

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-007797-3
Fecha: 06/07/2015 15:29:29->102
FUN: ANDRÉS FIGUEREDO SER-300
Anexos: informe - 25 folios



Bogotá D.C.



PARA: Dr. ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo Concesión RED FÉRREA DEL PACÍFICO (PEI 18)

Apreciado Doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo Concesión RED FÉRREA DEL PACÍFICO (PEI 18) realizada los días 25 y 26 de mayo de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

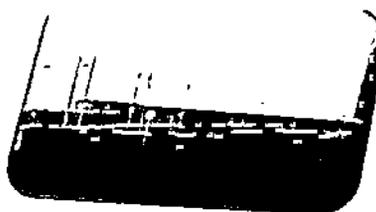
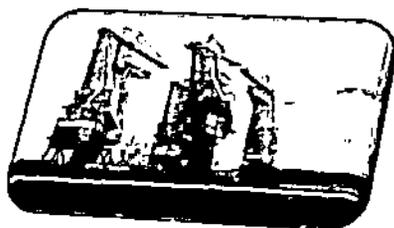
Anexo: Informe (25 folios)

CC. Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos
Carlos Arboleda – Supervisor del Proyecto

Proyecto: Alvaro Sandoval Reyes – Contratista Oficina de Control Interno.
Nro Borrador: 20151020013591
GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



**Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto
férreo de Línea Férrea del Pacífico (PEI 18)**

2015

Contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
2.	OBJETIVO	5
3.	ALCANCE	6
3.1	Antecedentes contractuales.....	6
3.2	Componentes Analizados	7
3.3	Información de Contratos.....	8
4.	METODOLOGÍA.....	8
4.1.	Metodología Empleada.....	8
4.2.	Información Relacionada y Verificada.....	9
5.	MARCO LEGAL.....	9
6.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES	10
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	11
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	11
7.2	Descripción del proyecto a auditar.....	13
7.3	Resultados evaluación de la Interventoría durante la Auditoría	15
7.3.1	Desempeño del Componente Administrativo	30
7.3.2	Desempeño del Componente Técnico	35
7.3.3	Desempeño del Componente Financiero.....	41
7.3.4	Desempeño del Componente Jurídico.....	42
7.3.5	Desempeño del Componente Aforos.....	44
7.3.6	Desempeño del Componente Ambiental.....	45
7.3.7	Desempeño del Componente Social	46
7.3.8	Desempeño del Componente Predial.....	47
8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	49

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados.....	8
Tabla 2 Antecedentes auditorias OCI.....	10
Tabla 3 Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	10
Tabla 4 Temas programación de Auditoría	11
Tabla 5 Distribucion de tramos	14
Tabla 6 Plan de inversion.....	124
Tabla 7 Resultados calificacion MED.....	16
Tabla 8 Plan de mejoramiento	127
Tabla 9 Relacion puntos de invasion	27
Tabla 10 Relacion de demandas y sancioness	31
Tabla 11 Acciones juridicas instauradas.....	32
Tabla Historico de movilizaci3n de carga	33

INFORME DE AUDITORIA

1. INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.¹

Es innegable que la Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa. No en vano, la propia Constitución Política de Colombia lo trata como un principalísimo instrumento gerencial en sus artículos 209 y 269, junto con el control posterior, o de segundo grado, a cargo de las Contralorías, al decir de la H. Corte Constitucional en su sentencia C 1192 del 13 de septiembre de 2000.

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

Ahora bien, en desarrollo del citado mandato constitucional, el artículo 9º, de la Ley 87 de 1993, definió la naturaleza de la Oficina de Control Interno, para todas las entidades y organismos de las ramas del poder público, en sus diferentes niveles (art. 5º), así:

“(…) es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargada de evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles y de asesorar a la dirección en la continuidad del proceso administrativo, la revaluación de los planes establecidos y en la introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos (…)”

Así las cosas, es preponderante el rol que tanto la Constitución Política y la Ley asignan a la Oficina de Control Interno, dada la importancia sin precedentes que en la nueva visión del control que plasmó el Constituyente de 1991, juega el control interno para la modernización de la administración pública y el mejoramiento de la capacidad de gestión de sus instituciones, todo lo cual, connota un énfasis particular en el control estratégico de gestión, y un serio compromiso con el monitoreo de los resultados de la acción institucional, para el cabal cumplimiento de sus fines y objetivos, de acuerdo a los principios constitucionales rectores del ejercicio de la función pública.

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos queremos destacar la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias

2. OBJETIVO

Con fundamento en el Plan de Acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo que la Interventoría del proyecto auditado viene realizando, se programó para el mes de mayo de 2015 la segunda auditoría asociada al **PROYECTO LÍNEA FÉRREA DEL PACÍFICO**.

Para ello, se presenta el actual informe de auditoría generado desde la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, el cual toma como base la auditoría en el sitio del desarrollo del proyecto FERREO mencionado, realizada los días 25 y 26 de mayo de 2015, por parte del profesional técnico de la Oficina de Control Interno Alvaro Sandoval Reyes, designado para tal fin.

Como objetivos específicos a desarrollar en esta visita se tiene:

Efectuar la evaluación del desempeño del interventor y supervisor de la concesión correspondiente al **PROYECTO LÍNEA FÉRREA DEL PACÍFICO**, a fin de determinar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la gestión adelantada.

Establecer el avance del PMP respecto de las no conformidades y si se han establecido acciones de mejora y su posterior cierre.

3. ALCANCE

El alcance del informe que aquí se presenta comprende los siguientes aspectos:

3.1 Antecedentes contractuales.

Para el caso del Ferrocarril del Pacífico, se estimó en su momento una inversión privada de U\$ 120 millones, cifra idéntica como aporte de la Nación en el corredor del Pacífico, que permitiría conectar a Buenaventura con la Felisa en el eje cafetero, en una extensión aproximada de 500 kilómetros. Los alcances originales con estos recursos, consistían en rehabilitación de la infraestructura de transporte férreo en la zona citada, para que con recursos del privado se ejecutaran los trabajos restantes, se efectuara la operación comercial, se procediera a la adquisición de modernos equipos y se realizara la conservación y mantenimiento del citado corredor férreo.

El 18 de diciembre de 1998: se entregaron en concesión 498 km de vía del Ferrocarril del Pacífico a través de un contrato que se suscribió entre la Empresa Colombiana de Vías Férreas y la sociedad concesionaria del Ferrocarril del Pacífico, denominada después como Tren de Occidente S.A. Su objeto principal era efectuar la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la red entre Buenaventura y La Felisa, y entre Zarzal y La Tebaida, así como la construcción, operación y mantenimiento de una terminal de carga en La Felisa.

En diciembre de 2001: mediante un contrato de transacción, el Concesionario adquirió la obligación de reconstruir el tramo Cartago – La Felisa con la construcción de variantes, dada la imposibilidad de otorgarle continuidad a este trayecto por las invasiones existentes en el corredor.

Con el otrosí 15 al contrato de concesión del 10 de julio de 2008, con vigencia hasta el año 2030 se formalizó la cesión total del contrato a la sociedad Ferrocarril del Oeste S.A., hoy Ferrocarril del Pacífico SAS. Por ello, el nuevo concesionario tiene las obligaciones de operar y mantener la vía férrea entre Buenaventura – Zaragoza y Zarzal – La Tebaida en una longitud aproximada de 380 kilómetros. El tramo restante entre Zaragoza y La Felisa, continúa a cargo de Tren de Occidente, quien conservaba la calidad de fideicomitente y tiene las labores de rehabilitación, reconstrucción y construcción de éste corredor.

Debido a que Tren de Occidente no logró finalizar los trabajos contractualmente exigidos, el 22 de noviembre de 2012 la Agencia Nacional de Infraestructura le ordenó proceder a restituir la infraestructura de transporte concesionada, y el 22 de enero de 2013, no le aceptó la pretendida “terminación anticipada del contrato”.

Como consecuencia de ello, Ferrocarril del Pacífico SAS ha debido asumir todas las funciones que estaban transitoriamente bajo la responsabilidad de Tren de Occidente S.A., como se lo ordenó la ANI.

El 5 de julio de 2013 se suscribió entre la ANI y Ferrocarril del Pacífico, el Otrosí 16 al contrato de concesión, en el que se establece un periodo de transición para su regularización hasta el 31 de

diciembre de 2014 y se crea un comité para revisar el avance de las condiciones de viabilidad, de su auto sostenibilidad y se establece la presentación de un Plan de normalización

Sobre el Plan de obras, la Agencia le comunicó a la Interventoría con el oficio 2013-307- 012184-1 del 2013 del 1 de agosto de 2013, que de acuerdo con los otrosíes 15 y 16, el tramo entre Cartago y La Felisa está bajo la responsabilidad y tenencia de Tren de Occidente S.A., por cuanto no se han terminado las actividades del Plan de Obras de Rehabilitación y no se ha recibido la conformidad de la actual Interventoría – Consorcio Ferropacífico, y que por tanto el concesionario Ferrocarril del Pacífico no tiene responsabilidad alguna ya que el responsable de la rehabilitación y reconstrucción de este tramo sigue siendo Tren de Occidente S.A.

Por el presunto incumplimiento de Tren de Occidente S.A. por no haber finalizado el Plan de Obras en el sector de Cartago a La Felisa, la actual Interventoría, Consorcio Ferropacífico, le solicitó a la ANI la iniciación de un proceso sancionatorio, mediante oficio CF-2013- 388; el valor de los perjuicios al Estado calculados se tasaron en \$75.595.355.872,00, los cuales fueron fallados a favor de la ANI mediante la Resolución No.1578 del 20 de noviembre de 2014 del Tribunal de Arbitramento.

3.2 Componentes Analizados

Para la presente auditoría, y teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle con respecto al desarrollo mismo del proyecto de concesión férrea, se resalta el componente de OPERACIÓN que viene realizando el concesionario Ferrocarril Férreo del Pacífico S.A. en la actualidad y labores pertinentes de la Interventoría designada por la ANI en el año 2011; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances muy específicos y particulares que se encuentran en un proyecto férreo respecto a una concesión carretera.

- Componente Administrativo
- Componente Ambiental
- Componente Técnico
- Componente Aforo y Recaudo
- Componente Predial
- Componente Financiero
- Componente Jurídico
- Componente Social.

3.3 Información de Contratos

A continuación se presenta un cuadro resumen del concesionario, la interventoría y el supervisor asignado por la ANI:

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Concesión: Rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la red Pacífico, entre Buenaventura y La Felisa, y Zarzal – La Tebaida - Prominex; la cesión del derecho de paso de un tramo de la línea en la ciudad de Cali; y la construcción, operación y mantenimiento de una terminal de transferencia de carga en La Felisa.	09-CONP-98 del 18 de diciembre de 1998	CONCESIONARIO FERROCARRIL DEL PACIFICO
INTERVENTOR	Interventoría técnica, socio ambiental, legal, administrativa, predial, financiera y operativa del Contrato de Concesión 09-CONP-98, sus adicionales y otros	337 DE 2011	CONSORCIO FERROPACIFICO
SUPERVISOR	Profesional Contratista de la ANI.		Carlos Arboleda Arjona

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

4. METODOLOGÍA

4.1. Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente aceptada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances que se tienen para tal fin, para lo cual se hizo necesario efectuar una planeación y ejecución de los trabajos requeridos con el fin de generar un documento de auditoría que contenga información valiosa para la entidad y para el Estado, y donde se tuvieron en cuenta los aspectos que más adelante se mencionan, además de generarse un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la Interventoría y de la supervisión, que es uno de las misiones actuales de la Oficina de Control Interno.

De importante mención, se resalta en éste punto la información escrita que se tuvo en cuenta por parte de la auditoría para realizar análisis documental en las oficinas de Interventoría y así generar el presente informe:

- **Solicitud de Información:** Mediante comunicación escrita generada por la Oficina de Control Interno dirigida hacia la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con copia al gerente férreo y el supervisor del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:
 - Contrato de concesión
 - Contrato de transacción
 - Contrato de interventoría
 - Otrosí 15
 - Otrosí 16
 - Último informe de Interventoría
 - Presentación Red Férrea del Pacífico.

4.2. Información Relacionada y Verificada

De acuerdo con la información suministrada por el supervisor del proyecto, se realizaron análisis y verificación de su contenido, encontrándose lo siguiente:

- ◆ **Revisión Documental:** Se procedió a revisar el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en cabeza del ingeniero supervisor del contrato, el cual entregó la información a esta oficina en medio magnético a tiempo y de forma completa.
- ◆ **Auditoría:** En coordinación y acompañamiento con personal de la Interventoría del proyecto de cada una de las áreas y especialidades citadas en el del presente informe, se realizaron verificaciones de controles estandarizados que tiene la Interventoría, así como comprobación integral del diferente personal que tiene la Interventoría asignado actualmente al proyecto.
- ◆ **Entrevistas con personal directivo de la Interventoría:** El Auditor de la OCI llevó a cabo durante las diferentes reuniones, comunicación permanente con todo el personal de interventoría, con el objeto de ir tratando aspectos particulares asociados a la misma auditoría.
- ◆ **Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos, se relacionan conclusiones detectadas y analizadas por la ANI, que serán identificadas y presentadas en el presente informe.

5. MARCO LEGAL

Documentos entregados y evaluados antes de la Auditoría:

- Constitución Política de Colombia

- Ley 80 de 1993.
- Ley 1150 2007.
- Ley 1474 de 2011
- Decretos reglamentarios 2474 de 2008, 4828 de 2008
- Decreto 1464 de 2010.
- Código Civil y de Comercio.
- Resolución 450 de 2011 de adjudicación.
- Ley 45 Ley 1474 de 2011.
- Los Códigos Civil y de Comercio y demás normas concordantes.
- Manual de normatividad férrea parte 1 y 2. Mintransporte

6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

De acuerdo a la información recolectada en la Vicepresidencia de Gestión Contractual y en la Oficina de Control Interno de la ANI con el propósito de conocer la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, se han encontrado 9 hallazgos de la Contraloría General de la República sin que hasta el momento se hayan terminado de realizar las metas previstas en el Plan de Mejoramiento que existe para tal fin, toda vez que 6 están cerrados, de uno no hay avance y de los otros dos, los avances son del 50 y 25 %.

Se pudo evidenciar en el transcurso de la auditoría que la actual interventoría viene realizando una importante labor de participación en los temas pertinentes de cada hallazgo de la CGR, generando conceptos, informes y documentación que ha sido remitida a la ANI, en beneficio de dar solución al levantamiento de los mencionados hallazgos.

Se consultó ORFEO²; Pagina 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.

² Aplicativo de gestión documental interno

Tabla 2- Antecedentes informes auditorias OCI

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO CI	DATOS DEL INFORME
AUDITORIA TECNICA	19	Plan de Mejoramiento por procesos	ninguno	

Tabla 4. Antecedentes informes Contraloría General de la Republica

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO CI	DATOS DEL INFORME
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL	09	Plan de Mejoramiento Institucional	30%	No aplica

Tabla 3 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	No aplica
CONTRALORIA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	No aplica
PROCURADURIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control.	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	No aplica.	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	No aplica

7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó, tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a ser desarrolladas en el transcurso de las labores de seguimiento de la Oficina de Control Interno, con temas y tiempos asociados que comprendería la auditoría. Esta programación fue ajustada puntualmente en el transcurso de la ejecución de la auditoría. En particular, se relacionan a continuación los alcances programados para la Auditoría del proyecto, los cuales fueron atendidos y desarrollados en su totalidad:

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Desplazamiento a oficinas de interventoría	25/05/15	10:00 a. m.
Reunión de apertura	25/05/15	10:00 a. m.
Presentación de la concesión por parte de la interventoría	25/05/15	10:30 a. m.
Recorrido por las instalaciones	25/05/15	11:00 a. m.
MED gestión administrativa	25/05/15	11:15 a.m.
MED gestión jurídica	25/05/15	11:30 a.m.
MED gestión Técnico	25/05/15	02:00 p.m.
MED gestión Ambiental	25/05/15	03:00 p.m.
MED gestión financiera	25/05/15	04:00 p.m.
MED gestión aforo y controles estadísticos	25/05/15	05:00 p. m.
MED gestión predial	26/05/15	08:00 a. m.
MED gestión social	26/05/15	10:00 a. m.
Recorrido por los talleres de Palmira	26/05/15	02.00 p.m.
Reunión de cierre	26/05/15	04.00 pm

Tabla 4 Temas programación de Auditoría

En particular, ésta Auditoría tuvo en cuenta los antecedentes del proyecto concesionado, destacando lo relacionado con los alcances del Otrósí 16 al contrato de concesión legalizado entre las partes el 5 de julio de 2013, el cual se suscribió entre la ANI y Ferrocarril del Pacífico SAS, en el que se establece un periodo de transición para la regularización del proyecto hasta el 31 de diciembre de 2014 y se crea un comité para revisar el avance de las condiciones de viabilidad y de su auto sostenibilidad; se establece la presentación de un Plan de Normalización y se incorporan dos locomotoras a la concesión. Todo esto, en beneficio de la solución que para el proyecto se requería por los innumerables inconvenientes con el anterior concesionario, denominado Tren de Occidente S.A.

Iniciando la Auditoría, se realizó una reunión con participación de la coordinadora operativa Cecilia Muñoz y Ricardo Hernández, residente, así como el resto del personal técnico y operativo.

En esta reunión, se expusieron en primera instancia los objetivos y procedimientos de una Auditoría para nuestra Entidad. Posteriormente se continuó con un espacio en donde el Auditor de la ANI realizó una presentación al personal de Interventoría sobre aspectos generales de la Entidad, así como una exposición de los aspectos fundamentales del proyecto "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado".

Finalmente a las actividades aquí descritas, se procedió en la oficina de la Interventoría localizada en la ciudad de Cali, a desarrollar la metodología de evaluación de desempeño mediante la Matriz MED, realizando las verificaciones documentales del caso, así como entrevistas con los líderes de cada una de las especialidades de los diferentes componentes de ésta interventoría.

7.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto a auditar corresponde al contrato de CONCESIÓN de la infraestructura de transporte férreo que forma parte de la Red Pacífica, para su rehabilitación, conservación, operación y explotación por parte del CONCESIONARIO, infraestructura que incluye las siguientes líneas: Buenaventura (pk 0) - Cali (PK170); Cali (PK170) - La Felisa(PK459); Zarzal (PK 304) - La Tebaida (PK 343).

Además otorga en CONCESION 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 concluida su construcción.

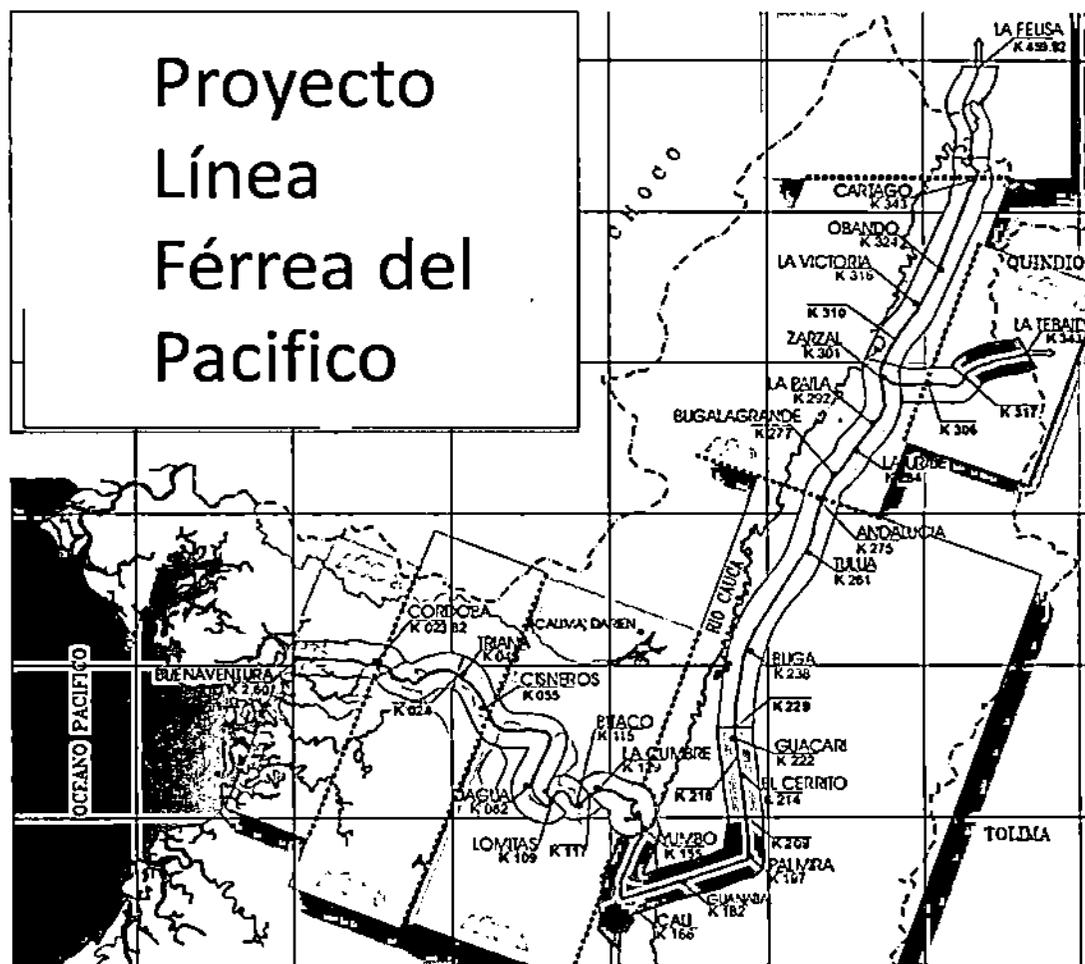


Tabla 2 Distribución de Tramos

INFORMACIÓN GENERAL

Contrato	09-CONP-98
Longitud OD (inicial)	498 km
Concesionario Operación	FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.
Fecha de suscripción	18/12/1998
Fecha de Inicio del Contrato	14/03/2000
Fecha de Finalización	14/03/2030

El proyecto está físicamente subdividido en los siguientes tramos y subtramos:

RELACION DE TRAMOS DEL PROYECTO

Tramo #	Sub Tramo	Departamento	Descripción geográfica del tramo	Longitud (Km)
Tramo 1	Total de Tramo:	Valle del Cauca	Buenaventura - Cali	
	Buenaventura - Cisneros		K 2 +600 a k 52+585	49.99
	Cisneros - Lomitas		K 52+585 a k 106+000	53.42
	Lomitas - Yumbo		K 106+000 a k 155+000	49.00
	Yumbo - Cali		k 155+000 a k 171+500	16.50
Tramo 2	Cali - Zaragoza	Valle del Cauca	k 171+500 a k 334+147	162.65
Tramo 3	Ramal Zarzal - La Tebaida	Valle, Risaralda y Quindío	k 298+007 a k 340+478	42.47
Tramo 4	Zaragoza - La Felisa	Quindío y Caldas	k 334+147 a k 454+812	120.67

Tabla 5 Distribución de Tramos iniciales de la concesión

El Concesionario presentó a la ANI en febrero de 2012 , un plan de normalización consistente en la ejecución de un plan de trabajo para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el contrato de concesión, basados principalmente en la optimización de su operación con un plan de inversión que se presenta a continuación:

Tabla 6 Plan de inversión

	Ppto Plan de Normalización		Comprometido a Dic 2014
1	Material Rodante	\$11,967,125	\$8,180,549
1.1	Material Rodante	\$6,185,549	\$4,067,683
1.2	Herramientas y equipo mecánico	\$625,380	\$563,031
1.3	Equipo de señalización	\$3,703,275	\$3,443,114
1.4	Gastos miscelaneos	\$1,452,921	\$106,721
2	Infraestructura de Vía	\$14,216,800	\$9,580,991
2.1	Equipo de vía y materiales	\$10,592,500	\$7,609,621
2.2	Trabajos de vía	\$1,501,000	\$872,304
2.3	Obras civiles	\$1,750,000	\$844,618
2.4	Trabajos en edificaciones	\$373,300	\$254,448
3	Administración y Logística	\$1,160,000	\$564,107
	Administración y Logística	\$1,160,000	\$564,107
Total (Sin taller Palmira)		\$27,343,925	\$18,325,646
4	Otra Infraestructura	\$5,286,000	\$100,751
4.1	Proyecto Palmira	\$5,286,000	\$241,819
Total		\$32,629,925	\$18,567,465

Adicionalmente, se realizó recorrido a las instalaciones del concesionario férreo en Palmira, donde tiene una zona de taller y almacenamiento de elementos propios de su operación.

Además, se realizó paralelamente en terreno, una evaluación integral de la metodología que tiene implementada actualmente la Interventoría del proyecto para el "seguimiento y control" de los diferentes trabajos realizados por el concesionario.

7.3 Resultados evaluación de la Interventoría durante la Auditoría

Se presentan a reglón seguido, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental realizada.

Es importante mencionar, que dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED). Para ello,

una vez tabulados e ingresados los diferentes parámetros y calificaciones que se pudieron medir en el transcurso de la auditoría, se presenta en la siguiente tabla, los resultados finales de la calificación de desempeño utilizando la metodología que viene implementando y aplicando por parte de ésta oficina asesora.

En particular, como se aprecia en la siguiente tabla resumen, la Interventoría Consorcio Ferropacífico tuvo una calificación de 73,55, resultado de la evaluación integral de los ocho (8) componentes que se evaluaron.

		Nombre Proyecto Concesión		Concesión Ferrea del Pacifico				
		Nombre Interventoría del proyecto		Consorcio Ferro Pacifico				
		No. Contrato Interventoría		337 de 2011				
		Fecha de Evaluación		25 y 26 de mayo de 2015				

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificación desempeño de Interventoría				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				75,93	
02	Gestión Técnica				77,20	
03	Gestión Financiera				70,50	
04	Gestión Jurídica				70,50	
05	Gestión de Afijos				70,50	
06	Gestión Ambiental				71,68	
07	Gestión Social				70,50	
08	Gestión Predial					81,61
Promedio General =		73,55				

Tabla 7 Resultados de calificación MED de Interventoría

De importante mención es la mejora presentada desde el año 2013 a la fecha como se observa

		Nombre Proyecto Concesión		Concesión Ferrea del Pacifico				
		Nombre Interventoría del proyecto		Consorcio Ferro Pacifico				
		No. Contrato Interventoría		337 de 2011				
		Fecha de Evaluación		24 a 26 de Octubre 2013				

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificación desempeño de Interventoría				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				76,42	
02	Gestión Técnica				76,50	
03	Gestión Financiera				60,43	
04	Gestión Jurídica				66,33	
05	Gestión de Afijos				64,94	
06	Gestión Ambiental				60,81	
07	Gestión Social				70,50	
08	Gestión Predial					78,83
Promedio General =		69,35				

En el PMP aparece una (1) no conformidad generada en la auditoría técnica adelantada en junio de 2013 y 17 generadas en la auditoría de diciembre de 2013. La interventoría, en desarrollo de

la auditoría realizada los días 25 y 26 de mayo de 2015 presentó un plan de mejoramiento por procesos de 9 no conformidades con sus correspondientes acciones de mejora y la totalidad fueron revisadas, adicionando además que las mismas son coincidentes con las que aparecen en el PMP.

La única no conformidad de la auditoría de junio de 2013, está dirigida a la entidad y es en realidad una sugerencia de promover un mayor seguimiento a los contratos. Deberá entonces el supervisor, escalarla para su seguimiento.

Tabla 8 Plan de mejoramiento remitido por la Interventoría

RELACIÓN AUDITORIA		ACCIONES A REALIZAR
DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD	REAL O POTENCIAL.	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
1. Para la Agencia Nacional de Infraestructura es claro que las labores de seguimiento y control que debe realizar el equipo de interventoría en los diferentes componentes de su labor integral (técnico, administrativo, predial, ambiental, social, jurídico, financiero) se debe contar con información oportuna y completa suministrada por el concesionario. Se evidenciaron buenas prácticas implementadas por parte de interventoría que deberán ser mejoradas en la medida que se identifiquen acciones que lo permitan.		Se amplió el mecanismo de comunicación a través de las mesas de trabajo propuestas por la Interventoría en el Comité de Regularización, logrando obtener un Plan de Normalización correlacionado a las obligaciones contractuales, se incluyeron herramientas de seguimiento e indicadores de gestión. Esta acción ha permitido avanzar con la recomendación impartida por la Agencia. Está documentado mediante Actas.
2. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada hasta este momento por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de la Interventoría para el mes de Octubre de 2013 de	<ul style="list-style-type: none"> • Página WEB del interventor: se deberá tener una herramienta para la ciudadanía robusta y con contenido oportuno y actualizado, para lograr cumplir con la misión de informar el seguimiento y control que se le realiza al concesionario. 	Se solicitó al área de sistemas la creación de una página web, la cual ya se encuentra en proceso. La página web se encuentra habilitada para el proyecto en la dirección http://concol.com/content/interventoría-red-férrea-ferrocarril-del-pacífico

<p>69.35, que se encuentra dentro del rango definido como Alto (puntajes entre 61 a 80). Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan, en la próxima evaluación a realizar, a una mejora en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría hacia el desarrollo del proyecto. De éste aspecto se resaltan los siguientes temas:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Resaltar los temas de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional en las labores regulares del concesionario. Se destaca el tema de labores en zonas de talleres, con el seguimiento al manejo de aceites, lubricantes y aguas residuales. 	<p>Esta labor se ha realizado desde el inicio del contrato, donde la información respectiva se consigna en la ficha 5 del seguimiento al Plan de Manejo Ambiental, inmerso dentro del capítulo 6 del informe mensual. Por tanto, se continuará con el proceso de seguimiento del manejo de los residuos sólidos y líquidos. Continúa el seguimiento, de acuerdo a la información presentada en la auditoría. Se hace seguimiento mensual a las estadísticas de accidentabilidad del concesionario, se han elaborado matrices de seguimiento en las áreas de equipos de emergencia y botiquines, se formularon indicadores de cumplimiento de acuerdo con las actividades de inducciones, reinducciones, capacitaciones en seguridad y salud en el trabajo y al sistema de vigilancia epidemiológica de FDP. Seguimiento a seguridad industrial.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Contar con indicadores de gestión para resumir de manera gerencial aspectos y variables realizadas por la Interventoría 	<p>Se continuará realizando seguimiento a los objetivos del Plan de Calidad y éstos se subirán al SGP de manera oportuna con periodicidad mensual. Se registran los indicadores de cumplimiento mediante un formato que se registra en el SGP</p>

<p>3. Llevar a cabo un procedimiento para presentar a la ANI, de manera estandarizada, clara y actualizada, la matriz de riesgos del contrato, resaltando los aspectos del contrato de interventoría, de concesión y del mismo proyecto como tal, para que sea esta información una herramienta e instrumento efectivo para la Entidad con el fin de generar los mecanismos y soluciones que se deriven de lo presentado en la mencionada matriz</p>	<p>Se mantendrá actualizada la matriz de riesgos para el contrato de interventoría y de concesión. Se cuenta con la matriz de riesgos actualizada tal como se presentó a la Auditoría y ha permitido actuar oportunamente a los requerimientos de la Entidad.</p>
<p>4. Incluir dentro de los informes mensuales de interventoría, aspectos y criterios gerenciales en el manejo, presentación e interpretación de la voluminosa información que maneja regularmente la interventoría de la concesión, para lograr al corto plazo, informes que sean muy útiles para la entidad, con manejo de indicadores, gráficas y conclusiones y recomendaciones muy robustas, actualizadas e importantes, en beneficio del desarrollo mismo del proyecto y de las acciones que se requieran para contribuir a las mencionadas soluciones, de común acuerdo con la Entidad.</p>	<p>En el informe mensual se presenta un resumen ejecutivo que corresponde al capítulo II. Se mantiene esta información.</p>
<p>5. Realizar seguimiento permanente a los alcances y obligaciones del concesionario con respecto al Plan de Manejo Ambiental vigente, para asegurar su cumplimiento, y así evitar inconvenientes totalmente indeseables para el proyecto en ésta parte de su avance</p>	<p>Se continuará el seguimiento permanente al PMA hecho desde el inicio del contrato, presentando información oportuna, actualizada y completa. Se continúa la actividad, de acuerdo a lo presentado en la auditoría. La Interventoría ha generado nuevos mecanismos de seguimiento como el establecimiento de indicadores de cumplimiento. Implementación de matriz de seguimiento de acciones administrativas para la recuperación del derecho de vía férrea. Identificación y materialización en planos de los puntos de invasión del corredor</p>
<p>6. 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>Al inicio del contrato las partes se comprometieron y certificaron que el capital de trabajo es legal. Dentro de los documentos de la propuesta 4821, se encuentra la certificación</p>

<p>7. Con respecto al carromotor que está destinado para las labores de seguimiento propias de la Interventoría sobre el corredor férreo, deberá asegurarse que se garantice una detallada y exhaustiva labor de revisión técnico-mecánica realizada por personal idóneo del concesionario, para efectos de no tener inconvenientes indeseables, dadas las altas pendientes que topográficamente se encuentran en el tramo 1 (Buenaventura – Cali). Además, se deberá asegurar que cuente con extinguidor y botiquín, siguiendo los lineamientos de seguridad industrial que se deben aplicar a éste vehículo especial</p>	<p>El área de Seguridad y Salud Ocupacional de la Interventoría realiza inspección preoperacional del carromotor antes de iniciar marcha, al igual que lo somete a los respectivos mantenimientos periódicos. El personal especializado del concesionario taller Palmira revisa la condición del equipo y avala su funcionamiento. El carromotor cuenta con los elementos de HSEQ, botiquín y extintor previstos en el plan SSOMA. Se continúa esta actividad de acuerdo a lo presentado en la auditoría.</p>
--	--

RELACION DE NO CONFORMIDADES INSCRITAS EN EL PMP.	
DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL.	ESTADO
<ul style="list-style-type: none"> • Se sugiere a la Entidad promover la realización de un mayor seguimiento a los contratos de interventoría y supervisión, incentivando especialmente dicho control bajo el modelo de autorregulación a través de la implementación y construcción de sendos manuales que establezcan procesos, procedimientos y obligaciones, que detallen la labor de vigilancia y control en cabeza de supervisores e interventores, garantizando con ello la integridad, eficiencia y transparencia de la actuación pública en los contratos de concesión, en base a la Ley 1474 de 2011 “Estatuto Anticorrupción” en el CAPÍTULO VII, disposiciones para prevenir y combatir la corrupción en la contratación pública, artículo 82. Responsabilidad de los interventores y subsiguientes. 	<p>La entidad ha diseñado y puesto en uno manuales de Interventoría, de buenas prácticas, de evaluación del desempeño de las Interventoría y de elaboración de informes de Interventoría.</p>

<p>A región seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Carlos Arboleda:</p> <p>1. Se pudo evidenciar en el transcurso de la auditoría, el buen desempeño y conocimiento transmitido por el Ing. Arboleda en cada uno de los temas del proyecto. Será labor permanente de la supervisión, la de seguirse apoyando por el conocimiento y estructura que tiene la interventoría del proyecto.</p>	<p>No se considera una NO CONFORMIDAD. Si es evidente el buen desempeño y conocimiento del supervisor.</p>
<p>A región seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Carlos Arboleda:</p> <p>2. El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente carretero para éste fin, debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el 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 se poseen cinco (5) días hábiles después de recibir el presente informe la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y debe ser remitido por correo electrónico al funcionario jsaenz@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.</p>	<p>NO SE EVIDENCIA EL DILIGENCIAMIENTO DEL FORMATO</p>

A región seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Carlos Arboleda:

3. Se resalta el tema contractual relacionado con el tramo de Cartago – La Felisa. Para ello se recuerda que Tren de Occidente se comprometió en los diferentes documentos contractuales, a finalizar los trabajos de rehabilitación establecidos en el plan de obras del trayecto Cartago – La Felisa, pero esto no ha sucedido hasta el momento. Como consecuencia de ello, es bien conocido que Ferrocarril del Pacífico SAS ha debido asumir todas las funciones que estaban transitoriamente bajo la responsabilidad del primero. Es importante recordar, que el pasado 1 de agosto de 2013 la ANI conceptuó que el tramo entre Cartago y La Felisa está bajo la responsabilidad y tenencia de Tren de Occidente S.A., y que Ferrocarril del Pacífico no tiene responsabilidad alguna sobre él. Por ello, se recomienda especialmente que la Vicepresidencia a cargo del contrato, establezca las acciones y metodologías requeridas para dar solución integral y estimada en el tiempo de los trabajos asociados, para efectos de lograr la finalización de los trabajos de rehabilitación y reconstrucción de éste trayecto, (113 Km) que hay entre estas dos localidades, y que finalmente no se dilate indefinidamente el proyecto que busca la conectividad del ferrocarril desde el Valle del Cauca con la zona del Eje Cafetero. La actual Interventoría deberá ser garante y organismo fundamental para estas acciones, respaldadas con conceptos y el apoyo que la ANI requiere para una definición trascendental para el proyecto férreo en la zona occidental de Colombia.

NO SE EVIDENCIA ACCION DE MEJORA

<p>A reglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Carlos Arboleda:</p> <p>4. Con base en la información que tiene consolidada y actualizada la interventoría, respecto al tema de afectaciones de terceros sobre la línea férrea, se debe generar estrategias y acompañamiento al concesionario para efectos de encontrar las soluciones al corto plazo que han generado afectaciones dentro del corredor férreo y en varios casos, afectación a la misma infraestructura del ferrocarril. Este tema, ligado al tema de invasiones en zonas urbanas, donde los organismos y entidades departamentales tienen una especial importancia en las acciones que se deben realizar para la recuperación y los planes asociados a esta labor. Será labor del supervisor, el acompañamiento y seguimiento por parte de la ANI a ésta fundamental tarea.</p>	<p>NO SE EVIDENCIA ACCION DE MEJORA POR PARTE DE LA SUPERVISION</p>
<p>A reglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Carlos Arboleda:</p> <p>5. Sobre el tema de las labores de rehabilitación y mantenimiento en tramo Palmira Zaragoza y Zarzal – La Tebaida, la ANI deberá liderar los espacios y acciones efectivas para que el actual concesionario atienda las labores correspondientes de rehabilitación. Se deberán tener en cuenta los sitios críticos que actualmente se tienen en este sector, para efectos de encontrar las soluciones particulares a las causales y los responsables del origen de la afectación sobre la línea férrea.</p>	<p>NO SE EVIDENCIA ACCION DE MEJORA POR PARTE DEL SUPERVISOR</p>

<p>A reglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Carlos Arboleda:</p> <p>6. La regularización y control de los pasos a nivel en zonas urbanas del proyecto férreo del Pacífico debe ser una tarea prioritaria dentro de las acciones que se deben generar desde el concesionario, con participación y seguimiento por parte de la ANI y de la Interventoría del proyecto.</p>	<p>NO SE EVIDENCIA ACCION DE MEJORA POR PARTE DEL SUPERVISOR</p>
<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>1, Para la Agencia Nacional de Infraestructura es claro que las labores de seguimiento y control que debe realizar el equipo de interventoría en los diferentes componentes de su labor integral (técnico, administrativo, predial, ambiental, social, jurídico, financiero) se debe contar con información oportuna y completa suministrada por el concesionario. Se evidenciaron buenas prácticas implementadas por parte de interventoría que deberán ser mejoradas en la medida que se identifiquen acciones que lo permitan.</p>	<p>Se amplió el mecanismo de comunicación a través de las mesas de trabajo propuestas por la Interventoría en el Comité de Regularización, logrando obtener un Plan de Normalización correlacionado a las obligaciones contractuales, se incluyeron herramientas de seguimiento e indicadores de gestión. Esta acción ha permitido avanzar con la recomendación impartida por la Agencia. Está documentado mediante Actas.</p>



<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>2. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada hasta este momento por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de la Interventoría para el mes de Octubre de 2013 de 69.35, que se encuentra dentro del rango definido como Alto (puntajes entre 61 a 80). Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan, en la próxima evaluación a realizar, a una mejora en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría hacia el desarrollo del proyecto. De éste aspecto se resaltan los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Página WEB del interventor: se deberá tener una herramienta para la ciudadanía robusta y con contenido oportuno y actualizado, para lograr cumplir con la misión de informar el seguimiento y control que se le realiza al concesionario. - Resaltar los temas de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional en las labores regulares del concesionario. Se destaca el tema de labores en zonas de talleres, con el seguimiento al manejo de aceites, lubricantes y aguas residuales. - Contar con indicadores de gestión para resumir de manera gerencial aspectos y variables realizadas por la Interventoría. - Generar mensualmente una matriz de riesgos para el contrato de interventoría y de concesión, donde se contará por parte de la ANI con una herramienta gerencial para la toma de decisiones o acciones en pro del logro estratégico del proyecto férreo del Pacífico. - Seguir mejorando dentro de los informes de interventoría. 	<p>Se solicitó al área de sistemas la creación de una página web, la cual ya se encuentra en proceso. La página web se encuentra habilitada para el proyecto en la dirección http://concol.com/content/interventoría-red-férrea-ferrocarril-del-pacifico</p> <p>Esta labor se ha realizado desde el inicio del contrato, donde la información respectiva se consigna en la ficha 5 del seguimiento al Plan de Manejo Ambiental, inmerso dentro del capítulo 5 del informe mensual. Por tanto, se continuará con el proceso de seguimiento del manejo de los residuos sólidos y líquidos. Continúa el seguimiento, de acuerdo a la información presentada en la auditoría. Se hace seguimiento mensual a las estadísticas de accidentabilidad del concesionario, se han elaborado matrices de seguimiento en las áreas de equipos de emergencia y botiquines, se formularon indicadores de cumplimiento de acuerdo con las actividades de inducciones, reinducciones, capacitaciones en seguridad y salud en el trabajo y al sistema de vigilancia epidemiológica de FDP. Seguimiento a seguridad industrial.</p> <p>Se continuará realizando seguimiento a los objetivos del Plan de Calidad y éstos se subirán al SGP de manera oportuna con periodicidad mensual. Se registran los indicadores de cumplimiento mediante un formato que se registra en el SGP</p>
---	--



<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>3. Llevar a cabo un procedimiento para presentar a la ANI, de manera estandarizada, clara y actualizada, la matriz de riesgos del contrato, resaltando los aspectos del contrato de interventoría, de concesión y del mismo proyecto como tal, para que sea esta información una herramienta e instrumento efectivo para la Entidad con el fin de generar los mecanismos y soluciones que se deriven de lo presentado en la mencionada matriz.</p>	<p>Se mantendrá actualizada la matriz de riesgos para el contrato de interventoría y de concesión. Se cuenta con la matriz de riesgos actualizada tal como se presentó a la Auditoría y ha permitido actuar oportunamente a los requerimientos de la Entidad.</p>
<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>4. La actual interventoría deberá continuar con la labor de apoyo directo y oportuno sobre los temas propios del desarrollo hasta ahora de la concesión, con los inconvenientes y temas contractuales que se vienen manejando, complementario a las labores de seguimiento y control sobre los temas actuales que contractualmente está desarrollando el actual concesionario.</p>	<p>SE EVIDENCIO EN LA AUDITORIA SU CUMPLIMIENTO. SE CIERRA</p>



<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>Incluir dentro de los informes mensuales de interventoría, aspectos y criterios gerenciales en el manejo, presentación e interpretación de la voluminosa información que maneja regularmente la interventoría de la concesión, para lograr al corto plazo, informes que sean muy útiles para la entidad, con manejo de indicadores, gráficas y conclusiones y recomendaciones muy robustas, actualizadas e importantes, en beneficio del desarrollo mismo del proyecto y de las acciones que se requieran para contribuir a las mencionadas soluciones, de común acuerdo con la Entidad.</p>	<p>En el informe mensual se presenta un resumen ejecutivo que corresponde al capítulo II. Se mantiene esta información.</p>
<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>6. Realizar seguimiento permanente a los alcances y obligaciones del concesionario con respecto al Plan de Manejo Ambiental vigente, para asegurar su cumplimiento, y así evitar inconvenientes totalmente indeseables para el proyecto en ésta parte de su avance.</p>	<p>Se continuará el seguimiento permanente al PMA hecho desde el inicio del contrato, presentando información oportuna, actualizada y completa. Se continúa la actividad, de acuerdo a lo presentado en la auditoría. La Interventoría ha generado nuevos mecanismos de seguimiento como el establecimiento de indicadores de cumplimiento. Implementación de matriz de seguimiento de acciones administrativas para la recuperación del derecho de vía férrea. Identificación y materialización en planos de los puntos de invasión del corredor</p>



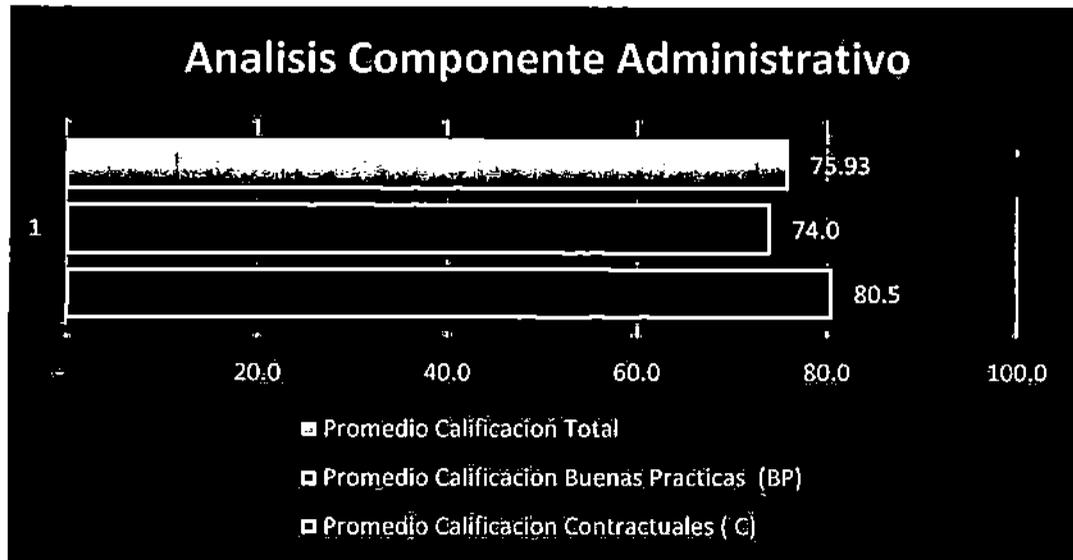
<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>7. Continuar con el seguimiento y generación de informes de avance, sobre los 3 puntos críticos que actualmente se tienen en el tramo entre la Tebaida y Jumbo, que están impidiendo en éstos momentos la circulación férrea (en el Fraile, Km 240 en Buga y en el K328- Caicedonia).</p>	<p>NO SE EVIDENCIA ACCION DE MEJORA</p>
<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>8. La interventoría será actor fundamental en la generación de un Plan de Regularización actualizado, estructurado y planteado por el concesionario, en los pasos actuales existentes sobre la línea férrea. La minimización de los mismos será regla importante a tener en cuenta. El aspecto y manejo social será un elemento muy importante en realizar antes de acometer las obras que se requieran producto del plan aquí mencionado</p>	<p>SE EVIDENCIO EN LA AUDITORIA SU CUMPLIMIENTO.</p>
<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>9. 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>NO SE EVIDENCIA ACCION DE MEJORA</p>



<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>10. Con respecto al carromotor que está destinado para las labores de seguimiento propias de la Interventoría sobre el corredor férreo, deberá asegurarse que se garantice una detallada y exhaustiva labor de revisión técnico-mecánica realizada por personal idóneo del concesionario, para efectos de no tener inconvenientes indeseables, dadas las altas pendientes que topográficamente se encuentran en el tramo 1 (Buenaventura – Cali). Además, se deberá asegurarse que cuente con extinguidor y botiquín, siguiendo los lineamientos de seguridad industrial que se deben aplicar a éste vehículo especial.</p>	<p>El área de Seguridad y Salud Ocupacional de la Interventoría realiza inspección preoperacional del carromotor antes de iniciar marcha, al igual que lo somete a los respectivos mantenimientos periódicos. El personal especializado del concesionario taller Palmira revisa la condición del equipo y avala su funcionamiento. El carromotor cuenta con los elementos de HSEQ, botiquín y extintor previstos en el plan SSOMA. Se continúa esta actividad de acuerdo a lo presentado en la auditoría.</p>
<p>De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:</p> <p>11. Continuar la Interventoría con las importantes labores de seguimiento y establecimiento de tareas acerca del tema de Inventario de Bienes Concesionados del proyecto férreo, combinadas con los elementos diversos que no están a cargo de la concesión, que pertenecen a otros actores diferentes a los que intervienen en el proyecto concesionado, pero que están ocupando actualmente un espacio físico importante asignado a Ferrocarriles de Occidente, como son en los talleres de Yumbo y en la estación principal-central de Cali.</p>	<p>NO SE EVIDENCIA ACCION DE MEJORA</p>



7.3.1 Desempeño del Componente Administrativo



Calificación obtenida: 75.93

La Interventoría ha tomado el esquema matricial de CONCOL, su accionista mayoritario, que forma parte de su sistema de gestión y que es muy fuerte en esa materia; el personal es prácticamente el mismo desde el inicio y su experiencia es amplia en este tema. CONCOL ejerce una política de proyección de sus empleados hacia el mejoramiento que se utiliza para la Interventoría.

Llama la atención el hecho de que el representante legal ha escrito una tesis sobre política férrea en Colombia que es documento de consulta del concesionario y la Interventoría.

La actualización y retroalimentación de información y conocimiento para todas las áreas, es una constante para todo el personal de la interventoría. Se han generado espacios de capacitaciones y de charlas con el mismo personal especializado de la interventoría, hacia todo el personal de campo que desempeña sus funciones de vigilancia y control.

En relación con la obligación de la interventoría de advertir incumplimientos de obligaciones del concesionario, la Interventoría reportó a la Agencia Nacional de Infraestructura los diferentes incumplimientos que se estaban generando en el contrato de Concesión, los cuales estaban soportados por sendas comunicaciones y requerimientos realizados al concesionario.

Incumplimientos:

La omisión del Concesionario en presentar el Plan de Transporte, (Otrosl 6, acuerdo 4 del Contrato Concesión.)

La omisión del concesionario en el cumplimiento de la obligación de incorporar equipos para atender la prestación del servicio ferroviario de carga y en efectuar el mantenimiento de los equipos de transporte para atender la demanda económicamente viable, detectada y previsible, (Cláusulas 38 y 41 del contrato de concesión)

La omisión del concesionario en mantener actualizadas las estadísticas asociadas a la operación (cláusula 80.3 del contrato de concesión).

La renuncia o abandono del servicio por no prestación del mismo, en forma injustificada, por un lapso de sesenta (60) días discontinuos en un mismo año calendario. (Cláusula 107.3 del contrato de concesión).

La No presentación del Plan de regularización de Pasos a Nivel (Numeral 3.4.9 del Pliego de Condiciones).

La omisión del concesionario en ejecutar en forma eficiente y conforme a las exigencias del contrato las actividades de señalización, mantenimiento y operación de los pasos a nivel en detrimento de la seguridad en la operación ferroviaria. (Cláusula 41 del contrato de concesión).

Por las anteriores razones y dado el status del contrato a través del Plan de Regularización que se genera mediante el oficio 16 de julio de 2013, la Interventoría procuró durante más de 7 meses mediante comunicaciones, plasmar las observaciones al Plan de Normalización presentado por el concesionario, toda vez que a la propuesta del concesionario le faltaba más contundencia y correlación frente a los diferentes aspectos y obligaciones contractuales, sin obtener los resultados satisfactorios, por lo que se propuso otro mecanismo de comunicación que se refiere a las mesas de trabajo conjuntas.

Así, la Interventoría en el Comité de Regularización de 24 de julio de 2014, propuso realizar Mesas de Trabajo con el equipo de la Interventoría en Cali y el Concesionario, que permitieran aclarar y obtener una propuesta de Plan de Normalización donde se identifiquen los Problemas y/o oportunidades, las acciones y alternativas de solución con plazos y metas reales, de todos los aspectos del contrato.

MESAS DE TRABAJO PLAN DE NORMALIZACIÓN

Se definieron los siguientes temas:

Plan de Regularización de Pasos a Nivel

Marco legal: (Se enuncian algunas obligaciones)

“El Concesionario deberá operar durante el término de la Concesión los pasos a nivel de la vía férrea en condiciones adecuadas de seguridad.

“El Concesionario deberá presentar un Plan para la Regularización de los pasos a nivel determinando tanto los cruces actualmente en uso que deben suprimirse, como de aquellos que de mantenerse deben dotarse adecuadamente de equipos de seguridad.”

“El Concesionario será responsable porque los cruces de vía que se encuentren ubicados sobre los tramos sobre los cuales se desarrolle operación ferroviaria, tengan la señalización y las medidas de seguridad que hagan idónea la operación.”

La dificultad frente a este tema y las demás obligaciones era la renuencia del concesionario de iniciar procesos para mitigar incumplimientos toda vez que aducía estar en “etapa de Transición”y que la Interventoría “debe enmarcarse en este contexto”.

Se iniciaron las mesas de trabajo a partir del mes de agosto de 2014 con el Gerente encargado de la concesión y se logró lo siguiente:

ACCIONES DE LA INTERVENTORÍA:

La Interventoría, para facilitar la gestión y la elaboración del Plan de Regularización de Pasos a nivel, propuso un modelo con la explicación y el alcance de las actividades para definir dicho plan, que le permitiría al concesionario definir el cumplimiento del requerimiento contractual en beneficio del proyecto.

LOGROS

Realizar 7 mesas de trabajo a partir del 4 de agosto de 2014 y una reunión conjunta con la ANI para tratar este tema específicamente.

El concesionario acogió la sugerencia de la Interventoría, se establecieron los parámetros técnicos para la elaboración del cronograma de ejecución y seguimiento. Se determinaron dos cronogramas de seguimiento 1) Plan de Mantenimiento- señalización de 30 Pasos a nivel regulares y 2) Plan de Regularización de Pasos a Nivel Irregulares.

A partir del mes de octubre el concesionario creó un equipo de trabajo específico para estos temas dada la importancia y complejidad. Nombró un coordinador y personal de apoyo.

Se ha logrado retroalimentar permanentemente la ejecución. Los resultados obtenidos son: Inventario entre Buenaventura- Dagua y Palmira con aplicación de criterios de Supresión. De acuerdo con su análisis hasta Dagua existen 61 pasos irregulares, de los cuales 48 se proponen eliminar y 13 persisten. La Información obtenida se sustenta y se presenta ante la Agencia para establecer de manera conjunta los estándares de supresión de pasos a nivel que conduzcan a buscar la solución definitiva de los cruces ilegales, para garantizar la seguridad.

Por otra parte, se adelanta la instalación de equipos automatizados en los pasos a nivel regulares como se muestra en el siguiente registro fotográfico.



Adicionalmente, el concesionario, producto de las mesas de trabajo, ha implementado un Sistema TAWS, sistema de advertencia de aproximación de trenes. Es un mecanismo de aviso a la comunidad sobre la operación férrea en desarrollo, en zonas donde se presentan accesos no autorizados a la infraestructura férrea mediante moto-brujas o cruces no autorizados sobre la vía férrea.



los indicadores y análisis estadísticos son una herramienta gerencial que es utilizada por las interventoría. De la información revisada, se resalta que se presentan indicadores con gráficas que van mostrando trazabilidad y tendencias de la información analizada.

Por otra parte, se evidencia la generación de indicadores de disponibilidad de equipos, el cual está basado en los equipos existentes para la operación y en las fases de mantenimiento establecidas (11 Locomotoras y 140 plataformas)

Material Rodante



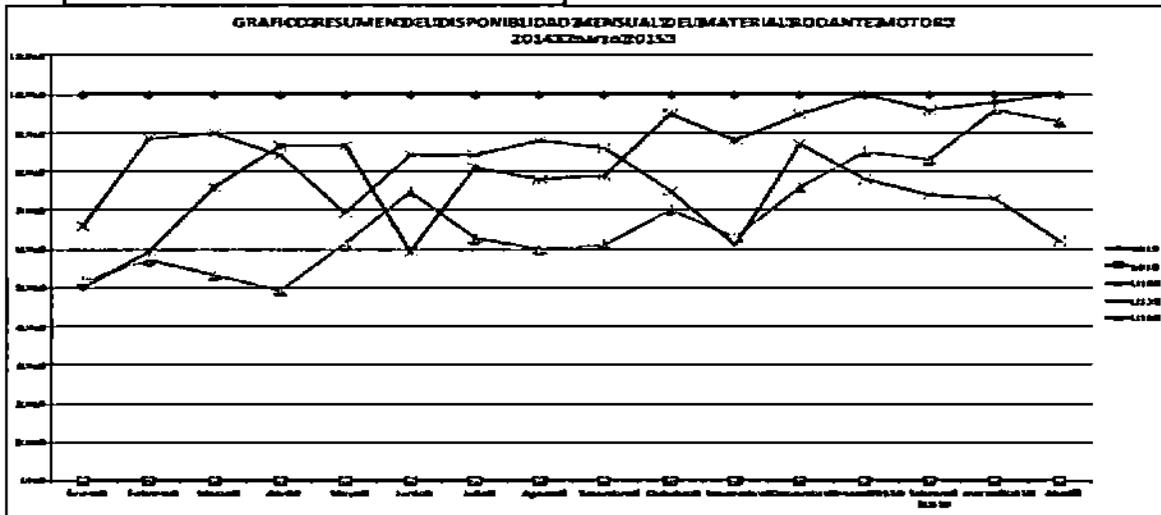
Equipo	Parque Total	Parque Operativo Cantidad	Operativo Més: %
Shunting	1	1,0	100%
U6	0	0,0	0%
U10	3	3,0	92,7%
U12	4	4,0	62%
U18	2	2,0	100%
R22	-	-	-
Plataformas	140	132	98%
Carro Cajés	17	17	100%
T. Balasteras	31	28	100%
T. Volteo	6	4	67%
Cisternas	3	2	33%
Carro Motor	6	3	67%

Indicadores Material Rodante Mes

- Disponibilidad Locomotoras U10: 93%
- Disponibilidad Locomotoras U12: 62%
- Disponibilidad Locomotoras U18: 100%
- Disponibilidad Plataformas: 97%
- Utilización Plataformas: 90%
- Utilización Tolvas balasteras: 95%
- Utilización Tolvas Volteo: 60%

Indicadores Material Rodante 2014

- Disponibilidad Locomotoras U10: 62%
 - Disponibilidad Locomotoras U12: 60%
 - Disponibilidad Locomotoras U18: 69%*
- * Mes de enero y febrero solo 1 locomotoras operativa



- U10 con problemas menores en marzo;
- U12 baja de la disponibilidad por daño de la U1203 (resuelto) y entrada de U1202 para rehabilitación;
- U18 sin problemas en marzo;

11

Se generan las gráficas que indican los porcentajes de la disponibilidad de los equipos para la operación. Se permite establecer el cumplimiento del Plan de Transporte y advertir oportunamente a la entidad de las dificultades.

Para el componente administrativo, es importante resaltar la herramienta de gestión que permite el acceso a la información, la evidencia fotográfica y el análisis gráfico de los indicadores.

Se continua por parte de la Interventoría con la labor de que el concesionario difunda e instale el logotipo de la ANI en los bienes donde aquel es un imperativo, de tal manera que se permita identificar su labor de vigilancia y control de parte del Estado, como se evidencia en el siguiente registro fotográfico.

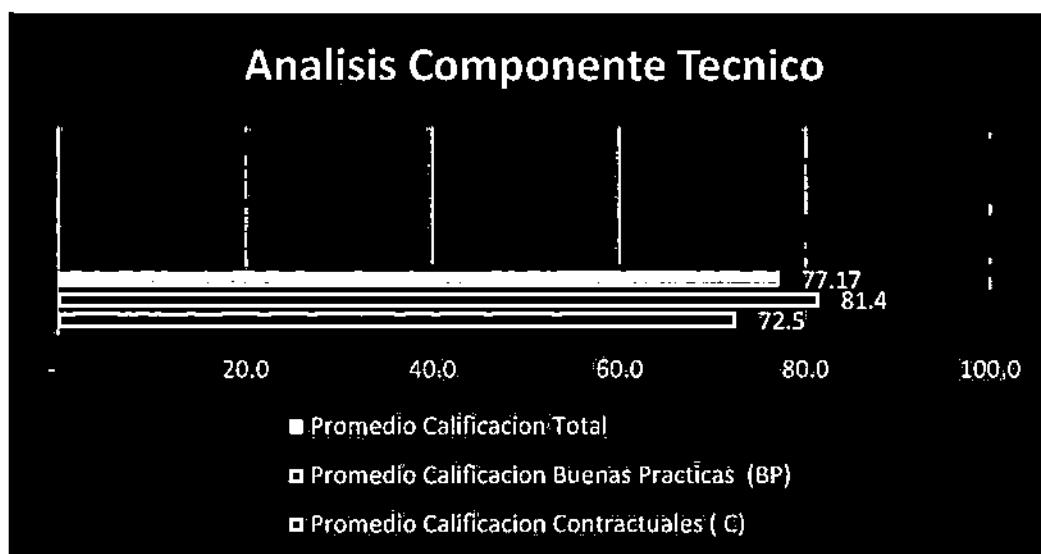




Se resalta el mecanismo establecido de mesas de trabajo como herramienta ágil de coordinación, revisión de compromisos, solución de diferencias y programación de acciones a tomar.

Si bien la Interventoría cuenta con un archivo organizado con las pautas que a este respecto existen, y soportado con bases de datos dinámicas, se deberá revisar la cadena de custodia de las carpetas, igualmente su localización específica del físico en las instalaciones de la Oficina de Cali.

7.3.2 Desempeño del Componente Técnico



Calificación obtenida: 77.20

Los resultados técnicos obtenidos por parte de la interventoría del presente proyecto, arrojan que existe un cumplimiento importante sobre cada uno de los aspectos evaluados. Este aspecto es soportado con la calidad y la amplia experiencia que tienen varios de los integrantes de la Interventoría.

Para la identificación de los daños, afectaciones y demás situaciones que se presenten en un tramo o frente de obra, por acciones o trabajos del concesionario, se adelantan recorridos de la Interventoría y/o el concesionario con el "carro motor"; se solicitó al concesionario la instalación de un inspector por cada tramo; todos los días se presenta reporte en tiempo real, con pendientes y seguimiento, comunicándolo al concesionario por escrito.

Si bien el contenido en calidad y oportunidad del informe mensual con respecto a los temas técnicos, con análisis y recomendaciones claras para la Entidad es importante, su elaboración se hace difícil y así mismo su lectura por lo extenso del mismo. Se podría pensar en revisar este tema buscando generar informes ejecutivos y que puedan ser confirmados mediante el acceso remoto desde la ANI a la misma información, de ser necesaria. Para el efecto, es fundamental la puesta en marcha del sistema de gerenciamiento de los proyectos en la ANI:

La Interventoría participa de manera activa en el análisis del estado del proyecto en el campo de disponibilidad de equipo férreo y promueve el desarrollo de soluciones que han sido implementadas por parte del concesionario.

Ha implementado mesas de trabajo para el análisis de los avances, se definen las pautas para las actividades en desarrollo por el concesionario. Cada mesa de trabajo se registra mediante acta que hace parte de la información inmediata disponible para la Agencia y entidades de control.

Alerta y dirige al concesionario sobre el cumplimiento en la normatividad vigente, no solo en el aspecto contractual sino referente a las disposiciones legales colombianas. Se alerta, por ejemplo, sobre el cumplimiento de las normas establecidas por el ministerio de Cultura para la intervención de bienes y la revisión que el concesionario debe hacer del listado de Bienes de Interés Cultural así como el contacto con el Ministerio de Cultura para su análisis.

Aporta su conocimiento, participando en las actividades de control de equipo férreo y parque tractivo:

Apoyo para la generación de indicadores para seguimiento de actividades de mantenimiento por parte del concesionario. El concesionario genera índices con base en los aportes dados por interventoría, con los cuales puede dar cumplimiento a sus obligaciones con la Agencia según el contrato de Concesión.

-Participación y apoyo en las actividades de recepción y de verificación de equipo férreo. Se participa directamente en actividades como la recepción y revisión de equipo férreo entregado por la Agencia. Genera los documentos y actas correspondientes que le servirán a la Agencia para el control futuro del proyecto. De manera proactiva promueve y ejecuta la realización de los registros correspondientes al control de estado de los equipos recibidos por FDP.

-Los aportes de interventoría han sido importantes para dar cumplimiento al contrato de concesión por parte de FDP. El concesionario recibe las indicaciones necesarias para que su actividad se mantenga dentro de lo autorizado por el contrato y por las leyes de la nación.

-Brinda guía permanente al concesionario sobre la normatividad establecida para el control de inventario de bienes concesionados. Como producto ha podido generarse el informe de inventario técnico de los equipos tractivos, remolcados, carrmotores y equipos especiales a cargo del concesionario.

En el siguiente cuadro podemos observar el formato utilizado para el seguimiento de equipos remolcados:

ANI		CENTRO DE CONCESIÓN LÍNEA FÉRREA DEL PACÍFICO S.A. - COOP S.A.									
FICHA TÉCNICA DE EQUIPO REMOLCADO											
PLATAFORMA		46850		TIPO DE MATERIAL		ALICATORIO		MATERIA		MATERIAL	
A		B		TIPO DE MATERIAL CONVENCIONAL		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
C		D		INDICACIONES COMPLEMENTARIAS		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
E		F		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
G		H		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
I		J		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
K		L		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
M		N		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
O		P		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
Q		R		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
S		T		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
U		V		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
W		X		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
Y		Z		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AA		AB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AC		AD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AE		AF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AG		AH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AI		AJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AK		AL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AM		AN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AO		AP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AQ		AR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AS		AT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AU		AV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AW		AX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
AY		AZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BA		BB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BC		BD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BE		BF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BG		BH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BI		BJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BK		BL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BM		BN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BO		BP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BQ		BR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BS		BT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BU		BV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BW		BX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
BY		BZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CA		CB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CC		CD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CE		CF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CG		CH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CI		CJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CK		CL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CM		CN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CO		CP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CQ		CR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CS		CT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CU		CV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CW		CX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
CY		CZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DA		DB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DC		DD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DE		DF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DG		DH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DI		DJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DK		DL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DM		DN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DO		DP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DQ		DR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DS		DT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DU		DV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DW		DX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
DY		DZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EA		EB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EC		ED		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EE		EF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EG		EH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EI		EJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EK		EL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EM		EN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EO		EP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EQ		ER		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
ES		ET		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EU		EV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EW		EX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
EY		EZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FA		FB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FC		FD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FE		FF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FG		FH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FI		FJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FK		FL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FM		FN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FO		FP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FQ		FR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FS		FT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FU		FV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FW		FX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
FY		FZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GA		GB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GC		GD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GE		GF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GG		GH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GI		GJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GK		GL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GM		GN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GO		GP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GQ		GR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GS		GT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GU		GV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GW		GX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
GY		GZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HA		HB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HC		HD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HE		HF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HG		HH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HI		HJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HK		HL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HM		HN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HO		HP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HQ		HR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HS		HT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HU		HV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HW		HX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
HY		HZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IA		IB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IC		ID		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IE		IF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IG		IH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
II		IJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IK		IL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IM		IN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IO		IP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IQ		IR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IS		IT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IU		IV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IW		IX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
IY		IZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JA		JB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JC		JD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JE		JF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JG		JH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JI		JJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JK		JL		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JM		JN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JO		JP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JQ		JR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JS		JT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JU		JV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JW		JX		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
JY		JZ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KA		KB		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KC		KD		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KE		KF		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KG		KH		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KI		KJ		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KM		KN		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KO		KP		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KQ		KR		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KS		KT		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KU		KV		INDICACIONES		MATERIA		MATERIA		MATERIA	
KW		KX									

al concesionario, en cuyo recorrido de vía ejecutado en el mes de febrero de 2015 en conjunto con FDP entre el Km 196 – Palmira al Km 301 – Zarzal, se encontraron alrededor de 48 puntos de invasión al corredor férreo como ranchos, cercos, cultivos cercados, así como vehículos automotores invadiendo pasos del equipo rodante, los cuales se encontraban sobre la zona de seguridad del corredor férreo. Posteriormente, debido a la apertura de vía entre el tramo férreo Zarzal (Km 301) – La Tebaida (Km 343), se realizó un nuevo recorrido en conjunto con el concesionario el 14 de mayo de 2015, encontrando 18 puntos de invasión, para un total de 66 puntos.

Tabla 10 Relación de invasiones

No.	Ubicación de la Invasión	Clase de Invasión
1	Km 197+950	Rancho LD
2	Km 206+200	Rancho y cerco LD
3	Km 206+210	Cultivos ambos lados
4	Km 206+800	Rancho LD
5	Km 207+760	Rancho LI
6	Km 213+600 al 214	Rancho LD
7	Km 217+400	Tolda LI
8	Km 217+600	Cultivos ambos lados
9	Km 219+750	Rancho LI
10	Km 223+820	Rancho LI
11	Km 234+558	Cultivos ambos lados
12	Km 239+600	Rancho LI
13	Km 241+600 a la 800	Ranchos ambos lados
14	Km 245+950	Rancho LI
15	Km 254+000 a la 400	Rancho y cerco LI
16	Km 255+440 a la 800	Corrales LI
17	Km 258+000 al km 260+400	Ranchos ambos lados Tuluá
18	Km 262	Buses terminal Tuluá
19	Km 263+920	Rancho LD
20	Km 266+900	Rancho LI
21	Km 270+780	Rancho LI
22	Km 270+810	Construcción en ladrillo LI
23	Km 271+195	Rancho LD
24	Km 271+203	Rancho LD
25	Km 271+700	Rancho LD
26	Km 272+400 a la 500	Ranchos y cercos ambos lados
27	Km 274+210	Ranchos ambos lados
28	Km 275+950	Rancho LD
29	Km 278+600 a la 900	Rancho y cerco LD
30	Km 284+950	Cercas LD
31	Km 286+410	Rancho LD
32	Km 291+640	Rancho LD
33	Km 292+590	Rancho LD

No.	Ubicación de la Invasión	Clase de Invasión
34	Km 292+790	Corral LI
35	Km 293+040	Rancho LI
36	Km 293+420 a km 293+950	Cercos ambos lados
37	Km 294+340	Rancho LD
38	Km 295+000	Rancho y cerco LD
39	Km 295+200	Ranchos ambos lados
40	Km 295+390	Rancho LD
41	Km 296+000 a la 400	Cultivos ambos lados
42	Km 296+560	Rancho LI
43	Km 296+580	Rancho LD
44	Km 297+000	Rancho LD
45	Km 300+000	Rancho LD
46	Km 300+205	Cerco LI
47	Km 300+400 al km 300+995	Pesebreras LD y LI
48	Km 301+000 a la 030	Cerco LD
49	Km 302+000 a la 180	Rancho y cerco LD
50	Km 311+800	Corrales LD
51	Km 317+180	Ranchos LI
52	Km 317+250	Ranchos LD
53	Km 317+600 a la 800	Casas LD
54	Km 322+400 a la 800	Casas LD
55	Km 327+200 a la 300	Ranchos LD y LI
56	Km 327+780	Rancho LD
57	Km 328+600 a km 329+200	Casas LD y LI
58	Km 329+900	Ranchos LD
59	Km 330+380	Rancho LD
60	Km 330+600	Rancho LD
61	Km 331+400	Rancho LD
62	Km 331+420	Rancho LD
63	Km 331+780	Rancho LD
64	Km 342+000	Rancho LI
65	Km 342+200 a la 400	Ranchos LI
66	Km 342+600 a km 343+000	Cultivos, Rancho LI

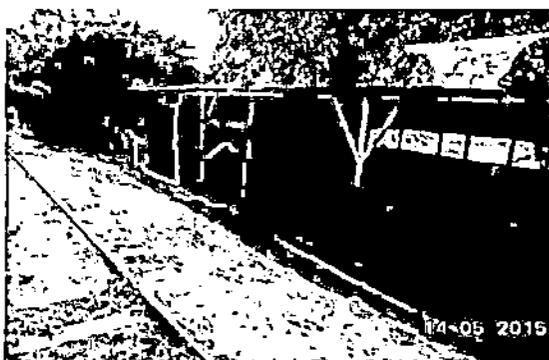


Figura 1. Invasiones entre Km 196+000 a Km 343+000

Esta información que ha sido encontrada en los recorridos de vía, ha sido recopilada y entregada como información de campo al concesionario con copia a la ANI para que se informe de las acciones que estos han adelantado en estos puntos en pro de la recuperación del corredor férreo

Actualmente, la Interventoría como parte del proceso de verificación y contribución al desarrollo seguro de la operación comercial en el tramo concesionado a cargo del concesionario entre Buenaventura – Zaragoza y ramal Zarzal – La Tebaida, se encuentra realizando la actualización de las invasiones que se encuentran entre Buenaventura – Palmira, la cual será remitida al concesionario una vez finalice dicho proceso.

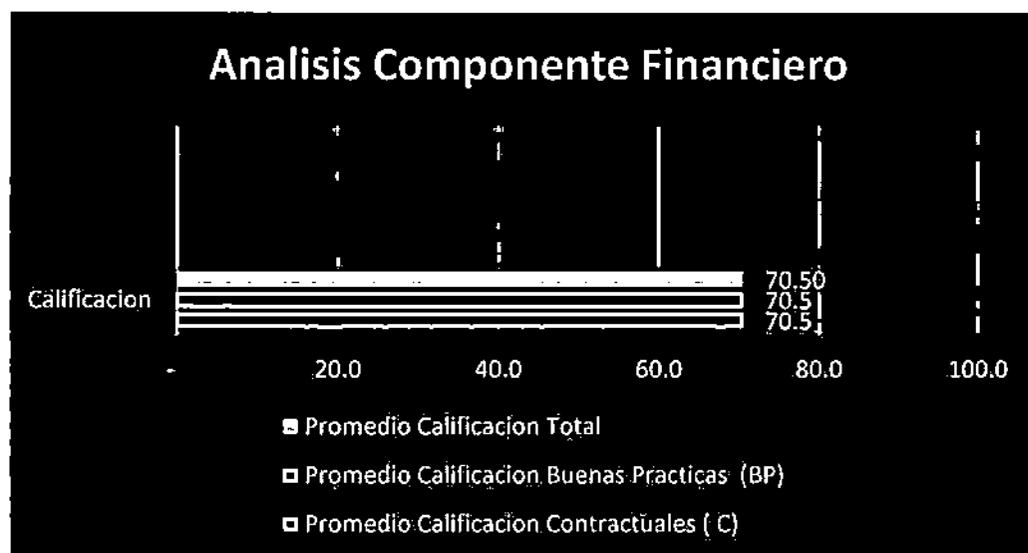
En la visita a los talleres se evidenció en terreno el acompañamiento de la interventoría en mejoramiento en disponibilidad de equipos para la operación y la incorporación por parte de FDP de 4 locomotoras nuevas, que permitirán incrementar la capacidad de transporte, mejorando la operación comercial.

A continuación se presentan registros fotográficos de las instalaciones y actividades del Taller de mantenimiento de Palmira.





7.3.3 Desempeño del Componente Financiero

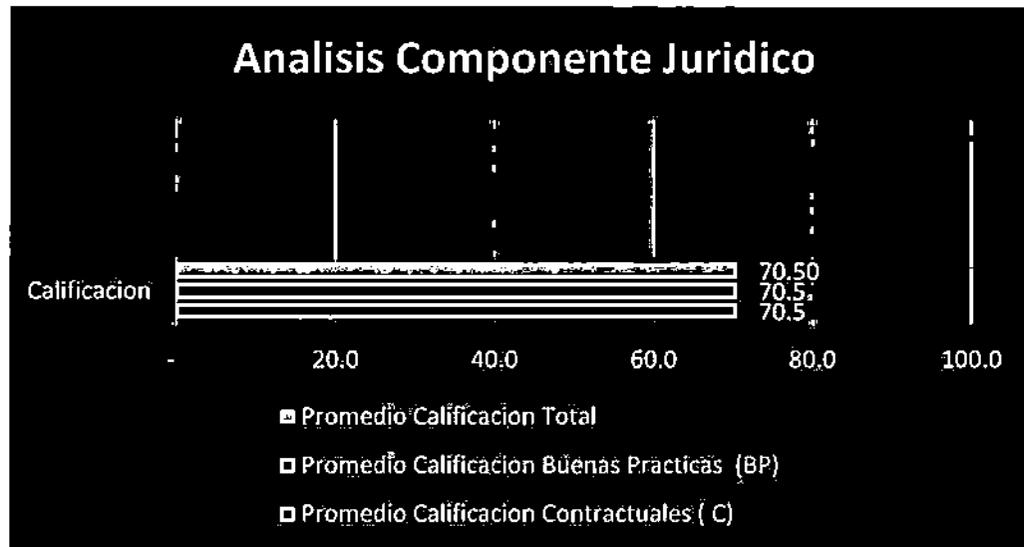


Calificación obtenida: 70.50

La información financiera ha sido la base para que la ANI soportara debidamente la demanda contractual interpuesta y posteriormente el proceso sancionatorio.

Se debe tener una estrategia para el tema del control del tema financiero del concesionario, referente al tema de Lavado de Activos / Financiación de Terrorismo y Narcotráfico. Se informó a esta auditoría de la no evidencia de dineros del concesionario con temas de lavado de activos pero no fue claro el mecanismo de obtención de ella.

7.3.4 Desempeño del Componente Jurídico



Calificación obtenida: 70.50

A raíz de una observación de la anterior auditoría, la Interventoría implementó un programa de capacitaciones con temas jurídicos pertinentes para todo el personal, liderado y realizado por el mismo personal especializado de la interventoría.

Sea la oportunidad de resaltar la labor adelantada por la Interventoría respecto de los temas que a continuación se presentan:

Tabla 10 Demandas y sanciones

Pretensiones	Monto	Estado
Tren de Occidente demandó a la Agencia Nacional de Infraestructura ante un Tribunal de Arbitramento por los supuestos perjuicios ocasionados por la no entrega de predios para la construcción de las variantes de Cartago (Valle del Cauca) y Caimalito (Risaralda).	\$21.955,442,132	Los árbitros negaron las pretensiones del Privado (TDO).
La ANI inició proceso de incumplimiento parcial por los perjuicios ocasionados por la no terminación de las obras del Plan de Rehabilitación de Obras en los tramos en los que tenía disponibilidad predial.	\$75.151.958.749	Mediante la Resolución No.1578 del 20 de noviembre de 2014 se decretó el incumplimiento por el valor de \$71.425.789.000 por la no ejecución total de las obras del Plan de Rehabilitación de Obras.

En la auditoría, la Interventoría Consorcio Ferropacífico resumió la explicación de su gestión técnica, jurídica y financiera explicando las siguientes comunicaciones:

CF-2012-102 del 12 de junio de 2012, mediante la cual la Interventoría informa a la ANI sobre la persistencia de los incumplimientos del Concesionario (Ferrocarril del Oeste S.A.) Y actualiza la tasación de las multas a las que habría lugar de acuerdo con lo previsto en el contrato.

CF-2013-388 del 10 de mayo de 2013, mediante la cual la Interventoría presenta a la ANI el informe técnico, jurídico y financiero de los incumplimientos incurridos por el Concesionario inicial Tren de Occidente S.A. – TDO, relacionando todas las comunicaciones enviadas a la ANI y a TDO y recibidas de TDO, con las cuales se informó sobre los presuntos incumplimientos de esa sociedad. En ésta comunicación presenta la Tabla de cálculo de la tasación del perjuicio causado a la Nación por causa del incumplimiento parcial TDO, del orden de \$75.000 millones de pesos.

CF-2014-586 del 5 de junio de 2014, mediante la cual la Interventoría actualiza el valor de la sanción que se impondría a TDO por causa del presunto incumplimiento parcial de sus obligaciones y anexa una Tabla actualizada de la valoración del perjuicio que se mantiene del orden de \$75.000 millones de pesos. La Tabla de valoración del perjuicio tiene alto contenido financiero que muestra el dominio y control de la Interventoría en “este aspecto.

CF-2014-593 del 20 de junio de 2014, mediante la cual la Interventoría envía a la Procuraduría y a la ANI la relación y copia de más de 100 documentos emitidos por la Interventoría en desarrollo del contrato y que tienen que ver con los incumplimientos de TDO.

Con estas cuatro comunicaciones, entre muchas otras, la Interventoría demuestra su gestión técnica, administrativa y financiera realizada en desarrollo del contrato que ha permitido:

- i) que se resolviera favorablemente a favor de la Nación una demanda arbitral instaurada por TDO en contra de la ANI con fallo arbitral emitido el 25 de agosto de 2014.
- ii) que la ANI adelantara el proceso sancionatorio en contra de TDO de acuerdo con el artículo 86 de la ley 1474 e impusiera una sanción a TDO por causa de los incumplimientos parciales incurridos por esa sociedad, puesta en firme mediante Resolución 1578 del 20 de noviembre de 2014, y
- iii) que el nuevo Concesionario Ferrocarril del Pacífico SAS a la fecha, gracias a las mesas de trabajo adelantadas con la Interventoría, a la fecha ha subsanado la mayoría de incumplimientos denunciados por la Interventoría a finales de 2011.

A continuación se presenta un cuadro resumen de las acciones adelantadas por el equipo jurídico de la interventoría respecto de los temas de invasiones y derechos de vía:

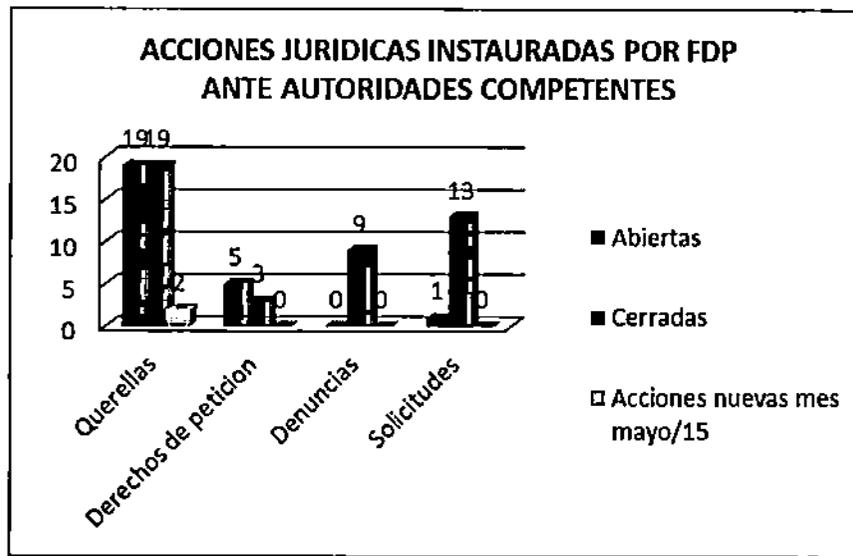
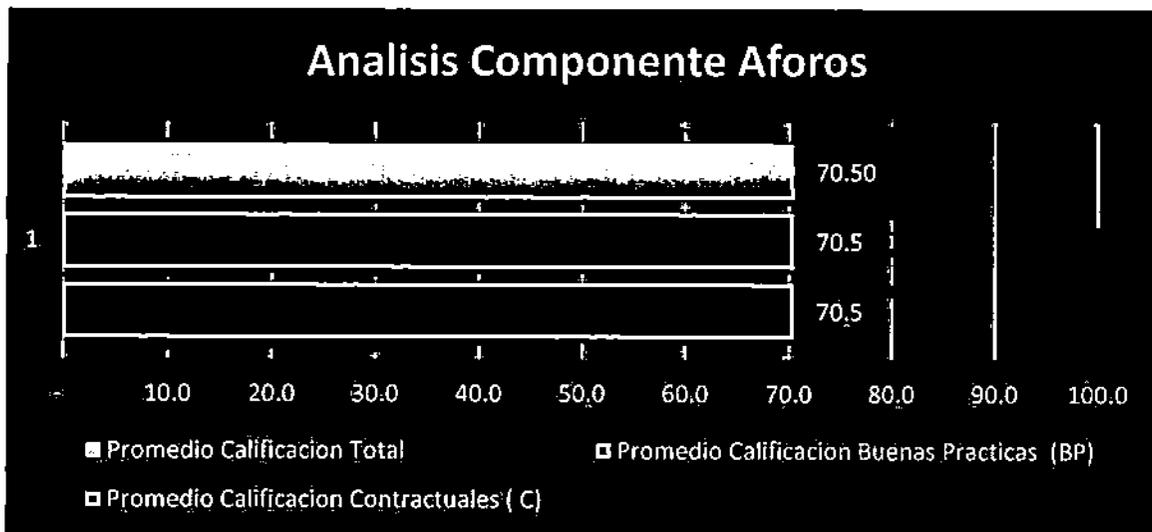


Tabla 11 Acciones jurídicas

7.3.5 Desempeño del Componente Aforos

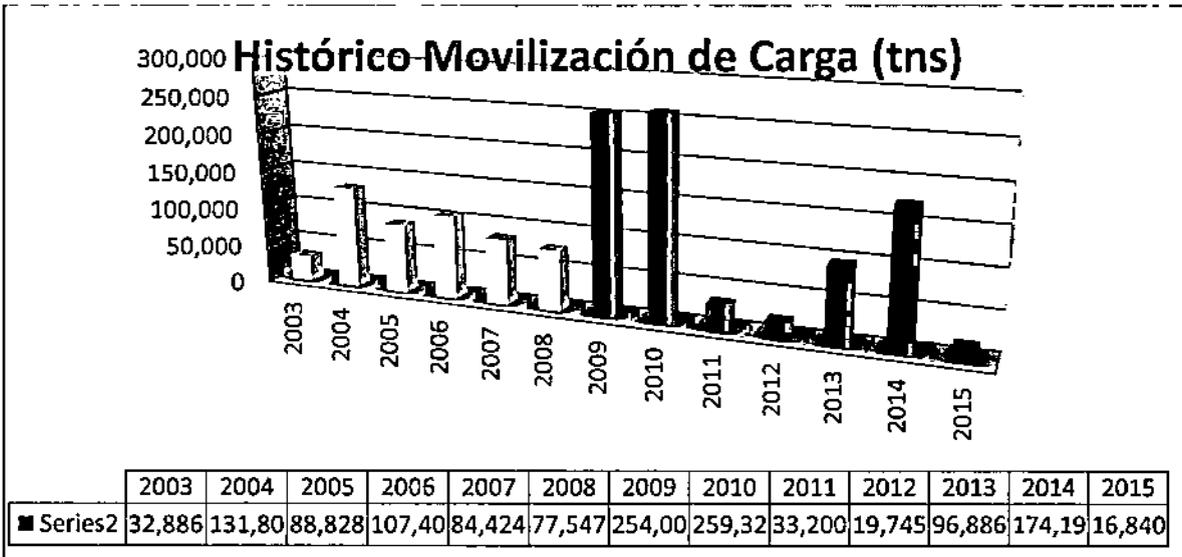


Calificación obtenida: 70.50

Todos los criterios a evaluar tienen calificación "B" es decir El auditor verificó documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.

A continuación se presenta el cuadro de carga movilizada por el concesionario y que es validada por la interventoría.

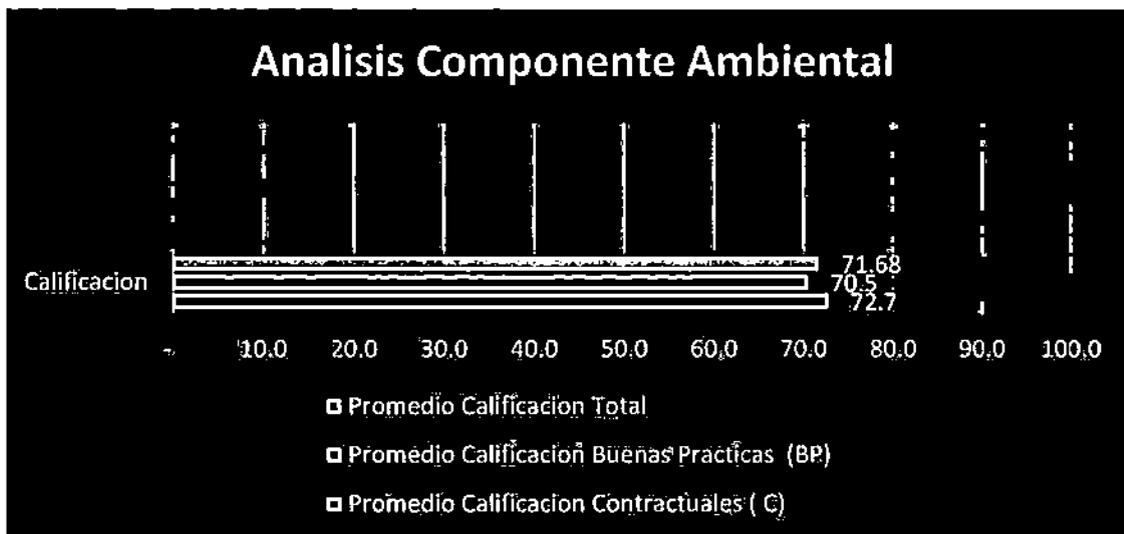
Tabla 12 Histórico de carga



Asociado al plan de normalización, y a las metas establecidas en el mismo esta labor de seguimiento y recomendaciones de ajuste por parte de la Interventoria ha sido importante para el concesionario.

Los indicadores y gráficas de trazabilidad utilizados por la Interventoria con las respectivas conclusiones sobre la interpretación de los resultados, son herramientas importantes en el control y gestión del proyecto.

7.3.6 Desempeño del Componente Ambiental



Calificación obtenida: 71.68

Se realizó un seguimiento a los tramites que ejecutó el concesionario anterior para la obtención de licencias, actualizaciones de las licencias /EXPEDIENTES para su cierre y al cumplimiento de estas obligaciones, información que fue informada a la ANI.

Se generaron herramientas de programación y control y su entrega en los respectivos informes mensuales de Interventoría, respecto de los cronogramas de tareas de seguimiento ambiental, que involucran las actividades programadas por la interventoría y que dan la posibilidad de organizar las acciones de vigilancia y control

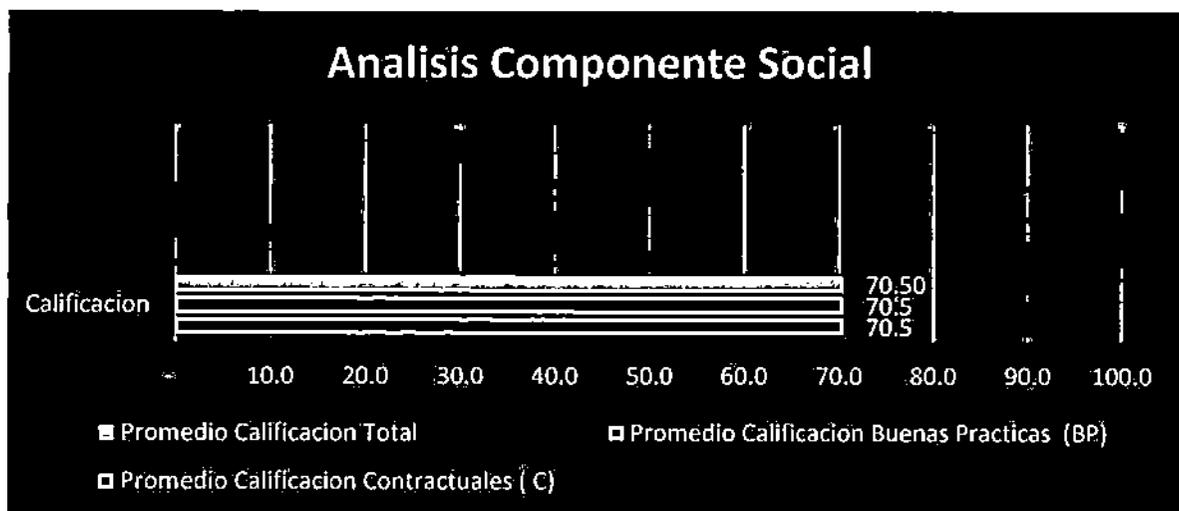
La interventoría tiene dentro de sus prioridades y tareas, las revisiones de los datos del concesionario respecto de temas ambientales que se incluyen en el Plan de Manejo Ambiental del proyecto (aprobado mediante la Resolución 225 de 11 de Marzo del 2002 de la ANLA) de todos los ensayos ambientales que garanticen las condiciones mínimas dentro del desarrollo propio de los trabajos de operación y mantenimiento del concesionario.

Se incluyen en los informes de Interventoría, indicadores y gráficos específicas para este componente, que sirven de herramienta gerencial para las labores de seguimiento, control del proyecto en cabeza de la interventoría.

La interventoría, en relación con las aguas superficiales, acordó con el concesionario la implementación de una cámara de inspección para su revisión.

Para el seguimiento de los talleres se implementó un formato de reporte.

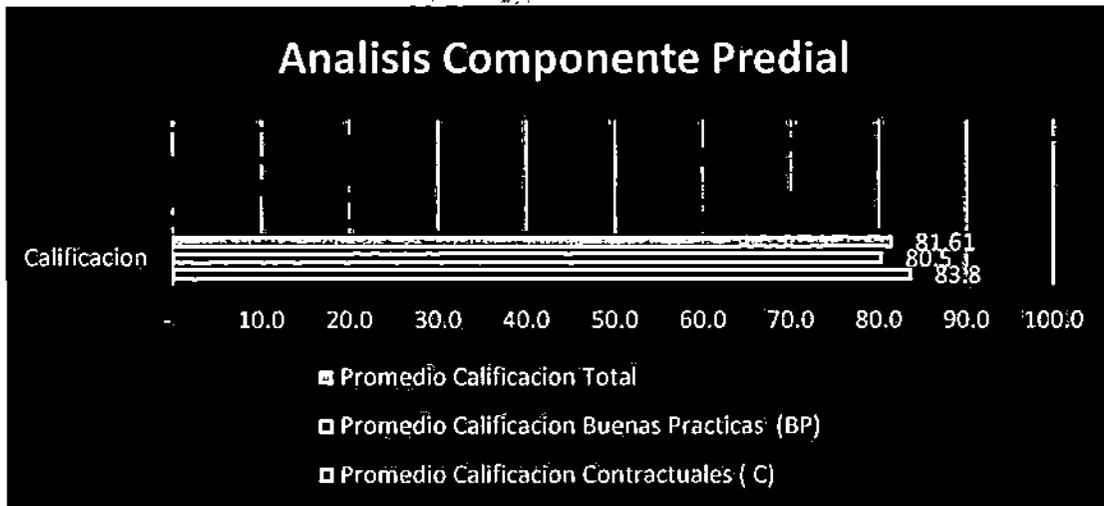
7.3.7 Desempeño del Componente Social



Todos los criterios a evaluar tienen calificación "B" es decir El auditor verificó documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.

A pesar de no ser un requisito contractual, la interventoría solicitó la inclusión de buzones en Buenaventura, Palmira y Yumbo. Igualmente se generó una matriz de peticiones para su seguimiento. Para el control de gestión social se generó también un formato y existe un correo electrónico para su alimentación.

7-3.8 Desempeño del Componente Predial



Calificación obtenida: 78.83

La interventoría realiza seguimiento y control sobre las áreas de invasión que se tienen a la fecha a lo largo del corredor férreo del proyecto. Esta información es incluida mensualmente en los informes de Interventoría y se utilizan herramientas gerenciales para presentar la información recolectada en campo, como son gráficas y tablas de control gráfico

Mediante solicitud hecha por la Interventoría al concesionario, de entregar las acciones administrativas instauradas ante autoridades municipales localizadas en el área de influencia del corredor férreo para la recuperación del derecho de vía férreo – DDVF, este, mediante los oficios CFP-J-1784 del 8 de febrero de 2013 y CFP-G-3081 del 6 de Junio de 2014, entregó 203 folios de acciones administrativas que fueron enviadas a las administraciones municipales para tal fin. (disponible en el archivo de la Interventoría - Seguimiento Interventoría Consorcio Ferropacífico (ICFP)).

La Interventoría con la información recibida del concesionario, depuró lo entregado encontrando acciones administrativas instauradas como como querellas, derechos de petición, solicitudes y denuncias, las cuales materializó en una matriz de seguimiento, que fue puesta en conocimiento al interesado y la cual es producto de verificación mes a mes en los comités de seguimiento ambiental que se desarrollan, donde se analizan las actuaciones que estos han ejecutado, determinando si se ha presentado pronunciamiento por parte de las administraciones municipales o autoridades competentes policivas para la recuperación del derecho de vía. Esta matriz es reportada en los

informes mensuales de Interventoría que son presentados a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Como valor agregado y en aras de tener un seguimiento puntual y de acciones efectivas, la Interventoría elaboró indicadores de cumplimiento a las cuatros acciones que el concesionario ha venido desarrollando, los cuales se socializaron y son reportados en los informes mensuales, los cuales fueron:

$$\text{Cumplimiento} = \frac{\text{Numero de querellas cerradas}}{\text{Numero total de querellas instauradas}} \times 100\%$$

$$\text{Cumplimiento: } \frac{\text{No. derechos petición cerrados}}{\text{No total derechos petición instaurados}} \times 100\%$$

$$\text{Cumplimiento: } \frac{\text{No. denuncias cerradas}}{\text{No total denuncias instauradas}} \times 100\%$$

$$\text{Cumplimiento: } \frac{\text{No. solicitudes cerradas}}{\text{No total solicitudes instauradas}} \times 100\%$$

A la fecha, se tienen 19 procesos administrativos - querellas que se encuentran en proceso de cierre, instaurados en las administraciones municipales de Sevilla, Tuluá, Zarzal, El Cerrito, La Cumbre, Palmira, Guacará, de los 38 interpuestos en total.

El concesionario e interventoría realizaron análisis del estado de los procesos administrativos instaurados ante autoridades competentes, como resultado en el periodo en evaluación, sin obtener cierre de los procesos que se encuentran en estado abierto.

No hubo avance en el cierre de los derechos de petición, donde a la fecha se tienen cinco (5) procesos abiertos para un cumplimiento de 38% y una solicitud abierta para un cumplimiento de 93%.

Por tanto, a la fecha se tiene la siguiente relación:

Treinta y ocho (38) querellas las cuales diecinueve (19) se encuentran cerradas y diecinueve (19) en estado abierto ya que no se ha presentado respuesta por parte de la entidad solicitada.

$$\text{Cumplimiento} = \frac{\text{Numero de querellas cerradas}}{\text{Numero total de querellas instauradas}} \times 100\% = \frac{19}{38} \times 100\% = 50\%$$

Ocho (8) derechos de petición, de los cuales tres (3) fueron cerrados y cinco (5) se encuentran en estado abierto ya que no se ha presentado respuesta por parte de las autoridades solicitadas.

$$\text{Cumplimiento: } \frac{\text{No. derechos petición cerrados}}{\text{No total derechos petición instaurados}} \times 100\% = \frac{3}{8} \times 100\% = 38\%$$

Nueve (9) denuncias las cuales se encuentran cerradas en su totalidad con sus respectivos soportes.

$$\text{Cumplimiento: } \frac{\text{No. denuncias cerradas}}{\text{No total denuncias instauradas}} \times 100\% = \frac{9}{9} \times 100\% = 100\%$$

Catorce (14) solicitudes, de las cuales trece (13) se encuentran cerradas y una (1) abierta sin pronunciamiento por parte de la entidad requerida.

$$\text{Cumplimiento: } \frac{\text{No. solicitudes cerradas}}{\text{No total solicitudes instauradas}} \times 100\% = \frac{13}{14} \times 100\% = 93\%$$

Es necesaria entonces la diligencia de la Interventoria para hacer seguimiento a estos indicadores con el fin de lograr el 100% de efectividad.

Acciones jurídicas instauradas por FDP ante autoridades competentes	Querellas	Derechos de petición	Denuncias	Solicitudes
Abiertas	19	5	0	1
Cerradas	19	3	9	13
Acciones nuevas mes mayo/2015	2	0	0	0
Total	38	8	9	14

Se desarrollaron indicadores específicos del componente predial, para mostrar, de manera gerencial, aspectos relevantes y particulares de éste tema.

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A región seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Carlos Arboleda:

- ✓ Se pudo evidenciar en el transcurso de la auditoría, el buen conocimiento transmitido por el Ing. Arboleda en cada uno de los temas del proyecto.
- ✓ Con base en la información que tiene consolidada y actualizada la interventoría, respecto al tema de afectaciones de terceros sobre la línea férrea, se generaron estrategias y acompañamiento al concesionario para efectos de encontrar las soluciones al corto plazo que han generado afectaciones dentro del corredor férreo y en varios casos, afectación a la misma infraestructura del ferrocarril.

- ✓ La regularización y control de los pasos a nivel en zonas urbanas y rurales del proyecto férreo del Pacífico es una tarea prioritaria dentro de las acciones que se deben generar desde el concesionario, con participación y seguimiento por de la interventoría del proyecto.
- ✓ La interventoría es actor fundamental en la generación de un Plan de Regularización actualizado, estructurado y planteado por el concesionario, en los pasos actuales existentes sobre la línea férrea. La minimización de los mismos será regla importante a tener en cuenta. El aspecto y manejo social será un elemento muy importante en realizar antes de acometer las obras que se requieran producto del plan aquí mencionado
- ✓ 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).
- ✓ Si bien se han establecido indicadores para medir la gestión del concesionario. La interventoría no evidencia indicadores para medir la gestión de la misma.
- ✓ Es labor de la interventoría y la supervisión, ejercer control y seguimiento sobre el mejoramiento de los indicadores establecidos para el concesionario.
- ✓ El archivo de la interventoría evidencia inconvenientes para su custodia, control de entradas y salidas de carpetas y seguridad de las mismas.

Atentamente,



ARQ ALVARO SANDOVAL REYES
Auditor Oficina Control Interno



V.B
DR DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina Control Interno