evidenció un abandono en el mantenimiento de la vía que permitió la generación de puntos inseguros para el tránsito en vehículo carromotor, tal como ha sido registrado en el numeral 5.2.1 del presente informe. El sector ha venido reportándose de manera periódica como inoperativo por parte del Contratista.

El estado de aprobación de las garantías del contrato de obra VE-508-2021, genera alerta sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte relacionado con la revisión y aprobación de garantías, dado que a pesar de que se esté adelantando la gestión orientada a la aprobación de las modificaciones que mantienen vigentes las garantías del contrato de Obra VE-508-2021, el tiempo transcurrido hace que el riesgo identificado GCSP-02 "Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias." pueda verse traducido en hallazgos administrativos y/o disciplinarios por falta de oportunidad en la aprobación de las pólizas del contrato de Obra VE-508-2021.

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) IVAN HUMBERTO BAQUERO SUSANA Vicepresidente (E) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -3) OSCAR HERNAN SALAZAR MONTES GIT Ferreo BOGOTA D.C. -4) JAIME ANDRES LEON ORTIZ GIT Ferreo BOGOTA D.C.

Proyectó: Ricardo Mauricio Hernández Gómez – Contratista OCI

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151



Documento firmado digitalmente



VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20231020043232
GADF-F-010

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020107803**
20231020107803
Fecha: **21-07-2023**

INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo La Dorada - Chiriguaná

**OFICINA DE
CONTROL INTERNO**



2023
JULIO

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	3
1.1	Objetivo general	3
1.2	Objetivos específicos	3
2.	ALCANCE	3
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	3
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	4
4.1	Información de Contratos	4
4.2	Equipo de coordinación y seguimiento del proyecto (Supervisión).....	6
4.3	Descripción del proyecto.....	7
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	10
5.1	Avance en la ejecución del contrato	10
5.1.1	Obras complementarias contractuales.....	12
5.1.2	Obras de emergencia	20
5.1.3	Obras no contempladas	21
5.2	Resultados de la ejecución contractual: mantenimiento de la operación comercial.....	25
5.2.1	Mantenimiento.....	25
5.2.2	Operación comercial	37
5.2.3	Novedad en Puente Sogamoso	50
5.3	Horizonte del proyecto.....	52
5.3.1	Gestión de la ANI para el futuro de la operación y la administración de la infraestructura .	52
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	55
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO	58
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	61
8.1	Verificación de la atención a organismos de control del Estado.....	61
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	64
9.1	Conclusiones	64
9.2	No Conformidades.....	66
9.2.1	Para la Interventoría.....	66

9.2.2	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	66
9.3	Recomendaciones.....	67
9.3.1	Para la Interventoría.....	67
9.3.2	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento.....	67
9.3.3	Para la Vicepresidencia de Estructuración y el GIT de Contratación	68
9.4	Advertencias	68

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información de contratos	4
Tabla 2.	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto	6
Tabla 3.	Detalle de los contratos suscritos	8
Tabla 4.	Características generales del proyecto.....	9
Tabla 5.	Avance de ejecución presupuestal por rubros a marzo 2023.....	11
Tabla 6.	Avance de ejecución física para el rubro V - obras complementarias a marzo 2023.....	13
Tabla 7.	Avance de ejecución presupuestal por rubros a marzo 2023.....	25
Tabla 8.	Estado reportado del Material Rodante tractivo y remolcado corte marzo 2023	36
Tabla 9.	Resumen facturación por operación y uso de vía a marzo 2023	38
Tabla 10.	Resumen Facturación por Arriendo Material Rodante a marzo 2023.....	39
Tabla 11.	Procesos en licitación La Dorada - Chiriguaná por parte de la ANI.....	53
Tabla 12.	Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	55

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Avance general del contrato de obra pública con corte a marzo de 2023	9
Ilustración 2.	Balance de ejecución financiera a marzo de 2023.....	11
Ilustración 3.	Pasajeros totales movilizados por año	39
Ilustración 4.	Resumen de la operación comercial y sus principales clientes	43

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de obra número VE- 508-2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio San Felipe, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene el contrato de obra.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría Consorcio Interventor Férreo AIGC, a través de la aplicación y el análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el proyecto del modo férreo La Dorada - Chiriguaná.

1.2.3 Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

2. ALCANCE

El alcance de esta auditoría comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de obra número VE- 508-2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio San Felipe, a partir de julio de 2021 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.
- 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.

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

- 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.
- Resolución No. 1478 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.
- Contrato de obra No. VE- 508-2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Consorcio San Felipe y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. VE-525 DE 2021, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Consorcio Interventor Férreo AIGC
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de Contratos

Se presenta a continuación la información de los contratos de obra No. VE- 508-2021 e interventoría No. VE-525 DE 2021 que incluyen: objeto, plazo y modificaciones contractuales suscritas a la fecha.

Tabla 1. Información de contratos

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Obra	<p>CONSORCIO SAN FELIPE No. contrato: VE-508-2021. Objeto: El contratista se obliga con la Agencia Nacional de Infraestructura a ejecutar las actividades de mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura entregada y que hace parte del corredor La Dorada (Caldas) - Chiriguana (Cesar) y ramales incluidos en los anexos técnicos, así como el control y mantenimiento de material rodante y atención de emergencias que alteren de alguna manera las operaciones ferroviarias en el corredor ferroviario, y demás actividades consagradas en los anexos. Plazo: El plazo de ejecución del Contrato será de DIEZ (10) MESES contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio; plazo prorrogado con ocasión de los otrosíes No. 1, No. 2 y No.3 al contrato de obra. Acta de inicio: 13 de agosto de 2021. URL SECOP: En Secop II, consultar el proceso VJ-VE-LP-001-2021</p>	3 otrosíes

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Interventoría	<p>CONSORCIO INTERVENTOR FERREO AIGC No. contrato: VE-525 DE 2021. Objeto: Contratar la interventoría integral, que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del contrato de obra cuyo objeto es “ejecutar las actividades de mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura entregada y que hace parte del corredor La Dorada (Caldas) - Chiriguana (Cesar) y ramales incluidos en los anexos técnicos, así como el control y mantenimiento de material rodante y atención de emergencias que alteren de alguna manera las operaciones ferroviarias en el corredor ferroviario, y demás actividades consagradas en los anexos” Plazo: El plazo estimado para la ejecución del contrato será de DIEZ (10) MESES, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del mismo y aprobación de los documentos previstos en el pliego de condiciones; plazo prorrogado con ocasión de los otrosíes No. 2, No. 3, No. 4 y No.5 al contrato de interventoría. Acta de inicio: 07 de septiembre de 2021. URL SECOP: En Secop II, consultar el proceso VJ-VE-CM-007-2021</p>	5 otrosíes

Fuente: URLs SECOP, contratos de obra y de interventoría.

En la tabla precedente se observa que el contrato de obra VE-508-2021 ha tenido tres modificaciones contractuales, así:

- **Otrosí No. 1 suscrito el 10 de junio de 2022**, a través del cual, entre otros aspectos, se prorrogó el plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2022, y se modificó el valor total del Contrato de Obra.
- **Otrosí No. 2 suscrito el 30 de diciembre de 2022**, a través del cual, entre otros aspectos, se prorrogó el plazo de ejecución hasta el 30 de junio de 2023, se modificó el valor total del Contrato de Obra, y se modificó el presupuesto del proyecto.
- **Otrosí No. 3 suscrito el 26 de junio de 2023**, a través del cual, entre otros aspectos, se prorrogó el plazo de ejecución hasta el 15 de agosto de 2023, y se modificó el presupuesto del proyecto.

Durante el periodo de socialización del presente informe, se realizó la suscripción de la tercera modificación contractual que, entre otros aspectos, prorrogó el plazo de ejecución hasta el 15 de agosto de 2023, ajustando el presupuesto del proyecto para mantener la vigilancia, administración y operación de la infraestructura durante el lapso adicional de 45 días.

Respecto al contrato de interventoría No. VE-525 DE 2021, se han tenido cinco modificaciones contractuales, así:

- **Otrosí No. 1 suscrito el 31 de diciembre de 2021**, a través del cual, entre otros aspectos, se modificó la cláusula 6 “APROPIACIÓN PRESUPUESTAL” del Contrato de Interventoría No. VE – 525

- 2021 con el fin de precisar los recursos que para la vigencia 2021 y 2022 respaldan el valor del Contrato de Interventoría.
- **Otrosí No. 2 suscrito el 05 de julio de 2022**, a través del cual, entre otros aspectos, se prorrogó el plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2022, y se modificó el valor total del Contrato de Interventoría VE-525-2021.
- **Otrosí No. 3 suscrito el 30 de diciembre de 2022**, a través del cual, entre otros aspectos, se prorrogó el plazo de ejecución hasta el 22 de mayo de 2023, y se modificó el valor total del Contrato de Interventoría VE-525-2021.
- **Otrosí No. 4 suscrito el 22 de mayo de 2023**, a través del cual, entre otros aspectos, se prorrogó el Plazo de ejecución hasta el 30 de junio de 2023, y se modificó el valor total del Contrato de Interventoría VE-525-2021.
- **Otrosí No. 5 suscrito el 30 de junio de 2023**, a través del cual, entre otros aspectos, se prorrogó el Plazo de ejecución hasta el 15 de agosto de 2023, y se modificó el valor total del Contrato de Interventoría VE-525-2021.

Durante el periodo de socialización del presente informe, se realizó la suscripción de la quinta modificación contractual que, entre otros aspectos, prorrogó el plazo de ejecución hasta el 15 de agosto de 2023, para garantizar la continuidad de las obligaciones de interventoría técnica, económica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del contrato de obra pública No. VE- 508-2021.

4.2 Equipo de coordinación y seguimiento del proyecto (Supervisión)

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:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carolina Jackeline Barbanti Mansilla	Vicepresidenta	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGCON)
Oscar Hernán Salazar Montes	Gerente de Proyecto, Supervisor de los contratos.	Equipo Proyectos Férreos (VGCON)
Jaime Andrés León Ortiz	Líder de coordinación y seguimiento al proyecto	
Astrid Jimena Rubiano Acosta	Ingeniero de Apoyo	
Leidy Natalia Castillo Barbosa	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VGCON)
Aixa Sutachan Cáceres	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Henry Humberto Baquero	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Marcela Blanco Vásquez	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Paula Andrea Bedoya	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Luis Felipe Lugo Arias	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Charol Andrea Grajales Murillo	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Matriz de seguimiento a proyectos a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual con corte a marzo 01 de 2023 y registros de asistencia a entrevista de auditoría.

4.3 Descripción del proyecto

Inicialmente, el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, hacía parte del contrato de concesión No. O-ATLA-00-99, suscrito el 09 de septiembre de 1999 entre Ferrovías y Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A – FENOCO S.A. Para dicho contrato de concesión, que fue cedido al Instituto Nacional de Concesiones (INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI), se ejecutó un plan de transición cuyo período terminó en el año 2013 con la desafectación de dos tramos de la vía. La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, dentro de su función general definida en el artículo 04 del Decreto 4165 de 2011, suscribió dos contratos de obra para administrar, operar e intervenir de manera separada los ramos desafectados del corredor férreo, así:

- Contrato de obra No. 418 del 17 de octubre de 2013, para el corredor La Dorada – Chiriguaná, y
- Contrato de obra No. 356 del 08 de octubre de 2013, para el corredor Bogotá – Belencito.

Al término de dichos contratos, la ANI suscribió con el Consorcio IBINES Férreo S.A. el contrato VE 313 de 2017, con el objeto de administrar, mantener, reparar y atender los puntos críticos de ambos corredores y antes de finalizar el mismo, la Agencia adelantó la licitación para celebrar un nuevo contrato de obra pública, mientras consolidaba una estrategia definitiva y de largo plazo para administrar la infraestructura, con los siguientes procesos:

- VJ-VE-LP-002-2019, licitación de obra pública corredores férreos Dorada – Chiriguaná y Bogotá - Belencito,
- CONVOCATORIA PÚBLICA No. FDN-VE-01-2019, licitación de estructuración técnica a nivel de factibilidad del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná con sus respectivos ramales, y
- CONVOCATORIA PÚBLICA No. FDN-VE-03-2019, licitación de estructuración financiera y legal del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná con sus respectivos ramales, incluyendo interoperabilidad con el tramo Chiriguaná – Santa Marta concesionado a FENOCO; estructuración y diseño de la operación de financiamiento desde el punto de vista financiero y legal de la rehabilitación del corredor férreo objeto de estructuración.

De los cronogramas de actividades y entrega de productos de las convocatorias referidas y particularmente de la segunda, se observó que el contrato de Asociación Público Privada de iniciativa pública, se adjudicaría solo después del mes de diciembre de 2021 en el tramo de la Dorada – Chiriguaná.

Entre tanto, se realizaron las modificaciones contractuales No. 2 y No. 3 al contrato de obra pública No 313 de 2017, con dos prórrogas de: 4 meses y 18 días la primera; y de 7 meses y 12 días la segunda, llegando el término del contrato hasta el día 31 de julio de 2019. En las consideraciones que motivaron las modificaciones se estableció frente a la evaluación de la iniciativa de APP que incluye el corredor férreo La Dorada - Chiriguaná, que el plazo previsto para la revisión de la misma sobrepasaba el tiempo previsto del contrato de obra pública que se adelantaba, y que se debía ejecutar una estrategia para garantizar la tenencia, administración, el mantenimiento, la operación y los logros obtenidos frente a la reactivación de la operación comercial de carga.

Ahora, resultado del proceso VJ-VE-LP-002-2019 mencionado, a partir del 01 de agosto de 2019 se dio inicio al contrato No. LP-VE-001-2019 entre la ANI y el Consorcio Ibines, el cual establece “CONTRATAR LAS OBRAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA VIA FÉRREA EN LOS TRAMOS: LA DORADA – CHIRIGUANÁ Y BOGOTÁ – BELENCITO SEGÚN LO ESTABLECEN LOS APÉNDICES TÉCNICOS, ASÍ COMO SU ADMINSTRACIÓN,

VIGILANCIA, SEÑALIZACIÓN, CONTROL DE TRÁFICO Y OPERACIÓN Y DEMÁS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS”, con plazo contractual inicial de 12 meses, modificado contractualmente a 11 meses a partir de la suscripción del acta de inicio del contrato y posteriormente prorrogado mediante nueva modificación contractual hasta el 31 de diciembre de 2020. La Entidad adelantó los trámites pertinentes para efectuar una segunda prórroga y una adición al contrato No.001 de 2019, mediante la cual el plazo del contrato se estableció hasta el mes de abril de 2021.

Por último, el día 13 de agosto de 2021 se firmó el acta de inicio del contrato No. VE-508-2021 entre la ANI y el Consorcio San Felipe, cuyo objeto es: “EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA A EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA Y QUE HACE PARTE DEL CORREDOR LA DORADA (CALDAS) - CHIRIGUANA (CESAR) Y RAMALES INCLUIDOS EN LOS ANEXOS TÉCNICOS, ASÍ COMO EL CONTROL Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS QUE ALTEREN DE ALGUNA MANERA LAS OPERACIONES FERROVIARIAS EN EL CORREDOR FERROVIARIO, Y DEMÁS ACTIVIDADES CONSAGRADAS EN LOS ANEXOS”, relacionado en el numeral 4.1 de éste informe, y objeto de esta Auditoría.

El detalle de los contratos suscritos para el corredor La Dorada - Chiriguaná y sus ramales es el siguiente:

Tabla 3. Detalle de los contratos suscritos

Contratos	Alcance	Valor	FECHAS	
			Inicio	Terminación
CORREDOR LA DORADA - CHIRIGUANÁ				
418 de 2013	Contrato con adición	\$ 117.955.581.274	1 de noviembre de 2013	30 de junio de 2017
313 de 2017 (incluye Bogotá – Belencito)	Contrato	\$ 79.667.088.979	15 de junio de 2017	30 de julio de 2018
313 de 2017	Contrato (Adición 1)	\$ 17.876.383.530	1 de agosto de 2018	18 de diciembre de 2018
313 de 2017	Contrato (Adición 2)	\$ 21.072.059.448	19 de diciembre de 2018	31 de julio de 2019
001 de 2019	Obra Pública	\$ 44.742.495.944	1 de agosto de 2019	1 de Julio de 2020
001 de 2019	Obra Pública (Adición 1)	\$ 20.076.236.945	2 de julio 2020	31 de diciembre de 2020
001 de 2019	Obra Pública (Adición 2)	\$ 4.953.289.282	1 de enero de 2021	28 de febrero de 2021
001 de 2019	Obra Pública (Adición 3)	\$ 2.313.976.874	1 de marzo de 2021	15 de abril 2021
508 de 2021	Obra Pública	\$ 63.411.752.763	13 de agosto 2021	12 de junio de 2022
508 de 2021	Obra Pública (Adición 1)	\$ 14.200.000.000	13 de junio de 2022	31 de diciembre de 2022
508 de 2021	Obra Pública (Adición 2)	\$ 20.698.149.728	1 de enero de 2023	30 de junio de 2023

Fuente: ANI procesos de contratación. Plataforma SECOP II.

Las características generales de este contrato VE-508-2021 se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 4. Características generales del proyecto

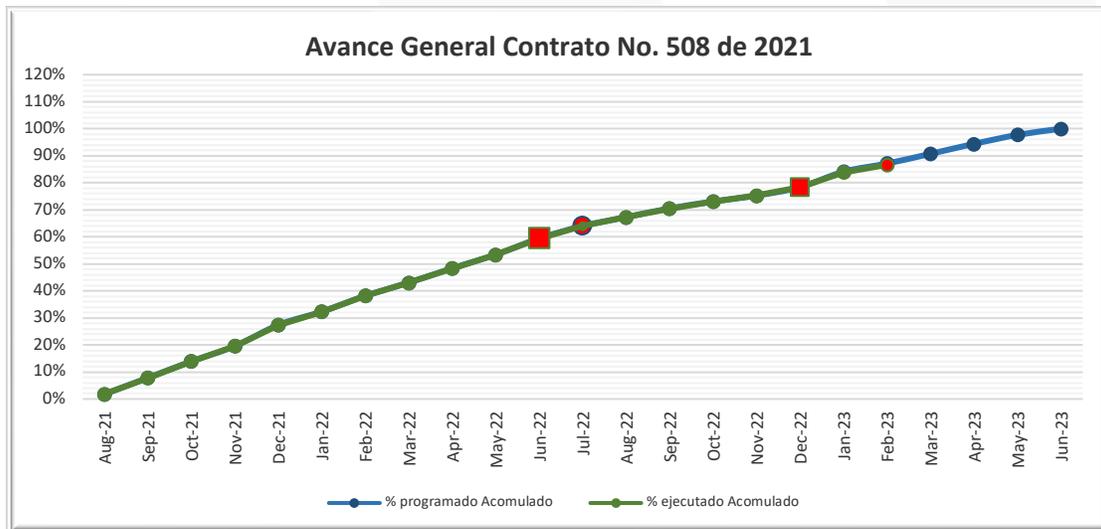
COMPONENTE	CANTIDAD
Plazo inicial	Diez (10) meses
Plazo prorrogado Otrosí No. 01	Seis (6) meses y diecinueve (19) días
Plazo prorrogado Otrosí No.02	Seis (6) meses
Fecha de Acta de Inicio	13 de agosto de 2021
Valor total inicial	\$COP 63.411.752.763
Valor adicionado Otrosí No. 01	\$COP 14.200.000.000
Valor adicionado Otrosí No. 02	\$COP 20.698.149.728
Valor actualizado	\$COP 98.309.902.491
Longitud del tramo La Dorada - Chiriguaná	558.3 km
Fecha de Terminación Actualizada	30 de junio de 2023



Fuente: Contrato VE-508-2021, apéndices técnicos e informe mensual de interventoría correspondiente al mes de marzo de 2023.

Las intervenciones del contrato hacen referencia principalmente al mantenimiento y conservación del corredor, a la administración conservación y mantenimiento del material rodante, al control de la operación férrea para el servicio de carga, de trenes de trabajo y de pasajeros, y al tratamiento a la inestabilidad de taludes y de banca, con intervenciones adicionales correspondientes a rubros destinados para la atención de emergencias y obras complementarias. Con corte a marzo de 2023, se reportó un avance en la inversión general para el proyecto del 88,47%

Ilustración 1. Avance general del contrato de obra pública con corte a marzo de 2023



Fuente: Informe mensual de interventoría No.19.

De acuerdo con la ilustración 1, se puede evidenciar una ejecución presupuestal ajustada a la programación, durante el desarrollo del contrato. La ejecución de los recursos se acerca al 100% conforme a la fecha actual prevista de finalización del plazo contractual de 30 de junio de 2023 y que ha sido modificada durante el año 2022, en dos ocasiones, resaltadas en la ilustración.

Las intervenciones realizadas dentro del contrato han permitido, en primera instancia, recuperar la administración del corredor, mantener la infraestructura de vía para la ejecución de la operación ferroviaria y recuperar el transporte de carga a lo largo del corredor férreo. Dentro de esta operación se han administrado contratos para el uso de vía del corredor La Dorada – Chiriguana en el transporte de carga por el tramo con las empresas FENOCO S.A., CNR, PRODECO; y con la empresa COOPSERCOL LTDA para la movilización de pasajeros que ejecuta para el 2023 en tres tramos, de Barrancabermeja hasta la estación de San Rafael de Lebrija, de Barrancabermeja hasta la estación de Carare y de Barrancabermeja hasta Puerto Berrío (estación Grecia). El reporte de pasajeros transportados es de 64.489 para el año 2022 y de 13.348 para los tres primeros meses del año 2023.

En la siguiente sección se profundiza en la ejecución actual del contrato de obra, en los resultados de la ejecución contractual en mantenimiento y operación comercial y en el horizonte del corredor férreo La Dorada – Chiriguana.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

Para cumplir con el objetivo relacionado en el numeral 1.2.1, referente al seguimiento general del proyecto, se presenta a continuación el comportamiento que tiene el contrato de obra, en función de tres aspectos principales: 1) El avance en la ejecución actual del contrato de obra, 2) los resultados de la ejecución contractual en mantenimiento y operación comercial, y 3) El horizonte contemplado del proyecto.

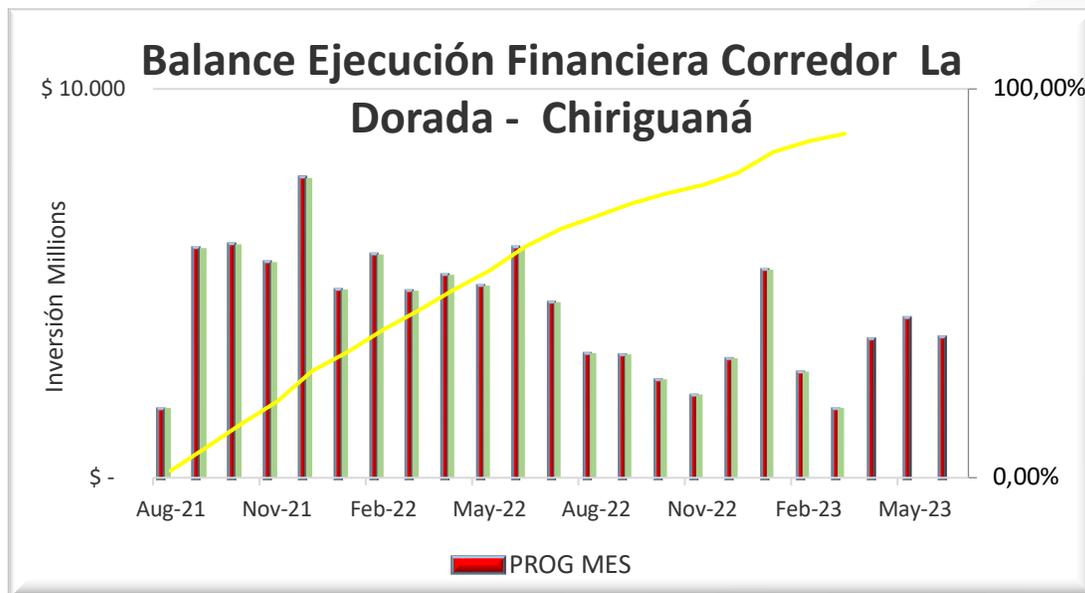
5.1 Avance en la ejecución del contrato

El contrato de obra pública contempla como actividad principal el mantenimiento, la conservación y el mejoramiento de la infraestructura, que incluye el mantenimiento del material rodante con el que se cuenta actualmente, y la atención de emergencias que puedan alterar las operaciones ferroviarias. Igualmente contempla el control de tráfico férreo a la operación del transporte de pasajeros y de carga, la señalización, la vigilancia a la infraestructura férrea de vías e inmuebles y las actividades que sean complementarias.

De acuerdo con los informes de interventoría, al mes de marzo de 2023², se tiene para la ejecución de los rubros, el siguiente consolidado:

² Último informe mensual aprobado, Informe No.19 – marzo 2023, con radicados ANI 20234090442762 y 20234090671802.

Ilustración 2. Balance de ejecución financiera a marzo de 2023



Fuente: Informe mensual de inventoría No. 19

Tabla 5. Avance de ejecución presupuestal por rubros a marzo 2023

AVANCE CORREDOR DORADA - CHIRIGUANÁ			
ITEM	Presupuesto Contractual	Ejecutado	Avance
I - MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DEL CORREDOR	\$ 23.989.234.221	\$ 22.284.182.555,27	92,89%
II - ADMINISTRACIÓN CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE	\$ 10.188.047.705	\$ 10.025.904.267,67	98,41%
III - SEÑALIZACIÓN	\$ 252.246.876	\$ 232.097.270,08	92,01%
IV - ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	\$ 3.080.999.411	\$ 2.684.145.432,22	87,12%
V - OBRAS COMPLEMENTARIAS	\$ 17.193.119.263	\$ 13.946.689.734,88	81,118%
VI - GASTOS DE ADMINISTRACIÓN	\$ 19.454.202.656	\$ 16.218.856.310,98	83,37%
VII - CONTROL DE TRÁFICO	\$ 6.537.175.010	\$ 5.725.862.211,52	87,59%
VIII - VIGILANCIA	\$ 3.734.519.713	\$ 3.307.744.965,18	88,57%
IX - PROGRAMAS Y ACTIVIDADES SOCIO-AMBIENTALES	\$ 4.785.460.517	\$ 3.633.807.526,92	75,93%
X - COMBUSTIBLE PARA OPERACIÓN COMERCIAL	\$ 20.363.412	\$ 20.363.411,01	100,00%
XII - SEGURO Y PÓLIZAS	\$ 9.074.533.705	\$ 8.892.788.615,72	98,00%
Totales	98.309.902.489	\$ 86.972.442.301,4	88,47%

Fuente: Información suministrada por la interventoría para la auditoría.

La ilustración 1, muestra el avance histórico de la ejecución presupuestal real, su comparación con la ejecución programada y la proyección de la ejecución esperada hasta la finalización del contrato en la fecha establecida vigente, incluyendo las adiciones ejecutadas. La información presentada de manera gráfica en la ilustración 1 es ampliada en la tabla 5, con el presupuesto destinado para cada ítem del contrato, el valor ejecutado y el porcentaje relacionado a cada actividad de acuerdo con el seguimiento presentado por la Interventoría.

De manera general, a la finalización de marzo de 2023 se encuentra pendiente la ejecución del 11% del monto total del contrato, incluidas adiciones. Este monto remanente se espera sea ejecutado para el cumplimiento de los ítems comprometidos hasta la finalización del contrato, conforme al análisis registrado en el estudio de conveniencia y oportunidad realizado para la firma del Otrosí No. 2³.

Los rubros I, IV y V, han permitido el desarrollo de obras de mantenimiento, atención a emergencias y obras complementarias, dentro del marco del contrato de obra y atendiendo el clausulado correspondiente a la definición y aprobación de las obras ejecutadas. Esta aprobación, es realizada por la Interventoría dentro del cumplimiento a sus compromisos contractuales, sin que se hayan evidenciado alertas por dificultades, retrasos o inconvenientes respecto al avance esperado del proyecto.

Con respecto a la atención de puntos críticos en el contrato de obra, no hay un rubro específico del presupuesto para estas intervenciones, y los pagos correspondientes se deben realizar de acuerdo con la presentación del acta mensual que relacione las cantidades de obra ejecutadas hasta la fecha, y que deben ser previamente revisadas y avaladas por la Interventoría.

Existe el registro de nuevos puntos críticos que han sido determinados por el Contratista y éstos se encuentran dentro del seguimiento de la Interventoría; éstos incluyen la construcción de alcantarillas o la estabilización de taludes y de banca férrea, que se relacionan de acuerdo a lo establecido en el numeral 3.13.2 del documento Anexo 1 – Condiciones Técnicas Dorada – Chiriguana del contrato de obra VE-508-2021, *“el pago de los diseños para obras nuevas y las obras de los puntos críticos nuevos de llegar a presentarse, se pagarán con cargo al rubro OBRAS COMPLEMENTARIAS del presupuesto oficial”* y por lo tanto dichos valores quedan incluidos dentro del rubro obras complementarias en el presupuesto. De acuerdo con el numeral 3.13.4.2 del mismo documento, *“...el Contratista entregará con el acta mensual, la memoria de las cantidades de obra por cada punto crítico nuevo en caso de presentarse, indicando diagrama y memorias de cálculo. Sin las memorias de cálculo aprobadas por la Interventoría no se realizarán pagos por parte de la ANI.”*

A continuación, se presenta el avance actual del proyecto, iniciando con el avance de las obras, seguido por resultado de la gestión contractual relacionada con el mantenimiento y operación, y por último el horizonte del proyecto dada la gestión realizada por la Agencia para el futuro de la operación y de la administración de la infraestructura.

5.1.1 Obras complementarias contractuales

Las obras complementarias fueron originalmente relacionadas en el formulario 1 del proceso VE-LP-001-2021 y una vez culminado éste, se establecieron como rubro V del presupuesto oficial del contrato VE-508-2021. Estas obras, según lo contempla dicho contrato y sus anexos, deben ser priorizadas y evaluadas conjuntamente por el Contratista y la Interventoría. El control de pagos a las actividades ejecutadas se debe realizar mediante la suscripción de un acta de precios no previstos⁴. Sobre el particular, el contrato especifica que el Contratista debe ejecutar, si es requerido, las obras complementarias que sean definidas

³ Estudio de Conveniencia y Oportunidad para Adicionar el Contrato de Obra Pública No. VE-508-2021 del 6 de julio de 2021, modificación contractual No.2

⁴ Anexo 1 – Condiciones Técnicas. Contrato de obra VE-508-2021, numeral 3.12.

por la Agencia “...siempre que los trabajos ordenados hagan parte inseparable de la obra contratada, o sean necesarias para ejecutar dicha obra, para protegerla o sean necesarias para garantizar las condiciones de operación y con el objeto de mitigar riesgos”.

También, como se mencionó en el numeral anterior, se incluyen en el rubro de obras complementarias del presupuesto del proyecto, el pago de los diseños para obras nuevas y las obras de los puntos críticos nuevos de llegar a presentarse.

Tomando como base el último informe de interventoría radicado al inicio de la presente auditoría, correspondiente al mes de marzo de 2023, se realizó la inspección a las obras reportadas con avance en el rubro V, las que se encuentran ubicadas en la línea férrea entre la estación Gamarra PK604+780 y la estación México PK201+502, obteniendo de esta manera confirmación del avance físico de las mismas y también una muestra representativa del estado general de vía e infraestructura que corresponde a un valor por encima del 72% de la longitud total del proyecto. La programación de la visita se validó tanto con la interventoría como con el Equipo de Coordinación del Proyecto, y se ejecutó entre los días 30, 31 de mayo de 2023 para el sector norte de trabajo de Interventoría (Barrancabermeja – Chiriguana); 01 y 02 de junio de 2023 para el sector sur (La Dorada – Barrancabermeja).

Como parte de la inspección realizada se observó el seguimiento que hace Interventoría y el procedimiento de registro del avance de las obras ejecutadas, para el cumplimiento de las responsabilidades relacionadas en el numeral 3.12 del Anexo 1, condiciones técnicas, del contrato de obra. Con corte a marzo de 2023, la Interventoría registra un avance acumulado de ejecución financiera para el Ítem V- Obras complementarias, del 81,12%. Según el informe de avance físico de Interventoría, con corte al mes de marzo 2023, en el tramo La Dorada -Chiriguana, se registra la siguiente ejecución:

Tabla 6. Avance de ejecución física para el rubro V - obras complementarias a marzo 2023

CORREDOR FÉRREO DORADA - CHIRIGUANA					
Ítem	Descripción	Unidad	Acumulado ejecutado		Ejecución %
			Cant. Contractual	Valor Total	
V - OBRAS COMPLEMENTARIAS					
12	Atención especial para puentes	GI	0,83	\$ 4.483.304.310,45	100,0%
13	Construcción de alcantarillas (Aprox. 6 und)	GI	0,85	\$ 3.402.928.506,74	100,0%
13A	Construcción de alcantarillas (Aprox. 3 und)(OtroSi No 02)	GI	0,00	\$ -	0,0%
14	Obra hidraulica Ramal Puerto Capulco	GI	0,13	\$ 94.204.345,00	100,0%
15	Obra estabilización Pk 483	GI	3,27	\$ 2.010.374.342,00	100,0%
16	Obra estabilización Pk 441	GI	0,00	\$ -	0,0%
17	Obra estabiización Pk 435	GI	0,93	\$ 574.524.162,00	100,0%
18	Limpiezas con retroexcavadora de llanta, incluye operario	mes	9,73	\$ 206.430.033,00	100,0%
18A	Limpiezas con retroexcavadora de llanta, incluye operario (OtroSi No 01)	mes	6,60	\$ 178.389.327,60	100,0%
18B	Limpiezas con retroexcavadora de llanta, incluye operario (OtroSi No 02)	mes	1,00	\$ 27.028.686,00	16,7%
19	RIEGO QUÍMICO (DORADA-CHIRIGUANÁ). No incluye la mano de Obra	ha	464,70	\$ 229.401.012,80	96,9%
NP1	Otras Obras Complementarias y Servicios Publicos Bodegas y Estaciones	Global	1,89	\$ 1.053.833.267,54	100,0%
NP7	Obra de estabilización de PK372+450	Global	0,00	\$ -	0,0%
NP8	Obra de estabilización de PK359+250	Global	1,94	\$ 772.372.715,05	100,0%
NP9	Suministro de eclisas para riel de 90 lb/yd	par	250,00	\$ 121.800.302,50	100,0%
NP10	Obra de estabilización de PK 224+500 (Muro bosacreto y relleno)	Global	1,42	\$ 629.430.210,63	100,0%
NP11	Obra de estabilización de terraplen PK 493+450	Global	0,08	\$ 59.117.476,38	7,9%
NP12	Estabilización de terraplen en el PK372+250	Global	0,00	\$ -	0,0%
NP13	Estabilización de terraplen en el PK622+274	Global	0,00	\$ -	0,0%
SUBTOTAL COSTOS DE OBRAS COMPLEMENTARIAS				\$ 13.843.138.697,69	81,0%

Fuente: Informe mensual no. 19 interventoría.

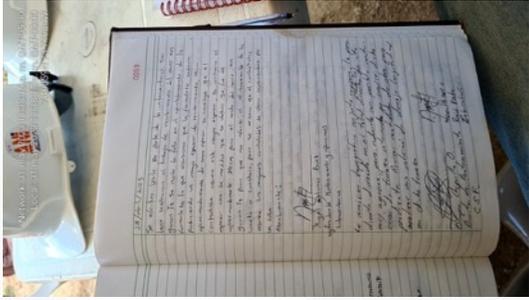
En la inspección realizada para la presente auditoría pudieron apreciarse las siguientes obras correspondientes al rubro V – OBRAS COMPLEMENTARIAS que se encontraban en desarrollo:

<p>Foto 1. Obra de estabilización de terraplén en el PK493+450</p>	<p>Foto 2. Obra de estabilización de terraplén en el PK493+450</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>
<p>Se evidenció el avance de las obras encaminadas a lograr la estabilización del terraplén en el punto inestable. El avance registrado para la finalización del mes de marzo de 2023 se encontraba en 7.9%, siendo por tanto mayor a la fecha de la inspección.</p>	
<p>Foto 3. Obra de estabilización de terraplén en el PK372+250</p>	<p>Foto 4. Obra de estabilización de terraplén en el PK372+250</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>
<p>Se evidencia el avance de la obra de estabilización. Se observa daño ocasionado por deslizamiento de material previo a la visita. El avance de las obras para estabilización del terraplén en el sitio inestable se encontraba en 0% para la fecha del informe de marzo de 2023.</p>	

La información relacionada con la revisión de los compromisos establecidos en el presupuesto se evidencia consignada en cada informe mensual de Interventoría, y las Actas de Modificación de Cantidades de Obra

firmadas por el representante legal del Contratista y el representante legal de la Interventoría, hacen parte de los anexos a estos informes, en cumplimiento a las condiciones del contrato de obra y de interventoría.

En las visitas efectuadas, se evidenció la presencia de un inspector de interventoría en la obra en desarrollo para el PK 493+450, la disponibilidad de los diseños y el control de obra en el sitio, con registros en el libro de bitácora de obra.

<p>Foto 5. Obra de estabilización de terraplén en el PK493+450</p>	<p>Foto 6. Control de obra de estabilización de terraplén en el PK493+450</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>
<p>Se evidencia la disponibilidad de los diseños, en el sitio se ubica un inspector de la Interventoría y se lleva registro de las novedades en la bitácora, con el control y firma de la dirección de operación y mantenimiento de interventoría, así como del ingeniero residente de interventoría.</p>	

Tal como se observa en el cuadro resumen del avance físico mostrado en la tabla 6, la mayor parte de las actividades relacionadas bajo el rubro de obras complementarias ya se encuentran terminadas. Sobre esto, se observa sin embargo que aún no se tiene evidencia de actas de entrega diligenciadas para cada una de las obras, si se tiene en cuenta que dentro de dicho rubro se encuentran obras correspondientes a puntos críticos y que según el numeral 3.13.4.2 del Anexo 1, condiciones técnicas, del contrato de obra, “...para cada punto crítico nuevo en caso de presentarse, se deberá anexar el Acta de entrega y recibo de obra, debidamente firmada por las partes.”.

A continuación, se precisan registros tomados en la inspección a obras reportadas como ya terminadas de acuerdo con el seguimiento de Interventoría.

<p>Foto 7. PK515. Obra ejecutada protección estribo norte puente sobre río Lebrija.</p>	<p>Foto 8. PK515. Mantenimiento estructura puente sobre el río Lebrija.</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>
<p>Se evidencia la realización de obras de mantenimiento de la estructura que incluye la limpieza con chorro de arena y la protección tanto del puente como del estribo norte mediante la instalación de bolsacretos. En el sitio se evidenció una traviesa de concreto que no ha sido adecuadamente dispuesta.</p>	
<p>Foto 9. PK325+010. Rehabilitación de la alcantarilla.</p>	<p>Foto 10. PK322+146. Rehabilitación de la alcantarilla.</p>
 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	 <p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencian las acciones de rehabilitación reportadas como terminadas, según el registro del proyecto. Se evidenció que se utilizó método de inserción de tubería (Sliplining), la adecuación de la estructura de los cabeceros y obras para la adecuación de cauce.</p>	

Foto 11. PK483+000. Obra de estabilización.	Foto 12. PK483+000. Obra de estabilización.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>
<p>Se evidencia la obra de estabilización del talud efectuada en el sitio. Se observa desprendimiento del material de las terrazas realizadas en el talud, y condiciones por debajo del estándar para la limpieza del corredor (falta de rocería) y de las obras de drenaje.</p>	
Foto 13. PK359+250. Obra de estabilización.	Foto 14. PK224+500. Obra de estabilización.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencian las obras de estabilización realizadas, de la siguiente forma: en el PK 359 se construyó un muro de gaviones para protección y en el PK 224 se estabilizó la banca con un muro de bolsacreto y relleno. Se observa desprendimiento del material en el talud del PK 359, y condiciones bajo estándar para la limpieza del corredor (falta de rocería) y de las obras de drenaje.</p>	

<p>Foto 15. PK 258+409. Puente Tolones.</p>	<p>Foto 16. Estribo norte del puente Tolones.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita con fecha 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita con fecha 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció el trabajo realizado de protección en el estribo norte del puente. La estructura del puente fue objeto de limpieza con chorro de arena y pintura. Existe observación por parte de la Contraloría General de la República respecto a la fijación de las traviesas de madera al puente, la cual es objeto de análisis en el presente informe en el apartado de atención a requerimientos de las Entidades.</p>	
<p>Foto 17. PK234+586. Obra construcción de alcantarilla con tubería en concreto</p>	<p>Foto 18. PK234+586. Obra construcción de alcantarilla con tubería en concreto</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencia la obra construida, alcantarilla con tubería en concreto, cambio de tubería y reconstrucción de cabezotes. Obra ejecutada con rubro correspondiente a Obras complementarias, ítem construcción de alcantarillas.</p>	

<p>Foto 19. PK229+413. Obra construcción de alcantarilla con tubería en concreto.</p>	<p>Foto 20. PK229+413. Obra construcción de alcantarilla con tubería en concreto.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencia la obra construida, alcantarilla con tubería en concreto, cambio de tubería y reconstrucción de cabezotes. Obra ejecutada con rubro correspondiente a Obras complementarias, ítem construcción de alcantarillas.</p>	
<p>Foto 21. PK202+058. Obra construcción de triángulo de inversión.</p>	<p>Foto 22. PK202+058. Obra construcción de triángulo de inversión.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencia la obra construida, triángulo de inversión con elementos de vía de 2do uso, al nororiente de los patios de la estación Ferro México, en La Dorada (Caldas).</p>	

En su mayor parte las obras se encuentran terminadas, en operación y en mantenimiento, y se evidencia la correlación de su estado con la información suministrada por la Interventoría. Algunas de ellas, como se evidencia en el registro fotográfico, requieren mejora en las condiciones de mantenimiento, especialmente en la rocería y limpieza de cunetas, lo cual será tratado en la sección de mantenimiento del presente informe.

Durante el recorrido de auditoría, se contó con la asistencia del personal de interventoría. Este y su dedicación se encuentra relacionado en la tabla 9.2 del numeral 9.2 RECURSOS DE LA INTERVENTORÍA, del informe mensual.

5.1.2 Obras de emergencia

Dentro del presupuesto autorizado para el contrato de obra VE-508-2021, se dispone de un rubro para la atención de emergencias. Estos casos deben cumplir con lo estipulado en el contrato para su determinación y para la aprobación del correspondiente recurso, esto es, la aprobación de la Interventoría y del Supervisor del contrato.

Como parte de la auditoría, se revisó y verificó que el procedimiento para el pago establecido en el contrato de obra se cumplió para intervenciones puntuales que fueron reportadas por la Interventoría e inspeccionadas en el recorrido de verificación. Esta revisión incluyó la consulta a la información obtenida de parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, en la cual suministraron los registros oficiales de cada acta mensual de obra, y los debidos soportes para la validación del pago correspondiente.

Como parte del recorrido de auditoría, se evidenciaron las intervenciones realizadas como obras de atención de emergencias que fueron tramitadas acorde al numeral 3.9 del Anexo 1 – Condiciones Técnicas Dorada – Chiriguana.⁵ Se observó el mantenimiento de la operatividad de la vía férrea en los puntos intervenidos y la existencia de condiciones que ameritan la priorización de recursos para la reparación de alcantarillas colapsadas y recuperación de la banca del corredor férreo, de acuerdo al siguiente registro:

<p>Foto 23. PK263+055. Obra pilotaje estabilización punto crítico por alcantarilla colapsada.</p>	<p>Foto 24. PK263+055. Obra pilotaje estabilización punto crítico por alcantarilla colapsada.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada 2-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada 2-06-2023.</p>
<p>Se evidencia la estabilización del punto crítico por colapso de la alcantarilla. En el sitio la intervención mediante construcción de estructura de soporte temporal permite la operación en condiciones de seguridad sobre la vía férrea.</p>	

⁵ Anexo 1 – Condiciones Técnicas. Contrato de obra VE-508-2021

Foto 25. PK261+787. Obra pilotaje estabilización punto crítico.	Foto 26. PK261+787. Obra pilotaje estabilización punto crítico.
	
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.	Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.
Se evidencia la estabilización temporal del punto crítico ocasionado por la falla de una pantalla de contención de banca. En el sitio, mediante pilotaje y construcción de estructura de soporte temporal, se logró la estabilidad para la operación sobre la vía férrea.	

En la revisión documental no se evidenció la firma de actas por parte del Interventor o por parte de la ANI para la entrega y recibo final de las obras de atención gestionadas con el rubro IV para la atención de emergencias. Dado que el contrato no estipula un plazo para el recibo formal de las obras una vez han sido terminadas por el contratista, y esta es una situación que ya había sido presentada en auditoría previa del año 2019⁶, la Oficina de Control Interno reitera la recomendación de iniciar este proceso para dar cumplimiento a los requisitos documentales de mantenimiento con cargo a los rubros del contrato y para iniciar la cobertura de seguros o pólizas que se encuentran sujetos a su entrega a satisfacción.

También se observa que existen puntos en los cuales dentro del seguimiento realizado por la Interventoría se ha reportado la necesidad de atención y en los que no se ha proyectado o ejecutado inversión. Estos se detallan en el numeral 5.1.3 siguiente.

5.1.3 Obras no contempladas

Se observaron en el recorrido efectuado, puntos que han sido registrados por la Interventoría pero que no se encuentran relacionados como obras complementarias y para los que tampoco se ha iniciado su atención como obras de emergencia dado que no cumplen con la totalidad de los requisitos establecidos contractualmente; también se encontraron algunos puntos que han sido intervenidos parcialmente bajo el rubro de emergencia para garantizar la operación férrea, pero en los que se mantiene pendiente la ejecución de una solución definitiva. En este caso, se catalogaron varias intervenciones que son requeridas, así:

⁶ Informe de auditoría al proyecto de reparación y atención de puntos críticos de los corredores férreos La Dorada – Chiriguana y Bogotá – Belencito, año 2019, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/auditoria_tecnica_proyecto_ferreo_bogota_-_belencito_-_chiriguana.pdf

- Condiciones de banca en el ramal Capulco: se presenta una socavación en la banca ocasionada por la acción del caudal del Río Magdalena, que afecta una longitud de vía férrea de 116 m, según registro de la Interventoría, y el cual fue verificado en la visita de inspección. Esta socavación se encuentra en la zona inmediatamente posterior a la obra ubicada en el PK601 con la cual se protegió la banca mediante tablestacado en el contrato de obra anterior, y va desde el PK602+074 hasta el PK602+190. La socavación afecta el tramo de acceso al puerto de COAL CORP ubicado en el municipio de Gamarra (Cesar). La Interventoría, ha emitido y reiterado la alerta por la progresividad de la afectación y la necesidad de una obra de protección que continúe la ya realizada, para mitigar la posibilidad de una nueva destrucción de la plataforma férrea, según se evidencia en el informe de diagnóstico de interventoría No.7 radicado con número 20234090602502 de 31 de mayo de 2023 y en el informe mensual aprobado No.19 radicado con números ANI 20234090442762 de 24 de abril 2023 y 20234090671802 de 16 de junio de 2023. Con cargo al rubro de mantenimiento, se evidenció que el contratista ha realizado una protección temporal mediante el hincado de rieles y la reutilización de traviesas, para la generación de un muro de protección. Sin embargo, es un trabajo parcial y temporal y se mantiene la necesidad de una solución definitiva para atender esta afectación.

<p>Foto 27. PK602+074 hasta el PK602+190. Socavación de la banca por acción del río Magdalena.</p>	<p>Foto 28. PK602+074 hasta el PK602+190. Vista desde el final del tablestacado instalado en anterior contrato de obra.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>
<p>Se evidencia el daño a la banca reportado por la Interventoría y la mitigación temporal realizada por el Contratista como parte del mantenimiento realizado. En el punto se requiere el diseño e implementación de una solución de protección definitiva.</p>	

- Socavación presentada en el km307: Entre el PK307+750 y el PK308+030, se presenta una socavación continua al costado derecho de la vía cuyo avance ha venido siendo registrado y advertido por la Interventoría desde el año 2022. La trazabilidad presentada evidencia la necesidad de mitigar el avance que el caudal del río mantiene hacia la línea férrea, de la definición de una solución que permita proteger la infraestructura o de efectuar una modificación en el trazado de la

línea férrea. Esta solución, debe contemplar los factores ambientales asociados al cauce del río y las inversiones necesarias para hacerse efectiva.

<p>Foto 29. PK307+750 hasta el PK308+030. Socavación de la banca por acción del río Magdalena.</p>	<p>Foto 30. PK307+750 hasta el PK308+030. Socavación de la banca por acción del río Magdalena.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencia el daño a la banca reportado por la Interventoría. El registro de la alerta y recomendación se encuentra en el capítulo 10, conclusiones, del informe mensual de Interventoría.</p>	

- Obras que evidenciaron daños, que fueron registradas y hacen parte del seguimiento al estado de la vía. Algunas de ellas han sido intervenidas de manera parcial para recuperar las condiciones de operación segura, pero requieren de una intervención mayor para garantizar la estabilidad futura del corredor.

<p>Foto 31. PK 263+055. Alcantarilla para ser intervenida.</p>	<p>Foto 32. PK 261+787. Desestabilización de banca.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencian correcciones y obras que deben ser realizadas, posteriores a la estabilización lograda con pilotaje y estructura instalada.</p>	

<p>Foto 33. PK 405+280. Banca desestabilizada por alcantarilla colapsada. Costado derecho.</p>	<p>Foto 34. PK405+280. Alcantarilla colapsada. Costado izquierdo.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>
<p>Se evidencian correcciones y obras que deben ser realizadas, para la atención de estructura de alcantarilla que se encuentra colapsada, no hay recursos presupuestados para la obra. La obra de emergencia para estabilización del talud se inició en marzo 2023.</p>	

Las intervenciones definitivas necesarias no cuentan con una asignación presupuestal y dada la cercana finalización del contrato, así como el elevado costo previsto de las obras de mitigación, se evidencia que serán puntos que prevalecerán una vez éste sea culminado. En consecuencia, se emite una alerta para que estos sitios ya determinados sean atendidos de manera prioritaria en los contratos siguientes. El diagnóstico trimestral con corte a marzo 2023 radicado por la Interventoría Consorcio Interventor Férreo AIGC bajo el número ANI 20234090602502, relaciona un total de 60 alcantarillas en mal estado o colapsadas.

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Los rubros I, IV y V, han permitido el desarrollo de obras de mantenimiento, atención a emergencias y obras complementarias, dentro del marco del contrato de obra y atendiendo el clausulado correspondiente a la definición y aprobación de las obras ejecutadas. Esta aprobación, es realizada por la Interventoría dentro del cumplimiento a sus compromisos contractuales, sin que se hayan evidenciado alertas por dificultades, retrasos o inconvenientes respecto al avance esperado del proyecto.
2. El seguimiento que hace la Interventoría permite el control y registro del avance de las obras ejecutadas del contrato de obra. Con corte a marzo de 2023, la interventoría registra un avance acumulado de ejecución financiera para el Ítem V- Obras complementarias, del 81,12%.
3. Existe una cantidad importante de novedades, las cuales se encuentran reportadas mediante análisis presentados en la información periódica y en el diagnóstico estratégico del proyecto, que no cuentan con asignación presupuestal para que pueda programarse su intervención definitiva dentro del término del presente contrato, estos corresponden a la recuperación de alcantarillas colapsadas, de inestabilidades en terraplén, de pérdidas de banca, de protección por socavación y erosión por acción del río Magdalena. Estos sitios deberán ser priorizados para lograr el mantenimiento de la infraestructura de vía.

4. En la revisión documental no se evidenció la firma de actas por parte del interventor o por parte de la ANI para la entrega y recibo final de las obras de atención gestionadas con el rubro IV para la atención de emergencias, las cuales deben ser formalizadas.
5. En particular, las alertas informadas por la socavación de la banca en el ramal Capulco km601, y en el km307 de la vía, son las que revisten mayor importancia dada la posibilidad latente de una interrupción prolongada a la operación si no se mitiga el accionar del río.

5.2 Resultados de la ejecución contractual: mantenimiento de la operación comercial

El proyecto se encuentra en la Fase de Ejecución, la segunda de las contempladas dentro de la cláusula 4 del contrato de obra VE- 508-2021. Tal como se encuentra consignado en el numeral 3.6 del Anexo 1 Condiciones Técnicas, *“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 La Dorada – Chiriguaná”*⁷. Esto, involucra, además de la operación misma, al mantenimiento de la infraestructura necesaria, de vía y equipos, para la operación. En esta sección se analizan las condiciones observadas de la ejecución del contrato de obra sobre esta infraestructura y el comportamiento de la operación comercial obtenida en el corredor para el período auditado, las labores de seguimiento efectuadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI, por la Interventoría y los resultados respecto a lo evidenciado en el recorrido realizado. Por último, se presenta un resumen acerca de la atención observada a la novedad por interrupción de vía presentada en el puente sobre el río Sogamoso y la gestión sobre la misma.

5.2.1 Mantenimiento

El objeto del Contrato de Obra VE-508-2021 se encuentra en la CLAUSULA 2 definida así: *“EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA A EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA Y QUE HACE PARTE DEL CORREDOR LA DORADA (CALDAS) - CHIRIGUANA (CESAR) Y RAMALES INCLUIDOS EN LOS ANEXOS TÉCNICOS, ASÍ COMO EL CONTROL Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS QUE ALTEREN DE ALGUNA MANERA LAS OPERACIONES FERROVIARIAS EN LOS CORREDORES FERROVIARIOS, Y DEMÁS ACTIVIDADES CONSAGRADAS EN LOS ANEXOS”*

En la descripción del proyecto se observa que el trazado corresponde a una única línea férrea que cruza de norte a sur la geografía colombiana en zona de influencia de doce municipios con los siguientes sectores:

Tabla 7. Avance de ejecución presupuestal por rubros a marzo 2023

SECTORES	Longitud (km)
Chiriguaná (PK 722+683) – La Dorada (PK 201+502)	521,2
Puerto Berrío (PK 328+100) – Cabañas (PK 361+199)	33,1
Ramal Capulco	4
TOTAL	558,3

Fuente: información Anexo 1 – Condiciones Técnicas contrato VE-508-2021.

⁷ Numeral 3.6 del anexo 1 – Condiciones Técnicas del contrato de obra pública VE-508-2021.

Del numeral 3.3 del anexo técnico del contrato, se desprende que las actividades de mantenimiento que ejecute el Contratista están enfocadas a garantizar los estándares actuales (al momento del contrato) del tramo La Dorada – Chiriguáná, que éstas se ejecutarán de acuerdo con el estado del corredor y que los sectores a intervenir serán definidos con el apoyo y la previa aprobación de la Interventoría, priorizando los sitios donde se considere que se pone en riesgo el descarrilamiento de un tren. Esto incluye todas las actividades contempladas para mantenimiento y conservación del corredor que se encuentran definidas en el contrato de obra, como lo son, entre otras, la aplicación de soldaduras, la instalación de materiales de vía, el suministro de riel, el suministro de sujeciones, el suministro de traviesas, el suministro e instalación de balasto, y las reparaciones locativas.

Producto de la auditoría realizada y de la inspección correspondiente, pudieron evidenciarse labores ejecutadas para el mantenimiento de la vía y de acuerdo con el numeral 3.3 del anexo técnico del contrato de obra, como las reportadas a continuación:

- Cambios de riel.

<p>Foto 35. PK 295+871/PK293+507. Instalación de riel perfil de 90 lb/yd, en la variante Nare.</p>	<p>Foto 36. PK 296+442/PK296+231. Instalación de riel perfil de 90 lb/yd, en la variante Nare.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció riel instalado de 90 lb/yd en el sector inspeccionado de la denominada variante Nare en el tramo del PK296 a PK 293, con instalación de riel de tipo usado, sujeciones, y uniones mediante soldadura aluminotérmica sobre traviesas de concreto.</p>	

- Mantenimiento de elementos de vía

<p>Foto 37. PK 223+769. Mantenimiento a cambia vías sur estación La Agustina.</p>	<p>Foto 38. PK 223+769. Mantenimiento a cambia vías sur estación La Agustina.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita con fecha 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita con fecha 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció el trabajo de mantenimiento y cambio de traviesas en el aparato cambiavías de modelo coreano, intervención realizada dentro del mantenimiento al grupo de cambiavías.</p>	

- Reparaciones locativas

<p>Foto 39. PK 202+200. Cerramiento en malla de la estación Ferro México (La Dorada)</p>	<p>Foto 40. PK Bodega IDEMA, en La Dorada (Caldas)</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita hecha el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita hecha el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció la inversión registrada para las instalaciones ubicadas en la estación Ferro México en La Dorada (Caldas) y anexas, con cargo al ítem de Reparaciones locativas del rubro de mantenimiento del corredor.</p>	

Estas intervenciones, llevadas a cabo de acuerdo con los procedimientos del numeral 3.3 y los respectivos procedimientos para reconocimiento de los pagos, fueron verificadas por la interventoría y aprobadas mediante el acta parcial ejecutada con periodicidad mensual. Los resultados obtenidos son suministrados a

la Agencia a través del informe de Interventoría con sus anexos y permiten observar y cuantificar el cumplimiento del objetivo del contrato, lo cual se evidenció en el recorrido efectuado por el corredor principal y por el ramal Capulco, en donde verificó que es posible la operación continua en todo el trayecto principal y de acuerdo con recorrido desde la estación Gamarra (604+780) hasta la estación Ferro México (202+000).

<p>Foto 41. PK 604+780. Estación Gamarra (Cesar)</p>	<p>Foto 42. PK 601+750. Ramal Capulco.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>
<p>Ubicación del inicio del recorrido de verificación en la estación Gamarra, con logística visible de la Interventoría Consorcio Interventor Férreo AIGC.</p>	<p>Se evidencian los trabajos de mantenimiento realizados en el cambiavías y señalización líneas de acceso al puerto fluvial.</p>
<p>Foto 43. PK 570+750. Línea segunda estación Santa Lucía.</p>	<p>Foto 44. PK 570+230. Línea segunda estación Santa Lucía.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>
<p>Se evidenció la presencia de material vegetal en sectores de la vía, por falta de rocería, con énfasis en las líneas segundas de las estaciones ubicadas entre Gamarra y Barrancabermeja.</p>	

El mantenimiento se realiza mediante cuadrillas que originalmente fueron establecidas según lo contemplado en el anexo técnico 1 del contrato de obra, y que, con la firma de modificaciones contractuales, han sido ajustada en su cantidad y disponibilidad de acuerdo con las necesidades planteadas y analizadas para la continuación del proyecto.

En el corredor, se evidencian las labores de mantenimiento realizadas, aunque se observa la incidencia que la dispersión de los grupos de trabajo conlleva en el mantenimiento del estado de la vía, especialmente en temas de rocería y limpieza. Tramos de la vía, principalmente en el sector comprendido al norte de la estación de Barrancabermeja, se observan con un evidente crecimiento de vegetación, en línea principal y especialmente sobre las líneas segundas de las estaciones de cruce. Ejemplos de esto pudo observarse en las estaciones de Santa Lucía, Eloy Valenzuela y García Cadena. En el sector al sur de Barrancabermeja la incidencia es perceptiblemente menor.

El control de avance de los equipos de mantenimiento es realizado por la Interventoría del proyecto la cual informa mediante comunicaciones y documentos al Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI acerca de los resultados periódicos obtenidos. Se evidencia que son incluidas las observaciones en su informe mensual.

<p>Foto 45. PK 570+060. Estación Santa Lucía.</p>	<p>Foto 46. PK 557+000 a 557+250. Construcción de pantalla guardabalasto.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>
<p>Se evidenció la presencia de vegetación en sectores de la vía, por falta de rocería.</p>	<p>Se evidenció la inversión de recursos en la obra para instalación de pantallas guarda balasto.</p>

Otras labores de mantenimiento se encuentran en curso o realizadas, tales como la construcción de muros de protección de banca o de muros guardabalasto, y se verificó la presencia de los grupos de cuadrillas distribuidas a lo largo de la vía en labores de alce, nivelación y rocería. Dentro de las inspecciones se determinó para uno de los grupos de cuadrilla de alce y nivelación, ubicado en el PK511, que se incumplía al momento de la inspección con la señalización preventiva relacionada en el Reglamento de Movilización aprobado, nota de lo cual fue tomada por la interventoría para ajustar y realizar la corrección respectiva. En campo, el personal del Contratista y de la Interventoría transmite y recibe información de contexto y hace reporte de novedades utilizando aplicaciones informáticas y la red celular. La formalización de estos

reportes se realiza mediante correo electrónico de los inspectores de operación hacia los ingenieros de proyecto y su posterior inclusión en los informes que son radicados a la ANI junto con el respectivo análisis.

<p>Foto 47. PK 517+188. Estación San Rafael de Lebrija.</p>	<p>Foto 48. PK 511. Cuadrilla de mantenimiento en alce y nivelación de vía.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>
<p>Operación férrea para el transporte de cuadrillas en los patios de la estación.</p>	<p>Inspección de cuadrillas en labores de mantenimiento, alce y nivelación de vía. Se evidenció falta de la señalización preventiva requerida por el RMT.</p>

Mediante comunicado No. C-AIR-GOC-CEXT-475-2023 radicado en ANI bajo el No. 20234090602502 del 31 de mayo de 2023, se entregó por parte de la Interventoría a la Agencia Nacional de Infraestructura, el Informe de Diagnóstico No. 7, período ENERO – MARZO de 2023, con la información actualizada del estado de vía, del estado de la operación y demás áreas en seguimiento sobre el corredor, junto con los respectivos diagnósticos estratégicos. De manera general, se evidencia el seguimiento y el control por parte de la Interventoría de las actividades de mantenimiento sobre la vía principal, que corresponde al 94.1% de la longitud de la red a cargo del contratista, que permiten una operación sin interrupción para vehículos carromotores, equipos de vía, trenes de trabajo, trenes de carga y trenes de pasajeros, así como el suministro de la información necesaria para la toma de decisiones por parte del equipo de coordinación y seguimiento de la Agencia.

Foto 49. PK 491+230. Línea principal entre las estaciones Eloy Valenzuela y García Cadena.	Foto 50. PK 405+280. Muro guardabalasto construido en punto de intervención por emergencia.
	
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.	Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.
Se evidenció la presencia de material vegetal en sectores de la vía, por falta de rocería.	Se evidenció la obra de protección construida al carreteable paralelo existente.

Una situación distinta se evidencia en el ramal que va de la estación Grecia (PK328+188) hacia la estación Cabañas (PK 361+199). En este ramal no se realiza operación continua y a pesar de hacer parte integral del contrato, muestra condiciones muy por debajo del estándar contemplado en la documentación técnica del proyecto, se observa a la vista que las especificaciones técnicas no se encuentran cumplidas y en general, un mal estado de la infraestructura férrea.

Se evidencia que la condición de la vía férrea en el tramo amerita la generación de alertas por falta de mantenimiento. En el recorrido realizado, se hizo patente el daño de la infraestructura por la condición invernal en el sector aferente al río La Malena.

El recorrido iniciado el día 02 de junio de 2023 en la estación de Grecia con destino a la estación Cabañas tuvo como punto final la obra en el abscisado PK335 + 054, dado que, debido a las condiciones de la vía, que fueron evaluadas por el operador del carromotor 157 y consultadas por éste con el área de operaciones del CSF mediante comunicación radial, no era posible operar con seguridad sobre la vía que se encontraba en el aire. Adicionalmente, a pesar de que en el Informe de Diagnóstico trimestral a marzo 2023, la Interventoría conceptúa que *"...no existen los recursos monetarios necesarios para la rehabilitación del ramal Grecia – Cabañas – Montecristo sin embargo esto no exime al Consorcio San Felipe de realizar las actividades de mantenimiento básicas como: rocería, riego químico, limpieza de cunetas y limpieza de alcantarillas para conservar el ramal en las condiciones en las cuales fue entregado en custodia"*, durante la auditoría no se evidenciaron registros de requerimientos que hayan sido generados por la Interventoría al Contratista acerca de las condiciones presentadas en el ramal, ni se ha recibido información respecto a los mantenimientos efectuados en el ramal, y periódicamente la Interventoría registra a la Agencia como NO OPERATIVA la vía para este tramo, siendo la última comunicación registrada al respecto del estado de vías operativas la C-AIR-GOC-CEXT-472-2023, radicada en la ANI bajo el número 20234090601112 el día 31 de mayo de 2023.

<p>Foto 51. PK 328+100 a PK335+034. Ramal Grecia – Cabañas, puente sobre el río La Malena.</p>	<p>Foto 52. PK 328+100 a PK335+034. Ramal Grecia – Cabañas, anegación de áreas del corredor.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció la afectación a la infraestructura por la condición invernal en el sector aferente al río La Malena.</p>	
<p>Foto 53. PK 328+100 a PK335+034. Ramal Grecia - Cabañas.</p>	<p>Foto 54. PK 328+100 a PK335+034. Ramal Grecia – Cabañas.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció la afectación a la infraestructura por la condición invernal en el sector aferente al río La Malena.</p>	

<p>Foto 55. PK 328+100 a PK335+034. Ramal Grecia – Cabañas, anegación de áreas del corredor.</p>	<p>Foto 56. PK 328+100 a PK335+034. Ramal Grecia – Cabañas, anegación de áreas del corredor.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció la afectación a la infraestructura por la condición invernal en el sector aferente al río La Malena.</p>	<p>La vía y superestructura de carrilera se encuentra totalmente inundada.</p>
<p>Foto 57. PK 335+034. Pontón afectado en estribo y aproches.</p>	<p>Foto 58. PK 335+034. Pontón afectado en estribo y aproches.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Punto final del recorrido efectuado en el ramal de Grecia a Cabañas, por vía en el aire y paso no seguro para carromotor en el sitio.</p>	

Foto 59. PK 335+034. Pontón afectado en estribo y aproches.	Foto 60. PK 335+034. Pontón afectado en estribo y aproches.
	
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.	Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.
Registro del abscisado alcanzado en el recorrido, sobre el pontón.	Vía hacia la estación Cabañas, no transitada.

Se observa que las modificaciones efectuadas tanto al contrato de obra como al contrato de interventoría, el eventual agotamiento de los recursos, y el consecuente reajuste en aquellos disponibles para el mantenimiento de la infraestructura desde las condiciones iniciales previstas, son factores que afectan las capacidades de atención y seguimiento al mantenimiento de la infraestructura de vía.

Por otra parte, y para finalizar en cuanto a la infraestructura de bienes inmuebles recibida en este ramal, el contrato de obra estipula en su cláusula 11, subíndice (ii), numeral (1) literal (i), *“(i) Tener en custodia la cantera Montecristo ubicada en cercanías a la estación de cabañas. En caso de que el Contratista desee hacer uso del material de esta cantera, por su cuenta y riesgo y recursos adelantará los tramites ambientales para la explotación de balasto o en caso contrario podrá comprar el balasto en canteras legalmente autorizadas.”*. Según lo informado por la Interventoría y tal como se encuentra consignado en el informe de diagnóstico No.7 (ene-mar 2023), mediante oficio RL-001-OPB-CONSORCIO SAN FELIPE-2022, del 12 de enero 2022, el Contratista inició la solicitud para modificación contractual del contrato No. VE-508-2021 con el objeto de desafectar la cantera Montecristo, y formalizó su desinterés en la explotación de dicha cantera. Este proceso se ha desarrollado a través de los años 2022 y 2023 con diferentes instancias en las que ha participado tanto la ANI, como el Consorcio San Felipe (CSF) y la Interventoría del proyecto para la emisión de concepto y análisis de la actual situación jurídica de la cantera, del contrato de concesión minera No. 418 correspondiente y la liquidación de dicho contrato o título minero, que en concepto del Contratista, impediría seguir a cargo de la obligación contractual contenida en la cláusula 11. A la fecha del presente informe, aún no se ha realizado modificación contractual retirando la obligación del contrato de obra No. VE-508-2021.

- Mantenimiento de material rodante

El material rodante previsto para el proyecto fue entregado por la interventoría del proyecto durante el mes de agosto del año 2021 y ha permanecido en tenencia del CONSORCIO SAN FELIPE. Su estado al momento de la entrega fue registrado mediante fichas técnicas, así como el mantenimiento realizado y su estado. La responsabilidad contractual del CSF se rige por los numerales 3.1, 3.4 y 3.8 del Anexo 1 –

Condiciones Técnicas Dorada – Chiriguaná. En éstas, se especifica que el Contratista debe mantener toda la infraestructura y es responsable de revertir el material rodante en similar o mejor estado que el recibido, a la entidad. Interventoría ha conceptuado en su diagnóstico estratégico que el personal autorizado en el contrato no es suficiente para ejecutar las actividades de mantenimiento y reparación del material rodante, por lo cual se ha recurrido a contratación con terceros, y recomienda incrementar la planta de personal para los siguientes contratos para así dar un uso más eficiente al presupuesto.

Foto 61. PK 328+188. Estación Grecia.	Foto 62. PK 442+616. Estación Barrancabermeja.
	
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.	Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.
Se observan las instalaciones utilizadas para el mantenimiento de los equipos remolcados en el taller de mantenimiento.	Evidencia de los trabajos de mantenimiento realizados a la bateadora BP008. Otros vehículos de vía ubicados en la estación.

Con respecto al mantenimiento del material rodante férreo, se observa que existe gran cantidad de equipos no disponibles, existe un factor de obsolescencia asociado a los equipos disponibles, los equipos autopropulsados o maquinaria de vía utilizados para labores de mantenimiento de vía muestran condiciones disminuidas por su estado y antigüedad, al punto que no se ha logrado reparar una de las máquinas bateadoras y la otra disponible registra condiciones de baja confiabilidad.

Respecto al nivel de cumplimiento de estos equipos, se evidencia a través de los reportes de Interventoría que no se han cumplido los niveles de trabajo contemplados en el contrato de obra, generando un incumplimiento a lo establecido en el numeral 3.2 del Anexo 1 – Condiciones Técnicas del Contrato de Obra “...Teniendo en cuenta que se deberán realizar reparaciones mecánicas sobre la bateadora y reguladora PLASER descritos en el numeral 3.8. el Contratista deberá realizar un trabajo de alineación y nivelación con estos equipos de mínimo 20 km mensuales, sobre los sitios que indique la Interventoría.” Registrado por Interventoría en sus informes mensuales de marzo 2023 “En el transcurso del mes de marzo, se realizó un total de 7.740 ml de Alce Nivelación y Alineación Mecanizada a lo largo del corredor férreo” y abril 2023 “En el transcurso del mes de abril, se realizó un total de 5.403 ml de Alce Nivelación y Alineación Mecanizada a lo largo del corredor férreo”.

Debe observarse que, en la estación de Barrancabermeja, en la visita de esta auditoría se evidenciaron las labores de mantenimiento y pruebas en desarrollo llevadas a cabo al equipo Bateadora BP008.

Respecto al material rodante en tenencia del Contratista, no se evidencia una base de datos general digitalizada que permita una consulta directa del estado de los equipos. Las fichas elaboradas se encuentran de manera física en las instalaciones de la estación de Grecia, sitio en el cual se realizan los mantenimientos. Sin embargo, esto hace necesario efectuar desplazamientos para realizar cualquier consulta, y dificulta el acceso a información actualizada y oportuna por parte del personal de Interventoría o Coordinación y Seguimiento de la ANI. Al respecto, se recomienda la implementación de un sistema unificado de información digital sobre el material rodante que permita la consulta controlada y el seguimiento del estado del parque rodante presente en el proyecto. El total de material rodante reportado en condiciones operativas es de 132 de un total de 299 equipos.

Tabla 8. Estado reportado del Material Rodante tractivo y remolcado corte marzo 2023

DESCRIPCIÓN	OPERATIVAS	NO OPERATIVAS REPARABLES	IRRECUPERABLES	TOTAL	DISPONIBILIDAD
LOCOMOTORAS	3	2		5	60%
CARRMOTORES	8			8	100%
GÓNDOLAS	16	30	12	58	40%
TOLVAS + GÓNDOLAS GRANELERAS		7		7	
TOLVAS GOLONDRINAS		5		5	
TOLVAS BALASTERAS	37	12	9	58	
TOLVA DE VUELCO LATERAL		4		4	
PLATAFORMA CANADIENSE	18	46	12	76	
PLATAFORMA CONVENCIONAL	37	3	15	55	
VAGÓN CARRO CAJA		4	1	5	
MAQUINARIA MANTENIMIENTO DE VÍA	5	4	1	10	
LITERAS	8			8	100%
TOTAL	132	117	50	299	72%

Fuente: Informe mensual de interventoría No.19 correspondiente a marzo de 2023.

Foto 63. PK 328+188. Estación Grecia.	Foto 64. PK 328+188. Estación Grecia.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>
<p>Registro de las fichas de mantenimiento y estado de los equipos correspondientes a material rodante y maquinaria de vía.</p>	<p>Se evidenció el cárcamo para el mantenimiento de equipo tractivo, la intervención en curso para la locomotora 1201 y la inversión registrada para las instalaciones.</p>

- Traslado y puesta a punto de material rodante y tractivo de Pacífico / Bogotá – Belencito.

El compromiso contractual definido en el numeral 3.4 del Anexo 1 – Condiciones Técnicas Dorada – Chiriguaná, para la puesta a punto, mantenimiento y traslado del material rodante y tractivo de la Concesión Pacífico o del Corredor Bogotá - Belencito que, en cualquiera de los dos casos *“sea aprobado por la Interventoría y la Agencia Nacional de Infraestructura”* es una actividad que el Contratista define y la Interventoría registra como *“En Evaluación”*, dentro de su verificación de cumplimiento de actividades en el contrato de obra. El Contratista verificó aquellos por los que tenía un interés de traslado y el informe de evaluación se registró con el radicado con número ANI 20214091382312 del 26 de noviembre de 2021. Se tenía previsto que el traslado de los equipos desde el Ferrocarril del Pacífico o desde el Corredor Bogotá - Belencito fuera realizado durante el tiempo de ejecución del contrato de obra, pero dado que no se tuvo definida la situación jurídica de los equipos, la ANI, cumpliendo con su competencia contractual, no aprobó equipos para trasladar. Según el diagnóstico estratégico elaborado por la Interventoría, esto generó un aspecto crítico con incidencia en la ejecución de los recursos. Posteriormente el Consorcio San Felipe solicitó autorización para utilizar el presupuesto reservado para la actividad no ejecutada en el mantenimiento del material rodante disponible.

5.2.2 Operación comercial

La operación férrea del corredor La Dorada – Chiriguaná, se encuentra bajo responsabilidad del Consorcio San Felipe, producto de las obligaciones contenidas en el contrato VE-508-2021 cláusula 11. El 13 de agosto de 2021 se suscribió el acta de inicio del contrato, con lo cual a partir de esa fecha el Contratista ejecuta las labores de administración y control del corredor férreo. Para la ejecución técnica de esta actividad, relacionada en el numeral 3.6 del respectivo anexo técnico, todo operador debe contar con la habilitación y el permiso de operación por parte del Ministerio de Transporte. La relación de los Permisos de Habilitación

y de Operación entregados por el Ministerio de Transporte se encuentra en seguimiento por parte de Interventoría, y contiene un total de cuatro operadores: FENOCO SA, COOPSERCOL, PRODECO, y CNR. Una copia de los documentos se evidencia en la documentación entregada por Interventoría para el seguimiento, dentro de la obligación de garantizar que se mantienen vigentes los permisos de operación. En la inspección realizada durante los días 31 de mayo 2023 al 02 de junio 2023 se verificó la prestación del servicio de pasajeros por parte del operador COOPSERCOL.

Con respecto a los ingresos provenientes de la operación comercial, el Contratista debe realizar el pago por Tarifa de Uso de Infraestructura a la ANI, y el pago del arrendamiento del material rodante descrito en el Anexo Técnico 1. El cobro de la Tarifa de Uso de Infraestructura a los operadores que hagan uso del corredor férreo y su depósito a la Agencia Nacional de Infraestructura es igualmente obligación contractual del Contratista. Se evidenció el registro por parte de la Interventoría de los Ingresos, a través de la documentación radicada en la ANI y la consignación de la información sobre ingresos en los informes periódicos mensuales y de diagnóstico de Interventoría. Con corte a marzo 31 de 2023, la Interventoría reporta un valor facturado de \$333.662.493,15 y un valor consignado por CSF a la ANI de \$258.439.539,41 para un recaudo pendiente para transferir a la ANI de \$75.222.953,74 correspondiente a los siguientes operadores:

Tabla 9. Resumen facturación por operación y uso de vía a marzo 2023

Operador	Valor Facturado Total	IVA	Valor Para	
			Consignar a la ANI	Valor consignado por CSF a la ANI
CI PRODECO S.A.	\$ 234.279.167,34	\$ -	\$ 234.279.167,34	\$ 172.045.133,96
COLOMBIAN NATURAL RESOURCES - CNR	\$ 39.173.556,06	\$ -	\$ 39.173.556,06	\$ 30.277.003,70
COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADOS Y DE SERVICIO	\$ 36.586.902,75	\$ -	\$ 36.586.902,75	\$ 32.494.534,75
FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA	\$ 23.622.867,00	\$ -	\$ 23.622.867,00	\$ 23.622.867,00
TOTALES	\$ 333.662.493,15	\$ -	\$ 333.662.493,15	\$ 258.439.539,41

Fuente: Diagnóstico No.7 Consorcio Interventor Férreo AIGC e información de seguimiento ANI.

Las condiciones para el alquiler de material rodante se encuentran consignadas en el numeral 3.6.4 del Anexo 1 – Condiciones Técnicas Dorada – Chiriguana, en el cual se establecen tablas para el canon mensual en función del tipo de equipo y de las toneladas movilizadas por mes. La Interventoría realiza la validación del recaudo presentado por CSF, así como del cálculo de los ajustes anuales a realizarse de acuerdo con el IPC, la verificación de la cantidad netas de carga movilizadas, y cuya verificación se realiza por el equipo técnico del modo Férreo de la ANI. Con corte a marzo de 2023, Interventoría reporta un valor facturado de \$163.055.211,66 más IVA de \$26.033.825,41, un valor para consignar a la ANI de \$137.021.186,25 y un valor consignado por CSF a la ANI de \$122.059.685,41 para un recaudo pendiente por Arriendo de Material Rodante para transferir a la Agencia de \$14.961.500,84.

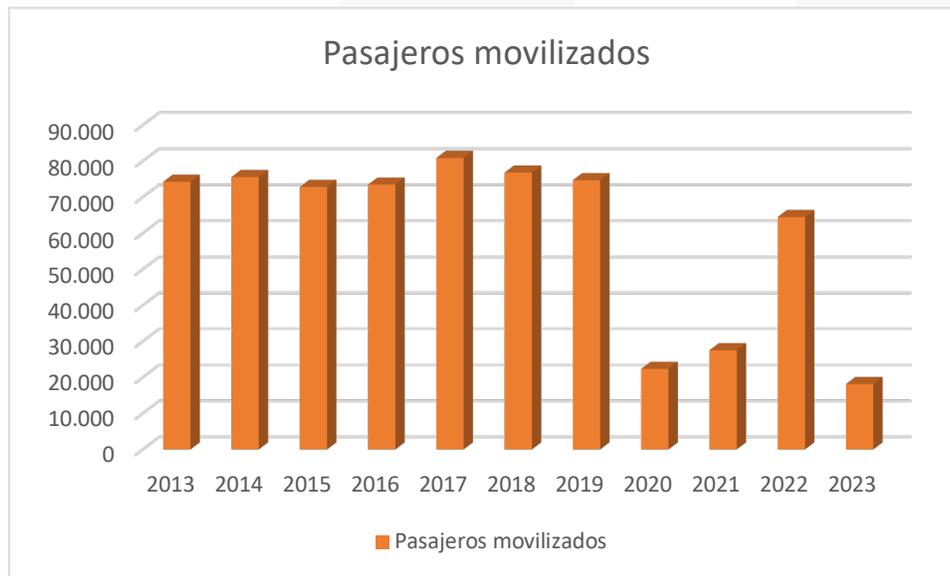
Tabla 10. Resumen Facturación por Arriendo Material Rodante a marzo 2023

Operador	Valor Facturado Total	IVA	Valor Para	Valor consignado x
			Consignar a la ANI	CSF a la ANI
COLOMBIAN NATURAL RESOURCES - CNR	\$ 77.393.936,01	\$ 12.357.015,01	\$ 65.036.921,00	\$ 50.075.420,16
FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA	\$ 85.661.275,65	\$ 13.676.810,40	\$ 71.984.265,25	\$ 71.984.265,25
TOTALES	\$ 163.055.211,66	\$ 26.033.825,41	\$ 137.021.186,25	\$ 122.059.685,41

Fuente: Diagnóstico No.7 Consorcio Interventor Férreo AIGC e información de seguimiento ANI.

El servicio de movilización de pasajeros se presta por parte del operador COOPSERCOL en las rutas Barrancabermeja – Grecia, Barrancabermeja – Carare y Barrancabermeja – San Rafael de Lebrija. Esta operación se efectúa con vehículos propios del operador, que cuenta con la habilitación, permiso de operación por parte del Ministerio de Transporte y Contrato de Uso de Vía relacionados en la documentación suministrada para el análisis de auditoría. El registro de pasajeros movilizados muestra un sostenimiento en la prestación del servicio para unos sectores específicos dentro del corredor correspondiente al contrato de obra.

Ilustración 3. Pasajeros totales movilizados por año



Fuente: Informe mensual de Interventoría No.19 e información de seguimiento ANI.

Con respecto a la operación de pasajeros en la revisión documental, esta auditoría pudo evidenciar la notificación de suspensión del Contrato de Uso de Vía a partir del 15 de abril de 2023 entre el CONSORCIO SAN FELIPE y COOPSERCOL LTDA, por incumplimiento contractual, realizada mediante oficio RL-085-OPB-CONSORCIO SAN FELIPE-2023 de fecha 4 de abril 2023 y remitida a la ANI por parte de Interventoría con oficio C-AIR-GOC-CEXT-418-2023 radicado ANI no. 20234090394342 del 11 de abril de 2023 por la no

presentación de la garantía de Responsabilidad Civil Contractual por parte del tercer operador COOPSERCOL, quien considera que con la resolución de renovación del permiso de operación otorgada por el Ministerio de Transporte ya se encontraban satisfechos los requisitos para la operación.

La Interventoría mediante el citado oficio también alertó acerca de los riesgos y consecuencias sociales y jurídicas que esta decisión de suspensión conllevaría dada la incidencia en el sector del transporte ilegal y recomendando que debe ser llevada a cabo concediendo un término prudencial para que la empresa anuncie a los usuarios la decisión de suspensión, así como la necesidad de decidir sobre la aplicación de la suspensión teniendo en cuenta sus consecuencias.

Mediante oficio C-AIR-GOC-CEXT-413-2023 radicado ANI 20234090373042 del 03 de abril de 2023, la Interventoría conceptuó *“...en concepto de esta Interventoría, el Ministerio de Transporte continúa generando una condición de confianza legítima en COOPSERCOL como operador férreo de transporte público de pasajeros, en tanto año tras año, desde el otorgamiento de la habilitación y sus posteriores permisos de operación, incluida la más reciente, así ha quedado plasmado y salta a la vista en las consideraciones de cada resolución expedida por el Ministerio”*. Así como también *“... se desprende que no solo el Ministerio de Transporte sino la propia ANI durante todos estos años, a través de todos los contratistas administradores, ha impartido legalidad a través de ese principio de buena fe en armonía con la confianza legítima que le inspiró a COOPSERCOL el hecho de que se le haya permitido operar en el transporte público de pasajeros sin la exigencia de la póliza de RCC y admitiendo la póliza colectiva de accidente personales, como lo ha hecho expresamente el Ministerio de Transporte.”* y recomendó *“...que la ANI o el CSF dirija un escrito al Ministerio de Transporte en donde solicite información acerca del procedimiento con el que se aprobaron las pólizas presentadas por COOPSERCOL para la renovación del permiso de operación, porque claramente se expidió dicha renovación sin solicitar al operador la presentación de la póliza RCC, lo que reafirma la confianza legítima que una entidad del Estado como el Ministerio de Transporte genera a COOPSERCOL, un particular que presta el servicio de transporte férreo de pasajeros”*

Sobre el caso particular, se evidencia que: i) la empresa COOPSERCOL obtuvo, mediante Resolución No. 20233040009885 del 9 de marzo de 2023, renovación de su permiso de operación por parte del Ministerio de Transporte; ii) el 14 de abril de 2023 se realizó comité con participación de la ANI, el contratista CSF e Interventoría para analizar y crear compromisos respecto a la no remisión de la póliza RCC; iii) la Interventoría, con oficio CAIR-GOC-CEXT-444 -2023 radicado ANI con No. 20234090481442 del 03 de mayo de 2023, remitió concepto integral acerca de la póliza responsabilidad civil contractual – RCC – del transportador férreo de pasajeros COOPSERCOL, así: *“es posible dar aplicación el contenido de la Resolución 0233040009885 del 9 marzo 23 expedida por el Ministerio, y en ese sentido, permitir que COOPSERCOL continúe operando en el servicio de transporte público férreo de pasajeros, en los términos que el Ministerio renovó el permiso de operación. Por otra parte, teniendo en cuenta que COOPSERCOL dirigió un escrito al Ministerio de Transporte en donde solicita información acerca las pólizas aprobadas en la Resolución 0233040009885 del 9 marzo 23, se debe esperar el pronunciamiento del Ministerio y en el entretanto el CSF haga seguimiento a dicha solicitud. De igual forma, la Interventoría considera que podría liberarse al CSF de un posible incumplimiento de la obligación específica de “verificar” la existencia de la póliza RCC derivada del Decreto 1079 de 2015, en tanto y por cuanto como se explicó con suficiencia, el Ministerio de Transporte a través de acto administrativo que se presume legal, renovó el permiso de operación a COOPSERCOL y en dicho acto administrativo se observa que las pólizas presentadas por COOPSERCOL (no se encuentra la de RCC) fueron revisadas por un comité de expertos y le impartieron aprobación, y no puede entonces el Contratista CSF y la Agencia y mucho menos esta Interventoría, contradecir o desvirtuar la presunción de legalidad a partir de un contrato de obra pública o de un contrato de uso de vía suscrito entre CSF y*

COOPSERCOL que solo tiene efectos interpartes.” En el informe mensual de Interventoría del mes de abril 2023, numeral 7.1.1 “Otras Garantías”, se expone que, por esas consideraciones, “la Interventoría, entre otros, reitera la existencia de la materialización del principio de confianza legítima y estaría de acuerdo con permitir que COOPSERCOL continúe operando, porque como bien lo indica el operador, basando su argumento en la existencia del acto administrativo que renovó el permiso de operación, no le puede exigir el Contratista CSF las pólizas de RCC, pólizas que ni el propio ministerio como ente rector en esta materia le ha exigido para la citada renovación. Por ello, a la fecha a pesar de que no se ha hecho entrega de este documento, COOPSERCOL continúa operando regularmente; así lo aceptó también la Agencia y el CSF en el comité del pasado 14 de abril de 2023”. Dicha operación fue verificada en campo durante la visita de auditoría, como se registra a continuación:

Foto 65. PK 442+616. Estación Barrancabermeja.	Foto 66. PK 328+188. Estación Grecia.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Evidencia de la prestación del servicio de transporte de pasajeros por parte de la empresa COOPSERCOL. Despacho de servicio en la estación de Barrancabermeja (izquierda) y el alistamiento del equipo en la estación de Grecia (Puerto Berrío).</p>	

La operación con trenes de trabajo se mantiene conforme a las mismas condiciones contenidas en el reglamento de operación de trenes vigente, y es ejecutada por el Contratista en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, con seguimiento por parte de la Interventoría. La disponibilidad de equipo para el transporte de materiales de mantenimiento se encuentra relacionada en el numeral 5.2.1 del presente documento y con este equipo se desarrollan los compromisos establecidos por el Contratista.

Se evidenció la disponibilidad de los equipos ubicados en las diferentes estaciones visitadas durante la auditoría, y el registro de los trenes que han sido operados para los trabajos de mantenimiento de vía. Mediante este registro, han sido reportados 89 trenes de trabajo por parte de Interventoría para el trimestre de enero a marzo de 2023, y 26 servicios para el mes de abril.

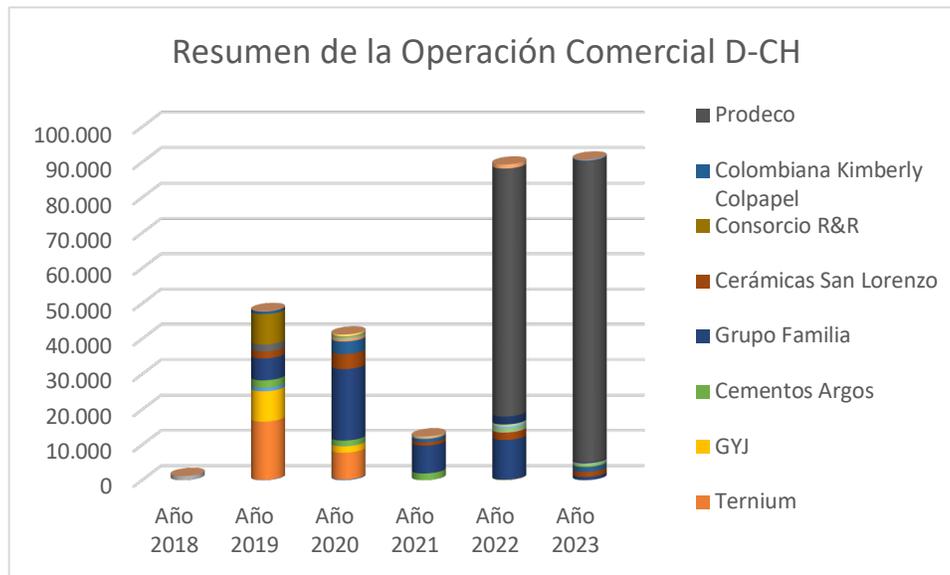
El uso no autorizado de la infraestructura ferroviaria para el transporte ilegal de pasajeros es sensible en los sectores inspeccionados. Esta actividad utiliza vehículos no homologados y es prestado de manera informal. En los registros obtenidos puede observarse la presencia continua de estos actores sobre la vía férrea, y no existen condiciones de seguridad establecidas para este tipo de movimientos que afectan la operación legalmente establecida.

Esta condición se observa que es continuamente registrada en los informes de seguimiento tanto del Contratista como de Interventoría, y contractualmente no existen funciones policivas que permitan una intervención directa. Las gestiones administrativas, sociales y jurídicas realizadas no se observan suficientes para controlar este tipo de afectaciones y es necesaria una articulación conjunta de las entidades estatales para el control continuo de este tipo de tránsito. No se evidenciaron soluciones técnicas implementadas para prevención de la presencia de operación no autorizada sobre el corredor y que podrían aportar un mayor nivel de seguridad tales como sistemas de señalización de aproximación de trenes.

Foto 67. PK 328+188. Estación Grecia.	Foto 68. PK 331+900. Puerto Berrío.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>
<p>Se evidencia el uso no autorizado y constante de la infraestructura por terceros para el transporte ilegal.</p>	<p>Se evidencian afectaciones por la invasión de la zona de seguridad del corredor férreo y la prestación de servicio de transporte ilegal.</p>

Luego de lograr su reactivación en contratos previos al año 2021 y cumpliendo con el objeto principal del contrato, la Oficina de Control Interno evidencia que se ha logrado mantener el transporte de carga para el corredor férreo La Dorada - Chiriguaná. La conexión con la concesión de la red férrea del Atlántico a cargo de la empresa FENOCO, ha permitido el despacho de trenes con destino al puerto de Santa Marta y la llegada de trenes con carga desde esta ciudad. En el proyecto se cuenta con varios puntos para el desarrollo de actividad intermodal y se ha logrado un aumento en la carga transportada.

Ilustración 4. Resumen de la operación comercial y sus principales clientes



Fuente: Elaboración propia, con información de seguimiento ANI.

Desde el inicio del contrato VE-508 de 2021 hasta su desarrollo actual en marzo de 2023, se evidencia un aumento en la carga mensual transportada. Durante el año 2022 se lograron movilizar un total de 89.336 toneladas, y en los tres primeros meses del año 2023 se han movilizado 90.735 toneladas. Si se observan los principales generadores de carga, se aprecia la importancia de la entrada del operador PRODECO S.A. a partir del mes de julio de 2022 y el impulso que éste ingreso ha dado al transporte de carga, que ha permitido entre otras circunstancias superar en los tres primeros meses del 2023 la meta que se tenía prevista para movilización total del año.

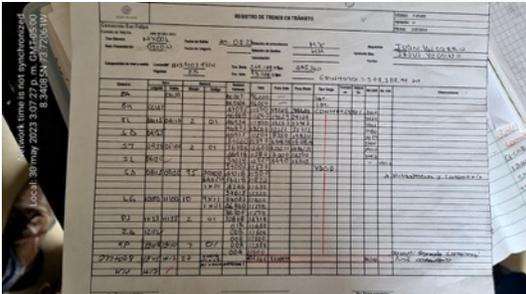
El Contratista registra la información de novedades en la operación, la cual presenta y analiza la Interventoría en su informe mensual, así como en el diagnóstico operativo trimestral sobre el desarrollo del proyecto. La accidentabilidad en la operación es igualmente analizada y presentada en los informes periódicos.

Durante el desarrollo del contrato se reportan 19 generadores de carga trabajando con dos operadores en la operación férrea controlada por el Consorcio San Felipe. Las principales empresas generadoras se encuentran en la ilustración 4.

PRODECO S.A., es el operador comercial más importante en volumen, que moviliza carbón mineral en baches de hasta 4.000 toneladas desde el puerto de COAL CORP S.A: en Gamarra (Cesar) con destino a las instalaciones de Puerto Nuevo en Ciénaga (Magdalena). En la inspección en campo, se visitaron las instalaciones de COAL CORP, ubicadas en el ramal de Puerto Capulco, en las cuales es posible la conexión intermodal que actualmente se desarrolla con el modo carretero, pero que también mantiene la posibilidad de conexión con el modo fluvial, a través del río Magdalena. Otros sitios importantes habilitados para interconexión con el modo carretero incluyen la estación Ferro México en La Dorada y la estación de San Rafael de Lebrija. Desde la estación en La Dorada se despacha un servicio intermodal hasta la ciudad de Santa Marta, que utiliza las instalaciones de la bodega IDEMA, adyacente al corredor y administrada

mediante contrato de comodato con el municipio, para el almacenamiento y el transbordo de carga contenerizada.

Foto 69. PK 601+976. Ramal de Puerto Capulco	Foto 70. PK 201+502. La Dorada (Caldas)
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Instalaciones de COAL CORP S.A. en el ramal Puerto Capulco, en el sitio donde se realiza la operación multimodal para el transporte de carbón en lotes de hasta 4.000 toneladas.</p>	<p>Se evidenció la infraestructura dispuesta para la operación multimodal en la estación Ferro México en La Dorada (Caldas) y anexas.</p>

Foto 71. PK 604+780. Estación Gamarra.	Foto 72. PK 604+100. Ramal IDEMA Gamarra
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>
<p>Evidencia del registro de trenes en tránsito, para el servicio comercial con contenedores proveniente de Ferro México y destino a Santa Marta.</p>	<p>Acceso restringido al ramal del área del IDEMA en Gamarra en donde la operación es posible para punto de cargue con banda transportadora.</p>

Con respecto a las instalaciones de la planta del predio IDEMA cerca de la estación de Gamarra (Cesar), se observa que actualmente estas se reportan fuera del control del proyecto. El contrato de comodato suscrito entre la Agencia y el Ministerio de Agricultura terminó el pasado 31 de diciembre de 2022 y ha sido informada una decisión administrativa realizada mediante plan de ordenamiento territorial que determina el predio como zona de desarrollo y expansión urbana y por tanto afecta su uso para el objetivo del proyecto. El acceso es restringido.

Como se observa en el apartado relacionado al mantenimiento, es importante la diferencia entre las condiciones del corredor principal utilizado para el mantenimiento de la operación comercial y el ramal Grecia – Cabañas, el cual presenta condiciones de abandono de su mantenimiento. Por otra parte, el ramal Capulco ubicado en el municipio de Gamarra (Cesar) y que conecta el corredor principal con las instalaciones de COAL CORP se encuentra mantenido y activo para la operación.

Con respecto a las estaciones, las labores de mantenimiento mantienen operativas y con atención presencial aquellas que son necesarias para la realización de cruces de trenes ferroviarios, y que son detalladas en los informes mensuales de interventoría (numeral 4.3.5.2). En puntos específicos como las estaciones de Barrancabermeja y Grecia, se mantienen contratos de arrendamiento de espacios comerciales, de atención de pasajeros, o de habitación para terceros que generan recaudos para el proyecto a través de los mecanismos y seguimiento establecidos según los numerales 3.2 y 3.7 del Contrato de Obra, estos arrendamientos son administrados por CSF, bajo el seguimiento y registro de Interventoría (numeral 8.5 informe del informe mensual). Las estaciones son mantenidas con recursos del presupuesto. Durante la inspección se evidenciaron obras de adecuación de las baterías sanitarias, de la adecuación de cárcamo para mantenimiento realizadas; y de atención a una novedad por conato de incendio en la estación de Grecia (en Puerto Berrío, Antioquia).

Foto 73. PK 442+616. Estación Barrancabermeja	Foto 74. PK 328+188. Estación Grecia.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>
<p>Oficina arrendada a la empresa COOPSERCOL ubicada en la estación de Barrancabermeja.</p>	<p>Infraestructura de la estación Grecia, en arrendamiento.</p>

Foto 75. PK 328+188. Estación Grecia.	Foto 76. PK 328+188. Estación Grecia.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>
<p>Se evidenció la inversión registrada para las instalaciones sanitarias ubicadas en la estación Grecia en Puerto Berrío (Antioquia), con cargo al ítem de Reparaciones locativas del rubro de mantenimiento del corredor, y el daño ocasionado por conato de incendio en la oficina del jefe de Estación.</p>	

Durante la presente auditoría, la Oficina de Control Interno evidenció que la operación en el tramo La Dorada – Chiriguaná, en tránsito por el corredor principal y en el ramal Puerto Capulco se mantiene, aunque una situación diferente se presenta respecto a las condiciones de mantenimiento del ramal Grecia – Cabañas, presentadas en el numeral 5.2.1 del presente documento. Según pudo evidenciarse en el recorrido, las condiciones establecidas en el Reglamento de Movilización de Trenes validado para el proyecto se mantienen con el trabajo del personal disponible para la operación por parte del Contratista y cuyo control, seguimiento y registro lleva a cabo la Interventoría. Para el control de la operación, se aplica el bloqueo de cantón establecido y se verificaron el control llevado a cabo tanto en las estaciones como en el centro operativo ubicado en la estación Barrancabermeja, donde se reúnen los registros de control de movilización férrea en general.

Foto 77. PK 604+780. Estación Gamarra.	Foto 78. PK 604+780. Estación Gamarra.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>
<p>Locomotora 1209 y plataformas férreas para movimiento de materiales ubicadas en los patios de la estación.</p>	<p>Carromotor 157, locomotora 1028 y góndolas para movimiento de materiales ubicados en los patios de la estación.</p>

Respecto a la operación se evidencia que durante los últimos meses ha aumentado la cantidad de carga y se ha superado la meta que se estableció para el mes de marzo 2023 y en ese mes el proyecto se encuentra cerca de alcanzar la meta establecida para el año 2023; igualmente se observó que existe un cliente nuevo que ha participado de manera importante con el transporte de carga. Es necesario indicar que el estado de la infraestructura y del equipo rodante deben mejorar con el fin de posicionar al ferrocarril como un modo competitivo en la actualidad.

Foto 79. PK 442+616. Estación Barrancabermeja.	Foto 80. PK 442+616. Estación Barrancabermeja.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>
<p>Se evidenciaron los diferentes registros y procedimientos llevados a cabo en el centro de control de operaciones (CCO) del contratista, en su obligación contractual de control de tráfico.</p>	

Foto 81. PK 442+616. Estación Barrancabermeja.	Foto 82. PK 604+780. Estación Gamarra.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 30-05-2023.</p>
<p>Evidencia del registro de trenes en tránsito, para servicio comercial con carbón.</p>	<p>Inspección de las condiciones y cumplimiento de RMT, en la estación Gamarra. Equipos y registros a disposición del jefe de estación.</p>

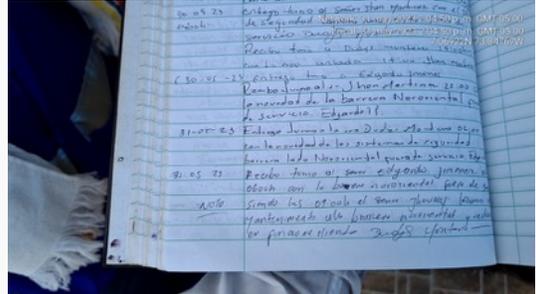
- Señalización de pasos a nivel y reformulación de los planes de mejoramiento que permitan adelantar el análisis de efectividad.

Durante el recorrido de inspección se evidenció avance respecto al número de pasos no autorizados en donde ha sido instalada señalización vertical y de advertencia que advierte la restricción de tránsito sobre la zona de seguridad del corredor. Esta actividad hace parte de las actividades que deben servir de base para que se proceda a adelantar la reformulación de los planes de mejoramiento declarados no efectivos por la Oficina de Control Interno en el *Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República con relación a las vías férreas Bogotá - Belencito y La Dorada – Chiriguana*, radicado a través de la comunicación ANI No. 20221020155283 del 14 de diciembre de 2022., identificados con los números 1334-2 y 1027-96 en el Plan de Mejoramiento Institucional⁸.

Con respecto a la señalización del único paso a nivel autorizado, Paso a Nivel Miraflores ubicado en el PK443+086/105 en el municipio de Barrancabermeja, se evidenció la instalación de la señalización vertical, horizontal y la operación del sistema instalado. El personal de operación se encuentra incluido en los informes de seguimiento llevados a cabo por parte de la Interventoría.

⁸ Disponible para consulta en <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

<p>Foto 83. PK443+086/105 Paso a Nivel Miraflores, municipio Barrancabermeja.</p>	<p>Foto 84. PK443+086/105 Paso a Nivel Miraflores, municipio Barrancabermeja.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 31-05-2023.</p>
<p>Se evidencia la existencia de señalización, y la operación de las señales del paso a nivel autorizado.</p>	

<p>Foto 85. PK443+086/105 Paso a Nivel Miraflores, municipio Barrancabermeja.</p>	<p>Foto 86. PK443+086/105 Paso a Nivel Miraflores, municipio Barrancabermeja.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencia la existencia de señalización, y la operación de las señales del paso a nivel autorizado.</p>	<p>Se evidencia el registro de control de novedades presente en la bitácora del paso a nivel.</p>

Como se puede observar, el contrato de obra pública ha permitido mantener la infraestructura necesaria para la atención del transporte de carga utilizando el corredor La Dorada - Chiriguaná, y el mantenimiento de puntos de conexión para el intercambio multimodal. También se observa que puntos anteriormente

habilitados, se encuentran fuera del acceso actual del proyecto, como sucede con la bodega del IDEMA cerca de la estación Gamarra.

Respecto al mantenimiento de la operación del corredor férreo en el tramo La Dorada – Chiriguaná, la Oficina de Control Interno evidenció que se ha mantenido la operación férrea en el corredor a través de la ejecución del presupuesto y rubros contractuales, velando por mantener la garantía de disponibilidad de capacidad de vía y de transporte para atención de la demanda existente.

La Oficina de Control Interno considera que se viene cumpliendo el objetivo del contrato de obra, en busca de lograr una consolidación del modo férreo y la movilización permanente de carga que derive en la concesión del corredor, lo cual se aborda en la sección 5.3 de horizonte del proyecto.

5.2.3 Novedad en Puente Sogamoso

Durante la presente auditoría se evidenció la gestión realizada por el Contratista, la Interventoría y por la ANI, respecto a la situación de conflicto con la comunidad cercana al punto de vía férrea en el puente sobre el Río Sogamoso PK 465+125, y que incluyó la interrupción de la vía férrea por protestas de la comunidad por el mal estado de las vías carretables adyacentes al corredor férreo.

Para la atención, fueron adelantadas mesas de trabajo con la comunidad, donde se aclaró la competencia que tiene la ANI, con respecto a la vía carretable. Conforme a la información suministrada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI, la gestión realizada permitió que la comunidad entendiera que, en el sector, el alcance de la gestión a cargo de la ANI corresponde a suministrar permisos para intervención del corredor férreo, y no a la ejecución de obra. De la misma forma, se pudieron generar compromisos por parte de otras entidades: Ecopetrol, Gobernación de Santander, Alcaldía de Puerto Wilches y Alcaldía de Barrancabermeja, dando como resultado la donación por parte de Ecopetrol de: (2.500 M3) de Material Sub-Base, que sumado a la donación del señor José Elías Muñoz Pérez (2.000 M3), suma un total de (4.500 M3) de Sub-Base, con lo cual la comunidad cercana al puente puede gestionar con terceros y terminar los trabajos para emulsionar la vía con un espesor de 12 cm.

Según registra el Equipo de Coordinación y Seguimiento, a la fecha, en la zona hay tranquilidad y normal operación del corredor a pesar de que el carretable se ha visto deteriorado por la temporada de lluvias. Esta condición de operatividad fue verificada en la inspección de campo, así como la importante afectación ocurrida en el puente sobre el río Sogamoso por la invasión y tránsito de todo tipo de vehículos provenientes de los carretables circundantes, el uso de la estructura del puente férreo como única vía de conexión entre las dos orillas, y la instalación de elementos sobre la superestructura de carrilera para el paso de este tipo de tránsito.

<p>Foto 87. PK 465+125. Puente Sogamoso.</p>	<p>Foto 88. PK 465+125. Puente Sogamoso.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita realizada el 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita realizada el 31-05-2023.</p>
<p>Carreteable ubicado al costado izquierdo del corredor férreo usado como acceso al puente.</p>	<p>Se evidencia la invasión del corredor férreo por el tráfico en el carreteable adyacente.</p>
<p>Foto 89. PK 465+125. Puente Sogamoso.</p>	<p>Foto 90. PK 465+125. Puente Sogamoso.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita del 31-05-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita del 31-05-2023.</p>

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Pese a que la actividad de rocería se expone en el diagnóstico de Interventoría como una actividad sobresaliente en el mantenimiento del corredor, y cuenta con la mitad del personal disponible de cuadrillas, se evidencia falta de rocería, principalmente en las líneas secundarias de estaciones de cruce, pero también en tramos de la vía principal y en áreas aledañas a obras complementarias realizadas.
2. Han sido realizadas modificaciones contractuales tanto para el contrato de obra como para el contrato de interventoría. Estas modificaciones han incluido cambios a las cantidades de obra, que, ante la cercana finalización del contrato, el inminente agotamiento de los recursos, y el consecuente reajuste en aquellos montos disponibles para el mantenimiento de la infraestructura

desde las condiciones iniciales previstas, han sido factores que modifican de manera sensible las capacidades de atención y seguimiento al mantenimiento de la infraestructura de vía.

3. La dispersión de los grupos de trabajo de cuadrillas conlleva deterioro en el estado de la vía mantenida, principalmente perceptible en temas de rocería y limpieza. En tramos de la vía, en particular al norte de la estación de Barrancabermeja, se evidenciaron con un evidente crecimiento de vegetación, en línea principal y especialmente sobre las líneas segundas de las estaciones de cruce.
4. La condición de la vía férrea en el ramal Grecia – Cabañas amerita la generación de alertas por falta de mantenimiento. Se evidenció un abandono en el mantenimiento de la vía que permitió la generación de puntos inseguros para el tránsito en vehículo carromotor. En el punto PK335+035 la inspección debió retornar dado que no había paso seguro. El sector ha venido reportándose como inoperativo por parte del Contratista.
5. Se ha logrado mantener el transporte de carga para el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná y los niveles previstos para el transporte de carga en el año 2023, ya en el mes de marzo se encuentran próximos a cumplirse. De la misma forma, se ha mantenido el transporte de pasajeros.
6. Las afectaciones por el uso no autorizado de la infraestructura, como la presencia de vehículos de transporte, la invasión del corredor férreo o incluso el uso del corredor para el tránsito de vehículos convencionales, son recurrentes. Estas condiciones disminuyen la seguridad de la operación.
7. El control y seguimiento al material rodante y a la capacidad operativa del proyecto podría mejorarse si se implementa un sistema unificado de información digital que permita la consulta controlada y el seguimiento del estado de cada equipo presente en el proyecto.

5.3 Horizonte del proyecto

Las gestiones ya realizadas por parte de la ANI para la recuperación, el mantenimiento y la operación del modo férreo se trataron en el numeral 4.3. Para aportar a la contextualización del estado actual del proyecto y desempeño logrado, dentro del marco de la presente auditoría se revisan igualmente las gestiones proyectadas y en curso respecto a la administración de la infraestructura.

5.3.1 Gestión de la ANI para el futuro de la operación y la administración de la infraestructura

Actualmente, la Entidad está adelantando la licitación de un nuevo contrato de obra pública para el corredor La Dorada – Chiriguaná. Para llevar esto a cabo, la Vicepresidencia de Estructuración publicó el proceso VJ-VE-LP-001-2023 para el contrato de Obra Dorada Chiriguaná, y la Vicepresidencia de Gestión Contractual entregó al área de contratación los documentos y estudios previos para la interventoría con lo cual ésta última publicó el proceso VJ-VGCON-CM-004-2023.

Esto se realiza mientras nuevamente se ejecuta una estrategia definitiva y de largo plazo para administrar la infraestructura mediante la adjudicación de un contrato de concesión. A continuación, se presenta la relación de procesos que se tienen abiertos a la fecha, sus alcances, y las fechas previstas de inicio y finalización de cada contrato.

Tabla 11. Procesos en licitación La Dorada - Chiriguaná por parte de la ANI

PROCESO	ALCANCE DEL CONTRATO EN PROCESO DE CONTRATACIÓN	FECHAS
VJ-VE-LP-001-2023 Obra Pública Corredor La Dorada - Chiriguaná	El objeto del contrato en licitación es “EJECUTAR LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA ENTREGADA Y QUE HACE PARTE DEL CORREDOR LA DORADA (CALDAS) - CHIRIGUANA (CESAR) Y RAMALES INCLUIDOS EN LOS ANEXOS TÉCNICOS, ASÍ COMO EL CONTROL Y MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS QUE ALTEREN DE ALGUNA MANERA LAS OPERACIONES FERROVIARIAS EN EL CORREDOR FERROVIARIO, Y DEMÁS ACTIVIDADES CONSAGRADAS EN LOS ANEXOS”	Inicio previsto: 2023 ⁹ Plazo Inicial: 12 (Meses) Terminación: 2024

Fuente: Información ANI y plataforma SECOP II

De manera simultánea y adicional a las modificaciones contractuales ya efectuadas sobre los contratos en curso y relacionadas en el numeral 4.1 del presente informe, se adelantaron las gestiones para una nueva modificación contractual que permitiera prolongar el plazo de los contratos VE-508-2021 de obra pública y VE-525-2021 de Interventoría, hasta el 15 de agosto de 2023 y obtener tiempo necesario para la conclusión de los procesos de contratación mencionados, la adjudicación de los nuevos contratos de obra y de interventoría. En ese sentido, se observa que ha sido necesario plantear la adición y prórroga de los contratos en curso con el fin de lograr mantener la protección de la infraestructura y evitar la interrupción de la administración, control de la operación y mantenimiento, situación que ocurrió entre el 15 de abril de 2021 y el 13 de agosto de 2021. La Oficina de Control Interno observa por tanto que esta situación se ha presentado con anterioridad, y por esto reitera la misma recomendación hecha a las Vicepresidencias de Gestión Contractual y de Estructuración dentro de la auditoría, que se realizó a la Interventoría y Supervisión del contrato VE 313 de 2017 correspondiente la reparación y atención de puntos críticos de los corredores férreos La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, en el año 2019,¹⁰ para fortalecer el trabajo en equipo y la comunicación permanente con el fin de coordinar de la mejor forma posible la ejecución de los contratos que surjan de los procesos presentados en la tabla 11, evitando cualquier demora o imprevisto en uno de los contratos que pueda afectar la ejecución del otro, y puedan generar discontinuidad en la administración y control del corredor férreo y su infraestructura.

Hasta la socialización de este informe, se encontraba contratado el mantenimiento y operación de la vía hasta el día 30 de junio 2023, así mismo se encontraba contratada hasta la misma fecha la interventoría correspondiente luego de haberse suscrito el otrosí 4 al contrato VE-525-2021. Posteriormente culminaron

⁹ De acuerdo con el sitio web del proceso (página SECOP II), la firma del contrato en caso de adjudicación está prevista para el 07 de julio de 2023.

¹⁰ Informe de auditoría al proyecto de reparación y atención de puntos críticos de los corredores férreos La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, año 2019. Disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/auditoria_tecnica_proyecto_ferreo_bogota_-_belencito_-_chiriguana.pdf

las gestiones por parte del equipo de coordinación y seguimiento para la prórroga de ambos contratos hasta el día 15 de agosto de 2023 y así se generó un plazo que permite culminar los procesos en curso para la selección de proponentes y firma de un nuevo contrato de obra y de su correspondiente interventoría por el término de un (1) año. Ante el panorama observado, es relevante recordar la recomendación a la Vicepresidencia de Estructuración que fue emitida por la Oficina de Control Interno, en anteriores informes de auditoría¹⁰, para dar celeridad al inicio del proceso de contratación de APP por iniciativa pública. La Entidad debe accionar de tal forma que no se generen riesgos asociados a la interrupción de administración, operación, control y protección del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná pero si bien es cierto que a través de las gestiones realizadas se ha logrado evitar una nueva materialización de dicho riesgo, como la ocurrida entre los meses de abril y agosto de 2017, y a que actualmente en el PMI se adelantan medidas correctivas al hallazgo 1337-5 relacionadas en el numeral 8 de este informe, se observa que la ANI lleva más de 10 años administrando y operando el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná a partir de contratos de obra pública, y que en el marco del Artículo 4to del Decreto 4165 de 2011 la administración de la infraestructura a partir de contratos de obra pública es posible siempre y cuando esta solución sea de carácter temporal, Al respecto se recomendó a la Vicepresidencia de Estructuración evaluar la interpretación del término “temporal”, determinar el plazo máximo que esto implica, y así prevenir, controlar y mitigar los riesgos que enfrenta la Entidad relacionada al incumplimiento de esta disposición.

Se anota que el Convenio Interadministrativo No.24 de 2017 cuyo objeto es *“Aunar los esfuerzos de LA FINANCIERA y de LA AGENCIA para desarrollar (I) análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron identificados como prioritarios en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), utilizando información primaria y secundaria y, de acuerdo con los resultados obtenidos en esta etapa y el grado de viabilidad de los proyectos estudiados, (II) desarrollar la estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad de los corredores identificados y priorizados en la primera etapa”* firmado el 22 de diciembre de 2017, se encuentra en su etapa (II) Estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad, por medio del cual se han efectuado las convocatorias No. FDN-VE-01-2019 para la *“Estructuración técnica, a nivel de ingeniería básica avanzada – factibilidad - del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada, en el departamento de Caldas, y Chiriguaná, en el departamento del Cesar con sus respectivos ramales”*, y la No. FDN-VE-03-2019, para llevar a cabo la *“Estructuración financiera y legal, del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguaná en el departamento del Cesar, con sus respectivos ramales incluyendo interoperabilidad con el tramo Chiriguaná – Santa Marta actualmente concesionado a FENOCO; y estructurar y diseñar la operación de financiamiento desde el punto de vista financiero y legal de la rehabilitación del corredor férreo objeto de estructuración”*, las cuales se encuentran adjudicadas y en ejecución contractual. Se estima que el contrato de Asociación Público Privada de iniciativa pública, sea adjudicado en el primer semestre de 2024, para el corredor La Dorada – Chiriguaná.

Y por último, se observa que producto de la auditoría financiera con vigencia 2022, se emitió un nuevo hallazgo por parte de la Contraloría General de la República, referenciado con el número 1515-20, que concluye *“ En conclusión, si bien la agencia ha realizado cuidado del corredor férreo por medio de los nombrados contratos de obra, dichos contratos se convirtieron en una actividad permanente durante los últimos 10 años, evidenciando deficiencias en el cumplimiento de las funciones de la Agencia Nacional de Infraestructura establecidas en el Decreto 4165 de 2011 artículos 3 y 4 en los cuales se establece que son*

funciones generales evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados.”

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

El prolongado tiempo transcurrido en la implementación de una estrategia definitiva y de largo plazo para administrar, mantener, operar y proteger la infraestructura, ha generado la realización de contratos de obra a corto plazo, lo que pese a haber permitido la continuidad de la administración, ha conllevado a la existencia de un riesgo de desprotección de la infraestructura asociado a las posibles demoras en los procesos de contratación, y a no dar cumplimiento pleno de las funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura según como se encuentran dispuestas en el Artículo 4to del Decreto 4165 de 2011.

Adicionalmente y teniendo en cuenta que la Oficina de Control Interno, en el informe de auditoría a este proyecto en 2019, recomendó tomar medidas que subsanaran de fondo la situación presentada y que, a pesar de las acciones formuladas en el Plan de Mejoramiento Institucional, la situación persiste, se formulará una no conformidad en el capítulo 9.2 de este informe.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a Consorcio Interventor Férreo AIGC en mayo de 2023:

Tabla 12. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	8	5
02	Gestión Técnica	15	15
03	Gestión en Operación	8	8
04	Gestión Financiera	6	6
05	Gestión Jurídica	8	8
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	7	7
08	Gestión Predial	3	3

Nota: El detalle de los criterios evaluados con la MED se puede consultar en el anexo 3.

En términos generales, se evidenció en mayor parte una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales, mantiene control y verifica el cumplimiento de cada actividad del contratista, y presenta la información a la Agencia de manera periódica. Aporta los criterios que le han sido solicitados y participa en

los análisis y diagnósticos requeridos para evaluar el estado actual del contrato y que sirven de base para las decisiones y estudios de conveniencia a ser determinados por la Agencia.

Analizada la información documental remitida por la Interventoría y producto del desarrollo de la metodología de evaluación y del diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño MED, se presentan las siguientes observaciones y recomendaciones que serán retomadas en el capítulo general sección 9.3:

- Se evidenció que la condición de la infraestructura de vía férrea en el tramo denominado ramal Grecia – Cabañas, amerita la generación de alertas por falta de mantenimiento. No se obtuvo evidencia de la emisión de dichas alertas. En el recorrido realizado, se hizo evidente el daño de la infraestructura por la condición invernal en el sector aferente al río La Malena. El recorrido iniciado el día 02 de junio de 2023 tuvo como punto final el PK335 + 054, dado que por condiciones de vía evaluadas por el operador del carromotor 157 y consultadas con el área de operación, no podía operarse sobre un punto inestable de la vía. No se han evidenciado registros de alerta que hayan sido generados por Interventoría al Contratista.
- En cuanto al criterio asociado a la disponibilidad mínima de recursos físicos asociados a la gestión administrativa, se observó que la Interventoría mantiene la logística necesaria para las labores de inspección y control del proyecto en su extensión, coincidiendo lo que fue reportado mediante el suministro de información a esta auditoría con lo encontrado y verificado en campo. Sin embargo, se observa que producto de la modificación contractual realizada con el Otrosí No.2 se presentó la reducción de los recursos destinados. En la práctica, esta disminución planteó un compromiso para el cumplimiento de las labores de interventoría. Como ejemplo, se observa que en su etapa inicial el contrato de interventoría VE-525-2021 contemplaba dos (2) equipos carromotor para desplazamiento de las comisiones de inspección, uno para cada área (norte y sur); posterior a la modificación contractual se cuenta con un (1) único equipo, lo cual podría afectar el seguimiento en caso de requerirse desplazamientos simultáneos. Y esta situación nuevamente puede preverse respecto a la modificación contractual en estudio para la prórroga del plazo del contrato hasta el mes de agosto de 2023, dado que, por cumplimiento de límites legales, no tendrá disponibilidad de presupuesto adicional y esto afectará tanto la disponibilidad de recursos tanto del contrato de obra como el de interventoría.

Con respecto a la evaluación de criterios relacionados en la MED con el área administrativa, se encontraron No Conformidades. La metodología incluyó la solicitud de información adicional tanto a la Interventoría como a la Supervisión, quedando pendiente su entrega o aclaración por parte de Interventoría.

- En cuanto al criterio asociado a la entrega de informes de interventoría, se evidenció mediante la revisión del histórico de entregas, que se sobrepasaron de manera constante los plazos contractuales definidos para su radicación ante la Agencia, y se llegaron a registrar entregas con plazos superiores a 30 días.
- En cuanto al criterio de capacitación al equipo de interventoría relacionado a la gestión administrativa y al numeral 3.1.12 Funciones generales literal (a) del documento Anexo 1 - Anexo Técnico de Interventoría *“Funciones generales. Área administrativa. Realizar las acciones necesarias para garantizar su actualización científica y tecnológica en las áreas de su competencia, incorporar el nuevo conocimiento en el desarrollo del trabajo y, en general, propender porque los servicios prestados tengan el mayor valor agregado posible para beneficio del respectivo Contrato”*, no pudo

evidenciarse ni fue suministrada documentación que evidencie que se cumple con lo requerido por el contrato de interventoría.

- Con referencia al criterio de sistema de gestión de calidad asociado al componente administrativo, la Interventoría consultada en la entrevista confirmó que no se tiene implementado dicho sistema, o documentación que pueda ser aportada como: informes de auditoría, certificaciones y demás en sistema de gestión de calidad, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3, literal (k) y numeral 3.1.12 literal (a) del anexo técnico referenciado, así como de la cláusula 3, literal (u) del contrato de Interventoría¹¹, por lo cual se afecta el nivel de cumplimiento de las obligaciones establecidas. Tampoco se obtuvo evidencia de requerimientos elevados por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI para subsanar esta situación.

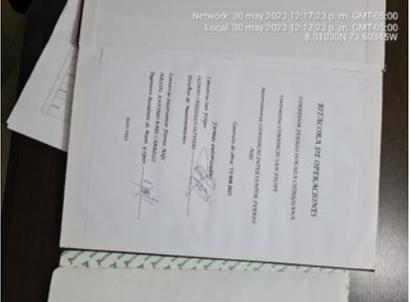
Las anteriores son situaciones que dan lugar a las No Conformidades, que se relacionan en el numeral 9.2.1 del presente informe.

Respecto al sistema de gestión de documentación, utilizado para la consolidación de la información técnica del proyecto, se considera como una posibilidad de mejora la migración hacia un repositorio digital de base de datos con formato establecido por la Agencia y bajo control de la Entidad, la cual sea actualizada por la Interventoría, pero permita mantener en poder de la Entidad la información técnica final correspondiente al proyecto.

A continuación, se presentan registros de verificación en campo a los recursos físicos de Interventoría:

<p>Foto 91. Instalaciones de la oficina de Interventoría en Puerto Berrío (Antioquia)</p>	<p>Foto 92. Carromotor 157, a cargo de la empresa Interventora, utilizado para el recorrido.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidenció la disponibilidad de la logística y los elementos por parte de la Interventoría Consorcio Interventor Férreo AIGC, como oficinas, elementos y vehículo carromotor.</p>	

¹¹ Documento contrato interventoría VE-525-2021

Foto 93. Instalaciones de la oficina de Interventoría en Aguachica (Cesar)	Foto 94. Instalaciones de la oficina de Interventoría en Aguachica (Cesar)
	
Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.	Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.
Se evidenció la disponibilidad de la logística y los elementos referenciados por la Interventoría Consorcio Interventor Férreo AIGC en su inventario. Se evidenciaron los registros de bitácora para operación y mantenimiento diligenciados.	

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DEL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo que tiene que ver con la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto a la luz de los lineamientos definidos 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)”*, en el Decreto 1745 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en 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 gestión de supervisión y vigilancia al contrato, así como el compromiso para la obtención y remisión de la información que ha sido necesaria para el análisis de auditoría.

En primera instancia se observó que las actas parciales correspondientes a los pagos al contratista se encuentran consignadas en la página SECOP II correspondiente al contrato, y que éstas incluyen la certificación del cumplimiento para el pago de contrato por parte del correspondiente Supervisor, así como los soportes respectivos a cada una de ellas. Los informes radicados por la Interventoría se encuentran también publicados en la misma página.

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, las cuales se presentan y se sintetizan en la sección 9.3.

En la sección 5.3.1 se hicieron observaciones respecto a la gestión por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento en busca de la continuidad de la administración, mantenimiento, operación, control y protección del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná.

Por otra parte, según el Informe Anual de Percepción para la vigencia 2022, se evidenció que en el proyecto La Dorada-Chiriguaná, se obtuvo un porcentaje inferior al 67% en uno o en varios de los aspectos evaluados. Al respecto, el Equipo de Coordinación y Seguimiento informó que, de los ítems evaluados, el correspondiente a Seguridad en la vía fue el único encontrado por debajo del umbral ya que obtuvo una calificación del 66%. Se encuentra que en el corredor férreo La Dorada- Chiriguaná se evidencia la percepción de inseguridad en la vía debido a diferentes factores sociales como la presencia de transporte ilegal (Garruchas) y de grupos insurgentes. Referente al primer aspecto de inseguridad, el Equipo de Coordinación y Seguimiento informó que se han planteado en el desarrollo del Plan de Gestión Social Contractual, diferentes campañas de prevención las cuales se soportan en los informes mensuales como: campañas radiales de seguridad vial, oficinas móviles con actividades de educación vial y campañas en los colegios del AID cuya evidencia ha sido parte de la información suministrada a la presente auditoría.

También se evidenciaron situaciones relacionadas con la aprobación de las garantías del contrato de obra VE-508-2021, detalladas a continuación:

Se evidenció que las garantías iniciales presentadas por el Contratista, descritas en la Cláusula 30 del contrato de obra VE-508-2021, fueron aprobadas por la Gerencia de Contratación a través de la plataforma SECOP 2, y que esto se registró en el Acta de Inicio del Contrato suministrada a la plataforma, como parte de los requisitos de ejecución previstos en la Cláusula 5 del contrato. De igual manera, se especificó en el acta de inicio del contrato de interventoría VE-525-2021 la respectiva aprobación de garantías iniciales.

Se evidenció que durante la ventana de tiempo definida en el alcance de la auditoría las garantías del contrato de obra VE-508-2021 han tenido modificaciones debidas a la suscripción de los otrosíes No.1 y No.2, lo cual ha demandado gestión entre el Contratista, la ANI y la Interventoría. Similar situación ha acontecido con el contrato de Interventoría VE-525-2021, en cuatro oportunidades.

Con respecto al estado de vigencia actual y aprobación por parte de la ANI de las garantías correspondientes al contrato de obra VE- 508-2021 (cumplimiento, estabilidad de obra, responsabilidad civil extracontractual, responsabilidad civil contractual de servicio de transporte de pasajeros, seguro de obras civiles) y el contrato de Interventoría VE- 525-2021 (cumplimiento, calidad del servicio, RCE), el Equipo de Coordinación y Seguimiento reportó como respuesta a las solicitudes hechas por esta auditoría lo siguiente:

“Consortio San Felipe, para la aprobación de las pólizas hay concepto financiero del 13 de febrero de 2023, de la misma manera hay concepto jurídico del 3 de febrero de 2023, por no estar la firma original en la garantía. Se solicitó la radicación de las pólizas con la firma original, a lo que informan que de acuerdo a disposición de la pandemia la firma electrónica es válida, lo que está en confirmación de jurídica”. También que sobre la Interventoría “AIGC tiene pendientes los conceptos de aprobación de las garantías por el Otrosí No 4, la interventoría tiene 10 días, luego se traslada para concepto con actualización de las pólizas. En las garantías por las modificaciones se tienen aprobados 18 anexos para CSF.”

Se evidenció que mediante memorandos 20231010017553 del 03 de febrero de 2023 y 20231010025723 del 16 de febrero de 2023, la Vicepresidencia Jurídica de la ANI se pronunció emitiendo observaciones y conceptuando sobre las pólizas aportadas a revisión. Sin embargo, se encuentra que pese a los conceptos emitidos por la Vicepresidencia Jurídica relacionados, no han sido culminadas las restantes acciones

contempladas en el procedimiento GCSP-P-012, a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual/Vicepresidencia Ejecutiva para que sean emitidos los certificados de aprobación de las garantías correspondientes a la modificación contractual No.2 del contrato de obra VE-508-2021. Los conceptos de aprobación correspondientes a la modificación No.4 del contrato de interventoría VE-525-2021 se encuentran en trámite.

El estado de aprobación de las garantías del contrato de obra VE-508-2021, genera alerta sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* relacionado con las revisión y aprobación de garantías¹² dado que a pesar de que se esté adelantando la gestión orientada a la aprobación de las modificaciones que mantienen vigentes las garantías del contrato de Obra VE-508-2021, la inminente necesidad para una nueva modificación contractual y el tiempo transcurrido desde la modificación contractual No.2 hace que el riesgo identificado GCSP-02 *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”* pueda verse traducido en hallazgos administrativos y/o disciplinarios por falta de oportunidad en la aprobación de las pólizas del contrato de Obra VE-508-2021.

¹² Con base en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte vigente a junio 2023 se tienen dos controles:

1. Los integrantes del equipo del proyecto (financiero y jurídico), verifican inicialmente los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías, de acuerdo con las condiciones exigidas contractualmente, con base en lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMAS GARANTÍAS (GCSP-P-012) con el propósito de aprobar las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual. Como evidencia se dispone de los memorandos respectivos y el registro de aprobación de pólizas (GCSP-F-003), el cual se envía por el sistema de correspondencia y reposan en los expedientes correspondientes.
2. Los integrantes del equipo del proyecto (técnico, financiero y jurídico), realizan seguimiento a los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías, con el fin de verificar, con tres (3) meses de antelación las pólizas a vencer y de esa manera generar alertas, con base en lo establecido en el procedimiento APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMAS GARANTÍAS (GCSP-P-012), así como en el instructivo (GCSP-I-008), con el propósito de administrar las pólizas y demás garantías relacionadas con todos los contratos, permisos y autorizaciones temporales a fin de verificar su idoneidad y suficiencia en desarrollo de la actividad contractual. Como evidencia se dispone de los memorandos, oficios y/o correos respectivos.

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se validaron las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas, a partir de agosto de 2021, por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte, relacionadas con el proyecto La Dorada – Chiriguaná, resaltando lo siguiente.

8.1 Verificación de la atención a organismos de control del Estado

Se evidenció que la Contraloría General de la República remitió, a través de la comunicación AG8-1–35 con radicado No. 20234090519002 del 11 de mayo de 2023, dos observaciones a la ANI con base en los resultados la Auditoría Financiera Vigencia 2022 del contrato de Obra VE-508 de 2021 – Consorcio San Felipe. La interventoría Consorcio Interventor Férreo AIGC mediante comunicado radicado con No. ANI 20234090538732, dio traslado de la respuesta presentada por el Contratista al requerimiento hecho por la CGR por los hallazgos número 23 y 25 de dicha comunicación, correspondientes al proyecto La Dorada - Chiriguaná.

La ANI se pronunció a través de la comunicación con radicado ANI No. 20233000168961 del 17 de mayo de 2023, informando para las dos observaciones presentadas, lo siguiente:

Sobre la *“Observación 23. Contrato de Obra VE-508-2021 Consorcio San Felipe S.A., Corredor Férreo La Dorada – Chiriguana, disposición de rieles y traviesas sobre el corredor: Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria y Otras Incidencias autoridades ambientales, secretarías de Ambiente de los municipios de Dorada.”*, se pronuncia manifestando entre otras circunstancias que:

“(…) La totalidad del material observado durante la visita (traviesas de concreto y rieles de 75 y 90 libras/yarda) corresponde a elementos de segundo uso que son empleados para la rehabilitación del corredor férreo, construcción de trinchos y actividades constructivas en general. A diferencia de las traviesas de madera que se encuentran en mal estado y no tienen un uso adicional, además de tener la connotación de ser Residuos Peligrosos - RESPEL (debido a su impregnación con creosota), son dispuestas conforme al marco normativo en materia ambiental aplicable al proyecto relacionado con el adecuado almacenamiento y disposición final de lo que se considera desecho. Es por ello, que se le ha dado un almacenamiento temporal y posterior disposición final adecuada, a través de la empresa Veolia, dado que tiene la idoneidad para dicha disposición, ya que cuenta con licencia Ambiental. Se anexa licencia ambiental y manifiesto de disposición.

Por lo tanto, los puntos de acopio temporales observados durante la visita están ubicados en inmediaciones de las estaciones férreas principales, donde se apila de forma ordenada los rieles y traviesas conforme la longitud, el peso y las características físicas con el fin de facilitar maniobrabilidad de la maquinaria y locomotoras para cargar y transportar los elementos de segundo uso hasta los sitios de instalación.

El acondicionamiento de estos puntos de acopio temporal establecidos garantiza que el material de reutilización como rieles y traviesas no tenga contacto directo con el suelo, por lo que se ha dispuesto traviesas de concreto que soportan los rieles y demás elementos generados en la reconfiguración de la banca, como se referencia en el registro fotográfico. Es importante precisar, que los rieles y traviesas empleados en la rehabilitación del Corredor férreo son diseñados bajo las normas American Society Testing and Materials (ASTM 01) y los componentes están regulados bajo las

normas ISO. Adicionalmente, el índice de corrosión en las condiciones de almacenamiento a la intemperie es igual al de los elementos instalados a lo largo de la vía.

El procedimiento de acopio de rieles y traviesas obedece lo dispuesto en el Plan de Manejo Ambiental - PMA Resolución 0751 del 2002. Sin embargo, se elaborará un protocolo concerniente al almacenamiento y/o acopio de los elementos férreos (...)."

Y sobre la "Observación 25. Contrato de Obra VE-508-2021 Consorcio San Felipe S.A., Corredor Férreo La Dorada – Chiriguana, sujeción de traviesas sobre puentes. Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria y Otras Incidencias para la Superintendencia de Transporte.", expone, entre otras, la información suministrada por el Contratista Consorcio San Felipe mediante radicado No. DM-112-OPB-CONSORCIO SAN FELIPE-2022 del 16 de mayo de 2023, para dar respuesta a la observación de Contraloría:

(...) En lo que respecta a la falta de sujeciones, placas de asiento, ángulos soldados y pernos para el aseguramiento y evitar los desplazamientos longitudinales y transversales de las traviesas de madera en los puentes, se ha debido especialmente al vandalismo y robo de dichos elementos férreos metálicos, por lo cual el Consorcio San Felipe ha entablado las pertinentes acciones jurídicas. Por su parte, el personal técnico realizó la prospección de los puentes Cuatro Bocas (PK432+064), La Colorada (PK423+459) y Tolones (PK258+420) donde se presentan dichas irregularidades, determinando la cantidad de los materiales y equipos requeridos para subsanarlas, para su respectiva consecución. Esta labor está programada concluir para el próximo día 16 de junio de 2023. Igualmente, se inventariaron las traviesas de madera sin sujeción (no perforadas y no aseguradas) a los rieles, se consiguieron los tirafondos y el equipo para instalarlos (tirafondera y perforadora), labor que inicio esta semana y se espera termine en los tres puentes férreos el día 26 de mayo de 2023. Cabe anotar, que dichos elementos férreos metálicos no son de fácil adquisición, por lo cual se han presentado retrasos para ejecutar las respectivas actividades de instalación.

Exponiendo además del análisis técnico de la situación, la incidencia de situaciones de hurto presentes en el sector, el seguimiento adelantado al proyecto e indicando que "... lo reportado por la Contraloría corresponde a una situación técnica que se encuentra dentro del ámbito normal de los trabajos de mantenimiento y conservación de la vía férrea, que no afecta las condiciones de operación continua y segura del corredor férreo." Por último, presenta una solicitud para que se dé el cierre a las observaciones emitidas, de la cual se espera respuesta.

En el recorrido efectuado durante la inspección de auditoría, se verificaron gestiones adelantadas por el Contratista para la demarcación de sitios de acopio temporal de materiales en las diferentes estaciones, que se relacionan con la observación 25 del oficio radicado No. 20234090519002.

Foto 95. PK 328+188. Estación Grecia.	Foto 96. PK 604+780. Estación Gamarra.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 01-06-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 02-06-2023.</p>
<p>Se evidencia la señalización realizada a los acopios temporales de material ubicados en las áreas de la estación.</p>	<p>Se evidencia la señalización realizada a los acopios temporales de material ubicados en las áreas de la estación.</p>

Por otra parte, se evidenció la gestión adelantada a las siguientes solicitudes recibidas de la Contraloría General de la República para los años 2022 y 2023, con evidencia de la respuesta de la Entidad:

- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-02 Radicado ANI Nos. 20234090097902 del 27 de enero de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficios 20235000034581 del 03 de febrero 2023 y 20235000038921 del 07 de febrero 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Dorada-Chiriguaná, de la red férrea nacional.
- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-05 Radicado ANI Nos. 20234090183242 del 16 de febrero de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficio 20233070053921 del 20 de febrero 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Dorada-Chiriguaná, de la red férrea nacional.
- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-10 Radicado ANI Nos. 20234090256842 del 07 de marzo de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficio 20235000082421 del 10 de marzo de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Dorada-Chiriguaná, de la red férrea nacional.
- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-13 Radicado ANI Nos. 20234090310292 del 21 de marzo de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficio 20236010097891 del 24 de marzo de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Dorada-Chiriguaná, de la red férrea nacional.

Con respecto a las solicitudes relacionadas y como resultado de la auditoría financiera 2022, han sido generados por parte de la Contraloría General de la República los hallazgos 1513-18, 1514-19 y 1515-20, los cuales una vez recibidos se encuentran en proceso de formulación de las acciones respectivas.

Por último, actualmente, el PMI de la ANI incluye la atención (con cumplimiento del 60%) al hallazgo 1337-5, producto de la auditoría 2019D2, relacionado a la desestimación de proyectos APP (con estructuración débil o falta de recursos), *"Al mantener la administración del corredor, sin haber podido dar viabilidad a los términos de una nueva concesión o APP, dentro de lo establecido en los numerales 1 y 2 artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, no se ha dado cumplimiento a las políticas del Conpes en materia de inversión privada para mejorar la infraestructura férrea del país"*. El estado del hallazgo y de la meta del hallazgo se encuentran en término con fecha de terminación prevista para el cumplimiento de metas al 31 de agosto de 2023.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 19 de julio de 2023 se realizó cierre de la auditoría. Previamente, el 29 de junio de 2023, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría, al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto La Dorada – Chiriguaná 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 No Conformidades, recomendaciones y advertencias identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

9.1 Conclusiones

Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *"Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el comportamiento que tiene el contrato de obra"* se concluye:

1. Los rubros I, IV y V, han permitido el desarrollo de obras de mantenimiento, atención a emergencias y obras complementarias, dentro del marco del contrato de obra y atendiendo el clausulado correspondiente a la definición y aprobación de las obras ejecutadas. Esta aprobación, es realizada por la Interventoría dentro del cumplimiento a sus compromisos contractuales, sin que se hayan evidenciado alertas por dificultades, retrasos o inconvenientes respecto al avance esperado del proyecto.
2. El seguimiento que hace la Interventoría permite el control y registro del avance de las obras ejecutadas del contrato de obra. Con corte a marzo de 2023, la interventoría registra un avance acumulado de ejecución financiera para el Ítem V- Obras complementarias, del 81,12%.
3. Existe una cantidad importante de novedades, las cuales se encuentran reportadas mediante análisis presentados en la información periódica y en el diagnóstico estratégico del proyecto, que no cuentan con asignación presupuestal para que pueda programarse su intervención definitiva dentro del término del presente contrato, estos corresponden a la recuperación de alcantarillas

colapsadas, de inestabilidades en terraplén, de pérdidas de banca, de protección por socavación y erosión por acción del río Magdalena. Estos sitios deberán ser priorizados para lograr el mantenimiento de la infraestructura de vía.

4. En la revisión documental no se evidenció la firma de actas por parte del interventor o por parte de la ANI para la entrega y recibo final de las obras de atención gestionadas con el rubro IV para la atención de emergencias, las cuales se recomienda sean formalizadas.
5. En particular, las alertas informadas por la socavación de la banca en el ramal Capulco pk602, y en el pk307 de la vía, son las que revisten mayor importancia dada la posibilidad latente de una interrupción prolongada a la operación si no se mitiga el accionar del río.
6. Pese a que la actividad de rocería se expone en el diagnóstico como una actividad sobresaliente en el mantenimiento del corredor, y cuenta con la mitad del personal de cuadrillas disponible, se evidencia falta de rocería, principalmente en las líneas secundarias de estaciones de cruce pero también en tramos de la vía principal y en áreas aledañas a obras complementarias realizadas.
7. Han sido realizadas modificaciones contractuales tanto para el contrato de obra como para el contrato de interventoría. Estas han incluido cambios a las cantidades de obra, que, ante la cercana finalización del contrato, el inminente agotamiento de los recursos, y el consecuente reajuste en aquellos montos disponibles para el mantenimiento de la infraestructura desde las condiciones iniciales previstas, han sido factores que cambian de manera sensible las capacidades de atención y seguimiento al mantenimiento de la infraestructura de vía.
8. La dispersión de los grupos de trabajo de cuadrillas conlleva deterioro en el estado de la vía mantenida, principalmente perceptible en temas de rocería y limpieza. En tramos de la vía, en particular al norte de la estación de Barrancabermeja, se evidenciaron con un evidente crecimiento de vegetación, en línea principal y especialmente sobre las líneas segundas de las estaciones de cruce.
9. La condición de la vía férrea en el ramal Grecia – Cabañas amerita la generación de alertas por falta de mantenimiento. Se evidenció un abandono en el mantenimiento de la vía que permitió la generación de puntos inseguros para el tránsito en vehículo carromotor. En el punto PK335+035 la inspección debió retornar dado que no había paso seguro. El sector ha venido reportándose de manera periódica como inoperativo por parte del Contratista.
10. Se ha logrado mantener el transporte de carga para el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná y la meta prevista para el transporte de carga en el año 2023, ya en el mes de marzo se encuentra próxima a cumplirse. De la misma forma, se ha mantenido el transporte de pasajeros.
11. Las afectaciones por el uso no autorizado de la infraestructura, como la presencia de vehículos de transporte, la invasión del corredor férreo o incluso el uso del corredor para el tránsito de vehículos convencionales, son recurrentes. Estas condiciones disminuyen la seguridad de la operación.
12. El control y seguimiento al material rodante y a la capacidad operativa del proyecto podría mejorarse si se implementa un sistema unificado de información digital que permita la consulta controlada y el seguimiento del estado de cada equipo presente en el proyecto.
13. El prolongado tiempo transcurrido en la implementación de una estrategia definitiva y de largo plazo para administrar, mantener, operar y proteger la infraestructura, ha conllevado a la realización de contratos de obra a corto plazo, lo que pese a haber permitido la continuidad de la administración y logros en materia de transporte, ha conllevado a la existencia de un riesgo de desprotección de la infraestructura asociado a las posibles demoras en los procesos de contratación, y a no dar cumplimiento pleno de las funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura según como se encuentran dispuestas en el Artículo 4to del Decreto 4165 de 2011.

9.2 No Conformidades

9.2.1 Para la Interventoría

1. No se evidenció que la Interventoría haga entrega en tiempo de los informes mensuales; lo anterior es una obligación contractual consignada en el contrato de interventoría No. VE-525-2021, cláusula 28, numeral 27.2 (sic), numeral (iii), que se cita así:

“...Preparar y presentar a la ANI dentro de los diez (10) primeros días calendario de cada mes, un Informe Mensual que, metodológicamente, comprenderá una parte ejecutiva y otra de temas generales.”

2. No se evidenció que la interventoría mantenga un sistema de gestión de calidad; esto es una obligación contractual, consignada en el Anexo 1 – Anexo Técnico Interventoría, numeral 3.1.12, literal a del contrato de interventoría No. VE-525-2021, que se cita así:

“Implementar un plan de aseguramiento de calidad en el proceso de interventoría, que asegure la adecuada documentación y archivo de los procesos de verificación y control de calidad, de acuerdo a la Norma ISO 9001, ISO 14001 y OHAS 18001 o las que la sustituya o complemente.”

3. No se evidenciaron registros sobre capacitaciones, actualizaciones o entrenamientos que sean realizados al personal de Interventoría; lo anterior es una obligación contractual consignada en el anexo 1 – Anexo Técnico al contrato de interventoría No. VE-525-2021, cláusula 28, numeral 3.1.12, literal (a), que se cita así:

“Realizar las acciones necesarias para garantizar su actualización científica y tecnológica en las áreas de su competencia, incorporar el nuevo conocimiento en el desarrollo del trabajo y, en general, propender porque los servicios prestados tengan el mayor valor agregado posible para beneficio del respectivo Contrato”

9.2.2 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. La Oficina de Control Interno, en el informe de auditoría a este proyecto en 2019, recomendó tomar medidas que subsanaran de fondo la no conclusión en la estructuración de un proyecto de concesión u otra forma de Asociación Público Privada (APP) para el corredor La Dorada – Chiriguaná, habiendo transcurrido 5 años en ese momento, a través de la administración del corredor férreo; situación que persiste a junio del 2023 a pesar de las acciones formuladas en el Plan de Mejoramiento Institucional, generando incumplimiento al artículo 2 literal b y al artículo 4 literal g de la Ley 87 de 1993 que establecen:

“ARTÍCULO 2. Objetivos del sistema de Control Interno. Atendiendo los principios constitucionales que debe caracterizar la administración pública, el diseño y el desarrollo del Sistema de Control Interno se orientará al logro de los siguientes objetivos fundamentales...”

b. Garantizar la eficacia, la eficiencia y economía en todas las operaciones promoviendo y facilitando la correcta ejecución de las funciones y actividades definidas para el logro de la misión institucional...”

“ARTÍCULO 4. Elementos para el Sistema de Control Interno. Toda entidad bajo la responsabilidad de sus directivos debe por lo menos implementar los siguientes aspectos que deben orientar la aplicación del control interno...:

g. Aplicación de las recomendaciones resultantes de las evaluaciones del control interno...”

9.3 Recomendaciones

9.3.1 Para la Interventoría

Generar los planes de mejoramiento correspondientes a las No Conformidades relacionadas en el numeral 9.2.1, y que permitan evidenciar las acciones encaminadas al subsane de las mismas.

Generar, de manera adicional a los reportes del estado no operativo del ramal Grecia – Cabañas, las advertencias necesarias para que la Agencia Nacional de Infraestructura pueda mantener en contexto la perspectiva general contemplada en el objeto mismo del contrato de obra VE-508-2021, y se evite un mayor deterioro de esta parte de la red, y las consecuentes repercusiones para la infraestructura férrea de la nación.

9.3.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

La información de Aniscopio se encuentra desactualizada. Existe una obligación contractual a la cual se encuentra vinculada la interventoría, pero no se evidenciaron solicitudes respecto a la actualización de cargue de información, por tanto, se recomienda que esta actividad sea incluida dentro del seguimiento continuo al proyecto.

Se recomienda que la ANI realice ante el Ministerio de Transporte la consulta respecto al estado de la póliza RCC relacionada en la Resolución 20233040009885 del 9 marzo 2023 emitida por dicha Entidad, y se confirme la existencia de las condiciones necesarias para la operación de la empresa COOPSERCOL, de manera que se obtenga plena seguridad respecto al cumplimiento normativo y legal y pueda ajustarse de ser necesario el contrato actual y los subsiguientes.

Dado el avance observado en la inspección de campo de esta auditoría, respecto a la instalación de señalización vertical en los pasos no regulares del proyecto, se recomienda que se proceda a solicitar información actualizada a la Interventoría y con base en la misma adelantar la reformulación de los planes de mejoramiento declarados no efectivos por la Oficina de Control Interno en el Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República con relación a las vías férreas Bogotá - Belencito y La Dorada – Chiriguana, radicado a través de la comunicación ANI No. 20221020155283 del 14 de diciembre de 2022., identificados con los números 1334-2 y 1027-96 en el Plan de Mejoramiento Institucional.

9.3.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración y el GIT de Contratación

Como una propuesta a considerar, las condiciones observadas respecto al manejo de la información y a la gestión documental, en contraste con los avances disponibles para la sistematización de datos podrían permitir que para futuros contratos la Entidad pudiera llevar a cabo el acopio de la documentación y datos técnicos mediante el uso de base de datos de acceso controlado y supervisado por el equipo de seguimiento del proyecto, aunque mantenida y actualizada por el equipo de interventoría. Esto podría ser aplicado tanto a los inventarios de estado de infraestructura de vía como del material rodante disponible.

9.4 Advertencias

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se generan las siguientes advertencias, con el fin de que al interior de la Entidad se implementen las acciones que procedan:

La condición de la vía férrea en el ramal Grecia – Cabañas amerita la generación de una advertencia por falta de mantenimiento. Se evidenció un abandono en el mantenimiento de la vía que permitió la generación de puntos inseguros para el tránsito en vehículo carromotor, tal como ha sido registrado en el numeral 5.2.1 del presente informe. El sector ha venido reportándose de manera periódica como inoperativo por parte del Contratista.

El estado de aprobación de las garantías del contrato de obra VE-508-2021, genera alerta sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* relacionado con las revisión y aprobación de garantías dado que a pesar de que se esté adelantando la gestión orientada a la aprobación de las modificaciones que mantienen vigentes las garantías del contrato de Obra VE-508-2021, el tiempo transcurrido hace que el riesgo identificado GCSP-02 “*Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.*” pueda verse traducido en hallazgos administrativos y/o disciplinarios por falta de oportunidad en la aprobación de las pólizas del contrato de Obra VE-508-2021.

Auditó:

Revisó y aprobó el informe:

Ricardo Mauricio Hernández Gómez

Auditor Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno

10. ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Plan y Agenda de la auditoría.
- Anexo 3: Metodología y resultados de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED.

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de obra VE-508-2021 y del contrato de interventoría VE-525-2021, y la gestión de la coordinación e interventoría para vigilar el cumplimiento de obligaciones por parte del Contratista. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de obra pública férreo: administrativo, técnico, jurídico, financiero, operativo, ambiental, social y predial.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Interventor Férreo AIGC, en virtud del contrato No. VE-525-2021, y las decisiones adoptadas por la ANI como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría, lo cual permitió analizar el cumplimiento de sus obligaciones. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 2, 2021.
- Procedimiento auditorías internas, EVCI-P-002, versión 7, 2022.
- Decreto 648 de 2017, *Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública.*

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

El decreto 648 de 2017 se encuentra disponible en el enlace:

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>

Agenda de auditoría:

La ejecución detallada de las actividades de auditoría se resume en la siguiente tabla:

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	17/05/2023	15:00 – 16:00
Asistencia a comité de seguimiento del proyecto	17/05/2023	15:00 – 16:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	25/05/2023	14:00 – 14:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	26/05/2023	08:00 – 18:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	29/05/2023	08:00 – 16:00
Recorrido de verificación al proyecto	30 y 31 de mayo de 2023, 01 y 02 de junio de 2023	
Socialización de informe de auditoría preliminar	29/06/23	16:00
Cierre de auditoría	19/07/2023	15:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de obra.

Anexo 3: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.

En el marco de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Consortio Interventor Férreo AIGC**, mediante la cual se obtuvo la calificación del desempeño en los aspectos que evalúa la MED: administrativo, técnico, operación, financiero, jurídico, ambiental, social y predial. Enseguida se presenta una descripción de los componentes analizados:

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Contratista.
2. **Técnico:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Contratista en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de obra.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de obra, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia que se encuentre constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período del contrato.
4. **Jurídico:** consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dicho contrato.
5. **Operación:** en este componente la interventoría deberá realizar seguimiento al estado y funcionamiento de la infraestructura disponible y de las operaciones que se prestan en el corredor férreo por el contratista.
6. **Ambiental:** el actuar de la Interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, de planes de manejo ambiental y de la obtención de licencias o permisos por parte del Contratista sobre las obras objeto del contrato.
7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el Contratista a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social del contrato, estado de consultas previas, entre otros factores.
8. **Predial:** este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Contratista sobre las áreas

que hacen parte de la zona de uso público, que son requeridas para la ejecución del contrato de obra y considera las acciones de seguimiento a la gestión del Contratista con relación a las invasiones del corredor férreo, que se debe enfocar en acciones preventivas y de restitución, de ser necesario.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de los criterios evaluados con la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED:

COMPONENTE ADMINISTRATIVO		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	Si
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	Si
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	Si
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	No
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	Si
6	Capacitación equipo de interventoría	No
7	Plan de calidad del contratista	Si
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	N/A
9	Entrega de informes de interventoría	No
10	Entrega de información de interventoría una vez finalice su contrato	N/A
11	Plan de acción para el proceso de reversión	N/A
12	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	N/A
13	Entrega de documentación	N/A
14	Bases de datos y/o software informáticos	N/A

COMPONENTE TÉCNICO		
Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento al plan de obras	Si
2	Seguimiento al plan de obras	Si
3	Verificación de especificaciones técnicas en la ejecución de los trabajos del contratista	Si
4	Señalización de obra	Si
5	Realización de ensayos de laboratorio	Si
6	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de obra	Si
7	Seguimiento a las labores de mantenimiento	Si
8	Estado físico de las instalaciones de infraestructura férrea	Si
9	Verificación de materiales para labores de mantenimiento	Si
10	Análisis de riesgos relacionados con el contrato de obra	Si
11	Instalación y mantenimiento de vallas informativas	Si
12	Inventario del proyecto por parte de la interventoría	Si
13	Permisos de ocupación temporal de vía	Si
14	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	Si
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Si
16	Acompañamiento técnico en el proceso de reversión	N/A

COMPONENTE OPERACIÓN		
Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento al comportamiento de la movilización de carga y tráfico anual	Sí
2	Seguimiento al reglamento de operaciones ferroviarias	Sí
3	Controles a la carga transportada	Sí
4	Seguimiento al equipo rodante a cargo del contratista	Sí
5	Control de básculas	N/A
6	Continuidad del servicio	Sí
7	Niveles del servicio de la operación	Sí
8	Contenido Operativo en el informe mensual de interventoría	Sí
9	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Sí

COMPONENTE FINANCIERO		
Id	Ítem	Cumple
1	Diagnóstico financiero	Sí
2	Seguimiento al patrimonio autónomo de la concesión	N/A
3	Identificar las inversiones objeto del contrato de concesión	N/A
4	Estados financieros auditados de la concesión	N/A
5	Participación y análisis en comités fiduciarios	N/A
6	Seguimiento a obligaciones tributarias	N/A
7	Control de retribución al Concesionario	N/A
8	Control de ingresos por carga	Sí
9	Análisis de riesgos relacionados con el contrato de obra	Sí
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Sí
11	Informes de formatos financieros ANI	Sí
12	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	Sí
13	Gestión de la interventoría en las etapas de reversión y/o liquidación	N/A

COMPONENTE JURÍDICO		
Id	Ítem	Cumple
1	Diagnóstico de obligaciones contractuales del contratista	Sí
2	Estado de cumplimiento del contratista	Sí
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	Sí
4	Gestión ante presuntos incumplimientos	N/A
5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	N/A
6	Reclamaciones presentadas por el contratista	N/A
7	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	Sí
8	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	Sí
9	Análisis de riesgos relacionados con el contrato de obra	Sí
10	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	Sí
11	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	Sí
12	Gestión de la interventoría en las etapas de reversión y/o liquidación	N/A

COMPONENTE AMBIENTAL		
Id	Ítem	Cumple
1	Diagnóstico inicial ambiental	Sí
2	Seguimiento a los trámites de licenciamiento ambiental	Sí
3	Control de obligaciones ambientales	Sí
4	Requerimientos de la autoridad ambiental	Sí
5	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	Sí
6	Informes de cumplimiento ambiental ICA	Sí
7	Verificación de monitoreos ambientales	Sí
8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el contratista	Sí
9	Análisis de riesgos relacionados con el contrato de obra	Sí
10	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	Sí
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Sí
12	Gestión de la interventoría en las etapas de reversión y/o liquidación	N/A
13	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	N/A

COMPONENTE SOCIAL		
Id	Ítem	Cumple
1	Diagnóstico inicial social	Sí
2	Verificación de afectación económica y social	Sí
3	Verificación de cumplimiento de obligaciones referentes a reasentamientos poblacionales	N/A
4	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	N/A
5	Control y seguimiento al plan de gestión social del contratista	Sí
6	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el contratista	Sí
7	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	N/A
8	Página WEB del contratista y otros canales de comunicación	Sí
9	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	Sí
10	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	Sí
11	Gestión de la interventoría en las etapas de reversión y/o liquidación	N/A
12	Validación de los formatos sociales de la etapa de reversión	N/A

COMPONENTE PREDIAL		
Id	Ítem	Cumple
1	Diagnóstico inicial predial	Sí
2	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	N/A
3	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	N/A
4	Seguimiento a los procesos de expropiación	N/A
5	Control de cobros por concepto de gestión y adquisición predial	N/A

COMPONENTE PREDIAL		
Id	Ítem	Cumple
6	Análisis de riesgos relacionados con el contrato de obra	Sí
7	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para situaciones de emergencia	N/A
8	Verificación de predios sin limitaciones de funcionamiento	N/A
9	Seguimiento al control de invasiones de derecho de vía	Sí
10	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	Sí
11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	N/A
12	Gestión de la interventoría en las etapas de reversión y/o liquidación	N/A
13	Validación de los formatos prediales de la etapa de reversión	N/A