

Para contestar cite:Radicado ANI No.: **20191020071123**Fecha: **13-05-2019****MEMORANDO**

Bogotá D.C.

PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LÓPEZ
Presidente**DR. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**
Vicepresidente Ejecutivo**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión Red Férrea del Pacífico.

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura para la vigencia 2019, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión Red Férrea del Pacífico.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones para la Supervisión e Interventoría, con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

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 formule el plan de mejoramiento correspondiente 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 o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20191020071123**



Fecha: **13-05-2019**

MEMORANDO

Anexos: 45 folios

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) ANA MARIA ZAMBRANO DUQUE (COOR) GIT Ferreo BOGOTA D.C. -3) CARLOS AUGUSTO ARBOLEDA ARJONA GIT Ferreo BOGOTA D.C.

Proyectó: Carlos Felipe Sánchez Pinzón – Contratista OCI
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20191020023781
GADF-F-010



La movilidad
de todos

Mintransporte

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto de concesión, Red Férrea del Pacífico.

2019

CONTENIDO

1. OBJETIVOS	5
1.1 Objetivo general	5
1.2 Objetivos específicos	5
2. ALCANCE.....	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	6
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
4.1 Información de Contratos.....	6
4.2 Equipo de supervisión.....	9
4.3 Descripción del proyecto.....	9
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	16
5.1 Avance de la ejecución del acuerdo conciliatorio con la sociedad Tren de Occidente.....	16
5.1.1 Actuaciones de Entidad en los diferentes procesos jurídicos con la Sociedad TDO ..	16
5.1.1.1 Tribunal de Arbitramento Tren de Occidente V.S Agencia Nacional de Infraestructura	16
5.1.1.2 Proceso Sancionatorio contra TDO.....	18
5.1.1.3 Reorganización Empresarial de TDO.....	19
5.1.1.4 TDO vs ANI- Jurisdicción Contencioso-Administrativa	19
5.1.1.5 Actuaciones administrativas ANI con adjudicatarios predio la Holanda	20
5.1.2 Avance de la ejecución del plan de obras de rehabilitación del sector Zaragoza – Zona Franca de Pereira.....	22
5.2 Dificultades en la operación y mantenimiento en cabeza del Concesionario Ferrocarril del Pacífico	29
5.2.1 Actuaciones de Entidad en los diferentes procesos jurídicos con el Concesionario ..	30
5.2.1.1 Procesos sancionatorios terminados e iniciados ente marzo de 2018 y marzo de 2019	30
5.2.1.2 Procesos sancionatorios en trámite.....	30
5.2.1.3 Demanda de arbitraje y contestación de la demanda	30
5.2.2 Impacto en el desarrollo del proyecto de los incumplimientos tramitados a partir de procesos de caducidad y terminación anticipada.....	32
5.2.2.1 Consideraciones sobre la caducidad.....	34

5.2.2.2	Consideraciones sobre la terminación anticipada	34
5.2.2.3	Situaciones evidenciadas en el recorrido de auditoría	35
5.2.2.4	Alertas frente a la gestión de la Entidad, emitidas por diferentes controles del proyecto 43	
5.2.2.5	Conclusión sobre los incumplimientos tramitados a partir de procesos de caducidad y terminación anticipada	44
5.2.3	Trámite de las alertas de la Interventoría frente a otros presuntos incumplimientos del Concesionario	44
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	46
7.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES	54
7.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	55
7.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	58
7.3	Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte	59
8.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	60
8.1	No Conformidades.....	61
8.1.1	Para la Interventoría	61
8.1.2	Para la supervisión y equipo de apoyo	62
8.2	Recomendaciones	63
8.2.1	Para la Interventoría	63
8.2.2	Para el equipo de trabajo de proyectos Férreos.....	66
8.2.3	Para la Supervisión y equipo de apoyo	66

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.	9
Tabla 3.	Avance del plan de obras de rehabilitación - parte I, propuesto por TDO en cumplimiento del acuerdo conciliatorio	22
Tabla 4.	Actuaciones relevantes en torno al desarrollo del plan de obras de rehabilitación en el tramo Zaragoza – Zona Franca de Pereira.....	27

Tabla 5. Incumplimientos asociados con los procesos de caducidad y terminación anticipada.	32
Tabla 6. Alertas de la Interventoría sobre presuntos incumplimientos de los cuales a la fecha no se evidencia trámite al interior de la ANI.	44
Tabla 7. Resultados de calificación MED aplicada en abril de 2019.	46
Tabla 8. Calificación de la MED para vigencias anteriores.	47
Tabla 9. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.	47
Tabla 10. Plan de mejoramiento vigente a la fecha para los hallazgos en término de la CGR consultado en el Plan de Mejoramiento Institucional de la ANI.	55
Tabla 11. No conformidades abiertas asociadas al proyecto, con corte a marzo de 2019.	58

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión, Red Férrea del Pacífico, respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y su aporte con valor agregado, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

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 del proyecto; analizando el comportamiento que tiene el Concesionario FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S. en la ejecución actual del contrato de concesión.
- 1.2.2. Evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y 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 por la Interventoría Consorcio Trenes del Pacífico en el proyecto de concesión Red Férrea del Pacífico.
- 1.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, así como 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).

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 proyecto de concesión, Red Férrea del Pacífico (contrato de concesión No. 09-CONP-98) entre marzo de 2018 y marzo de 2019, a partir de una muestra selectiva, con énfasis en los siguientes temas:

- Intervenciones en el tramo comprendido entre Cartago y Caimalito.
- Gestiones adelantadas para la ejecución del acuerdo conciliatorio con Tren de Occidente.
- Estado actual de la operación y de la infraestructura a cargo del Concesionario Ferrocarril del Pacífico S.A.S.
- Actuaciones jurídicas en torno a hallazgos de la Contraloría General de la República, procesos sancionatorios y tribunales de arbitramento.

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, numéales 2 y 4.
- 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. 1185 de 2017. Por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de la concesión que se va a auditar (contrato de concesión No. 09CONP-98 de 1998 suscrito entre Ferrovías, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, y la Sociedad Concesionaria de la Red Férrea del Pacífico, hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S.), y demás documentos contractuales.
- Contrato de la Interventoría auditada (contrato No. 181-2016 de 2016) y demás documentos contractuales.
- Informe mensual de supervisión en los meses de enero y febrero de 2019.
- Informes mensuales de interventoría de los meses de febrero y marzo de 2019.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de Contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, así como información del equipo de apoyo a la supervisión, identificando objetos, plazos, números de contrato, contratistas y modificaciones contractuales.

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Ferrocarril del Pacífico S.A.S. Objeto: Otorgar en concesión la infraestructura de transporte férreo que forma parte de la red Pacífica, según determinación de que en la misma se hace en el numeral 3.2 del Pliego de Condiciones, para su rehabilitación, conservación, operación y explotación por parte del Concesionario, infraestructura que se detalla en el Anexo 5 y el numeral 3.1 del pliego de condiciones de la Licitación Pública No. 001-98, y que incluye las siguientes líneas: Buenaventura (PK 0) – Cali (PK 170); Cali (PK 170) – La Felisa (PK 459); Zarzal (PK 304) – La Tebaida (PK 343). Otorgar en concesión la construcción, operación y mantenimiento de un Terminal de Transferencia de Carga en La Felisa, la cual, para todos los efectos legales, se considerará incorporada a la infraestructura de transporte férreo una vez concluya su construcción (...). Contrato: 09CONP98 del 18 de diciembre de 1998. Acta de inicio: 03 de marzo de 2000. Plazo inicial: 30 años.</p>	19 otrosíes

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	<p>Consorcio Trenes del Pacífico Objeto: El objeto del contrato comprende, sin limitarse: (i) La interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión. (ii) La medición de los indicadores en los términos señalados en el Contrato de Concesión y (iii) La definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión. (iv) Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen. (v) Para el cumplimiento del objeto pactado en este Contrato, el Interventor desarrollará todas las actividades definidas en el presente Contrato; las que prevea el Pliego de Condiciones y sus anexos, las que se desprendan del Contrato de Concesión y las que se deriven de la naturaleza del objeto del presente Contrato. Contrato: 181 de 2016. Acta de inicio: 15 de junio de 2017. Plazo inicial: 26 meses y 5 días. Prorrogado por 10 meses y 32 días (otrosíes 1 y 3), hasta el 30 de junio de 2019.</p>	3 otrosíes

Fuente: Contratos de concesión y de interventoría.

El contrato de concesión no ha sido modificado en el intervalo de tiempo que considera el alcance de la presente auditoría (marzo de 2018 a marzo de 2019); sin embargo, se ha modificado en 19 ocasiones, dentro de las cuales se destacan, entre las más recientes, modificaciones para:

- Establecer y prolongar un plan de normalización del contrato en el marco de la subsanación de los incumplimientos del Concesionario asociados con la falta suscripción de garantías del contrato y falta de operación principalmente (otrosíes No. 16, 17 y 19).
- Incorporar nueva infraestructura férrea al contrato de concesión (otrosíes No. 8, 16, 17 y 18).
- Autorizar la cesión del contrato de Tren de Occidente a Ferrocarril del Oeste (otrosí No. 15).

Por su parte, el contrato de interventoría se ha modificado en tres ocasiones (todas en 2018), con el fin de adicionar y prorrogar la duración del contrato (otrosíes 1 y 3), y de determinar que el porcentaje de IVA aplicable al contrato de interventoría es de 16% y en ese sentido, ajustar el valor total del contrato de interventoría (otrosí No. 2).

4.2 Equipo de supervisión

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carlos Alberto García Montes	Vicepresidente	Vicepresidencia Ejecutiva
Ana María Zambrano Duque	Experto G3-08	Equipo técnico - Vicepresidencia Ejecutiva
Carlos Augusto Arboleda	Líder de equipo de apoyo a la supervisión	
Flabio Andrés Aguirre	Apoyo técnico a la supervisión	
Sonia Jackeline Angarita	Apoyo jurídico	Vicepresidencia Jurídica
Martha Milena Córdoba	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Sebastián Gil	Apoyo ambiental	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Beatriz Eugenia Lopera	Apoyo financiero	Vicepresidencia Ejecutiva
Giovani Castellanos	Apoyo predial	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Camilo Chacon	Apoyo jurídico predial	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Maria Fernanda Rueda	Apoyo de riesgos	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Fuente: Equipo de supervisión de la ANI.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto de la Red Férrea del Pacífico inició en el año 1998, mediante contrato No. 09-CONP-98, cuando la Empresa Colombiana de Vías Férreas – Ferrovías, luego Instituto Nacional de Concesiones – INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, otorgó a la Sociedad Concesionaria de la Red Férrea del Pacífico, luego Tren de Occidente – TDO, luego Ferrocarril del Oeste S.A., y actualmente Ferrocarril del Pacífico S.A.S. - FDP, la concesión de 498 km de vía férrea que constituye la Red Férrea del Pacífico.

El objeto, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo que incluye las líneas: Buenaventura (P.K. 0) – Cali (P.K. 170); Cali (P.K. 170) – La Felisa (P.K. 459) y Zarzal (P.K. 304) – La Tebaida (P.K. 343), y la construcción, operación y mantenimiento de una terminal de transferencia de carga en La Felisa. Para este propósito, el Estado aportó US \$120 millones en 1998.

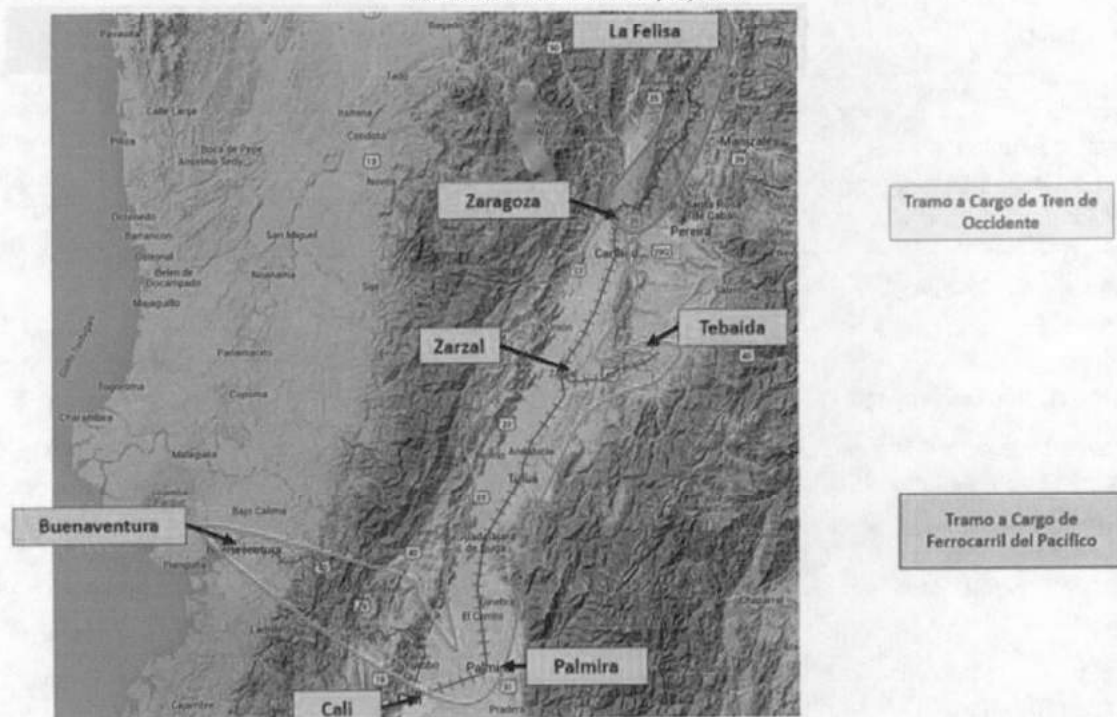
Mediante un contrato de transacción, suscrito el 31 de julio de 2002, el Concesionario adquirió la obligación de reconstruir el tramo Cartago – La Felisa, incluidas las variantes de Cartago, Caimalito y Chinchiná. Para ello el Estado aportó US \$28 millones adicionales en el año 2000.

Posteriormente, el 10 de julio de 2008, se suscribió el otrosí 15, mediante el cual la sociedad Tren de Occidente S.A. – TDO, cedió el contrato de concesión a la sociedad Ferrocarril del Oeste S.A., hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S. – FDP, estableciéndose dos etapas:

- En la primera etapa, FDP desarrollaría la operación, el mantenimiento y la conservación de las líneas Buenaventura (P.K. 0) – Zaragoza (P.K. 338) y Zarzal (P.K. 304) – La Tebaida (P.K. 343), quedando a cargo de la sociedad Tren de Occidente S.A. – TDO la línea Zaragoza (P.K. 338) – La Felisa (P.K. 459) conservando la calidad de fideicomitente y beneficiario de los contratos de fiducia para terminar su rehabilitación y construcción.
- En la segunda etapa y una vez se finalizarán los trabajos del sector Zaragoza – La Felisa, Ferrocarril del Pacífico S.A.S. asumirá la operación, mantenimiento y conservación de toda la red, es decir, los 498 kilómetros que comprenden la Red Férrea del Pacífico.

Actualmente, el contrato continúa en la primera de estas etapas. A continuación, se muestra la ubicación del proyecto de concesión, que precisa la información anteriormente expuesta (ver Ilustración 1).

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.



Fuente: Presentación de la supervisión del proyecto.

Mediante el otrosí 16 de fecha 5 de julio de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Concesionario Ferrocarril del Pacífico S.A.S. – FDP, establecieron un periodo de transición hasta el 31 de diciembre de 2014 para la regularización del contrato de concesión, prorrogable en periodos de un año; también se acordó la creación de un comité para revisar las condiciones de viabilidad y auto

sostenibilidad del contrato de concesión y el valor de la garantía única de cumplimiento del contrato en US\$ 750 mil, mientras se lograba la normalización del contrato de concesión. Para ello el Concesionario presentó el Plan de Normalización obligándose a presentar informes mensuales de avance, y por parte del Estado se incorporan dos locomotoras tipo U-18 identificadas con los números 1823 y 1824.

Con el otrosí 17, suscrito por las partes el día 30 de diciembre de 2014, se acordó: prorrogar el periodo de transición para la regularización del contrato de concesión hasta el 31 de diciembre de 2015, aumentar el valor de la Póliza Única de Cumplimiento a US\$ 3 millones e incorporar 30 plataformas ferroviarias convencionales adicionales para la operación en la Red Férrea del Pacífico.

Mediante otrosí 18, suscrito el 10 de julio de 2015, se acordó la modificación de la cláusula segunda del otrosí 15, en el sentido de disponer que el Concesionario recibiera el tramo Zaragoza – La Felisa y materiales de vía como rieles, traviesas y elementos de fijación para vigilancia y custodia, en la medida que le sean entregados por la sociedad Tren de Occidente – TDO. La recepción de la infraestructura y las obligaciones de vigilancia y custodia que adquirió el Concesionario quedarían condicionadas a la cesión de los contratos de fiducia por parte de Tren de Occidente S.A. – TDO a FDP. Será opción del Concesionario presentar a la ANI las condiciones bajo las cuales podrá realizar la ejecución total o parcial de las obras faltantes o por la devolución de la infraestructura y los materiales a la ANI.

Adicionalmente, se acordó incorporar al contrato de concesión 22 tolvas graneleras y 9 plataformas ferroviarias convencionales (incluidas 7 plataformas pendientes del otrosí 17). De la estación Arauca se entregó a FDP una locomotora U10, una bateadora identificada con el número BP007, 2 plataformas convencionales y una plataforma cama baja con la obligación por parte de FDP de ponerlas operativas en un plazo máximo de 6 meses después de la entrega y para un uso mínimo por parte de FDP de 18 meses después de entrar en operación.

Finalmente, y según otrosí 19 de fecha 30 de diciembre de 2015, la ANI y FDP acordaron prorrogar el periodo de transición para la regularización del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 hasta el 31 de diciembre 2016 y ajustar el valor de la póliza única de cumplimiento a la suma de USD\$ 5.270.000².

Posterior a la firma de estas modificaciones contractuales, el Concesionario incumplió varias de sus obligaciones, las cuales a la fecha continúan incumplidas de acuerdo con los reportes de la Interventoría. Dentro de los incumplimientos más relevantes se destacan el incumplimiento al plan de regularización asociado con el periodo de transición prorrogado en el otrosí 19, la paralización de la operación y la falta de mantenimiento de la infraestructura.

Al respecto, la Entidad inició procesos de caducidad y de terminación anticipada del contrato de concesión, frente a lo cual, el Concesionario inició tribunales de arbitramento, demandando las

² Tomado de la página web de la Interventoría.

<http://www.consorciotrenesdelpacifico.com/index.php/nosotros>

resoluciones de inicio de estos procesos. El avance de procesos sancionatorios y tribunales de arbitramento se resume a continuación.

- Caducidad del Contrato con FDP

La Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI el 24 de febrero de 2017 solicitó iniciar trámite administrativo sancionatorio contra el concesionario Ferrocarril del Pacífico por la suspensión de operación comercial de carga por 268 días, entre otros, como consecuencia de los incumplimientos del Concesionario, la Entidad declaró la caducidad del contrato en Resolución 1052 de octubre de 2017 con base en seis cargos, asociados con: (1) violar el régimen de enajenación de propiedad accionaria, (2) no acreditar la capacidad financiera ante la variación de la composición accionaria, (3) no responder requerimientos de la Entidad Concedente en el plazo contractualmente establecido, (4) no constituir oportunamente las garantías mínimas exigidas contractualmente, (5) no contar con un asistente técnico operativo y (6) no haber presentado los informes mensuales ni haber asistido a las revisiones semestrales del Plan de Normalización definidas mediante el otrosí 16, suscrito el 5 de julio de 2013.

Para declarar la caducidad en el citado acto administrativo, la Entidad consideró que FDP incumplió sus obligaciones contractuales, y no justificó dichos incumplimientos; en el numeral tercero de la Resolución ordenó el pago de USD \$32.805.231 como perjuicios ocasionados a la Entidad; en el numeral cuarto, declara el siniestro, afectando la póliza No 43313667 expedida por CHUBB SEGUROS COLOMBIA S-A en su porcentaje de participación del 70% con coaseguro de la compañía SEGUROS DEL ESTADO S.A en un 30%; en el numeral 5, requirió a FDP para que efectuara el pago de los perjuicios, junto con las aseguradoras según la proporción antes descrita y en el numeral 6 resolvió *"Dar por terminado el vínculo contractual entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y la Sociedad FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S sin indemnización para el contratista, y por ende ordenar la liquidación del contrato de Concesión No 09-CONC-98, en el estado que se encuentre, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 de la ley 80 de 1993"*.

- Recurso de reposición a la Resolución 1052 de 2017

La concesionaria FERROCARRIL DEL PACIFICO, CHUBB COLOMBIA SEGUROS S.A y SEGUROS DEL ESTADO S.A interpusieron recurso de reposición en contra de la Resolución 1052 argumentando que la ANI no le corresponde declarar la terminación de ese contrato, y la tasación de perjuicios por la ANI no fue objetiva, que los incumplimientos del contrato, declarados por la ANI no afectan directamente la ejecución del contrato, no amenazan con conducir a la paralización del mismo, solicitan la revocatoria de la Resolución o en su defecto la modificación del artículo 3 de la misma, en el sentido de compensar la sanción con los saldos que se le adeuden.

En agosto de 2018 la Entidad emitió la Resolución 1414, en la que resolvió el recurso de reposición interpuesto, consideró que tiene competencia para expedir el acto recurrido, así como ejercer control sobre los contratos, explica que las obligaciones declaradas como incumplidas por FDP no

³ Ibid. pág. 79.

conlleven a la paralización del contrato, recordando que el objeto del contrato consiste en la construcción, operación, mantenimiento y explotación por parte del Concesionario de la infraestructura otorgada por la Entidad, revocando los artículos segundo al séptimo de la Resolución 1052 (asociados con la declaratoria de caducidad, orden de pago de perjuicios, declaración de inhabilidad del Concesionario para celebrar contratos con entidades públicas durante 5 años, entre otros) y declarando el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales que dieron origen a la declaratoria de caducidad pero estableciendo que estos no amenazaban la ejecución del contrato. Lo anterior, argumentando que:

“(…) si bien los incumplimientos imputables a la Sociedad FERROCARRIL DEL PACÍFICO S.A.S resultan ser situaciones que afectan la ejecución contractual, en criterio de este Despacho ninguno de ellos tiene la entidad suficiente para afectar directamente las actividades propias del objeto del Contrato de Concesión 09-CONP-98 por lo que en consecuencia no amenazan con su paralización, razón por la cual, en sede de recurso, la Entidad considera que no resulta procedente la declaratoria de caducidad efectuada en el numeral segundo del resuelve de la Resolución 1052 de 2017, por lo que se procederá a revocar la referida declaratoria así como las consecuencias propias de la misma (...)”⁴.

- Terminación anticipada del Contrato con FDP

Con anterioridad a la caducidad se había iniciado por parte de la ANI otro procedimiento administrativo sancionatorio y en mayo de 2018 se emitió la Resolución 0822, en la que declaró el incumplimiento de varias obligaciones del Concesionario asociadas con “la suspensión del servicio de transporte férreo por más de 60 días continuos o discontinuos durante el año 2016, las cláusulas 13, numerales 13.1 y 13.2, clausula 38, 66, y 107 numeral 3, considerando que la problemática que presenta la zona, era de conocimiento del concesionario, quien debía desarrollar actividades tendentes a su mitigación, además, el 11 de abril de 2016 el concesionario unilateralmente informó a la ANI sobre su decisión de suspender unilateralmente la operación ferroviaria” y concedió un término de 6 meses al Concesionario para restablecer la situación que dio lugar a los incumplimientos. Una vez vencido este término, se produciría la terminación anticipada y se procedería a la liquidación del contrato y al pago de perjuicios a la ANI.

Posteriormente, mediante la Resolución 1284 de julio de 2018, la Entidad resuelve los recursos de reposición interpuestos por el Concesionario y sus aseguradoras, quienes manifestaron su inconformidad con la decisión de la ANI al no estar demostrados los incumplimientos declarados, que los hechos por los que fue sancionado FDP están contenidos en demanda arbitral presentada por ésta contra la ANI, asimismo, que es a la ANI a quien le corresponde resolver la problemática de la zona, agravando el riesgo asegurable porque no realizó el saneamiento de los mismos, por lo que el concesionario se vio obligado a suspender operación. La entidad confirmó la decisión proferida en la Resolución 0822 de mayo de 2018.

⁴ Parte considerativa de la Resolución 1414 de la ANI, expedida en octubre de 2018.

En consecuencia, el plazo de 6 meses para que el Concesionario restableciera las situaciones de incumplimiento descritas en las Resoluciones citadas venció el 19 de enero de 2019; al respecto, la Interventoría manifestó que dicho término expiró sin que el Concesionario adelantara gestiones suficientes para restablecer las situaciones que originaron la sanción⁵.

Posteriormente, el Concesionario presentó demanda de nulidad contra las dos Resoluciones (0822 y 1284), solicitando como medida cautelar la suspensión provisional de las Resoluciones 0822 y 1284 de la ANI, luego la ANI descorrió traslado de medidas cautelares dentro del término de cinco días concedido por el Consejo de Estado.

- **Demanda de Arbitraje -TDO**

TDO presentó demanda arbitral contra la ANI solicitando le declararan que la entidad había incumplido con la entrega de los predios necesarios para la construcción del tramo Zaragoza- La Felisa, el laudo Arbitral consideró que al suscribir el contrato de transacción y otros documentos donde se obligaba a recibir el tramo en la situación en la que se encontraba, y esperar que la ANI realizara las gestiones administrativas y judiciales para la adquisición de esos predios, hizo que TDO aceptara las condiciones de dichos acuerdos, entre ellas la de esperar indeterminadamente la entrega de los predios requeridos.

- **Proceso sancionatorio contra TDO**

En 2013 la ANI inició proceso administrativo sancionatorio contra TDO, SEGUROS CONFIANZA Y CONDOR (en liquidación), y en Resolución 1578 de 2014 la Entidad declaró el incumplimiento parcial de las obligaciones de la concesionaria, contenidas en el Contrato No 09 –CONP- 98 y las adquiridas en el contrato de transacción, suscrito por las partes en 2002, dicha resolución fue recurrida por las sancionadas, y el 21 de noviembre de 2014 la Entidad, confirmó lo decidido anteriormente.

- **Acuerdo conciliatorio con TDO**

Como consecuencia de la sanción impuesta por la ANI en la Resolución 1578 de 2014, antes descrita, en cuanto al desarrollo del proyecto en el tramo Zaragoza – La Felisa (ver Ilustración 2), dentro del trámite judicial iniciado por TDO en 2016 contra la ANI, en febrero de 2018, las partes suscribieron un acuerdo conciliatorio donde esta sociedad se comprometió a: 1) ejecutar el plan de obras de rehabilitación del tramo Zaragoza hasta la abscisa K 367+000 (zona franca de Pereira, municipio de Caimalito) en un término de dos años, contados a partir de la aprobación por el Tribunal que conoce el proceso iniciado por TDO contra la ANI, 2) a realizar la vigilancia de la infraestructura férrea en el tramo Zaragoza – La Felisa y 3) a dar cumplimiento a las obligaciones ambientales derivadas de esas intervenciones.

A nivel general, el plan de obras de rehabilitación comprende la intervención de un tramo de aproximadamente 30 km, que incluye la construcción de: la variante de Cartago (ubicado cerca del

⁵ Radicado ANI No. 2019-409-007689-2 del 25 de enero de 2019.

K341, al norte de Zaragoza), la variante de Caimalito (ubicado cerca del K 367) y el tramo entre las dos variantes. En la siguiente ilustración se presenta el esquema de los tramos descritos.

Ilustración 2. Esquema del proyecto.



Fuente: Ficha técnica del proyecto presentada por la Interventoría en su informe mensual No. 33.

Por su parte, en el marco del mencionado acuerdo, la ANI se comprometió a entregar los predios necesarios para las obras, previo inicio de su ejecución, con excepción del predio La Holanda, “que será entregado en condiciones de ser intervenido en un plazo máximo de veinte (20) meses contados a partir de la fecha de aprobación del presente Acuerdo Conciliatorio”⁶, es decir, en noviembre de 2019.

A la fecha de corte del presente informe, la demanda de expropiación del citado predio fue presentada por la ANI y admitida por el Juzgado 2 Civil del Circuito de Cartago, despacho que además ordenó la entrega del inmueble a la entidad y la inscripción de la demanda en el folio de matrícula

⁶ Acuerdo conciliatorio entre la ANI y TDO, formalizado el 01 de febrero de 2018 y autorizado por el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca mediante Auto notificado por estado el 23 de marzo de 2018.

inmobiliaria. En lo que respecta a TDO, el concesionario avanza en la ejecución del plan de obras de rehabilitación.

Los aspectos descritos se analizan específicamente en la siguiente sección.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.1 de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con detalle y de manera específica temas considerados relevantes para verificar el desarrollo esperado del proyecto, aspectos que se abordan en esta sección.

Para mejor comprensión del lector, en primer lugar, se describen y analizan las actuaciones relacionadas con la sociedad Tren de Occidente TDO (sección 5.1) y en segundo lugar las situaciones concernientes al concesionario Ferrocarriles del Pacífico SAS - FDP (sección 5.2)

5.1 Avance de la ejecución del acuerdo conciliatorio con la sociedad Tren de Occidente

En la actualidad, la relación entre la ANI y la sociedad Tren de Occidente - TDO se ciñe a lo dispuesto en el acuerdo conciliatorio formalizado en febrero de 2018 y aprobado por el Tribunal Administrativo del Valle, donde las partes acordaron obligaciones recíprocas para ejecutar el plan de obras de rehabilitación del sector Zaragoza – Zona Franca de Pereira y entregar al Concesionario, Ferrocarril del Pacífico SAS, la infraestructura entre Zaragoza hasta La Felisa.

A continuación, se analizan las actuaciones de Entidad en los diferentes procesos jurídicos con el Concesionario (sección 5.1.1) y la gestión de la Interventoría y de la Supervisión frente al avance de la ejecución del plan de obras de rehabilitación del sector Zaragoza – Zona Franca de Pereira (sección 5.1.2).

Los periodos de tiempo en que se desarrollaron las actuaciones administrativas y jurídicas derivadas de la relación contractual con TDO están fuera del alcance temporal de la presente auditoría; sin embargo, se consideró pertinente describirlos porque dieron origen al acuerdo conciliatorio entre la sociedad Tren de Occidente – TDO y la ANI.

5.1.1 Actuaciones de Entidad en los diferentes procesos jurídicos con la Sociedad TDO

A continuación, se describen las actuaciones de naturaleza jurídica adelantadas por la Agencia Nacional de Infraestructura frente a las demandas de arbitraje y controversias contractuales interpuestas por TDO en 2014 y 2016, respectivamente.

Las actuaciones administrativas sancionatorias tramitadas por la ANI contra la concesionaria están descritas en el numeral 4.3 del presente informe

5.1.1.1 Tribunal de Arbitramento Tren de Occidente V.S Agencia Nacional de Infraestructura

- Demanda arbitral

Tren de Occidente, el 16 de noviembre de 2012 presentó demanda de Arbitramento ante la Cámara de Comercio de Bogotá, contra la Agencia Nacional de Infraestructura; TDO pretendía que el Tribunal *“Declare el incumplimiento de la convocada a su obligación de entregar los predios necesarios para*

la ejecución de las actividades de reconstrucción, rehabilitación y construcción del corredor Zaragoza-La Felisa a partir del 7 de mayo de 2009 (primera pretensión), dando lugar a la terminación anticipada del contrato a partir del 1 de agosto de 2012, fecha de vencimiento de los seis meses acordados para solucionar o subsanar las causas del incumplimiento (pretensión segunda) y declarar que la demandante no está obligada a ejecutar las actividades pendientes, particularmente las relacionadas con la variante Caimalito y Cartago, ni al cumplimiento de las demás obligaciones contractuales (pretensión tercera)⁷.

También pretendía el pago de perjuicios causados por el incumplimiento en la entrega de los predios para ejecutar el contrato y el pago de VEINTIUN MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y TRES MIL CIENTO TREINTA Y SIETE MILLONES (\$21.951.373.137) con sus rendimientos y la indemnización por terminación anticipada del contrato (clausula 116), entre otras⁸.

- **Contestación de la demanda**

La ANI, el 13 de febrero de 2014, dio respuesta a los hechos, se opuso a las pretensiones, propuso las excepciones de “inexistencia de clausula arbitral entre la sociedad convocante y la Entidad convocada”; “Falta de legitimación por activa de la sociedad convocante”; “Excepción de inexistencia de incumplimiento por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura”; “Excepción de Transacción”; “Excepción de falta de integración del contradictorio, por subsistir un vínculo sustancial y contractual entre el concesionario cedente Tren de Occidente S.A y el Concesionario Ferrocarril del Oeste S.A; “Excepción de contrato no cumplido por parte de la sociedad Tren de Occidente S.A” y “Excepción Genérica”⁹

- **Laudo arbitral**

En laudo arbitral proferido el 25 de agosto de 2014 Tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá, consideró que, a pesar de la cesión del contrato, este se escindió respecto del tramo Zaragoza, conservando su derecho a percibir una contraprestación por la ejecución de las obras faltantes, y es la única legitimada para recibirla o pretenderla, *estando facultada para acudir a Arbitramento*¹⁰

En cuanto a la vigencia del contrato, consideró el Tribunal que, según lo acordado por las partes, este tiene una duración hasta la terminación de la segunda etapa prevista en el contrato de cesión

⁷ Página 7 del Laudo arbitral

⁸ Ibid., pág. 8

⁹ Ibid., pág. 13

¹⁰ Ibid., pág. 58 y 59

“Conservando la solidaridad entre cedente y cesionario por el término de cinco (5) años, esto es, hasta el 10 de julio de 2013”¹¹

En lo referente a la pretensión declarativa de incumplimiento de la obligación de entregar y saneamiento, y las excepciones de “Transacción” e “Inexistencia del incumplimiento”, el Tribunal indicó, que no se trata propiamente de un contrato de transacción, sino de una modificación conjunta del contrato inicial *en relación con el tramo Cartago-La Felisa, modificación que además de las intervenciones constructivas a cargo del Concesionario, alteraron la distribución del riesgo y el concesionario consintió en asumir los efectos que se derivan del riesgo de demoras en la restitución de ciertas áreas afectadas en dicho tramo” esto es, sin limitación en tiempo en la entrega de los predios*¹²

Resalta que antes de la transacción suscrita por el concesionario, este no estaba obligado a recibir el tramo Cartago- La Felisa hasta tanto no fueran solucionados los problemas que por cuenta de invasiones ilegales y/o expropiaciones pudieran hacer imposible su utilización, concluyendo que *la prestación quedó sujeta a un plazo indeterminado y determinable por la duración de los trámites legales respectivos para entregar saneada las áreas necesarias, sin que el Concesionario pudiese reclamar por las demoras, es decir, aceptó compartir ese riesgo.*

Para el Tribunal, la pretensión de TDO no fue probada, y las excepciones de “Transacción” e “Inexistencia del incumplimiento” propuestas por la ANI, fueron demostradas, aclarando que no ha habido falta de diligencia de las partes para el cumplimiento de dicha obligación conjunta.

El Tribunal condenó a TREN DE OCCIDENTE a pagar a la ANI la suma de QUINIENTOS OCHENTA Y NUEVE MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS (\$589.500.000)¹³.

5.1.1.2 Proceso Sancionatorio contra TDO

Resultado del proceso sancionatorio adelantado por la ANI, contra TDO, la Entidad expidió la Resolución 1578 de 2014 y declaró el incumplimiento por la concesionaria, como se enunció en la sección 4.3, en 2015 la ANI, presentó su acreencia en el proceso de reorganización empresarial de TDO, acreencia que fue aceptada, además dentro del trámite de proceso judicial promovido por TDO las partes suscribieron acuerdo conciliatorio, acto que permite a la ANI verificar la ejecución de las obras pendientes con miras a fortalecer el transporte férreo y cumplir su misión, de acuerdo con su objeto y naturaleza jurídica.

¹¹ Ibid., pág. 64

¹² Ibid., pág. 121

¹³ Ibid., pág. 135 y 136

5.1.1.3 Reorganización Empresarial de TDO

La sociedad TDO, en 2011 suscribió acuerdo de reorganización con sus acreedores, confirmado en 2013, en 2014, el 2015 la ANI remitió a la Superintendencia de Sociedades la Resolución 1574 de 2014 (que sancionó a TDO), solicitando a dicha Superintendencia la aclaración de pago de las acreencias reconocidas en el proceso de reorganización. En noviembre de 2015 el organismo de inspección y vigilancia informó que las acreencias que podía presentar para pago deben tener en consideración la fecha de causación de las obligaciones en cabeza de TDO, es decir, con posterioridad al 27 de noviembre de 2011, así como aquellas a su cargo con la expedición de la resolución 1574 de 2014.

La ANI, en escrito del 5 de mayo de 2016, informó a la SUPERSOCIEDADES, que su acreencia fue causada con anterioridad al 27 de noviembre de 2011 y asciende a VEINTE MIL DOSCIENTOS MILLONES QUINIENTOS DIECIOCHO MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO PESOS, que debe ser pagada en los términos del numeral 15.13 del Acuerdo de Reestructuración Empresarial.

La Concesionaria TDO, en noviembre de 2016 propuso hacer una valoración de la obra a realizar, modificar el plan de obras, remplazo de terraplenes diseñados, a cargo de TDO. En Agosto de 2017 TDO presenta propuesta definitiva a la ANI- Gerencia Proyectos Férreos, especificando los valores actualizados de las obras, detallando las actividades a realizar y aceptando que el predio la Holanda (2.087 km) no esté disponible, otorgando el plazo de 20 meses, prorrogables por 12 meses más, para que la ANI, tramite ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa la adquisición de dicho predio, si vencido este plazo no se adquiere, TDO queda liberada de la ejecución de la obra en el predio requerido, debiendo entregar los materiales de la infraestructura y superestructura férrea.

La firma interventora del proyecto, en pronunciamiento del 29 de septiembre de 2017, respecto de la propuesta de TDO, consideró su viabilidad en los aspectos técnicos, ambientales, financieros y jurídicos, señalando que no existe impedimento legal para que las partes presenten el acuerdo al que han llegado.

5.1.1.4 TDO vs ANI- Jurisdicción Contencioso-Administrativa

En 2016 el concesionario Tren de Occidente radicó demanda contra la ANI, trámite que conoce el Tribunal Administrativo del Valle, bajo el radicado 76001233300320160114600; para suspender el cobro coactivo de la sanción impuesta en la Resolución 1578 de 2014, Previa autorización del Comité de Conciliación de la Entidad, las partes suscribieron acuerdo de conciliación judicial el 1 de febrero de 2018.

Las partes celebraron un acuerdo conciliatorio donde pactaron que TDO construirá la vía férrea desde Zaragoza hasta la abscisa K367+000 (zona franca de Pereira, municipio de Caimalito) de acuerdo con los diseños existentes, definiendo un plazo de ejecución de 2 años contados a partir de la aprobación del Acuerdo Conciliatorio por parte del Tribunal Administrativo del Valle, entregando los cronogramas de obra y los diseños de las diferentes etapas de la vía férrea (km337+340 a K367+340), plazo que podrá ampliarse por causas no imputables a TDO.

Los recursos para ejecutar las obras provienen de TDO, materiales del contrato inicial, y dos fideicomisos. Por su parte, la ANI se comprometió a entregar sin ningún gravamen los predios

necesarios para intervención, con excepción del predio La Holanda, respecto del cual se acordó un plazo de entrega de 20 meses, prorrogables por 12 meses más, como se describió anteriormente; en cuanto a la vigilancia del tramo, no estará a cargo de TDO, sino que anualmente se destinará un rubro del contrato para tal efecto.

Las partes acordaron que el valor total de la conciliación es de SETENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS (75.844.793.683), que comprende los recursos pendientes por amortizar, actividades pendientes por ejecutar, saldo de reembolso de tribunal de Arbitramento); acuerdan que la diferencia entre los valores finales de las obras y el valor de la fuente de financiación será asumido por TDO, renunciando mutuamente a presentar nueva reclamación por los aspectos conciliados

El acuerdo fue aprobado por el Tribunal Administrativo del Valle en auto de fecha 21 de marzo de 2018, previo concepto favorable del Ministerio Público.

5.1.1.5 Actuaciones administrativas ANI con adjudicatarios predio la Holanda

En cumplimiento al acuerdo conciliatorio suscrito con TDO y aprobado por el Tribunal Administrativo del Valle, la Agencia Nacional de Infraestructura, en escritos de agosto de 2018, dirigido a la Liquidadora de la Sociedad Su Porvenir S.A y a los adjudicatarios de la liquidación de la Sociedad, solicitó que se elevara a escritura pública el Acta 006 de 2007, documento que liquidó la mencionada sociedad, informando que la Entidad requiere comprar 39.809.52 m² del predio La Holanda, área que se encuentra dentro abscisa do inicial K343+256,31 y final K343+262,41 y está determinada por los siguientes linderos (....)¹⁴.

En agosto de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura, hizo oferta formal a los adjudicatarios del predio la Holanda, por un valor de CUATROCIENTOS TRES MILLONES NOVECIENTOS SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTISIETE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$403.906.227) y pone en conocimiento de los adjudicatarios los términos para que den respuesta a la solicitud, iniciar tramites de negociación directa y del inicio del proceso de expropiación judicial¹⁵; asimismo, la ANI, solicitó el 30 de agosto de 2018 a la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartago, la inscripción de la oferta en el folio de matrícula inmobiliaria del mencionado predio.

- **Demanda Proceso de expropiación judicial – Predio La Holanda**

En Resolución 2011 del 1 de noviembre de 2018, el Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno de la Agencia Nacional de Infraestructura, dispuso iniciar el trámite de expropiación judicial de un área de terreno de *TREINTA Y NUEVE MIL OCHOCIENTOS NUEVE METROS PUNTO CINCUENTA Y TRES METROS CUADRADOS* (\$38.809,53 m²) la cual se encuentra debidamente delimitada y

¹⁴ Agencia Nacional de Infraestructuras, radicado de salida 20186060248111, pág. 1 y 201860602481141,

¹⁵ Ibid., pág. 4

alinderada, dentro de las abscisas inicial KM 343+256,31 y final KM 342+256,41 denominado "HACIENDA LA HOLANDA" ubicada en el Municipio de Cartago, Departamento del Valle del Cauca, que les fuera notificada por aviso a los adjudicatarios del predio, según la documentación remitida por el auditado.

En enero de 2019 la ANI interpuso demanda de proceso verbal de expropiación ante los Juzgados Civiles de Cartago, en contra de los adjudicatarios de la liquidación de la Sociedad SU PORVENIR SA¹⁶, pretendiendo que el Juez decrete la expropiación del terreno, "la entrega material y definitiva de la franja de terreno a expropiar y se ordene al registrador de instrumentos públicos de Pasto, efectuar las gestiones tendientes a concretar el derecho de dominio libre de afectaciones en cabeza de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA sobre las porciones de terreno requeridas"¹⁷

El Juzgado Segundo Civil del Circuito de Cartago, en auto 001 de 15 de enero de 2019 inadmitió la demanda en el proceso de expropiación, porque los adjudicatarios no aparecen inscritos como propietarios del predio¹⁸ y el avalúo comercial no está vigente, entre otras.

El apoderado de la ANI, subsanó la demanda, sin embargo el Despacho la rechazó en auto 088 de 30 de enero de 2019, por lo que la Entidad interpuso recurso de apelación y el Tribunal Superior de Buga, en auto del 4 de marzo de 2019 consideró que la demanda debe ir dirigida a los adjudicatarios de la liquidación de la sociedad, a pesar de no haberse registrado tal adjudicación, por lo que resolvió "Revocar el auto interlocutorio 088 que el 30 de enero de 2019 adoptó el juez 2 Civil del Circuito de Cartago"¹⁹.

Como consecuencia de la decisión adoptada por el Tribunal Superior de Buga- Sala Civil Familia, el 18 de marzo de 2019, el Juez 2 Civil del Circuito de Cartago, admitió la demanda de expropiación judicial presentada por la ANI; ordena el traslado de la misma y requiere a la Entidad para que consigne a favor del Juzgado la suma de CUATROCIENTOS TRES MILLONES NOVECIENTOS SEIS MIL DOSCIENTOS VEINTISIETE PESOS (\$403.906.227), valor correspondiente al avalúo dado a la franja de terreno objeto de expropiación de acuerdo a la experticia aportada a la demanda²⁰ y la inscripción de la misma en el folio de matrícula inmobiliaria del predio, así como la entrega material del predio..

¹⁶ CAMARA DE COMERCIO DE PEREIRA, certificado de existencia y representación legal Sociedad Su Porvenir SA, del 3 de julio de 2017, pág. 1

¹⁷ Ibid., pág. 10

¹⁸ JUZGADO SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE CARTAGO, auto 001 del 15 de enero de 2019, pág. 1

¹⁹ TRIBUNAL SUPERIOR DE BUGA- Sala Civil Familia, auto del 4 de marzo de 2019, pág. 6

²⁰ JUZGADO SEGUNDO CIVIL DEL CIRCUITO DE CARTAGO, auto 88 de 16 de marzo de 2019, numeral 3 pág. 2

Al respecto de las gestiones adelantadas por la ANI en torno a la adquisición del predio La Holanda, la Oficina de Control Interno evidencia el avance en el cumplimiento dentro del plazo señalado en el acuerdo conciliatorio suscrito en 2018, en el sentido que la demanda de expropiación judicial está en trámite y el Despacho de conocimiento ordenó la entrega material del mismo a la Entidad; al respecto, se recomienda continuar adelantando las gestiones necesarias para poner el predio a disposición de TDO antes de noviembre de 2019, (fecha en que vence el plazo acordado por las partes); es decir, adelantar oportunamente los trámites administrativos de entrega del inmueble, ante la autoridad administrativa que delegue el Juzgado para hacer la entrega del inmueble y continuar con un seguimiento permanente al estado de la demanda interpuesta al propietario del predio.

5.1.2 Avance de la ejecución del plan de obras de rehabilitación del sector Zaragoza – Zona Franca de Pereira

Según el acuerdo conciliatorio, TDO tiene las obligaciones de: ejecutar el plan de obras de rehabilitación del tramo Zaragoza hasta la abscisa K 367+000 (zona franca de Pereira), de continuar a cargo de la vigilancia de la infraestructura entregada en concesión en el tramo Zaragoza – La Felisa, por el tiempo de duración de la obra y de adelantar la gestión ambiental derivada de estas obligaciones.

Con el fin de dar cumplimiento a estas obligaciones, TDO presentó un plan de obras, dividido en dos partes: la primera contempla la rehabilitación y construcción del sector Zaragoza - Caimalito, mientras que la segunda parte contempla la construcción de la variante de Cartago.

En el recorrido de auditoría al proyecto, fue posible evidenciar el avance del plan de obras en sitios puntuales del tramo comprendido entre Zaragoza y el K367+000 (Zona Franca de Pereira). De acuerdo con los reportes más recientes de la interventoría, con corte a septiembre de 2018 la situación de avance en el plan de obras era la siguiente:

Tabla 3. Avance del plan de obras de rehabilitación - parte I, propuesto por TDO en cumplimiento del acuerdo conciliatorio.

ACTIVIDAD	DURACIÓN	COMPLETADO	ATRASO
Localización y replanteo.	30 días	40%	222 días
Exploración geotécnica.	30 días	0%	234 días
Regeometrización y ajuste de diseño geométrico.	45 días	0%	234 días
Obras de rehabilitación de banca y drenajes.	60 días	0%	196 días
Obra complementaria RC 1.	75 días	0%	192 días
Obra complementaria RC 2.	100 días	0%	192 días
Muro K366.	60 días	0%	192 días
Suministro e instalación de material de sub-balasto.	45 días	10%	116 días

Fuente: Elaboración propia con datos del informe mensual de interventoría No. 33, correspondiente al mes de febrero de 2019.

A continuación, se presenta el avance evidenciado en campo durante el recorrido de auditoría:

- Variante de Cartago y tramo entre variantes:

<p>Foto 1. Inicio del tramo del plan de obras de rehabilitación.</p>	<p>Foto 2. Traviesas de concreto dispuestas en los predios del derecho de vía férrea.</p>
	
<p>El recorrido se inició en el K337+306, ubicado en jurisdicción del municipio de Zaragoza. El plan de obras de rehabilitación se extiende a lo largo de 30 km, desde este punto, hasta la zona franca de Pereira, ubicada en el PR 667.</p>	<p>Se evidenciaron traviesas de concreto dispuestas sobre los predios del derecho de vía en inmediaciones del municipio de Zaragoza.</p>

Foto 3. Intervenciones de conformación de banca.



Foto 4. Equipos de obra dispuestos por TDO en actividades de conformación de banca.



En el recorrido por los predios de la futura variante de Cartago, se evidenció el avance en las actividades de conformación de banca.

Foto 5. Predios para vía férrea en inmediaciones del Río Cauca.



Foto 6. Predios separados por cruce de quebrada.



En los predios del futuro tramo entre variantes, se evidenció que el nuevo trazado deberá ir bordeando el Río Cauca y sobre una quebrada en la cual será necesaria la construcción de un paso a desnivel.

En el recorrido por la variante de Cartago y el tramo entre variantes, en general se evidenciaron frentes de obra activos, ejecutando actividades de conformación y rehabilitación de banca. Así mismo, se evidenció la disposición de perfiles de carrilera y traviesas de concreto sobre los predios del derecho de vía, lo cual permite el inicio de las actividades de arme de vía.

Adicionalmente, en secciones del tramo entre variantes se evidenciaron intervenciones de rocería y descapote de terreno, que permitían el tránsito de vehículos para el acceso a los predios del derecho de vía.

- Variante de Caimalito:

Foto 7. Equipos para la instalación de la vía férrea.

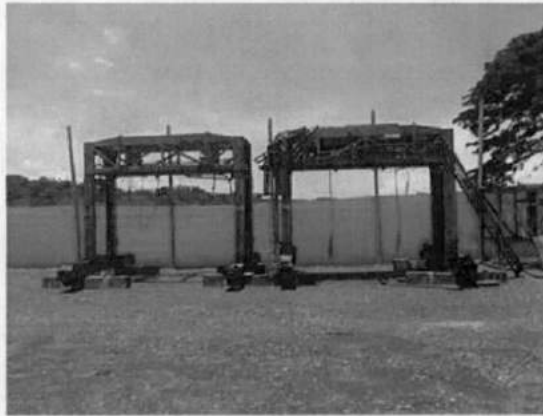


Foto 8. Equipos de construcción para la preparación del terreno.



En inmediaciones del municipio de Caimalito se observó un campamento de obra con varios equipos de trabajo dispuestos por TDO para la preparación del terreno e instalación de la vía férrea. En este punto se evidenció la presencia de una compañía de vigilancia contratada para custodiar dichos equipos y un cerramiento provisional de obra (polisombra).

Foto 9. Traviesas, perfiles de carrilera y rieles dispuestos para iniciar actividades de instalación de vía férrea.



Foto 10. Detalle de insumos para la instalación de vía férrea.



Afuera del campamento de obra en inmediaciones del municipio de Caimalito, se evidenciaron traviesas de concreto y perfiles de carrilera dispuestos para iniciar las actividades de arme de vía férrea.

Foto 11. Futuros terrenos de vía férrea sin intervenir.



Se evidenciaron también terrenos en los cuales aún no se han iniciado intervenciones de alistamiento.

Foto 12. Acopio de traviesas de concreto.



A lo largo del tramo entre variantes se observó, en varios puntos, el acopio de insumos de construcción.

En el recorrido por la variante de Caimalito, se evidenció acopio de insumos de arme de vía sobre el derecho de vía férrea, así como disposición de perfiles de carrilera y traviesas de concreto sobre el derecho de vía, junto con equipos especializados para el arme de vía. Adicionalmente, se observaron tramos en los cuales no se han iniciado intervenciones a la fecha y que requieren intervenciones de nivelación de terreno.

Por otra parte, una vez estudiadas las actuaciones a la fecha en torno al desarrollo del plan de obras, se evidenció lo siguiente:

Tabla 4. Actuaciones relevantes en torno al desarrollo del plan de obras de rehabilitación en el tramo Zaragoza – Zona Franca de Pereira.

FECHA	ACTUACIÓN
23 de marzo de 2018	Notificación por estado de la aprobación del acuerdo conciliatorio por parte del el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca.
26 de julio de 2018	Aprobación por parte de la ANI del plan de obras (parte I) presentado por TDO.
27 agosto 2018	Acta de inicio del acuerdo conciliatorio.
01 de febrero de 2019	Aprobación de la Adenda No. 1 al plan de obras parte I. El objeto de la Adenda incluye "introducir el alcance de las actividades de Estudios y Diseños para incluir actividades que corresponden a la variante de Cartago y que se hace necesario adelantar en esta parte del Plan de Obras. Así mismo, contemplar el suministro de material importado para

FECHA	ACTUACIÓN
	<i>incluir la soldadura aluminotérmica que no se tuvo en cuenta en la versión original del Plan de Obras Parte 1."</i>
08 de febrero de 2019	Acta de avance 1
28 de marzo de 2019	Propuesta de TDO de Adenda No. 2 al plan de obras parte I. Actualmente en revisión de la Interventoría.

Fuente: Documentación del acuerdo conciliatorio e informe mensual de interventoría No. 34.

En la Tabla 4 se presentan las fechas (columna 1) y las actuaciones más relevantes en desarrollo del plan de obras y la explicación corta de cada actuación (columna 2). Teniendo en cuenta la aprobación de actas de avance y adendas por parte de la ANI, la Entidad ha venido actuando en cumplimiento a lo dispuesto en el acuerdo conciliatorio.

Sin embargo, en los informes mensuales de interventoría se han emitido alertas de incumplimiento en el desarrollo del plan de obras, dentro de las que se destacan:

- Atraso de hasta 234 días en 8 actividades de acuerdo con el plan de obras presentado por TDO²¹.
- Incumplimiento a la normatividad asociada con el Sistema de Riesgos Laborales²².
- No entrega de informes de cumplimiento ambiental (ICA)²².
- No envío de información a la Interventoría de las actividades ambientales y de seguridad y salud en el trabajo ejecutadas en los meses de enero a marzo de 2019 en la variante Caimalito y tramo férreo entre variantes²².

Al respecto, la Oficina de Control Interno concluye que existen debilidades en la supervisión, porque a pesar de las alertas emitidas por la Interventoría sobre los presuntos incumplimientos, descritos anteriormente, han sido reiterativas, no se evidenció que la ANI lograra conminar a TDO al cumplimiento de lo dispuesto en el acuerdo conciliatorio; pese a que se le están aprobando adendas y actas de avance sobre el plan de obras.

En consecuencia, se recomienda a la supervisión:

1. Trabajar con la Interventoría para establecer el tiempo y espacio en que se originan los presuntos incumplimientos alertados por la Interventoría, que están pendientes de trámite al interior de la ANI.
2. Evaluar la viabilidad jurídica de inicio de actuaciones administrativas sancionatorias en el evento que TDO incumpla los compromisos adquiridos en el acuerdo conciliatorio o en su defecto, acudir a la jurisdicción contencioso-administrativa para obtener el cumplimiento de

²¹ Informe de interventoría No. 33. Radicado ANI No. 2019-409-037059-2.

²² Informe mensual de Interventoría No. 34. Radicado ANI No. 2019-409-037059-2.

los compromisos adquiridos por el concesionario, cualquiera de estas alternativas jurídicas en pro de los intereses de la Entidad y de garantizar el desarrollo esperado del plan de obras de rehabilitación.

3. Con el fin implementar un control preventivo frente a futuras alertas de interventoría y minimizar la posibilidad de que no sean tramitadas oportunamente por parte de la ANI, se recomienda impartir lineamientos a la Interventoría respecto de la gestión que se espera, adelante, cuando detecte un presunto incumplimiento por parte de TDO.

Frente a esta situación, la Oficina de Control Interno emite no conformidad en el capítulo 8.1.2 de este informe, por lo que se hará el seguimiento respectivo al plan de mejoramiento que formule la supervisión para corregir las dificultades evidenciadas y prevenir que se vuelvan a presentar.

Finalmente, se evidenció que la Interventoría, desde diferentes áreas de su competencia, alerta sobre presuntos incumplimientos por parte de TDO pero no se evidenció que emitan recomendaciones sobre las consecuencias de dichos presuntos incumplimientos ni las acciones procedentes para conminar a TDO al cumplimiento de sus obligaciones.

Por lo anterior, se recomienda a la interventoría que en caso de detectar un presunto incumplimiento, se alerte a la ANI, a través de un concepto integral en el que se recomiende en concreto la toma de las acciones administrativas que procedan, según lo encontrado por la interventoría (e.g. periodo de cura, inicio de proceso sancionatorio, caducidad, terminación del contrato), con las evidencias correspondientes (e.g. hechos generadores de incumplimiento, cláusulas presuntamente incumplidas, tasación de multas).

5.2 Dificultades en la operación y mantenimiento en cabeza del Concesionario Ferrocarril del Pacífico

Actualmente, los tramos Buenaventura – Zaragoza y el ramal Zarzal – La Tebaida, del proyecto de la Red Férrea del Pacífico, están a cargo del Concesionario Ferrocarril del Pacífico, quien de acuerdo con la etapa actual del contrato tiene la obligación de desarrollar principalmente la operación, explotación, conservación y mantenimiento en estos tramos.

En esta auditoría se evidenciaron dificultades por parte del Concesionario para cumplir con estas obligaciones en la mayor parte del trazado del proyecto, razón por la cual, en 2017 la ANI inició procesos sancionatorios; en uno de ellos se declaró la caducidad, en 2017 y revocada en 2018 y en otro proceso sancionatorio, iniciado en 2017 pero decidido en 2018, la ANI declaró la terminación anticipada del Contrato.

En tal sentido, este subcapítulo se analiza: las actuaciones de la Entidad frente a los diferentes procesos administrativos sancionatorios, tramitados al interior de la Entidad, que tuvieron lugar en el periodo auditado (sección 5.2.1); el impacto sobre el desarrollo del proyecto en lo relacionado con la declaratoria de incumplimientos descritos en líneas atrás (sección 5.2.2) y el trámite de las alertas de la Interventoría frente a otros presuntos incumplimientos del Concesionario (sección 5.2.3).

5.2.1 Actuaciones de Entidad en los diferentes procesos jurídicos con el Concesionario

Como parte la auditoría a la gestión contractual del proyecto, a continuación, se analizan las actuaciones administrativas sancionatorias y de carácter jurídico, adelantadas por la Entidad en torno a los procesos sancionatorios y tribunales de arbitramento evidenciados entre marzo de 2018 y marzo de 2019.

5.2.1.1 Procesos sancionatorios terminados e iniciados ente marzo de 2018 y marzo de 2019

Según la información remitida por el GIT-Entre marzo de 2018 y marzo de 2019, según la Información remitida por el GIT- Sancionatorios, respecto de procesos administrativos adelantados contra FERROCARRILES DEL PACIFICO, la Agencia Nacional de Infraestructura impuso sanción en 2 procesos (Resolución 1052 de 2017 y Resolución 822 de 2018), actos administrativos que fueron recurridos, y resueltos por la Entidad, quedando en firme, así:

5.2.1.2 Procesos sancionatorios en trámite

I. Proceso sancionatorio 201810103207000104E

Mediante escrito del 24 de septiembre de 2018, la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, solicitó adelantar proceso administrativo sancionatorio contra FDP, SEGUROS DEL ESTADO CHUBB COLOMBIA por la suspensión unilateral de actividades de mantenimiento y conservación de una serie de estructuras, tales como puentes, en especial el ubicado en el Bolo (KM 185+ 080), según los informes de interventoría 48, 66, 71 de 2017 y otras comunicaciones radicadas por la firma interventora en la ANI, estimando el valor de las reparaciones de la citada estructura en DOS MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS DIECISIETE MIL QUINIENTOS CINCUENTA PESOS (\$2.394.517.550), quienes presentaron sus respectivos descargos, aportaron y solicitaron pruebas, estimando que el valor de la reparación del puente es diferente al indicado por la interventoría, cerrado el debate probatorio, dicho trámite, a corte del presente informe esta para proferir resolución al respecto.

5.2.1.3 Demanda de arbitraje y contestación de la demanda

El 11 de enero de 2018 FDP interpuso demanda contra la Agencia Nacional de Infraestructura, admitida por Auto del 10 de mayo de 2018 donde pretende que el Tribunal de Arbitramento constituido para tal fin declare que la ANI incumplió el contrato de concesión por desconocer la obligación de colaboración, no remover las afectaciones que presenta la vía férrea, la aplicación de MASC en los conflictos contractuales, no haber dado trámite a la solicitud de arreglo directo, actuar dolosa o culposamente en el incumplimiento de las obligaciones contractuales.

También que se declare que FDP no ha vulnerado el régimen de enajenación de propiedad accionaria, la capacidad financiera, el deber de información respecto de la modificación de la situación de control, el aporte de la Garantía Única, contar con Asistente Técnico Operativo, Presentación de informes mensuales, asistencia a las revisiones semestrales del Plan de Normalización; reclama el pago de perjuicios en el Contrato de Concesión 09-CONP-98.

En escrito del 18 de julio de 2018, la Agencia Nacional de Infraestructura, contestó la demanda de arbitraje, se opuso a las pretensiones, manifestando que el transporte férreo, al ser un servicio público esencial, la ANI ha prestado toda la asistencia para la adecuada ejecución del contrato²³ (reuniones con alcaldes, mesas interinstitucional del Valle del Cauca contra la exploración y explotación ilícita de minerales, con la Policía para que adopte medidas por el tránsito ilegal de motobrujas, entre otros).

La Entidad propuso las excepciones de falta de competencia del Tribunal arbitral para conocer y pronunciarse respecto de la declaratoria de caducidad – poderes exorbitantes de la administración, límites a la competencia del tribunal arbitral, porque las pretensiones de la demanda arbitral están encaminadas a evitar la declaratoria de caducidad del contrato, así como lo reglado en el artículo 14 de la ley 1682 de 2013²⁴ ; también propuso la excepción de inepta demanda por no cumplir con los requisitos legales, en los términos del artículo 82 del Código General del Proceso²⁵, excepción de Incumplimiento de la parte convocante a sus obligaciones contractuales²⁶ excepción denominada de la naturaleza del contrato estatal de concesión y la asunción de riesgos del contratista, según las disposiciones del artículo 32 de la ley 80 de 1993 y responsabilidad ante terceros, contemplada en la cláusula 69 del contrato²⁷ ; propone una quinta excepción denominada “de la importancia de la actividad del transporte férreo como servicio público, en las definiciones del artículo 5 de la ley 336 de 1996, reseña los actos administrativos donde se impuso sanciones al contratista por incumplimiento del contrato (Resolución 822 de 2018 y Resolución 1052 del 2 de agosto de 2017), entre otras excepciones.

La ANI en su escrito de contestación de la demanda, objetó el juramento estimatorio hecho por FDP, al considerar que el juramento estimatorio por SESENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS VEINTICINCO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL PESOS (\$65.425.648.000) discriminados en dos ítems: TREINTA MIL DOSCIENTOS DIECISIETE MILLONES VEINTISIETE MIL PESOS (\$30.217.027.000) por los costos (directos y administrativos) en que incurrió FDP durante 2016 a 2018 y la suma de TREINTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS OCHO MILLONES SEISCIENTOS VEINTIUN MIL PESOS (\$35.208.621.000) por las sumas dejadas de percibir en el mismo periodo.²⁸ Considera la ANI que FDP

²³ Cámara de Comercio de Bogotá, arbitraje TDO vs ANI, contestación de la demanda, pág. 2

²⁴ Ibid., pág. 41

²⁵ Ibid., pág. 44

²⁶ Ibid. pág. 45

²⁷ Ibid., pág. 51 y 53

²⁸ Ibid., pág. 61 y 62.

no cumplió con la carga de aportar los soportes probatorios que sustentan su estimación, para que la Agencia Nacional de Infraestructura ejerza su derecho de contradicción²⁹.

- **Suspensión del Tribunal de Arbitramento**

En auto del 3 de abril de 2019, el Tribunal de Arbitramento, convocado por Ferrocarril del Pacífico S.A.S informó que mediante Acta No 13 de la misma fecha, el plazo para depositar los gastos y honorarios venció el 15 de marzo y las partes no cancelaron lo que les correspondía, y en cuanto a la acumulación de demandas, solicitadas por FDP expresó que *“la acumulación no se configura de manera inmediata con la presentación de la solicitud respectiva, sino que requiere una decisión del juzgador que la decrete”* por lo que resolvió *“Declarar concluidas las funciones de este Tribunal de Arbitraje y extinguidos los efectos de la cláusula compromisoria para el presente caso”*³⁰.

5.2.2 Impacto en el desarrollo del proyecto de los incumplimientos tramitados a partir de procesos de caducidad y terminación anticipada

Como se mencionó anteriormente, durante el periodo revisado en la presente auditoría se evidenció el inicio de procesos de terminación anticipada y caducidad por diversos incumplimientos del Concesionario, que han sido catalogados como graves por tener un impacto en el desarrollo del proyecto y amenazar con su paralización.

A continuación, se presenta el estado actual de cada uno de estos incumplimientos:

Tabla 5. Incumplimientos asociados con los procesos de caducidad y terminación anticipada.

INCUMPLIMIENTO	ESTADO ACTUAL
Violar el régimen de enajenación de propiedad accionaria.	Mediante Resolución 1052 de agosto de 2017 la ANI declaró la caducidad del contrato de concesión.
No acreditar la capacidad financiera ante la variación de la composición accionaria.	Mediante la Resolución 1414 de octubre de 2018 se revocó la caducidad y se declaró el incumplimiento de estas 6 obligaciones.
No responder requerimientos de la Entidad Concedente en el plazo contractualmente establecido.	De acuerdo con los últimos reportes de interventoría, persisten los incumplimientos por

²⁹ Ibid., pág. 63.

³⁰ Cámara de Comercio de Bogotá, Tribunal de Arbitramento FDP SAS vs ANI, acta 13, 19 de abril de 2019, pág. 2 y 3.

INCUMPLIMIENTO	ESTADO ACTUAL
No constituir oportunamente las garantías mínimas exigidas contractualmente.	<p>violar el régimen de enajenación de propiedad accionaria y por no responder requerimientos de la Entidad Concedente en el plazo contractualmente establecido³¹, mientras que, de los otros cuatro incumplimientos no se tienen reportes de interventoría (a saber) que informen sobre la cesación de estos incumplimientos.</p>
No contar con un asistente técnico operativo.	
No haber presentado los informes mensuales ni haber asistido a las revisiones semestrales del Plan de Normalización del otrosí 16 suscrito el 5 de julio de 2013.	
Suspensión del servicio de transporte férreo por más de 60 días continuos o discontinuos durante el año 2016.	<p>Mediante Resolución 0822 de mayo de 2018 la ANI declara la terminación anticipada del contrato y mediante la Resolución 1284 de julio de 2018 se resuelve el recurso de reposición interpuesto por el Concesionario y se ratifican las disposiciones de la Resolución 0822.</p> <p>Se notificó al Concesionario de la intención de la Entidad de proceder con la terminación anticipada³² y se obtuvo repuesta del Concesionario manifestando su no aceptación³³. A la fecha, el incumplimiento persiste³² de acuerdo con los reportes de la Interventoría.</p> <p>El concesionario presentó demanda de nulidad contra las dos Resoluciones (0822 y 1284), solicitando como medida cautelar la suspensión provisional de las Resoluciones 0822 y 1284 de la ANI, luego la ANI descorrió traslado de medidas cautelares dentro del término de cinco días concedido por el Consejo de Estado.</p>

³¹ Informe de interventoría No. 33. Radicado ANI No. 2019-409-037059-2.

³² Radicado ANI No. 2019-307-007765-1 del 13 de marzo de 2019.

³³ Radicado ANI No. 2019-409-033318-2 del 02 de abril de 2019.

Fuente: Elaboración propia con base en el sistema de gestión documental de la ANI (Orfeo) y los informes de interventoría No. 33 y 34, correspondientes a los meses de febrero y marzo de 2019.

En la Tabla 5, se presentan cada uno de los incumplimientos que han dado lugar a los procesos de terminación anticipada y caducidad del contrato, por ser catalogados como graves para el desarrollo del proyecto (columna 1). Además, se presenta el estado actual del cada proceso y de los incumplimientos respectivos, reflejando la gestión de la ANI a la fecha (columna 2).

5.2.2.1 Consideraciones sobre la caducidad

Frente al proceso de caducidad, se encuentran declarados 6 incumplimientos (ver Tabla 5) por la ANI a partir de la Resolución 1414 de octubre de 2018, sin que desde esa fecha se tengan más pronunciamientos por parte de la Entidad.

Adicionalmente, frente a los incumplimientos declarados es importante resaltar que el no contar con una garantía única de cumplimiento, en el evento de ocurrencia de un siniestro, podría conducir a la paralización del contrato, si el Concesionario no tiene la capacidad financiera para solventar el costo de las reparaciones, salvo en casos de fuerza mayor y caso fortuito, declarados por la ANI, donde la Entidad auxilia al contratista con miras a normalizar el contrato.

5.2.2.2 Consideraciones sobre la terminación anticipada

Frente al proceso de terminación anticipada, se tiene que una vez vencido el plazo otorgado por la Entidad para que el Concesionario solucionara las situaciones que dieron origen a la causal de terminación anticipada (el 19 de enero de 2019), la ANI notificó al Concesionario su intención de proceder con la terminación anticipada al no haber evidenciado subsanación del incumplimiento, de acuerdo con concepto de la Interventoría³⁴.

Por su parte, el Concesionario manifestó su no aceptación a la terminación anticipada argumentando principalmente que: (1) no considera haber incurrido en los incumplimientos señalados, por lo que instauró demanda de nulidad contra la Resolución 0822; (2) FDP sí reanudó operación ferroviaria en el término señalado; (3) la ANI le ha violado el derecho al debido proceso al no haberle notificado del informe complementario de interventoría, solicitado por el Concesionario al respecto de nuevas afectaciones de terceros a la vía férrea; y (4) que existe un evento eximente de responsabilidad por la falta de remoción de terceros por parte de las autoridades de policía³⁵.

En concepto de la Interventoría, el incumplimiento no ha cesado teniendo en cuenta que se suspendió la operación y mantenimiento de la infraestructura durante 650 días continuos, entre el 7 abril 2017 y el 17 de enero 2019, y que posterior a esa fecha el Concesionario ha mantenido su incumplimiento de las obligaciones que dieron lugar al inicio del proceso de terminación anticipada³⁶.

³⁴ Radicado ANI No. 2019-307-007765-1.

³⁵ Radicado ANI No. 2019-409-033318-2 del 02 de abril de 2019.

³⁶ Informe mensual de interventoría No. 33, radicado ANI No. 2019-409-037059-2.

En consecuencia, la Interventoría ha recomendado de forma recurrente en sus informes mensuales la caducidad del contrato de concesión en los siguientes términos:

“Siendo así, el estado actual de la vía y de los equipos evidencia un completo abandono por parte del Concesionario, el que se agrava a medida que avanza el tiempo y cuya recuperación día a día resultará más costosa, dado que ya existen sitios que requieren de intervención inmediata, debido a que afectan no solo la operación sino la propia estabilidad e integridad de la infraestructura férrea concesionada.

Como solución a lo anterior y siempre de conformidad con el objeto y alcance de la Interventoría contratada, en el mes de enero de 2019 la Interventoría notificó a la ANI sobre estos hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S., que afectan de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencian que el contrato se dirige a su paralización, para aplicación de lo establecido en la cláusula ciento veintisiete - CADUCIDAD DEL CONTRATO del contrato de concesión 09-CONP-98 y artículo 18 de la Ley 80 de 1993.

Sin embargo, a la fecha del presente informe la Interventoría no ha tenido conocimiento de actuación alguna por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura tendiente a convocar a audiencia al contratista para debatir lo ocurrido y para que presenten sus descargos, en desarrollo de lo cual podrá rendir las explicaciones del caso, aportar pruebas y controvertir las presentadas por la entidad.”

5.2.2.3 Situaciones evidenciadas en el recorrido de auditoría

En el recorrido de auditoría al proyecto, fue posible evidenciar el estado de deterioro de la infraestructura férrea en sitios puntuales del tramo comprendido entre Yumbo y Palmira, según se muestra a continuación:

- Estación el Ferrocarril en la ciudad de Cali:

Foto 13. Intervenciones al interior del edificio de la estación del ferrocarril en Cali.



Foto 14. Acopio de materiales de mantenimiento de vía férrea en la estación del ferrocarril en Cali.



Al inicio del recorrido por la estación del ferrocarril en Cali, se evidenció la intervención del edificio para la construcción de oficinas. Así mismo, en el edificio se evidenció el almacenamiento de algunos insumos para el mantenimiento de la vía férrea.

Foto 15. Inicio de operación de ferrocarril en la estación de Cali.



Foto 16. Almacenamiento de equipos de construcción en la estación del ferrocarril en Cali



Se evidenció también el despacho de una locomotora con algunas plataformas, iniciando desplazamiento en el tramo Cali - Yumbo.

En el recorrido por la estación de Cali, material rodante estacionado, falta de rocería y el despacho de una locomotora con plataformas y carga cubierta con un protector, la cual se dirigía a la estación

de Yumbo, actividad que, de acuerdo con la Interventoría, el Concesionario viene ejecutando desde el 17 de enero de 2019, sin que esto constituya “la ejecución de actividades tendientes a restablecer la operación ferroviaria de la infraestructura para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga que permitan la circulación de trenes en régimen de seguridad, continuidad y fiabilidad”³⁷.

En cuanto al edificio de la estación, se observó la disposición de materiales de construcción y una obra de adecuación en proceso, aparentemente de construcción de oficinas similares a las usadas por la interventoría como centro de operaciones férreas. Se observó también el acopio de material de mantenimiento de vía férrea, que de acuerdo con la interventoría está siendo trasladado en el ferrocarril a la estación de Yumbo.

- Estación del ferrocarril en el municipio de Yumbo:

<p>Foto 17. Plataformas estacionadas sobre la vía férrea en la estación de Yumbo.</p>	<p>Foto 18. Equipo de construcción y mantenimiento de vía férrea en la estación de Yumbo.</p>
	
<p>En la estación del ferrocarril en el municipio de Yumbo se evidenció material rodante estacionado sobre la vía férrea, que, según reportes de la Interventoría y el estado de la estación, ha estado estacionado desde hace más de un año.</p>	

³⁷ Radicado ANI No. 2019-409-005660-2 del 21 de enero de 2019.

Foto 19. Plataformas y tolvas balasteras.



Foto 20. Tolvas balasteras estacionadas sobre la vía férrea.

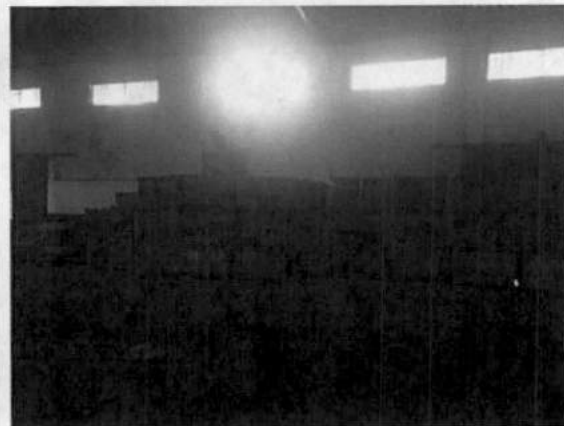


Se observó material rodante como plataformas y tolvas balasteras rodeados de vegetación sin rocería que evidencian un largo periodo sin que se hayan ejecutado actividades de mantenimiento.

Foto 21. Acopio de insumos de mantenimiento en la estación de Yumbo.



Foto 22. Detalle de acopio de insumos de mantenimiento en la estación de Yumbo.



En la estación de Yumbo se evidenció el acopio de materiales de mantenimiento de la vía férrea. Según reportes de la Interventoría, la operación entre Cali y Yumbo ha sido con el fin de transportar estos materiales, entre las bodegas de las dos estaciones.

En la estación de Yumbo, se observó la llegada de la locomotora despachada en la estación de Cali. Adicionalmente, se evidenció el acopio de materiales de mantenimiento de vía férrea en una bodega, similares a los observados en la estación de Cali.

Por otra parte, se observó equipo rodante, incluidas tolvas balasteras, plataformas, una grúa y una locomotora. En varios de estos equipos se identificó la falta de mantenimiento y en general un estado de abandono durante un largo periodo de tiempo, evidenciado por el crecimiento de la vegetación al interior y alrededor de los equipos.

- Puente El Bolo:

<i>Foto 23. Falla en el estribo del puente El Bolo.</i>	<i>Foto 24. Vía férrea obstruida por la vegetación en un extremo del puente El Bolo.</i>
	
<p>Como parte de la visita también se evidenció la falta de mantenimiento en secciones de la red férrea, ocasionando que esta no sea transitable. O fallas graves en la infraestructura como en el caso del puente El Bolo.</p>	

En la visita al puente se evidenció la falla de uno de sus estribos y el estado precario de sus traviesas y carrilera, demostrando una clara falta de mantenimiento. En la vía férrea adyacente al puente, se evidenció también una falta de mantenimiento y conservación, presentando interrupciones por cuenta del crecimiento de la vegetación.

- Taller en el municipio de Palmira:

<i>Foto 25. Acopio de material rodante en el taller de Palmira.</i>	<i>Foto 26. Acopio de traviesas de concreto en el taller de Palmira.</i>
	

En el taller ubicado en el municipio de Palmira se evidenció el acopio de materiales de construcción de vía férrea y de mantenimiento de equipos rodantes. De forma similar a las estaciones de Cali y Yumbo, se observó la presencia de vegetación, indicando largos periodos de acopio del material.

Foto 27. Infraestructura para el mantenimiento de material rodante.



Foto 28. Locomotora dispuesta en el taller de mantenimiento.



En el taller de Palmira se observó la infraestructura adecuada para el mantenimiento de los equipos rodantes. Sin embargo, los equipos con los que opera el Concesionario actualmente no pueden acceder hasta este taller debido al mal estado de la vía férrea.

Foto 29. Almacenamientos de equipos de mantenimiento de vía férrea en Palmira.



Foto 30. Dresina de control.



Se observaron también equipos de diagnóstico y mantenimiento de la vía férrea estacionados por un largo periodo y sin mantenimiento, según el mal estado en el que se encontraron y el crecimiento de la vegetación.

Foto 31. Locomotoras del Concesionario.



Foto 32. Detalle de locomotora en buen estado.



Se observaron locomotoras estacionadas en el taller de Palmira, que según inspección visual se encontraban en buen estado. A la salida del taller se evidenció la presencia de una compañía de vigilancia contratada por un tercero para custodiar las locomotoras.

En el taller del municipio de Palmira no se observó la presencia de personal del concesionario diferente al encargado de la vigilancia de las instalaciones. Adicionalmente, se identificó personal de vigilancia diferente al del concesionario, el cual estaba ubicado afuera del taller con el fin de prevenir el retiro de ciertas locomotoras.

Al interior del taller, se observaron las instalaciones destinadas al mantenimiento de equipo rodante, algunas locomotoras en buen estado, equipo rodante para el mantenimiento de vía férrea en estado precario (y estacionado durante un largo periodo de acuerdo con el crecimiento de la vegetación adyacente), tolvas balasteras también en estado de abandono y en general acopio de material de mantenimiento de vía férrea y material rodante.

5.2.2.4 Alertas frente a la gestión de la Entidad, emitidas por diferentes controles del proyecto

Frente a los incumplimientos que dieron lugar a los mencionados procesos de caducidad y terminación anticipada, es pertinente tener en cuenta que en su mayoría obedecen a situaciones que vienen siendo alertadas por la Contraloría General de la República desde su auditoría regular de la vigencia 2007 y que desde la creación de la ANI han hecho parte de un plan de mejoramiento que hasta la fecha no se ha logrado concluir (para revisar en detalle el plan y su avance, (ver sección 7.1).

Adicionalmente, la Interventoría concluye de forma reiterada en sus informes mensuales que mientras persistan las condiciones actuales de *“abandono, falta total de operación comercial y de mantenimiento de la infraestructura concesionada”*, se advierte sobre la valoración alta y muy alta de los siguientes riesgos:

1. Deterioro de la infraestructura ferroviaria concesionada e incremento en el número de interrupciones para el paso de trenes.
2. Deterioro de los bienes muebles y particularmente equipo férreo concesionado, por falta de mantenimiento.
3. Invasión de predios del corredor ferroviario.
4. Hurto de elementos constitutivos de la infraestructura férrea concesionada.
5. Proliferación de circulación de equipos no autorizados.
6. Afectación de la infraestructura por parte de terceros no autorizados.
7. Pérdida de imagen y confianza en el sistema férreo de transporte.

Frente a esto, no se evidenció un seguimiento por parte de la ANI, ni un pronunciamiento sobre el estado actual de los riesgos del proyecto (que es crítico, de acuerdo con la Interventoría), ni tampoco la asignación de un apoyo de riesgos en el equipo de supervisión entre enero y marzo de 2019. En consecuencia, se recomienda a la supervisión iniciar un ejercicio de evaluación y priorización de todos los riesgos del proyecto, con el fin de soportar y mejorar la estrategia de gestión contractual y el proceso de toma de decisiones por parte de la Entidad.

Así mismo, la Oficina de Control Interno, en la auditoría anterior a la gestión de la supervisión y de interventoría de este proyecto, llevada a cabo en abril de 2017³⁸, alertó que las medidas adoptadas para conminar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones (varias de las que a hoy siguen

³⁸ Radicado ANI No. 2017-102-005507-3.

incumplidas) no habían logrado reactivar el proyecto, conclusión que la fecha sigue vigente pues no se ha logrado que el Concesionario subsane las situaciones de incumplimiento señaladas por la Agencia, ni se han culminado satisfactoriamente los procesos que lo conminan al cumplimiento o que conllevan a la terminación anticipada o a la caducidad.

5.2.2.5 Conclusión sobre los incumplimientos tramitados a partir de procesos de caducidad y terminación anticipada

Frente al desarrollo del contrato de concesión, la Oficina de Control Interno concluye que la Entidad debe buscar acciones expeditas que, dentro de marco jurídico contractual, eviten el deterioro continuo de las condiciones de la infraestructura concesionada, por la falta de conservación del mismo, lo cual fue evidenciado en el recorrido de auditoría y a partir de los informes de interventoría se determine la viabilidad de la declaratoria de caducidad por las razones expuestas en el informe de interventoría del 21 de enero de 2019³⁹.

5.2.3 Trámite de las alertas de la Interventoría frente a otros presuntos incumplimientos del Concesionario

Además de los incumplimientos que han generado el inicio de los procesos de caducidad y de terminación anticipada, durante las revisiones de auditoría se evidenció un proceso sancionatorio en curso y varias alertas de la Interventoría sobre otros presuntos incumplimientos.

El proceso sancionatorio en curso se inició por la falta de mantenimiento del puente El Bolo. Este proceso se encuentra en término para fallo pues el acervo probatorio se encuentra completo, de acuerdo con reportes del Grupo Interno de Trabajo de procesos sancionatorios de la ANI.

Por otra parte, dentro de las revisiones de auditoría se evidenciaron alertas de presunto incumplimiento por parte de la Interventoría, que aún no han tenido trámite al interior de la Entidad. Las alertas evidenciadas se listan a continuación:

Tabla 6. Alertas de la Interventoría sobre presuntos incumplimientos de los cuales a la fecha no se evidencia trámite al interior de la ANI.

ALERTA	FECHA DE LA PRIMERA ALERTA	EVIDENCIA
Suspensión de la operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura durante 650 días continuos entre el 7 abril 2017 y el 17 de enero 2019.	09 de junio de 2017	Radicados ANI No. 2017-409-061289-2, 2018-409-064179-2 y 2019-409-019871-2, entre otros.
Falta de implementación de las actividades contenidas en las ocho fichas del Plan de	03 de marzo de 2017	Radicado ANI No. 2017-409-022746-2

³⁹ Radicado ANI No. 2019-409-005660-2.

ALERTA	FECHA DE LA PRIMERA ALERTA	EVIDENCIA
Manejo Ambiental, las tres fichas del Plan de Gestión Social y los tres subprogramas del Programa de Salud Ocupacional.		
No pago de salarios de los trabajadores	20 de marzo de 2019	Radicado ANI No. 2019-409-029041-2.
Incumplimiento en la presentación de información.	09 de febrero de 2019	Radicado ANI No. 2017-409-014127-2.
Afectaciones al corredor férreo	03 de noviembre de 2016	Radicado ANI No. 2016-409-100448-2.
Falta de vigilancia de vehículos	14 de agosto de 2017	Radicado ANI No. 2017-409-086070-2.

Fuente: Reporte de la Interventoría preparado para la presente auditoría.

En la Tabla 6 se presenta una descripción corta del incumplimiento (columna 1), la fecha de la primera alerta (a saber) de este incumplimiento (columna 2) y los números de radicado con los que la Interventoría soporta la alerta (columna 3). De acuerdo con la Interventoría, los incumplimientos de la Tabla 6 a la fecha no han sido subsanados por el Concesionario.

Frente al desarrollo del contrato de concesión y teniendo en cuenta las alertas de Interventoría de la Tabla 6, la Oficina de Control Interno ratifica su recomendación para la Entidad, sobre buscar acciones expeditas que, dentro de marco jurídico contractual, eviten el deterioro continuo de las condiciones de la infraestructura concesionada, por la falta de conservación del mismo, evidenciado en el recorrido de auditoría y a partir de los informes de interventoría se determine la viabilidad de la declaratoria de caducidad por las razones expuestas en el informe de interventoría del 21 de enero de 2019⁴⁰.

Además, teniendo en cuenta que se tiene un proceso de terminación anticipada en curso, el cual implica una decisión de fondo sobre el futuro del contrato, la Oficina de Control Interno recomienda a la Supervisión que, de acuerdo con las alertas de la interventoría reportadas en la Tabla 6, se tasen los perjuicios que se le pudieron haber generado a la Entidad y se tengan en cuenta como parte del actual proceso de terminación anticipada o de un eventual nuevo proceso de caducidad.

Adicionalmente, se recomienda a la supervisión no dejar pasar estas alertas de la Interventoría sin solicitarle precisar la información y si es el caso, tasar los perjuicios correspondientes. Así mismo, se

⁴⁰ Radicado ANI No. 2019-409-005660-2.


recomienda a la Interventoría que en caso de detectar nuevos presuntos incumplimientos, se alerte a la ANI, a través de un concepto integral en el que se recomiende en concreto la toma de las acciones administrativas que procedan, según lo encontrado por la interventoría (e.g. periodo de cura, inicio de proceso sancionatorio, caducidad, terminación del contrato), con las evidencias correspondientes (e.g. hechos generadores de incumplimiento, cláusulas presuntamente incumplidas, tasación de multas).

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE 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, a continuación, se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría del proyecto, Consorcio Trenes del Pacífico.

Posteriormente, se presenta un análisis pormenorizado de cada uno de los componentes, resaltando los aspectos positivos y las oportunidades de mejora en los procesos de vigilancia y control que desarrolla la Interventoría. Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 4 y 5.

Tabla 7. Resultados de calificación MED aplicada en abril de 2019.

		Nombre proyecto concesión	Red Férrea del Pacífico		
		Nombre interventoría proyecto	Consorcio Trenes del Pacífico		
		No. contrato interventoría	181 de 2016		
		Fecha de evaluación	abril de 2019		
			0-69	70-89	90-100
		Calificación desempeño de interventoría FÉRREO			
Id	Componente	Bajo	Medio	Alto	Cumplimiento contractual
01	Gestión Administrativa	-	80	-	10/10 (100%)
02	Gestión Técnica	-	77	-	12/13 (92%)
03	Gestión Financiera	-	73	-	11/12 (92%)
04	Gestión Jurídica	-	79	-	9/9 (100%)
05	Gestión Operativa	-	86	-	11/11 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	82	-	7/7 (100%)
07	Gestión Social	69	-	-	7/8 (88%)
08	Gestión Predial	-	75	-	3/3 (100%)

Calificación ponderada:	77/100	Cumplimiento contractual:	70/73 (96%)
--------------------------------	---------------	----------------------------------	--------------------

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión documental con la Interventoría.

Siendo esta la cuarta ocasión en la que se aplica la MED a la Interventoría de este proyecto (la segunda vez a la Interventoría Consorcio Trenes del Pacífico), a continuación, se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta auditoría en comparación con los demás resultados de dicha evaluación obtenidos en años anteriores.

Al respecto, es importante aclarar que, dada la actualización periódica de la MED, la calificación a partir del año 2018 es diferente, pues el puntaje de 75 corresponde al cumplimiento contractual, mientras que, en las calificaciones anteriores a 2018 el puntaje de cumplimiento contractual corresponde a 70.5.

A nivel general, se observó un cumplimiento contractual en las obligaciones evaluadas (70 criterios contractuales con cumplimiento de 73 evaluados, ver columna 6 de la Tabla 7), destacando dentro de esto un cierto valor agregado que aporta la Interventoría a su gestión, especialmente en el área operativa. También se identificaron oportunidades de mejora en todas las áreas, especialmente en la financiera y social.

Tabla 8. Calificación de la MED para vigencias anteriores.

Id	Componente	Comparación histórica de calificaciones			
		oct-13	may-15	mar-17	abr-19
01	Gestión Administrativa	76.4	75.9	71.8	80.0
02	Gestión Técnica	76.5	77.2	72.4	76.9
03	Gestión Financiera	60.4	70.5	71.2	72.7
04	Gestión Jurídica	66.3	70.5	74.4	78.5
05	Gestión Operativa	64.9	70.5	71.0	86.4
06	Gestión Ambiental	60.8	71.7	72.7	82.1
07	Gestión Social	70.5	70.5	71.7	68.8
08	Gestión Predial	78.8	81.6	73.4	75.0

Fuente: Elaboración propia a partir de informes de auditoría adelantados por la Oficina de Control Interno.

Según la Tabla 8, teniendo en cuenta las cuatro evaluaciones a la Interventoría del proyecto, las calificaciones generales se han mantenido en un estándar de cumplimiento contractual, destacándose la mejora de los controles ambientales y operativos para la evaluación de la presente auditoría.

En las visitas de auditoría realizadas los días 10, 11 y 12 de abril de 2019 a la Interventoría y al proyecto, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que aplica en cada uno de los componentes de su competencia. A continuación, se analiza en detalle cada uno de los componentes de la MED, a partir de los cuales se evaluaron los controles de la Interventoría.

Tabla 9. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Componente administrativo	
1) La Interventoría imparte capacitaciones a los miembros de su equipo en temas de primeros auxilios, lo cual es conveniente teniendo en cuenta que el personal se traslada a frentes de	1) Condensar más la parte ejecutiva del informe para que ofrezca una vista rápida del estado actual del proyecto y las principales alertas de la Interventoría, pues actualmente esta parte se extiende a lo largo de 35

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>obra activos y lejanos a puestos de atención de emergencias.</p> <p>2) La Interventoría exige información al Concesionario por escrito y de forma periódica, dejando trazabilidad de la falta de evidencia para establecer el cumplimiento contractual de este.</p>	<p>páginas. Una opción es aumentar los reportes gráficos y las conclusiones y disminuir los reportes de actividades y seguimiento, para conservarlos solo en la parte general del informe.</p> <p>2) Mejorar los controles de la versión final de la parte ejecutiva, pues en el informe mensual No. 33, correspondiente al mes de febrero de 2019, se evidenció información desactualizada con respecto a la información reportada en la parte general.</p> <p>3) Incluir y documentar un control periódico en los informes mensuales en el que se haga seguimiento a las observaciones hechas al Concesionario desde la apertura hasta el cierre.</p> <p>4) Incluir sesiones de instrucción en temas técnicos relevantes para el proyecto como parte del programa de capacitaciones del personal. Una opción es compartir el conocimiento de los especialistas de cada tema al interior de los equipos de la Interventoría.</p>
Componente técnico	
<p>1) La Interventoría actualiza mensualmente en sus informes y en su página web una ficha técnica que da cuenta del estado actual del proyecto.</p> <p>2) La Interventoría lleva un seguimiento gráfico de los ensayos de laboratorio a lo largo del abscisado del proyecto, con los que se prueba la calidad de los materiales de obra. Esto le permite determinar el cumplimiento de las especificaciones técnicas de los materiales utilizados por el Concesionario.</p>	<p>1) En la parte ejecutiva del informe de interventoría y en la ficha técnica, incluir un control gráfico comparativo del avance ejecutado y planeado del cronograma del contrato de concesión y del acuerdo conciliatorio con TDO (curva S), permitiendo la identificación, monitoreo y alerta de retrasos y avances de construcción y uso de los recursos del proyecto.</p> <p>2) Reportar a la ANI el estado de las vallas del proyecto como parte de los informes</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>3) La Interventoría actualiza mensualmente un registro fotográfico de los daños persistentes y las novedades en el proyecto, con el fin de conservar una trazabilidad de incumplimientos o dificultades a lo largo del tiempo, generando las alertas correspondientes a la Entidad.</p>	<p>mensuales, así como alertar sobre las actualizaciones y mantenimientos necesarios y los cambios de normatividad que afecten la instalación y mantenimiento de estas.</p> <p>3) Dada la proximidad de la finalización del contrato de interventoría (el 30 de junio de 2019) y el plazo contractual de 20 días calendario siguientes a la terminación del contrato para entregar el informe final de interventoría, se recomienda incorporar dentro de los informes mensuales un seguimiento al avance de las actividades del informe final, como por ejemplo; el inventario del estado de las señales verticales y de las obras de arte ubicadas en el proyecto; la relación de los problemas técnicos, geológicos, geotécnicos, estructurales, hidráulicos, de suelos, las fuentes de materiales utilizadas en la construcción de obras, y su ubicación, clase de ensayos ejecutados y los resultados obtenidos, todos estos documentos constitutivos de la memoria técnica; o la relación de los diseños y obras que hacen parte de la concesión, en la cual se indique el cumplimiento de éstas⁴¹.</p> <p>4) Aun cuando el Concesionario no cumpla su obligación de reportar el inventario de la infraestructura del proyecto, se recomienda actualizar uno propio, en el marco del cumplimiento del contrato de interventoría. De esta forma, el interventor contará con una herramienta que le permitirá asegurarse de</p>

⁴¹ Contrato de interventoría No. 181 de 2016, Cláusula 4.2. Informes, numeral romano v Informe Final.

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
	conceptuar sobre el estado total de los bienes concesionados.
Componente financiero	
<p>1) La Interventoría solicita información financiera por escrito al Concesionario y reitera sus solicitudes en caso de que no sean atendidas, dejando trazabilidad de la desatención por parte del Concesionario.</p>	<p>1) Dada la obligación de la Interventoría sobre asistir y aportar un análisis sobre los comités de fiducia, se recomienda conservar evidencia de las asistencias a dichos comités, con el fin de poder demostrar el cumplimiento de esta obligación contractual. Además, se recomienda dedicar un espacio en la parte general del informe mensual para reportar y analizar la información discutida.</p> <p>2) Dado que el informe de interventoría se debe entregar como máximo a los 10 días calendario de cada mes, en caso de que no toda la información financiera y contable del mes inmediatamente anterior esté disponible para analizar, se recomienda precisar el alcance temporal para cada una de las fuentes de información consultadas.</p> <p>3) Evidenciar mensualmente, con base en los movimientos de los patrimonios autónomos asociados al proyecto, que los recursos de la Nación no han sido involucrados en lavado de activos ni financiación del terrorismo. Una opción es solicitar un certificado del banco en donde se dé cuenta de esto a partir del Sistema de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y de la Financiación del Terrorismo (SARLAFT) de la entidad bancaria.</p>
Componente jurídico	
<p>1) La Interventoría reporta como parte del informe mensual la forma en la que ha dado cumplimiento a cada una de sus obligaciones contractuales.</p>	<p>1) Complementar el seguimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario, implementando una matriz que permita monitorear todas y cada una de estas (discriminando entre cumplida o incumplida), y agregar una columna donde se</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>2) La Interventoría recomienda a la ANI la toma de acciones frente a las alertas que emitió en el cada periodo.</p> <p>3) La Interventoría alerta constantemente a la ANI sobre presuntos incumplimientos del Concesionario y continúa alertando a lo largo del tiempo cuando los incumplimientos no han cesado.</p>	<p>puedan emitir alertas tempranas sobre situaciones que puedan desencadenar en futuros incumplimientos.</p> <p>2) Completar el seguimiento a la matriz de riesgos del proyecto concluyendo sobre los resultados obtenidos, pues se evidenció que la Interventoría actualiza la matriz en los anexos del informe, pero no usa esta herramienta para generar conclusiones sobre el estado actual de los riesgos del proyecto.</p> <p>3) Dada la cantidad de presuntos incumplimientos vigentes que han sido alertados por la Interventoría, se recomienda implementar un cuadro de control donde se monitoree el estado de cada uno de estos y se reporte la fecha de ocurrencia de los hechos y la respectiva gestión de la Interventoría en el periodo.</p>
Componente operativo	
<p>1) La Interventoría reporta detalladamente cada mes el estado de talleres y estaciones, equipo rodante y vías férreas, para lo cual presenta un registro fotográfico actualizado al periodo de reporte.</p> <p>2) La Interventoría implementa formatos de revisión de infraestructura férrea, permitiendo unificar los reportes de seguimiento de los profesionales de su equipo y de esta manera demostrando el estado de diferentes tramos del proyecto en comparación con los demás.</p> <p>3) La Interventoría implementa una lista de chequeo de infraestructura férrea por tramos, asegurándose de que todos los periodos se</p>	<p>1) Una vez se lleve a cabo el inventario del proyecto por parte del área técnica de la Interventoría, se recomienda reportar el estado de operación y mantenimiento de la infraestructura férrea contra dicho inventario pues no se evidenció que el interventor reporte mes a mes el estado de las básculas entregadas en concesión lo cual hace parte de las obligaciones definidas en el Anexo 4 del contrato de interventoría, respecto de reportar el estado actual de la infraestructura férrea.</p> <p>2) En la sección del informe mensual sobre “nuevas afectaciones a la infraestructura férrea”, reportar únicamente las afectaciones nuevas y las que permanecen</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>reporte el estado de toda la infraestructura en todos los tramos del proyecto.</p> <p>4) La Interventoría reporta un análisis histórico de la movilización (comercial y no comercial) de carga y concluye al respecto.</p> <p>5) La Interventoría reporta índices y coeficientes de operación de trenes, a partir de los cuales se puede entender y caracterizar con precisión la operación del Concesionario.</p>	<p>de periodos anteriores reportarlas en una sección aparte.</p>
Componente ambiental	
<p>1) La Interventoría hace y reporta un seguimiento exhaustivo a los monitoreos de calidad de aire, agua y ruido realizados por el Concesionario, reportando los resultados obtenidos en cada periodo y conceptuando al respecto.</p> <p>2) La Interventoría ejerce el control de las obligaciones ambientales del proyecto a partir de un listado completo de obligaciones (fichas ambientales), el cual le permite identificar y reportar fácilmente un incumplimiento o alerta en las obligaciones ambientales del Concesionario y de la sociedad TDO. Adicionalmente, como parte de este control la Interventoría actualiza indicadores ambientales para cada una de las fichas.</p> <p>3) La Interventoría lleva un cuadro de control detallado sobre los pendientes ambientales del Concesionario y de la sociedad TDO y lo actualiza mes a mes.</p>	<p>1) Consolidar un reporte en el cual se califique cada obligación ambiental como cumplida, incumplida o con advertencias o riesgos de incumplimiento, con el fin de facilitar el seguimiento de la ANI y el control de la Interventoría, así como la emisión y seguimiento de recomendaciones al Concesionario.</p> <p>2) Complementar las alertas del área ambiental con la gestión del área jurídica en el sentido de valorar dichas alertas y preparar para la ANI los informes de incumplimiento respectivos, incluyendo hechos, fechas, tasación de multas y cláusulas presuntamente incumplidas, entre otros.</p> <p>3) En el caso de las alertas de incumplimiento y pendientes ambientales de la sociedad TDO, recomendar a la ANI las acciones que debe tomar para conminar al contratista al cumplimiento de las obligaciones ambientales consignadas en el acuerdo conciliatorio.</p>
Componente social	
<p>1) La Interventoría ejerce el control de las obligaciones sociales del proyecto a partir de un</p>	<p>1) Implementar un seguimiento de las visitas a la página web de Interventoría,</p>

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>listado completo de obligaciones (fichas sociales), el cual le permite identificar y reportar fácilmente un incumplimiento o alerta en las obligaciones ambientales del Concesionario y de la sociedad TDO.</p>	<p>identificando cantidad y ubicación de los usuarios y reportarlo a la ANI. Esto con el fin de evaluar la eficiencia de esta herramienta en la divulgación de información del proyecto.</p> <p>2) Implementar un seguimiento a toda divulgación de información por parte del Concesionario al público general (en redes sociales, página web, entre otros), con el fin de verificar la veracidad, oportunidad y conveniencia de la información publicada.</p> <p>3) Adelantar un inventario socioeconómico sobre la industria, agroindustria y comercio asentado alrededor del derecho de vía para dar cumplimiento a la obligación contractual de Interventoría definida en el Anexo 4 del contrato.</p> <p>4) Complementar las alertas del área social (referentes a incumplimiento de la normatividad asociada con el Programa de Salud Ocupacional) con la gestión del área jurídica en el sentido de valorar dichas alertas y preparar para la ANI los informes de incumplimiento respectivos, incluyendo hechos, fechas, tasación de multas y cláusulas presuntamente incumplidas, entre otros.</p> <p>5) En el caso de las alertas de incumplimiento en materia social de la sociedad TDO, recomendar a la ANI las acciones que debe tomar para conminar al contratista al cumplimiento de sus obligaciones consignadas en el acuerdo conciliatorio.</p>
<p>Componente predial</p>	

ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
<p>1) Con base en sus controles, la Interventoría alerta al Concesionario sobre el aumento en las invasiones a los predios concesionados.</p> <p>2) La Interventoría hace acompañamiento al diligenciamiento de actas de demarcación de predios.</p>	<p>1) Implementar un control gráfico (geográfico) predial actualizable periódicamente sobre las áreas afectadas por las comunidades asentadas sobre el derecho de vía férrea y sobre los pasos a nivel ilegales. A partir de este control y considerando el seguimiento a las invasiones que lleva la Interventoría, concluir sobre la evolución de las invasiones en el corredor férreo.</p> <p>2) Dada la cantidad de querellas instaladas sobre invasiones en el derecho de vía férrea, se recomienda clasificar las querellas según su impacto en el proyecto, con el fin de apoyar la priorización de recursos para la mitigación del efecto negativo de las invasiones a los predios del Estado.</p> <p>3) Hacer seguimiento a los acercamientos del Concesionario (y la sociedad TDO o la Agencia) con las administraciones municipales afectadas por el proyecto y emitir recomendaciones al respecto, con el fin de mitigar los efectos negativos para el proyecto y procurar por el avance en la restitución del espacio público.</p>

7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3 de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del Estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas sobre este proyecto.

7.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)

El proyecto auditado a la fecha tiene asociados siete hallazgos en término, señalados en las auditorías regulares de los años 2007 (3 hallazgos), 2009 (1 hallazgo), 2014 (2 hallazgos) y 2016 (1 hallazgo), para los cuales la Agencia ha formulado un solo plan de mejoramiento conjunto. A continuación se presenta la descripción de cada hallazgo y el estado actual del dicho plan.

Tabla 10. Plan de mejoramiento vigente a la fecha para los hallazgos en término de la CGR consultado en el Plan de Mejoramiento Institucional de la ANI.

#	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	DESCRIPCIÓN DE METAS
1	<p>Hallazgo 88 – vigencia 2007 Mantenimiento corredor férreo. El tramo en toda su extensión presenta deficiencias en el mantenimiento de la vía férrea, específicamente en lo correspondiente a: rocería, limpieza de cunetas, suministro de balasto y nivelación en algunos sectores, cambios de las traviesas en mal estado de los puentes y pontones que conforman la red, retiro de derrumbes y limpieza de alcantarillas entre otros. Sector Zarzal – Tebaida. En el tramo comprendido entre el K332 y K333, debido a la colmatación de la cuneta y taponamiento de la alcantarilla del lugar se presenta desbordamiento de la quebrada sobre la banca férrea que amenaza la estabilidad de esta.</p>	<p><u>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</u> 1. Un informe integral de supervisión 2. Proceso de caducidad 3. Un informe de Defensa Judicial. <u>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</u> 4. Manual de Supervisión e Interventoría 5. Sistema Project Online - Reporte seguimiento a pólizas 6. Manual de contratación 7. Res. que crea y regula el comité de contratación 8. Res. 959 de 2013 - Bitácora de proyecto <u>INFORME DE CIERRE</u> 9. Informe de Cierre</p>
2	<p>Hallazgo 90 – vigencia 2007 H63-103 Traviesas de madera. Las traviesas de madera que conforman los sectores de inicio y terminación de cada una de las curvas comprendidas entre Zarzal y la Tebaida, presentan un alto grado de deterioro; por lo tanto, los rieles se encuentran desprendidos. Situación que pone en alto riesgo la seguridad en el tránsito de trenes y demás vehículos férreos.</p>	<p>9. Informe de Cierre</p>
3	<p>Hallazgo 92 – vigencia 2007 H65-105 - Sin rehabilitar. El sector comprendido entre Yumbo – Cali y la población de Cerrito en una extensión aproximada de 50 kilómetros, presenta condiciones de alto riesgo para la operación férrea, debido entre otros aspectos a la presencia de rieles desalineados sobre una banca férrea desnivelada con traviesas deterioradas en toda su extensión y puentes sin rehabilitación ni mantenimiento alguno.</p>	<p>Porcentaje de avance de unidades de medida: 67%. Fecha de terminación de metas: 31 de octubre de 2019.</p>

#	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	DESCRIPCIÓN DE METAS
4	<p>Hallazgo 80 – vigencia 2009 H287-80 En visita de inspección al Corredor Férreo se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, en los tramos Buenaventura – Dagua y Yumbo – Palmira.</p>	
5	<p>Hallazgo 75 – vigencia 2014 Hallazgo 1006-75. Renovación y Ampliación de la Garantía de Cumplimiento Aseguradora, garantes del contrato de concesión y transacción (A y D). Se observó que, en el contrato de Concesión de la Red Férrea del Pacífico, a 31/12/2014, las diferentes sociedades concesionarias que ha tenido el contrato han incumplido con la obligación de renovar la garantía única por los diferentes conceptos asegurables, establecidos en la Cláusula 71, numerales 71.2, 71.5 y 71.7, De otra parte, no se encuentra documento que justifique los fundamentos técnicos, jurídicos y financieros que llevaron a la Entidad a disminuir los montos de la Garantía para los amparos relacionados con: la rehabilitación, derivadas del contrato de concesión y el de responsabilidad civil extracontractual, por cuanto en la cláusula cuarta, parágrafo 4 del Otrosí 15 del 10/07/2008, se estableció que "Tren de Occidente deberá prorrogar la totalidad de las pólizas otorgadas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones inherentes al plan de obras de rehabilitación-reconstrucción de la red férrea del Pacífico, entre las cuales se encuentran las sumas pendientes de amortización y los saldos de los anticipos que no han sido legalizados conforme al Acta de Acuerdo y Entendimiento del 28/09/2006", encontrándose que en el Acta Aclaratoria al Otrosí 15 del 29/09/2008, se precisó que Tren de Occidente ampara los siguientes riesgos...</p>	
6	<p>Hallazgo 76 – vigencia 2014 Hallazgo 1007-76. Operación de la Red Férrea del Pacífico. (A) El Concesionario responsable de la operación y mantenimiento, ha limitado la operación comercial a un 54% de la red habilitada que corresponde al</p>	

#	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO	DESCRIPCIÓN DE METAS
	tramo Buenaventura y el Ingenio Manuelita Km 203 y adicionalmente hasta julio de 2015 se logró la operatividad del tramo Yumbo-La Tebaida; de acuerdo con el informe de la Interventoría del período julio de 2015.	
7	Hallazgo 3 – vigencia 2016 Hallazgo No. 1132-3. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Suspensión de operaciones Red Férrea del Pacífico - Contrato 09 de 1998. La meta de realizar la movilización de carga (toneladas métricas netas) no se realizó durante el año 2016, se logró un avance de 8%. Para la ANI no existen justificaciones válidas para el cese de operaciones comerciales de movilización de carga, razón por la cual, está adelantando gestión para dar inicio a los procesos de sanción por la baja operación de carga y posteriormente por la no prestación del servicio de carga.	

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional de la ANI.

Considerando los hallazgos descritos en la Tabla 10, es posible evidenciar que se deben, en general, a falta de mantenimiento de la infraestructura (generando inseguridad en la operación e invasiones en el derecho de vía), fallas en el manejo ambiental, falta de renovación de la garantía de cumplimiento por parte del Concesionario sin justificación técnica, legal y financiera por parte de la ANI, y a la suspensión de la operación por parte del Concesionario.

A la fecha, todas estas fallas del Concesionario persisten y son objeto de incumplimiento del contrato, de acuerdo con los reportes de la Interventoría⁴². Frente a esto, la Entidad formuló un plan de mejoramiento que en cuanto a las unidades de medida correctivas plantea informes integrales de supervisión y de defensa judicial, y un proceso de caducidad.

En cuanto a las unidades de mejoramiento correctivas, esta Oficina concluye que no corresponden con lo evidenciado en la auditoría, pues no se evidenció ningún proceso de caducidad abierto y el que se inició se terminó con revocatoria del acto que declaraba la caducidad, además de que el GIT Defensa Judicial de la Entidad no tiene competencia en el trámite de dicho proceso. Adicionalmente, se evidenció que actualmente se tiene en curso un proceso de terminación anticipada, directamente relacionado con uno de los hallazgos de la CGR (suspensión de la operación); sin embargo, este proceso no se reporta como parte de las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento.

⁴² Informe de Interventoría No. 33 con radicado ANI No. 2019-409-024276-2.

En consecuencia, se recomienda modificar y actualizar, conforme a la situación actual del proyecto, la formulación, seguimiento y cumplimiento del plan de mejoramiento institucional, pues como se evidenció, se tiene vigente uno que no corresponde con la situación actual del contrato. En este sentido, también se recomienda que en caso de que se esté contemplando iniciar un nuevo proceso de caducidad, se incluya como parte de las unidades de medida correctivas.

En este sentido, se recomienda revisar la fecha de terminación y reprogramarla de ser necesario.

7.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Se encontraron abiertas a la fecha de corte del informe las siguientes no conformidades⁴³:

Tabla 11. No conformidades abiertas asociadas al proyecto, con corte a marzo de 2019.

NO CONFORMIDAD	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
<p>2857 (Interventoría)</p> <p>La Interventoría debe cumplir lo reglamentado por Ley en Colombia, respecto a examen que los ciclos de los recursos del Concesionario garanticen que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).</p>	<p>Contar con un mecanismo que permita verificar que el Concesionario no incurre en lavado de activos ni financiación de terrorismo.</p> <p>Fecha de inicio: 06/07/2015</p> <p>Fecha de finalización: 31/05/2019</p>
<p>3333 (supervisión)</p> <p>No se evidencian acciones asociadas al seguimiento, y puesta en marcha de la dresina de control entregada a la concesión y que se encuentra fuera de servicio actualmente; este tipo de elementos son necesarios para un adecuado control al estado de la vía férrea.</p>	<p>Comunicación dirigida al Concesionario con los antecedentes y solicitud de Plan de Acción para disponer de un equipo de medición de estado de la vía.</p> <p>Fecha de inicio: 05/04/2017</p> <p>Fecha de finalización: 28/02/2019</p>
<p>3338 (supervisión)</p> <p>Persiste la falta de compra de predios para la culminación de las obras en La Felisa-Zaragoza,</p>	<p>Adquisición del predio La Holanda.</p> <p>Fecha de inicio: 05/04/2017</p>

⁴³ Recuperado de: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720> el 15 de abril de 2019.

NO CONFORMIDAD	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
este compromiso es asumido por la ANI desde hace más de 1 año.	Fecha de finalización: 30/04/2019

Según se puede observar en la Tabla 11, a la fecha la supervisión tiene abiertas dos no conformidades desde abril de 2017, mientras que la Interventoría cuenta con una no conformidad abierta desde julio de 2015.

En cuanto a la no conformidad de interventoría, esta fue abierta durante un contrato de interventoría diferente al actual; sin embargo, durante la presente auditoría se verificó que la dificultad aún no se ha superado. El interventor presenta como parte de sus informes mensuales evidencia de que el banco que provee servicios fiduciarios cuenta con un sistema de prevención de lavado de activos y financiación del terrorismo, lo cual no va en línea y es insuficiente para cumplir con el plan de mejoramiento establecido.

Al respecto, se espera que el Interventor haga seguimiento a que se certifique periódicamente que los recursos del patrimonio autónomo no han sido usados con estos fines. En consecuencia, se recomienda a la Interventoría desagregar su plan de mejoramiento en acciones más específicas y reprogramar la fecha de finalización en caso de ser necesario.

La no conformidad 3333, fue formulada en una situación contractual diferente a la actual, en la que se alertan incumplimientos por parte del Concesionario asociados con la operación y mantenimiento de la mayoría de los equipos concesionados, incluida la dresina de control. Actualmente, el plan se encuentra vencido y no se han aportado evidencias de su culminación por parte de la supervisión.

Al respecto, es posible que por la situación actual del contrato el plan de mejoramiento planteado resulte de difícil cumplimiento, por lo que se recomienda reformularlo, teniendo en cuenta que es necesario tomar acciones frente a una situación de abandono de la infraestructura como la reportada por la Interventoría en sus informes mensuales (tanto de la dresina de control como de otros equipos).

Finalmente, la acción de mejoramiento asociada a la no conformidad 3338, a la fecha de corte de este informe se encuentra en término, por lo que se espera que la supervisión aporte las evidencias de culminación de dichas acciones antes de su fecha de finalización.

7.3 Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte

Se consultó ORFEO⁴⁴; página Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, en el tiempo definido para la presente auditoría.

⁴⁴ Sistema de gestión documental Interno – ANI.

Se evidenció que entre marzo de 2018 y marzo de 2019 se recibieron 12 comunicaciones provenientes de la Superintendencia de Puertos y Transporte, 6 provenientes de la Procuraduría General de la Nación y 6 provenientes de la Contraloría General de la República, todas respondidas en término, de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- La Superintendencia de Puertos y Transporte solicitó y remitió información relacionada con: una solicitud de trabajo conjunto en temas de ocupación del derecho de vía férrea; el estado actual de la operación del corredor férreo; el estado de los bienes del Estado; solicitud de información general sobre contratos de concesión en los modos aeroportuario, férreo y carretero; y solicitud a la Alcaldía de Buenaventura sobre las gestiones asociadas con garantizar las fajas de retiro de la línea férrea que cruza por su jurisdicción. Así mismo, esta Entidad entregó en dos oportunidades los estados financieros reportados por el Concesionario.
- Se evidenció el traslado de un comunicado desde la Presidencia de la República en el que un ciudadano manifestó su preocupación *"la forma como la ANI, contratante del contrato de concesión férrea 09-CONP-98, correspondiente a la Concesión Férrea del Pacífico, ha venido vigilando el cumplimiento de este"*⁴⁵; al respecto, la ANI respondió en término, informando la gestión llevada a cabo a la fecha en el marco de sus competencias y en cumplimiento de sus funciones.
- La Procuraduría General de la Nación solicitó información relacionada con: traslado de derechos de petición de la ciudadanía asociados con gestión predial, solicitud de mesa de trabajo por parte del Concesionario y situación laboral de los empleados del Concesionario; y aclaraciones de información contenida en documentación contractual.
- La Contraloría General de la República solicitó información relacionada con: el estado de los bienes del Estado, concesionados en el proyecto; invasiones a los predios del Estado y aclaraciones de información contenida en documentación contractual.

El detalle de estas solicitudes se presenta en el Anexo No. 5.

8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de la Interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo reunión de cierre de la auditoría el 08 de abril de 2019 con la Interventoría, transmitiéndose las conclusiones parciales a la supervisión y a la Interventoría mediante correos electrónicos del 17 y 22 de abril de 2019. Estas conclusiones fueron revisadas y comentadas por la Interventoría y la supervisión mediante correos electrónicos del 22, 17 y 29 de abril de 2019.

⁴⁵ Radicado ANI No. 2018-307-035207-1 de 22 del 22 octubre de 2018.

Posteriormente, los comentarios realizados fueron analizados y tenidos en cuenta por el equipo de auditoría para la redacción del presente informe.

A continuación, se presentan las siguientes recomendaciones y no conformidades para tener en cuenta a manera de retroalimentación, todas estas formuladas en beneficio del desarrollo del proyecto.

8.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar situaciones de incumplimiento contractual por parte de la Interventoría o de funciones, por parte de la Supervisión.

En este sentido, el responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el formato EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)”, para lo cual la Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo.

Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la Interventoría formulen las acciones de mejoramiento respectivas a las no conformidades señaladas; estos deben ser remitidos al correo electrónico csanchez@ani.gov.co, para su revisión y formalización. A continuación, se presentan las no conformidades de acuerdo con el responsable de cada proceso.

8.1.1 Para la Interventoría

1. No se evidenció que la Interventoría elabore o actualice el inventario del proyecto; sin embargo, esto hace parte de dos de sus obligaciones contractuales consignadas en el Anexo 4 del contrato de interventoría, numeral 5.3.2, literal b, que se citan a continuación:

“Actualizar el inventario férreo del proyecto concesionado. Se deberá realizar la inspección visual de las obras de arte, muros de contención, gaviones, señalización y demarcación, puentes férreos y túneles y otras estructuras del corredor férreo, especificando en cada caso, sus características geométricas, estado y otras, de acuerdo con el formato que propondrá el interventor a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, además el inventario deberá estar listo máximo a los dos (2) meses de iniciada la interventoría y se deberá entregar en medio magnético e impreso, y hará parte de los archivos de la Interventoría a los cuales tendrá acceso la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en todo momento.”

“Adicional a lo anterior, se deberá actualizar el inventario férreo conforme a lo descrito en el punto anterior, de los tramos férreos que se encuentren pendientes de terminar su rehabilitación o construcción y en servicio u operación”

2. No se evidenció que la Interventoría elabore y actualice un inventario socioeconómico en torno al proyecto; sin embargo, esta es una de sus obligaciones contractuales, consignada en

el Anexo 4 del contrato de interventoría, numeral 5.3.3, literal d, la cual se cita a continuación:

“Realizar un inventario Socioeconómico sobre la industria, agroindustria y comercio asentado alrededor del derecho de vía, actualizable anualmente.”

8.1.2 Para la supervisión y equipo de apoyo

1. Teniendo en cuenta los incumplimientos alertados por la Interventoría, en relación con la falta de presentación de informes de cumplimiento ambiental por parte de Tren de Occidente S.A. a la Autoridad Ambiental (a partir de los cuales evidencia el cumplimiento de las disposiciones ambientales aplicables), no se evidenciaron acciones por parte de la Entidad para conminar al contratista al cumplimiento de sus obligaciones enmarcadas en el acuerdo décimo tercero del acuerdo conciliatorio del 01 de febrero de 2018, el cual se cita a continuación:

“TDO mantiene la obligación de adelantar la gestión ambiental necesaria para culminar las obligaciones ambientales pendientes, incluyendo los cobros por evaluación y seguimiento y demás obligaciones pendientes con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales- ANLA.

TDO deberá dar cumplimiento a las obligaciones del Plan de Manejo Ambiental y licenciamiento de las variantes que se exponen a continuación: (...)

Será responsabilidad de TDO, por su cuenta y riesgo, adelantar las actividades y obras objeto del presente Acuerdo Conciliatorio, según lo establecido en las Licencias y Permisos Ambientales y garantizar que el Proyecto, en sus diferentes etapas, cumpla con la Ley Aplicable de carácter ambiental.”

Como parte del proceso de socialización previa de la no conformidad por parte de la Oficina de Control Interno y respuesta por parte de la Supervisión, esta última solicitó a la Sociedad TDO el cumplimiento ambiental asociado con las alertas de la Interventoría, frente a lo cual TDO respondió demostrando su gestión, concluyendo que se está dando cumplimiento a las disposiciones ambientales señaladas.

Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que esta gestión hace parte de las acciones de mejoramiento de la supervisión frente a la no conformidad; sin embargo, por sí sola no evidencia que se haya superado la dificultad señalada, pues no se evidencia un pronunciamiento de la supervisión ni la posición de la interventoría, así como tampoco se evidencian acciones para prevenir que se vuelvan a materializar situaciones como la señalada.

En consecuencia, esta no conformidad se mantiene, con el fin de evidenciar la implementación de un plan de mejoramiento completo que incluya la totalidad de acciones correctivas y preventivas necesarias.

8.2 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría y de la supervisión, todas formuladas con el propósito de asegurar el éxito del proyecto.

8.2.1 Para la Interventoría

1. En caso de detectar nuevos presuntos incumplimientos, se recomienda alertar a la ANI, a través de un concepto integral en el que se recomiende en concreto la toma de las acciones administrativas que procedan, según lo encontrado por la interventoría (e.g. periodo de cura, inicio de proceso sancionatorio, caducidad, terminación del contrato), con las evidencias correspondientes (e.g. hechos generadores de incumplimiento, cláusulas presuntamente incumplidas, tasación de multas).

Lo anterior, teniendo en cuenta que en la auditoría se evidenciaron varias alertas recurrentes de la Interventoría sobre presuntos incumplimientos del Concesionario (FDP) y de TDO, sin que frente a estas se haya logrado la toma de acciones por parte de la ANI ni se hayan establecido posiciones coherentes entre el área jurídica y las demás áreas de interventoría.

Un claro ejemplo de esto se evidenció en el informe No. 34 correspondiente al mes de marzo de 2019, en el cual la Interventoría manifestó en el componente jurídico que:

“En lo referido a las actividades propias de la ejecución del acuerdo conciliatorio con el Concesionario TREN DE OCCIDENTE, durante el mes de marzo de 2019 no hubo actividad por parte del Concesionario que precisara del pronunciamiento del área jurídica de la Interventoría”.

Mientras tanto, en el mismo informe, en el componente ambiental se manifiesta de forma contraria que:

“El Concesionario y TDO continúan incumpliendo la normatividad expedida por el Gobierno Nacional, de Leyes y Decretos que modificaron el Sistema de Riesgos Laborales y dictaron otras disposiciones en materia de salud ocupacional”

“En el Anexo L se relacionan los informes de implementación del Plan de Manejo Ambiental - PMA y de cumplimiento ambiental - ICA que a la fecha no han sido entregados por parte de FDP y TDO para el proyecto de la Red Férrea del Pacífico.”

“Se reitera que, según el cronograma de actividades que TDO presentó en el Acuerdo Conciliatorio suscrito entre esta sociedad y la ANI, para el desarrollo de las actividades constructivas en las variantes Cartago y Caimalito así como el tramo férreo entre variantes, a la fecha se presenta un atraso de lo programado sin que la sociedad constructora informe las razones”.

“TDO no envió información a la Interventoría de las actividades ambientales, y de seguridad y salud en el trabajo ejecutadas en los meses de enero a marzo de 2019 en la variante Caimalito y tramo férreo entre variantes”.

- Incluir como parte de sus informes mensuales el estado actual de los incumplimientos declarados por la ANI en la Resolución 1414 de agosto de 2018, con el fin de establecer si estos incumplimientos persisten.
- A pesar de que se evidenció el pago de parafiscales como parte de una revisión aleatoria durante la auditoría, se recomienda anexar como parte de cada informe mensual de interventoría el pago de parafiscales y seguridad social de todo el personal de interventoría, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 4 del contrato de interventoría, numeral 5.4.1, numeral ix, el cual establece que cada informe de interventoría debe contener:

“Acreditación de cumplimiento de Aportes Parafiscales y de Seguridad Social por parte del personal del Interventor, para lo cual deberá anexar la Planilla integrada de liquidación de aportes parafiscales, la cual podrá ser verificada por el supervisor de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA las veces que lo estime conveniente. Adicional a lo anterior, el supervisor del contrato designado por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA podrá exigir a lo largo del contrato de interventoría todas las veces que lo considere conveniente

a. Los contratos, órdenes de servicio, cuentas de cobro u otros documentos, de la totalidad del personal, que demuestren la remuneración y la relación existentes entre el Interventor y el miembro de su equipo, bajo las cuales se están prestando los servicios de consultoría por parte del mencionado personal.”

- A pesar de que se evidenció el control, registro y archivo de correspondencia por parte de la Interventoría, se recomienda anexar como parte de cada informe mensual de interventoría el registro de correspondencia y copia magnética de todos los oficios que la componen, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 4 del contrato de interventoría, numeral 5.4.1, numeral x, el cual establece que cada informe de Interventoría debe contener:
“Anexar la relación y copia magnética de la correspondencia que le permita a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA mantener control sobre los requerimientos escritos, cumplir los plazos de respuesta y actuar según lo acordado.”
- Fortalecer el sistema de gestión de calidad de la Interventoría a partir del diseño, incorporación y seguimiento periódico de indicadores de gestión, como herramienta de retroalimentación y mejora continua en los procesos de interventoría.
- Informar a la ANI mensualmente sobre el estado de las garantías del contrato de interventoría, anexando los soportes documentales correspondientes, con el fin de evidenciar que se mantienen las garantías, en plena vigencia y validez por los términos expresados en el contrato de interventoría.
- Incluir en la parte técnica de los informes mensuales un seguimiento y análisis frente a la señalización de obra de las intervenciones ejecutadas por Tren de Occidente S.A., e identificar oportunidades de mejora en caso de que sea necesario.

8. Con respecto al informe de ingresos y egresos del Concesionario, se recomienda concluir sobre los resultados obtenidos en el periodo, además de reportar la información que se tiene.
9. Teniendo en cuenta que los reportes financieros de Tren de Occidente S.A. y del Concesionario no siempre se analizan para el mes inmediatamente anterior, debido a la disponibilidad de la información (e.g. informes de fiducia), se recomienda precisar claramente el alcance temporal de la información analizada en el informe financiero de interventoría. Adicionalmente, se recomienda reportar la gestión de la Interventoría a la fecha de corte del informe, pues en varios apartes se reportan actualizaciones de periodos pasados.
10. Mejorar los controles frente a la parte ejecutiva del informe mensual de interventoría, pues se evidenció el reporte de información desactualizada con respecto a la parte general del informe.
11. Incluir un reporte del "*Comportamiento de la movilización de carga y tráfico anual desde el inicio de la concesión*" que se requiere de acuerdo con el Anexo 4 del contrato de interventoría (sección 5.4.1, numeral vii) ya que se evidenció que se lleva este control por parte de la Interventoría, pero no se reporta en los informes entregados a la ANI.
12. Actualizar mensualmente un cuadro de control donde se monitoreen todas las obligaciones del Concesionario y pronunciarse sobre cada una, con el fin de hacer exhaustivo el control de interventoría frente a las obligaciones contractuales del Concesionario. Una opción, es realizar este seguimiento de forma similar al de la sección 3.1.14 del informe mensual de interventoría, donde se da cuenta del cumplimiento de las obligaciones del interventor en cada periodo.
13. Actualizar un seguimiento mensual por parte de la Interventoría a las garantías del contrato de concesión, informando si se encuentran vigentes a la fecha de corte de cada informe, además de reportar la última vez en la que se recibió actualización de garantías por parte del Concesionario. Es deber de la Interventoría realizar los procesos y actividades enfocadas en asegurar el cumplimiento por parte del Concesionario de las obligaciones relacionadas con la consecución y mantenimiento de los seguros, pólizas y garantías exigidos para el contrato de concesión.
14. Teniendo en cuenta que la Interventoría reporta mensualmente la valoración de los riesgos del contrato de concesión (en cuanto a probabilidad de ocurrencia e impacto), se recomienda analizar estos resultados y concluir al respecto como parte del informe mensual de interventoría, alertando sobre la materialización de riesgos que pueden generar impactos en los recursos de la Nación. Lo anterior, pues se evidenció que en los informes mensuales solo se hace mención de la matriz de riesgos del contrato de concesión desde el área jurídica; sin embargo, esta es una herramienta transversal a toda la gestión de la Interventoría.
15. Como parte del contenido técnico de los informes mensuales, se recomienda incluir el estado actual de las básculas con el registro fotográfico respectivo, complementando el reporte de del estado de los equipos concesionados.

16. Implementar un seguimiento de las visitas a la página web de la Interventoría, identificando aspectos como cantidad de usuarios, ubicación e información descargada, y reportarlo a la ANI. Lo anterior, con el fin de evaluar la eficiencia de esta herramienta en la divulgación de información del proyecto y permitir que la ANI tome decisiones al respecto.
17. Concluir en el informe sobre la evolución de las invasiones en el corredor, pues se evidenció este control por parte de la Interventoría, pero no se evidenció análisis y concepto al respecto como parte de los informes mensuales.
18. Reportar, como parte de los informes mensuales, el estado de las vallas del proyecto, así como el seguimiento a su actualización y mantenimiento.

8.2.2 Para el equipo de trabajo de proyectos Férreos

1. Para la estructuración de futuros contratos de interventoría, se recomienda implementar una revisión general de las obligaciones del contrato de interventoría férrea, con el fin de detectar obligaciones no aplicables o inconvenientes u obligaciones que convenga agregar y así mejorar continuamente el control y seguimiento que se espera obtener a partir de estos contratos. Lo anterior teniendo en cuenta que en la presente auditoría se evidenció que:
 - o El Anexo 4 del contrato de interventoría exige el diligenciamiento de formatos que no le son aplicables al proyecto, pues tratan de inversión privada y del recaudo en peajes.
 - o El Anexo 4 del contrato de interventoría exige *“Verificar que el Concesionario cumpla con las obligaciones de establecer, documentar y mantener un sistema de calidad como medio para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones”*; sin embargo, el contrato de concesión no determinó que el Concesionario deba documentar y mantener un sistema de calidad.

En este sentido, también se recomienda informar a la Vicepresidencia de Estructuración sobre los cambios que se implementen como producto del mejoramiento continuo de los contratos de interventoría férrea, con el fin de que sean incluidos en futuros procesos de contratación de interventorías por parte de esa Vicepresidencia.

8.2.3 Para la Supervisión y equipo de apoyo

1. Se recomienda (i) buscar acciones expeditas que, dentro de marco jurídico contractual, eviten el deterioro continuo de las condiciones de la infraestructura concesionada, evidenciado en el recorrido de auditoría y (ii) que, a partir de los informes de interventoría, se determine la viabilidad de la declaratoria de caducidad por las razones expuestas en el informe de interventoría del 21 de enero de 2019⁴⁶.

⁴⁶ Radicado ANI No. 2019-409-005660-2.

2. Teniendo en cuenta que se evidenció que el proyecto permaneció sin apoyo de riesgos durante el periodo comprendido entre enero y abril de 2019, se recomienda mejorar los controles de la Supervisión para garantizar que el proyecto cuente en todo momento con los apoyos mínimos requeridos en el numeral 2.2 del Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, el cual se cita a continuación:

“En el marco de lo anterior, el control y seguimiento de cada proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, contará con un equipo de apoyo a la coordinación y seguimiento integrado como mínimo, así:

ROL O CARGO	VICEPRESIDENCIA
Gerente Funcional (Gerente del proyecto)	Vicepresidencia de GC o VE (según corresponda)
Líder de Coordinación y Seguimiento al Proyecto y responsable del seguimiento técnico	Vicepresidencia de GC o VE (según corresponda)
Financiero (Gerente y profesional)	Vicepresidencia de GC o VE (según corresponda)
Jurídico Contractual (Gerente y profesional)	Vicepresidencia Jurídica
Jurídico Predial (Gerente y profesional)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Técnico Predial (Gerente y profesional)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Social (Gerente y profesional)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Ambiental (Gerente y profesional)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno
Riesgos (Gerente y profesional)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Adicionalmente, el equipo puede contar con profesional (es) de apoyo técnico según la necesidad y características del proyecto, aspecto que debe ser evaluado y justificado por el Gerente del proyecto.

El Gerente del proyecto podrá presentar ante el vicepresidente correspondiente la propuesta de equipo de coordinación y seguimiento al Proyecto, con la justificación respectiva en caso de que dicha propuesta contemple variaciones al equipo mínimo antes enunciado.”

3. Durante la auditoría se evidenció que no se encontraba publicada en SECOP⁴⁷ información sobre ejecución contractual (i.e. acuerdo conciliatorio de febrero de 2018 con la Sociedad Tren de Occidente, la Resolución 0822 de mayo de 2018, Resolución 1284 de julio de 2018), y dicha situación que fue corregida por la supervisión durante el desarrollo de la auditoría; al respecto se recomienda aplicar y/o implementar controles que garanticen que todos los documentos propios de la ejecución contractual sean oportunamente cargados en el SECOP.

Lo anterior, en el marco de la función del interventor, consignada en el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, numeral 4.4, numeral romano iii:

⁴⁷ A partir de la consulta del sitio web dedicado al proyecto en la página del SECOP: <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-1-132261>.

Revisar que se publique en el SECOP la información sobre la ejecución de contratos, las aprobaciones, autorizaciones, requerimientos o informes del supervisor o del interventor, que prueben la ejecución del contrato, de acuerdo con el artículo 2.1.1.2.1.8. del Decreto 1081 de 2015.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la publicación de la información de ejecución contractual es un deber de la ANI, consignado en la Ley 1712 de 2014, en el artículo 11, según se cita a continuación:

“ARTÍCULO 11. INFORMACIÓN MÍNIMA OBLIGATORIA RESPECTO A SERVICIOS, PROCEDIMIENTOS Y FUNCIONAMIENTO DEL SUJETO OBLIGADO. Todo sujeto obligado deberá publicar la siguiente información mínima obligatoria de manera proactiva (...)

g) Sus procedimientos, lineamientos, políticas en materia de adquisiciones y compras, así como todos los datos de adjudicación y ejecución de contratos, incluidos concursos y licitaciones;” (subrayado fuera del texto).

Adicionalmente, teniendo en cuenta que esta es una función que le fue encargada al líder de coordinación y seguimiento del proyecto, según el Manual de seguimiento a proyectos e interventoría y supervisión contractual, en el numeral 2.2.3, literal e:

“Velar por el cumplimiento por parte de la Entidad, de los principios de publicidad de los Procesos de Contratación en lo que tiene que ver con la etapa de ejecución;”

4. Teniendo en cuenta que la supervisión en las entrevistas de auditoría argumentó que la Resolución 1528 de 2017 del Ministerio de Transporte⁴⁸ no aplica para los puentes en el modo ferroviario, se recomienda avalar esta posición con un concepto del Ministerio de Transporte, con el fin de asegurar el cumplimiento de las políticas del sector por parte de la Entidad.
5. Con el fin de facilitar el acceso a la información y fomentar el control por parte de la ciudadanía, se recomienda:
 - a. Actualizar los enlaces web del Concesionario e Interventoría en el sitio web de la ANI dedicado al proyecto, pues durante la presente auditoría se evidenció que estos no conducen a sitios asociados al proyecto.
 - b. Teniendo en cuenta que en el sitio web de la ANI se actualiza un archivo con el resumen de objeto del contrato y las modificaciones contractuales (“tabla_de_contratos_y_otrosí_fdp.xlsx”), se recomienda incluir en este archivo registros con información sobre las resoluciones, acuerdos conciliatorios o

⁴⁸ “Por la cual se implementa el Sistema de Administración de Puentes de Colombia SIPUCOL de la Red Vial Nacional, la Ficha Técnica de Información de SIPUCOL y se dictan otras disposiciones.”

sentencias judiciales (entre otros) que tengan impacto sobre el desarrollo del contrato.

- c. Aprovechando que en la página web del SECOP se actualiza y publica periódicamente un informe ejecutivo sobre el avance del proyecto, se recomienda publicar esta información también en la página web de la ANI dedicada al proyecto.
- d. Mejorar los controles de la supervisión para garantizar la publicación de la información de ejecución contractual en el SECOP y en el sitio web de la ANI dedicado al proyecto⁴⁹, pues en desarrollo de la auditoría se evidenciaron documentos sin fechas de firma (e.g. Resolución 1414 de 2018 de la ANI, Otrosí No. 2 del contrato de interventoría) y documentos contractuales faltantes (e.g. acta de inicio del contrato de concesión, Resolución 0822 de 2018 de la ANI, Acuerdo conciliatorio con Tren de Occidente S.A. en 2018). Así mismo, durante el desarrollo de la auditoría, la supervisión corrigió la publicación de algunos de estos documentos.

Lo anterior, se considera especialmente relevante para la gestión contractual asociada con el proyecto, pues en desarrollo de la auditoría se evidenciaron varias solicitudes de información de los entes de control que involucran información contenida en documentos que no han sido publicados en la página web de la ANI o en SECOP. En este sentido, la publicación completa de la documentación contractual podría prevenir reprocesos asociados con la solicitud y suministro de información contractual.

6. Teniendo en cuenta las funciones asignadas a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (cuyo apoyo en el área de riesgos debe hacer parte del equipo de apoyo a la supervisión) en el Decreto 4165 de 2011, en particular la consignada en el Artículo 17, numeral 10, el cual se cita a continuación:

“Establecer las metodologías, apoyar y/o coordinar la identificación, valoración, distribución, administración y el seguimiento de los riesgos en los proyectos de concesión u otras formas de asociación pública privada a cargo de la entidad, así como de los riesgos asociados a los procesos misionales y de apoyo de la entidad.”

Y dado que se no se evidenció un seguimiento por parte de la supervisión a las consideraciones de la Interventoría frente a la calificación (en cuanto a probabilidad de ocurrencia e impacto) de la matriz de riesgos del proyecto, ni un seguimiento a la evolución de estos riesgos en los informes de supervisión, se recomienda definir una periodicidad para actualizar, hacer seguimiento y reportar el estado y la calificación de la matriz de riesgos del proyecto.

El uso de la matriz de riesgos del proyecto para hacer seguimiento al estado de los riesgos se considera fundamental, pues es una herramienta que permite anticipar, prevenir, mitigar,

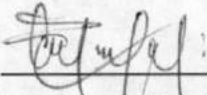
⁴⁹ <https://www.ani.gov.co/proyecto/ferreo/corredor-ferreo-buenaventura-la-tebaida-red-ferrea-del-pacifico-21811>

planear y tomar acciones frente a la materialización de riesgos cuando sea necesario, incluidos los riesgos en cabeza del sector público, con lo cual se mejoran (fortalecen) los controles para asegurar el éxito del proyecto.

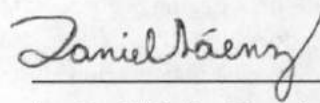
7. Implementar un control periódico de los riesgos del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte, con el fin de anticipar y prevenir la materialización de dichos riesgos.
8. Complementar el seguimiento a los riesgos del proyecto y del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte con el uso del formato sepg-f-045_materializacion_de_riesgos_v1.xlsx⁵⁰, con el fin de registrar la materialización de riesgos, contribuir a la construcción de conocimiento y aplicación de lecciones aprendidas al interior de la ANI, y fomentar la cultura del autocontrol.

Elaboró:

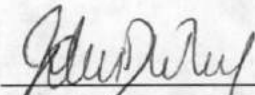
Revisó:



Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón
Auditor Oficina de Control Interno

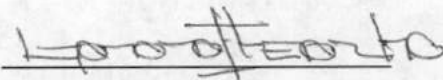


Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno



Johana Catherine Durán Monroy
Auditora Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

⁵⁰ Disponible en <https://www.ani.gov.co/sig/formato/materializacion-de-riesgos-13445>.

ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Metodología de la auditoría.
- Anexo 3: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.
- Anexo 4: Hoja de calificaciones de la MED.
- Anexo 5: Verificación de antecedentes (entes de control).

Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados del proyecto de concesión, se analizó el estado actual de la etapa de construcción, operación y mantenimiento, así como la gestión de la Supervisión e Interventoría para vigilar el cumplimiento de otras obligaciones por parte del Concesionario. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión férrea: administrativo, técnico, jurídico, financiero, operativo, ambiental, social y predial.

Se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Trenes del Pacífico, en virtud del contrato 181 de 2016 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Vale la pena resaltar que estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas obedecen a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 4; año 2019.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 5; año 2019.
- Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.
- Decreto 648 de 2017, por medio del 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 enlace "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos".

Anexo 2: Metodología de la auditoría

Como parte del programa de Evaluación y Control Institucional, contenido en el sistema integrado de gestión, la ANI cuenta con el procedimiento de auditoría técnica (Procedimiento EVCI-P-003). Su implementación, por parte del auditor designado por la oficina de control interno, para el contrato de concesión Red Férrea del Pacífico, se resume en las siguientes actividades:

Solicitud de Información: El 15 de marzo de 2019, por medio de correo electrónico, se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por el líder del equipo de apoyo a la supervisión, aportada por correo electrónico el 28 de marzo de 2019.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: Se diligenció el acta de apertura de auditoría, registros de asistencia y la matriz de evaluación de desempeño.

Entrevistas: Se asistió a reunión de presentación del proyecto y aclaración de dudas en la Oficina de Control Interno el 20 de marzo de 2019, se contó con la asistencia del coordinador del equipo de apoyo a la supervisión. Posteriormente, se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto y los apoyos jurídico, financiero y técnicos, el 05 de abril de 2019, referida a temas específicos de profundización para la auditoría.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada, y relacionada en el inventario documental los días 04 y 08 de abril de 2019.

Visita de campo: Se llevó a cabo visita al proyecto, los días 09 y 10 de abril de 2019, verificando el estado de la infraestructura del proyecto. Se verificó la situación actual de algunas estaciones, talleres y secciones de vía férrea del tramo concesionado, así mismo, se visitó la infraestructura a cargo de la sociedad Tren de Occidente en tramos espacios evidenciando intervenciones de conformación de banca y material de obra albergado en el derecho de vía férrea.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se amplían en el capítulo 8 del presente informe.

A continuación, se presenta la programación definitiva para la auditoría a la Interventoría del proyecto:

Programa de la Auditoría:	Día	Hora	Ubicación
Aplicación de MED: gestión financiera y jurídica.	04/04/2019	08:00 a.m.	Bogotá
Reunión de apertura documental.	08/04/2019	09:00 a.m.	Cali
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto.	08/04/2019	09:20 a.m.	
Aplicación de la MED: gestión administrativa y técnica.	08/04/2019	09:40 a.m.	
Aplicación de la MED: gestión operativa, ambiental, social y predial.	08/04/2019	01:00 p.m.	
Reunión y conclusiones parciales de cierre de la revisión documental.	08/04/2019	04:30 p.m.	
Recorrido al proyecto por la infraestructura férrea ubicada en Cali, Palmira y Yumbo. Se hará especial énfasis en las actividades de operación que desarrolla actualmente el concesionario y el seguimiento de la interventoría.	09/04/2019	8:00 a.m.	Cali, Palmira y Yumbo
Recorrido al proyecto en el tramo comprendido entre Cartago y Caimanito (variantes y tramo entre variantes. Se hará especial énfasis en el avance de las intervenciones adelantadas por el concesionario y la gestión predial de la ANI.	10/04/2019	8:00 a.m.	Tramo comprendido entre Cartago y Caimanito

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La revisión documental de la auditoría tuvo lugar en las oficinas de la Interventoría en la ciudad de Bogotá y en la ciudad de Cali. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la Interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido en el alcance de esta auditoría técnica.

De esta manera, se requirió al personal disponible de la Interventoría, la información del seguimiento a cada área (i.e. administrativa, técnica, financiera, jurídica, operativa, ambiental, social y predial), junto con la documentación necesaria para soportar el cumplimiento de varios de los criterios de la MED, seleccionados a criterio del auditor técnico y para confirmar las actuaciones de la Interventoría en los temas de mayor análisis.

Los temas de mayor análisis que se buscaba precisar fueron los siguientes:

- Gestión de supervisión e interventoría frente a los incumplimientos del Concesionario.
- Estado de los presuntos incumplimientos del Concesionario.
- Gestión de supervisión e interventoría frente al control de las obligaciones de la sociedad Tren de Occidente.

A lo largo de la reunión desarrollada en las oficinas del interventor, se pudo corroborar la información suministrada con documentos de soporte e inspección visual del auditor en campo.

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

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la gestión de la Interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la Interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, financiero, jurídico, operativo, ambiental, social y predial).

Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño– MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno ⁵¹.

Resultados de la medición con la MED

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes; mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios del componente. La calificación de cada criterio se hace con base en la tabla de calificación de la MED.

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificación	Cod.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Bueno	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Malo	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada , los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciales en la Auditoría, del criterio evaluado.

Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED de interventorías lo largo de sus años de gestión.

⁵¹ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 14 y 15 de junio de 2018.

Evaluación del desempeño de la Interventoría

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

- 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 Concesionario y la sociedad TDO; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2. Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – Concesión – Interventoría, mediante la aplicación de las fichas sociales de la licencia ambiental. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el Concesionario a PQRs de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, el estado de consultas previas, entre otros factores.
- 3. Técnico:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
- 4. Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, a lo largo del periodo concesionado.
- 5. Jurídico:** Es uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión. Este 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 de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
- 6. Operativo:** 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 Concesionario.
- 7. Ambiental:** El actuar de la Interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de

impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención —por parte del Concesionario— de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.

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 para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de obra. Asimismo, considera las acciones de seguimiento a la gestión del Contratista con relación a invasiones del corredor férreo, que se debe enfocar en acciones preventivas y de restitución, cuando sea necesario.

Anexo 4: Hoja de calificaciones de la MED

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Organización de la interventoría	B	C	1	Revisar y verificar estudios y diseños	NA	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C	2	Control de Obra	B	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C	3	Cumplimiento de especificaciones técnicas en la ejecución de los trabajos del concesionario	B	C
4	Capacitación equipo de interventoría	E	C	4	Realización de ensayos de laboratorio	E	C
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	B	C	5	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
6	Plan de calidad del concesionario	B	C	6	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	E	C
7	Suscripción y vigencia de garantías	B	C	7	Verificación del programa de Mantenimiento del concesionario	B	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	8	Verificación de materiales para labores de mantenimiento	NA	C
9	Exigir información al concesionario	E	C	9	Limpieza del corredor y de áreas de servicio	B	C
10	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y Aniscopio)	NA	C	10	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción, operación y mantenimiento, o en intervenciones que supongan nuevos elementos extraordinarios en algún sector	B	C
11	Entrega de informes de interventoría	B	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
12	Proceso de planeación en reversión	0	BP	12	Instalación y mantenimiento de vallas informativas	B	C
13	Conformación equipos de trabajo en reversión	0	BP	13	Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica del proyecto actualizada por la interventoría	E	C
14	Entrega de documentación	0	C	14	Inventario del proyecto por parte de la interventoría	M	C
15	Copias de seguridad	0	BP	15	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
16	Bases de datos y/o software informáticos	0	C	16	Memoria técnica de las obras	NA	C
				17	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	B	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
				18	Culminación de las obras	0	BP
				19	Instrucciones para la entrega de los elementos de la infraestructura	0	BP
				20	Recorrido de la interventoría	0	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificación de inventario	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C
2	Verificación de ingresos y egresos de la concesión	B	C	2	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	NA	C
3	Revisión y análisis de estados financieros	B	C	3	Verificación en cambios en la composición accionaria	B	BP
4	Tasación y determinación de multas u otros mecanismos de apremio por incumplimientos	B	C	4	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
5	Participación y análisis en comités fiduciarios	R	C	5	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
6	Informes del Fideicomiso	B	C	6	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
7	Control de ingresos por carga	B	C	7	Seguimiento a la actualización de la cobertura de garantías y seguros	B	C
8	Identificar las inversiones objeto del contrato	B	C	8	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
9	Control de movimiento de cuentas y subcuentas del fideicomiso	B	C	9	Cuantificación por activación de riesgos compartidos (compensaciones ambientales, redes, predios, geológico)	NA	c
10	Seguimiento a obligaciones tributarias	NA	C	10	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc.)	NA	C
11	Valoración de impactos y simulaciones financieras	NA	C	11	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, Entes de Control, entre otros.	B	C
12	Realizar seguimiento de las contingencias	NA	C	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	E	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
13	Informes de formatos financieros ANI	B	C	13	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
14	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C	14	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	0	BP
15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	15	Estado de multas y sanciones	0	C
16	Proceso de liquidación	0	C				
17	Conciliación de formatos reversión	0	C				
18	Entrega de activos	0	BP				
19	Seguimiento a activos en leasing	0	BP				

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Comparación de datos Interventoría - Concesionario respecto a la movilización del equipo rodante	NA	C	1	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	NA	C
2	Seguimiento al reglamento de operaciones ferroviarias	B	C	2	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C
3	Controles a la carga transportada	B	C	3	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	NA	C
4	Seguimiento al equipo rodante a cargo del concesionario	E	C	4	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
5	Confiabilidad del sistema de comunicaciones	B	C	5	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	E	C
6	Control de básculas	NA	C	6	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
7	Control de talleres y estaciones	E	C	7	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario	NA	BP
8	Continuación del servicio durante intervenciones de mantenimiento del concesionario	NA	C	8	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	B	C

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
9	Estado físico de las instalaciones de infraestructura férrea	E	C	9	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
10	Verificación y seguimiento al programa de mantenimiento y operación	B	C	10	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	E	C
11	Niveles del servicio de la concesión	NA	C	11	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	0	C
12	Indicadores de Operación y Mantenimiento	E	C	12	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	0	C
13	Proyecciones de carga	NA	c				
14	Reporte de indicadores operativos y gráficas estadísticas	B	C				
15	Contenido Operativo en el informe mensual de interventoría	E	C				
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Control del plan de gestión social del concesionario	B	C	1	Verificar la disponibilidad predial de los tramos a construir	NA	C
2	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C	2	Seguimiento al control de invasiones	B	C
3	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C	3	Control de compra de predios	NA	C
4	Verificación de obligaciones referentes a reasentamientos poblacionales	NA	C	4	Documentación de adquisición	B	C
5	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C	5	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	NA	C
6	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C	6	Verificación documental y en campo del área requerida	NA	C
7	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	7	Verificación del proceso de avalúo	NA	C

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
8	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	B	C	8	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para momentos de emergencia	NA	C
9	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	NA	C	9	Seguimiento a los procesos de expropiación	NA	C
10	Inventario socioeconómico	M	C	10	Seguimiento a gestión con municipios respecto de restitución del espacio público	NA	C
11	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C	11	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	NA	C
12	Identificar y cuantificar pasivos sociales	0	C	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
				13	Predios saneados y libres de ocupación	0	C

Anexo 5: Verificación de antecedentes (entes de control).

No	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	DEPENDENCIA DEL ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
1	20184090428482	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	INVITACIÓN MESA DE TRABAJO TEMAS FÉRREOS	N/A
2	20184090463222	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	N/A
3	20184090569232	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	DELEGADO SECTOR INFRAESTRUCTURA FÍSICA, TELECOMUNICACIONES, COMERCIO EXTERIOR Y DESARROLLO REGIONAL	SOLICITUD DERECHO DE PETICIÓN 2018-136171-80764-D	20183070181761
4	20184090599012	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	DELEGADA PARA LA VIGILANCIA PREVENTIVA DE LA FUNCIÓN PÚBLICA	REMISIÓN POR COMPETENCIA DERECHO DE PETICIÓN	20186040196991 - 20183000231821
5	20184090641192	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	PROCURADURÍA 4 JUDICIAL II PARA ASUNTOS ADMINISTRATIVOS	DESIGNACIÓN MINISTERIO PUBLICO - TRIBUNAL DE ARBITRAMIENTO 5548 FERROCARILES DEL PACIFICO SAS - ANI	N/A
6	20184090755892	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	CONTRALORÍA DEPARTAMENTAL DEL VALLE DEL CAUCA	USO DE CORREDOR FÉRREO Y RESTRICCIÓN A CONSTRUCCIONES EN PREDIOS DE PROPIEDAD DE LA NACIÓN - VÍA FÉRREA CONCESIONADA POR INVASIONES EN SU FRANJA DE SEGURIDAD LA CUMBRE KM 126 A	20183070239901

No.	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	DEPENDENCIA DEL ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
				BITACO KM 117 / REF. 2018-307- 018777-1	
7	20184090861312	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	DELEGADO SECTOR INFRAESTRUCTURA FÍSICA, TELECOMUNICACIONES , COMERCIO EXTERIOR Y DESARROLLO REGIONAL	DERECHO DE PETICIÓN 2018- 136171-80764-D / SOLICITUD AUDITORIA A LA CONCESIÓN FÉRREA DEL PACIFICO POR PRESUNTO DETRIMENTO PATRIMONIAL A LOS BIENES DEL ESTADO	20183070285711
8	20184090864652	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	CONTRALORÍA DEPARTAMENTAL DEL VALLE DEL CAUCA	TRASLADO POR COMPETENCIA CACCI 5664 DE 15/08/2018 / RESPUESTA SOLICITUD EN RESTITUCIÓN Y CUSTODIA DEL CORREDOR FÉRREO EN EL SECTOR KM261 AL KM262 RED FÉRREA DEL PACIFICO	N/A
9	20184090899142	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	CONTRALORÍA MUNICIPAL DE TULUÁ	SEGUIMIENTO A RAD 823 DE 2018 / SOLICITUD DE LA ANI A MUNICIPIO DE TULUÁ EN LA RESTITUCIÓN Y CUSTODIA DEL CORREDOR FÉRREO A NIVEL NACIONAL EN EL SECTOR KM261 AL KM262 RED FÉRREA DEL PACIFICO	N/A

No	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	DEPENDENCIA DEL ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
10	20184090938752	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	GUÍA RA009308902CO (472) / 20187100979491 / CONTESTACIÓN RADICADO 20183070238241	N/A
11	20184091004592	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	20187001042231/ RESPUESTA SOLICITUD REPORTE DE OPERACIÓN COMERCIAL DEL CONCESIONARIO FERROCARRIL DEL PACIFICOSAS CONTRATO DE CONCESIÓN 09- CONP-98- RAD 2018560394542	N/A
12	20184091004592	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	20187001042231/ RESPUESTA SOLICITUD REPORTE DE OPERACIÓN COMERCIAL DEL CONCESIONARIO FERROCARRIL DEL PACIFICADAS CONTRATO DE CONCESIÓN 09- CONP-98- RAD 2018560394542	N/A

No	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	DEPENDENCIA DEL ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
13	20184091076132	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	TRASLADO EXT18-00099367 PRESUNTAS IRREGULARIDADES POR CONTRATO DE CONCESIÓN FÉRREA DEL PACIFICO - RAD 20185604092322 20185603935562	20183070352071
14	20184091105122	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	RESPUESTA SOLICITUD DE REPORTE OPERACIÓN COMERCIAL DEL CONCESIONARIO FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S - CONTRATO DE CONCESIÓN 09-CONP-98 20183070324211 / RAD 20185604104142	N/A
15	20184091212202	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	RESPUESTA SOLICITUD DE REPORTE OPERACIÓN COMERCIAL DEL CONCESIONARIO FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S CONTRATO DE CONCESIÓN 09-CONP-98 / RAD ANI 2083070314451 - RAD 201856004069322	N/A
16	20184091280182	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	RESPUESTA SOLICITUD DE REPORTE OPERACIÓN	N/A

No	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	DEPENDENCIA DEL ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
				COMERCIAL DEL CONCESIONARIO FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S - CONTRATO DE CONCESIÓN 09-CONP-98 / RAD ANI 20183070335441.	
17	20184091364322	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	SOLICITUD INFORMACIÓN - AFECTACIONES EN LA INFRAESTRUCTURA FÉRREA KM 261 AL 262 Y ESTACIÓN TULUÁ	20193070005081
18	20184091371442	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	REQUERIMIENTO CON OCASIÓN A LAS DENUNCIAS REALIZADAS POR MEDIO DEL RAD 20185604344592 CON RELACIÓN A CONSTRUCCIÓN O ADECUACIÓN DONDE COMPROMETE LAS LÍNEAS FÉRREAS FRENTE AL BARRIO 14 DE JULIO EN LA AUTOPISTA	N/A
19	20194090025792	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	DELEGADA PARA LA MORALIDAD PÚBLICA	EXPEDIENTE IUC-D-2018-1189542 / REQUERIMIENTO DE DOCUMENTOS REFERENTES AL PROCESO DE CONTRATACIÓN DE CONCESIÓN FÉRREA 09-CONP-98 CORRESPONDIENTE A LA CONCESIÓN	20194030017391

No	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	DEPENDENCIA DEL ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
				FÉRREA DEL PACIFICO	
20	20194090059052	CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	CONTRALORIA MUNICIPAL DE TULUA	RESPUESTA A RAD 823 DE 2018 - SOLICITUD RESTITUCIÓN Y CUSTODIA DEL CORREDOR FÉRREO A NIVEL NACIONAL EN EL SECTOR KM261 AL KM262 RED FÉRREA DEL PACIFICO	N/A
21	20194090072592	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION CALI	REMISIÓN POR COMPETENCIA - SITUACIÓN LABORAL DE TRABAJADORES DEL FERROCARRIL DEL PACIFICO	20193070024311
22	20194090073582	SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	DELEGADO DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA	SOLICITUD DE INFORMACIÓN DE CONTRATOS DE OBRAS Y PRORROGAS DE CONCESIÓN, AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS, CARRETERAS Y FÉRREOS	20195000029481
23	20194090122692	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	DELEGADA PARA ASUNTOS CIVILES Y LABORALES	SOLICITUD REMISIÓN INFORMACIÓN SOBRE PROCESO DE CONTRATACIÓN DEL CONSORCIO TRENES DEL PACIFICO EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA 181 DE 2016	20193070042951

No	RADICADO No.	ENTE DE CONTROL	DEPENDENCIA DEL ENTE DE CONTROL	ASUNTO	RADICADO RESPUESTA
24	20194090288992	PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	DELEGADA PARA LA VIGILANCIA PREVENTIVA DE LA FUNCIÓN PÚBLICA	CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 09- CONP-98 PARA LA OPERACIÓN CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED FÉRREA DEL PACIFICO. REUNIÓN MESAS DE TRABAJO	EN TÉRMINO