



Bogotá D.C

PARA: ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo, 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, Red Férrea del Pacífico (PEI 18) realizada los días 16 y 17 de marzo de 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

A continuación se anexa un cuadro, concluyendo lo evidenciado en la evaluación realizada:

Proyecto / Objeto de la auditoría	No. Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto férreo Red Férrea del Pacífico (PEI 18)	12*	13*	5*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

En atención al carácter probatorio del informe proferido y del cumplimiento periódico de seguimiento al contenido de lo comunicado mediante el presente, el termino recomendado para la emisión de respuesta es de treinta (30) días contados a partir de la radicación (Art. 14 CPACA).

Con un muy cordial saludo,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FOREIRO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Alejandro Gutierrez Ramirez – Gerente de Defensa Judicial
Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos
Carlos Augusto Arboleda Arjona – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto, Experto G3 – Grado 7

Anexo: Informe 23 Folios
Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 
Nro Borrador: 2017 102 000 8626



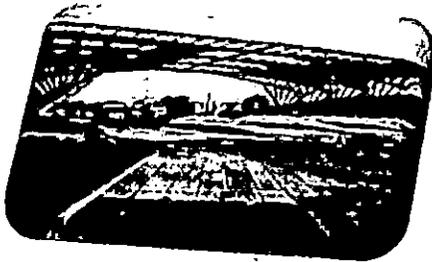
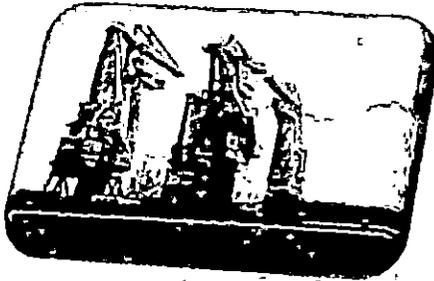
Agencia Nacional de
Infraestructura



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



**Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo:
Red Férrea del Pacífico
(PEI 18)**

2017



MinTransporte
Ministerio de Transporte

CONTENIDO

1. OBJETIVOS	4
2. ALCANCE.....	4
2.1. Componentes Analizados	5
2.2. Información de Contratos.....	5
3. METODOLOGÍA.....	8
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	9
5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	9
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	16
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	16
6.2 Descripción del proyecto a auditar	17
6.3 Temas abordados de manera específica:	21
6.3.1 Incumplimientos contractuales del concesionario FDP	21
6.3.2 Otros procesos de orden sancionatorio contractual y posibles medidas a adoptar contra FDP	23
6.3.3 Cese de operaciones del concesionario FDP en abril de 2016, incidencias y actuaciones	25
6.3.4 Panorama actual de la terminación de las obras entre Zaragoza y La Felisa, del contratista Tren de Occidente	26
6.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED	28
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	29
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría	32
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.	33
7.1.2 Desempeño del componente técnico.....	35
7.1.3 Desempeño del componente ambiental	36
7.1.4 Desempeño del componente predial	37
7.1.5 Desempeño del componente operativo	38
7.1.6 Desempeño del componente social	39
7.1.7 Desempeño del componente financiero	40
7.1.8 Desempeño del componente jurídico	41
8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	41
8.1 No Conformidades.....	41

8.1.1	Para la Interventoría	41
8.1.2	Para la supervisión.....	42
8.1.3	Para el Grupo de Defensa Judicial	43
8.2	Recomendaciones	43
8.2.1	Para la Interventoría.....	43
8.2.2	Para la Supervisión.....	44
8.3	Buenas prácticas y observaciones	44

INDICE DE TABLAS

Tabla 1	Datos de los contratistas evaluados.....	5
Tabla 2	– Plazos estimados para el contrato de Concesión	6
Tabla 3	– Datos asociados a la conformación de la Concesión Ferrocarril del Pacífico SAS	6
Tabla 4	– Datos asociados a la Firma Interventora	7
Tabla 5	– Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	7
Tabla 6	Antecedentes informes Contraloría General de la República	10
Tabla 7	- Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	13
Tabla 8	Relación de Observaciones PMP y su avance.....	14
Tabla 9	Temas programados para la Auditoría.....	16
Tabla 10	Estado de incumplimientos contractuales	22
Tabla 11	Calificación MED.....	27
Tabla 12	Resultados de calificación MED de octubre de 2013.....	29
Tabla 13	Resultados de calificación MED de mayo de 2015.....	29
Tabla 14	Resultados de calificación MED de marzo de 2017.....	30
Tabla 15	Movilización de carga año 2016 y 2017.....	38

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1	Ubicación del Proyecto.....	17
Ilustración 2	Histórico movilizaciones de carga	24
Ilustración 3	Intervenciones realizadas en el tramo Zaragoza – La Felisa.....	26

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión férrea: Red Férrea del Pacífico, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP.

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Analizar el comportamiento del concesionario Ferrocarril del Pacífico S.A.S. que tiene a su cargo la etapa de operación del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances que precisa esta etapa, y a su turno, analizar el comportamiento de Tren de Occidente de cara a las obras pendientes por terminar.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto de la interventoría del proyecto de concesión modo férreo: Ferrocarril del Pacífico -FDP- y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría: Consorcio Trenes del Pacífico.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento Institucional -PMI-, tanto como el estado del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP-, a partir de la Auditoría realizada en mayo del año 2015 por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría para promover acciones de orden preventivo y/o correctivo que permitan subsanar las no conformidades y recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría para el año 2016, además de los temas estratégicos definidos en el marco de esta auditoría. De esta manera se relaciona lo ocurrido en el año 2016 derivado del avance que adelantó el proyecto en materia de operación y su parálisis en el mes de abril; asimismo, se hace un recuento del avance sobre la terminación del trayecto Zaragoza – La Felisa. También es pertinente evaluar el impacto que ha generado la ausencia de funcionamiento de trenes durante 8 meses, además de los incumplimientos reportados al concesionario, los cuales podrían ser graves y reiterados. Por otro

lado, se abordará el estado de los hallazgos generados por la Contraloría en las auditorías regulares de los años 2007, 2009, 2011, 2012 y 2014.

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión férreo, se resaltan las etapas de MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN asociados al objeto del contrato de concesión que viene realizando la concesión, Ferrocarril del Pacífico S.A.S.; se hace un análisis de los otros ítems Nos. 18 y 19 conforme a la cesión parcial del contrato de concesión entre Tren de occidente -TDO- a Ferrocarril del Pacífico -FDP- además de la prórroga del periodo de transición para la regularización del contrato de concesión No. 09-CONP-98 generado en diciembre de 2016; de la misma manera, se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Trenes del Pacífico en virtud del contrato 181 de 2016.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por tercera ocasión; en ocasiones anteriores se realizó la labor de auditoría sobre una interventoría diferente a la actual, lo cual permite ver una comparación de las actuaciones de las diferentes interventorías en el marco del mismo proyecto y se denota la trazabilidad de las actuaciones de vigilancia y control en los componentes analizados y las recomendaciones planteadas.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 2; año 2017.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002; versión 2; año 2017.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 3; año 2017.
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2015.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, www.ani.gov.co en el link "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión - Manuales".

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Concesión para rehabilitación, conservación, operación y explotación la infraestructura de transporte férreo que incluye las líneas: Buenaventura (P.K. 0) – Cali (P.K. 170); Cali (P.K. 170)	No. 09-CONP-98	Ferrocarril del Pacífico S.A.S. - FDP

	- La Felisa (P.K. 459) y Zarzal (P.K. 304) – La Tebaida (P.K. 343), y la construcción, operación y mantenimiento de una terminal de transferencia de carga en La Felisa.		
Interventoría	El contrato de interventoría integral, incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión No. 09-CONP-98 de la Red Férrea del Pacífico	No. 181 de 2016	Consortio Trenes del Pacífico
Supervisor	Profesional Experto - G.I.T. Proyectos Férreos. Líder de equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Red Férrea del Pacífico.	Experto G3 - Grado 7	Ing. Carlos Augusto Arboleda Arjona.

Tabla 2 – Plazos estimados para el contrato de Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	18 de diciembre de 1998
Fecha de inicio del contrato	14 de marzo de 2000
Cesión del contrato TDO a FDO	15 de julio de 2008
Fecha de Terminación Estimada	14 de marzo de 2030

Fuente: Presentación de la supervisión VGC, febrero de 2017.

La composición de la concesión férrea, para el proyecto Red Férrea del Pacífico se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Ferrocarril del Pacífico SAS

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	OPP Graneles S.A.	
COLOMBIA RAIL ROAD INVESTMENT CORP (CRIC)		0
FENWICK COLOMBIA S.A.S.		41,56
IMECOL S.A.		8,49
FYG TRAINING C.I.S.A.		6,57
GYG S.A.		4,9
INGEMAT LTDA		3,86
COVALSA S.A.S		2,38
D&G CONSULTORES S.A.		2,08
OBRAS Y PROYECTOS CIVILES S.A.		1,79
SERLOPORPAC S.A.S		1,4
BGP CONTAINER AND LOGISTICS S.A.		1,49
LIPSA S.A.		0,22
TRANSPORTES TERMINALES S.A.		0,17
JUAN PABLO URIBE CABAL		0,05
ACCION S.A.		0,89

RENE RODRIGUEZ DUQUE	0,75
GABRIEL OCAMPO ANTIA	0,17
ARMANDO ANGEL	0
FUNDACION NIÑO JESUS ADOLESCENTE	0,17
BASCULAS PROMETALICOS S.A.	0,01
GM CONSULTORES S.A.S	0,04
TALLERES OLAYA LTDA	0,02
PRODUCTORES DE CAUCHO Y LONA S.A.	0,01
SAMECO LTDA	0,02
HECTOR FABIO PEREZ ECHEVERRY	0
RODAMIENTOS CJR SAS SUCESORES	0,02
HÉRNAN WILLIAM CADAVID GONZALEZ	0,01
MARCO PORTUARIO LTDA.	0,04
ANDRES FELIPE RIOS TRIVIÑO -PLASTISOL	0,07
CYC TRADING LTDA.	0,01
SIG - LUZ ADRIANA MONTOYA	0,01
COMPRO S.A.	0
TOTAL	100%

Fuente: Resumen del proyecto página web ANI. <https://www.ani.gov.co/proyecto/ferreo/corredor-ferreo-buenaventura-la-tebaida-red-ferrea-del-pacifico-21811>

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consortio Trenes del Pacifico
Representante Legal	Cesar Augusto Lineros Fontal
Valor inicial del Contrato	\$5.593.572.200
Total	\$5.593.572.200
Tiempo	26 meses y 5 días
Fecha de Inicio del Contrato	24 de mayo de 2016
Fecha de terminación del Contrato	30 de agosto de 2018

Fuente: Información tomada del Contrato 181 de 2016.

Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
GIC Gerencia Interventoría y Consultoría	51%
GINPROSA COLOMBIA SAS	39%
Cartagenera de Ingenierías SAS - Carinsa	10%
TOTAL	100%

Es importante señalar que la actual interventoría lleva una ejecución del 38,8% del tiempo del contrato y es la primera vez que se le hace auditoría técnica por parte de la OCI.

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente implementada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. En este sentido, la Agencia Nacional de Infraestructura cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de Auditoría Técnica (Procedimiento EVCI-P-003) dentro del programa de Evaluación y Control Institucional.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

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

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 28 de febrero de 2017, allegado mediante CD el 10 de marzo de 2017. En reunión de plan de regularización del 8 de marzo del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: Mediante estos documentos se pretendió realizar un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, entre otros) estas se evidencian principalmente en la MED.

Entrevistas: Se asistió a comité de regularización del proyecto en las instalaciones de la ANI el día 08 de marzo de 2017, en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto; se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión, junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto.

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora los días 16 y 17 de febrero en la ciudad de Cali, Valle del Cauca con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

Vale la pena resaltar que el día 16 de marzo de este año se llevó a cabo una charla sobre el "Proyecto de incorporación de interventorías a los fines esenciales del Estado" dictada por el jefe de la oficina de control interno de la entidad y ofrecida al personal de Interventoría, la cual se constituyó en una introducción a la auditoría.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad y relacionada en el inventario documental.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita a sitios específicos del corredor férreo, verificando de manera especial la estación férrea de intercambio modal en Yumbo y el centro de operaciones del concesionario en la ciudad de Cali, además de algunos tramos de operación del corredor férreo.

Plan de mejoramiento interno: Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisó el avance a la fecha del plan. Se resalta que las anteriores evaluaciones MED se realizaron en función de una misma interventoría, pero que es distinta a la que en esta oportunidad se evalúa, por lo cual se podrá observar el comportamiento de la vigilancia y control a través de diferentes actores. La supervisión sigue siendo ejercida por la misma persona.

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

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato No. 09-CONP-98, otro si y demás documentos contractuales)
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 181 de 2016)
- Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- Apéndices del contrato de Interventoría.
- Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Red Férrea del Pacífico, generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría.

Se evidencia que de los 11 hallazgos generados en las auditorias regulares de los años 2007, 2009, 2011, 2012 y 2014, en el año 2016 fueron declarados efectivos por la CGR 6; de los 5 restantes, 3 fueron declarados como no efectivos y 2 están pendientes de ser revisados por la CGR, por lo cual

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

se impone la necesidad de reevaluar las unidades de medida apuntando a lograr evidenciar las medidas correctivas y preventivas que ataquen la causalidad del hallazgo, para que una vez vuelvan a ser revisados se logre el cierre de los mismos.

En la actualidad se adelantan gestiones para completar las unidades de medida de los 3 hallazgos declarados no efectivos, con el fin de aportar las medidas que permitan actualizar el estado en el SIRECI y someterse al examen de la CGR en la próxima auditoría.

A continuación, se brinda un resumen del estado del plan de mejoramiento referente a los cinco (5) hallazgos a que se ha hecho alusión, esto es, los 3 hallazgos declarados no efectivos por la CGR y los 2 hallazgos cuyo cumplimiento ya se encuentra en el 100% pero les falta ser revisados por la CGR, advirtiendo que algunos de ellos son hallazgos consolidados²:

Tabla 6- Antecedentes informes Contraloría General de la República

NO.	DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGOS	ESTADO DEL HALLAZGO	VENCIMIENTO	AVANCE
4-6	<p>H20 Se estableció que el Concesionario Tren de Occidente S.A. no legalizó los reembolsos dados para el transporte de los materiales requeridos en los frentes de obra por carretera, según el plazo establecido para el 1 de noviembre de 2004, incumpliendo los compromisos adquiridos, aumentando el atraso en la ejecución de las obras de rehabilitación y además ocasionando incertidumbre en la aplicación de los recursos entregados al Concesionario por éste concepto.</p> <p>H12-19 A través de Acta de Acuerdo No 36 de 2001, FERROVIAS autorizó el desembolso de pagos para la importación de fijaciones, rieles 90 lb/yd, cambiavías y elementos de unión. En julio de 2003 fueron girados al concesionario por parte de Ferrovías USD\$879.112 (\$2.733,15M), para la compra de 26 cambiavías con un plazo de entrega de noventa (90) días calendario, siguientes a la fecha de expedición de las orden de compra. Se concluye que los recursos fueron girados por FERROVIAS al concesionario en julio de 2003 y los cambiavías no han sido depositados en las bodegas ni instalados en la red férrea, lo cual demuestra que la inversión no se ha realizado, generándose presunto detrimento de los recursos del Estado, por el valor girado.</p> <p>H178 D Importación cambiavías. Respecto a la importación de los 26 juegos de cambiavías, según el INCO el pasado 23 de marzo de 2008 llegaron sólo 7 (siete) juegos procedentes del Brasil y se encuentran depositados en la estación de Yumbo.</p> <p>H56-93 Anticipos y avances. En cuanto a las actividades correspondientes a: Suministro de balasto, importación de 26 juegos de cambiavías, adquisición de clips, construcción de puentes nuevos, reconstrucción Cartago – La Felisa, ejecución de obras preliminares y complementarias, entre otras. Se observa que, a abril de 2008, aún sin legalizar existen \$30.598 millones de anticipos y avances entregados al Concesionario desde el año 2002 hasta el 2007.</p> <p>H71-111 Plazo de obras. Se presenta incumplimiento del último Plazo</p>	<p>Replanteado</p> <p>-</p> <p>abierto</p>	<p>30 de junio de 2017</p>	<p>88%</p>

² Hallazgos que por su naturaleza y coincidencia se les brinda un mismo tratamiento.

	<p>que se le otorgó al Concesionario hasta 27 de marzo de 2008 para terminar las obras que no tienen que ver con predios y licencias ambientales. Con corte a 24 de abril de 2008, se observó que existen por ejecutar obras de construcción (9 puentes) y rehabilitación (42,22 kilómetros de construcción y rehabilitación de la línea férrea), que a juicio de la CGR no se encuentran afectadas por licencias ambientales ni predios pendientes de entregar al Concesionario.</p> <p>H281-74 Se evidenció poco avance en la ejecución de las obras de las Variantes de Caimalito (solamente se han adelantado actividades de descapote, cortes alistamiento para riego de balasto) y de Chinchiná (solamente construcción del puente sobre el Río Chinchiná).</p>			
62-102	<p>H62-102 - Mantenimiento corredor férreo. El tramo en toda su extensión presenta deficiencias en el mantenimiento de la vía férrea, específicamente en lo correspondiente a: rocería, limpieza de cunetas, suministro de balasto y nivelación en algunos sectores, cambios de las traviesas en mal estado de los puentes y pontones que conforman la red, retiro de derrumbes y limpieza de alcantarillas entre otros. Sector Zarzal – Tebaida. En el tramo comprendido entre el k332 y k333, debido a la colmatación de la cuneta y taponamiento de la alcantarilla del lugar se presenta desbordamiento de la quebrada sobre la banca férrea que amenaza la estabilidad de la misma.</p> <p>H63-103 Traviesas de madera. Las traviesas de madera que conforman los sectores de inicio y terminación de cada una de las curvas comprendidas entre Zarzal y la Tebaida, presentan un alto grado de deterioro; por lo tanto, los rieles se encuentran desprendidos. Situación que pone en alto riesgo la seguridad en el tránsito de trenes y demás vehículos férreos.</p> <p>H65-105 - Sin rehabilitar. El sector comprendido entre Yumbo – Cali y la población de Cerrito en una extensión aproximada de 50 kilómetros, presenta condiciones de alto riesgo para la operación férrea, debido entre otros aspectos a la presencia de rieles desalineados sobre una banca férrea desnivelada con traviesas deterioradas en toda su extensión y puentes sin rehabilitación ni mantenimiento alguno.</p> <p>H287-80 En visita de inspección al Corredor Férreo se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, en los tramos Buenaventura – Dagua y Yumbo – Palmira.</p>	Replanteado - abierto	31 de marzo de 2017	67%
276-69	<p>Mediante un Oficio 20093070155971 de diciembre 18 de 2009, el INCO aprueba la ampliación del plazo de la ejecución del Plan de Obra al Concesionario hasta el 18 de diciembre de 2010, sin mediar un acto administrativo para la modificación del contrato y pese a los reiterados incumplimientos del Concesionario.</p>	Replanteado - cumplido	30 de noviembre de 2016	100% - Pendiente de verificación de la CGR.
1006-75	<p>Hallazgo 75. Renovación y Ampliación de la Garantía de Cumplimiento Aseguradora, garantes del contrato de concesión y transacción (A y D).</p> <p>Se observó que en el contrato de Concesión de la Red Férrea del Pacífico, a 31/12/2014, los diferentes sociedades concesionarias que ha tenido el contrato, han incumplido con la obligación de renovar la garantía única por los diferentes conceptos asegurables, establecidos en la Cláusula 71, numerales 71.2, 71.5 y 71.7, De otra parte, no se encuentra documento que justifique los fundamentos técnicos;</p>	Replanteado - cumplido	30 de noviembre de 2016	100% - Pendiente de verificación de la CGR

	jurídicos y financieros que llevaron a la Entidad a disminuir los montos de la Garantía para los amparos relacionados con: la rehabilitación, derivadas del contrato de concesión y el de responsabilidad civil extracontractual, por cuanto en la cláusula cuarta, párrafo 4 del Otrosí 15 del 10/07/2008, se estableció que "Tren de Occidente deberá prorrogar la totalidad de las pólizas otorgadas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones inherentes al plan de obras de rehabilitación-reconstrucción de la red férrea del Pacífico, entre las cuales se encuentran las sumas pendientes de amortización y los saldos de los anticipos que no han sido legalizados conforme al Acta de Acuerdo y Entendimiento del 28/09/2006", encontrándose que en el Acta Aclaratoria al Otrosí 15 del 29/09/2008, se precisó que Tren de Occidente ampara los siguientes riesgos...			
1007-76	Operación de la Red Férrea del Pacífico. (A) El concesionario responsable de la operación y mantenimiento, ha limitado la operación comercial a un 54% de la red habilitada que corresponde al tramo Buenaventura y el Ingenio Manuelita Km 203 y adicionalmente hasta julio de 2015 se logró la operatividad del tramo Yumbo-La Tebaida; de acuerdo con el informe de la interventoría del período julio de 2015.	Replanteado - Abierto	31 de marzo de 2017	83% - Pendiente de verificación de la CGR

Fuente: Plan de Mejoramiento Institucional 2017 (marzo), Oficina de Control Interno ANI.

Una vez verificados los hallazgos del proyecto se evidencia que la actuación que ha tenido la entidad para poder llevar a cabo su cierre ha sido proactiva pero no efectiva, ya que 3 de los 5 hallazgos a pesar de haber cumplido sus unidades de medida no atacaron la causalidad del hallazgo según lo verificó la CGR; los 2 hallazgos restantes aún no han sido verificados por la CGR.

Teniendo bajo consideración las nuevas estrategias de revisión de las unidades de medida del plan de mejoramiento relacionado con los hallazgos, se verifica que atacan con mayor claridad la causalidad de los mismos lo cual apunta a tener mayor probabilidad de cierre y sea posible lograr la efectividad de las unidades de medida planteadas.

Es preciso que la interventoría siga asesorando y acompañando a la entidad para aportar al cumplimiento de las unidades de medida planteadas por la supervisión que precisen efectividad a la causalidad para el cierre de los hallazgos a que se ha hecho alusión; asimismo, la supervisión debe insistir en el cumplimiento de los plazos previstos para allegar las unidades de medida propuestas y completar los planes de mejoramiento en tiempo.

Se consultó ORFEO³; 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.

³ Sistema de gestión documental Interno - ANI

Tabla 7- Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	- Oficio 20164090699902 del 11 de agosto de 2016, citación.	Se han contestado todos los oficios
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	- Oficio 20174090195662 del 23 de febrero de 2017, solicitud de información trámite denuncia ciudadana. Se dio respuesta el 2 de marzo de 2017 mediante oficio 20173070063691. - Oficio 20164090362542 del 4 de mayo de 2016, solicitud de información Evaluación Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018. Se dio respuesta el 12 de mayo de 2016 mediante oficio 2016601012765. - Oficio 20164090385222 del 12 de mayo de 2016, solicitud de información ejecución presupuestal. Se dio respuesta el 19 de mayo de 2016 mediante oficio 20161000136871. - Oficio 2016-105907-80764 del 27 de septiembre de 2016, solicitud de información derecho de petición. Se dio respuesta mediante oficio 20163070308971 del 3 de octubre de 2016.	Se han contestado todos los oficios
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	- Oficio 20164090344162 del 29 de abril de 2016; diligencia de visita especial practicada en las instalaciones de la ANI. - Oficio 20164090670562 del 3 de agosto de 2016, solicitud de información – diligencias preventivas. Se dio respuesta mediante oficio 20163070239071 del 9 de agosto 2016. - Oficio 20164090301672 del 15 de abril de 2016, apertura de indagación preliminar. - Oficio 20164090767992 del 31 de agosto de 2016, solicitud de información en actuación preventiva. Se dio respuesta mediante memorando 20163070273471 del 6 de septiembre.	Se han contestado todos los oficios.
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	- Oficio 20164090423612 del 23 de mayo de 2016, solicitud de información, actualización y cumplimiento de documentos contractuales para la operación segura del corredor férreo del pacífico. Se dio respuesta el 8 de junio de 2016 con radicado 20163070162941.	Se han contestado todos los oficios.
MINISTERIO DE TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	- Oficio 20164090412502 del 19 de mayo de 2016, envío de cuestionario. Se respondió con el oficio 20161000136501 del 19 de mayo de 2016.	Se han contestado todos los oficios.
DEFENSORIA DEL PUEBLO	- Oficio 20164090370222 del 28 de abril de 2016, caso de personas que viven cerca de la línea férrea – compromiso de reasentamiento. Se respondió con oficio 20166030129501 del 16 de mayo de 2016.	Se han contestado todos los oficios.

Se presentan a región seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en octubre 2013 y mayo de 2015, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

Tabla 8. Relación de Observaciones PMP y su avance

Numero	No conformidades de auditorías anteriores	Observaciones	Avance %
1253	<p>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.</p>	<p>La Agencia busca la conexión de la red férrea existente con la Zona Franca de Pereira, ubicada en el centro poblado de Caimalito, para lo cual se encuentra en el proceso de liquidación del contratista encargado de la ejecución de la obra y en la búsqueda de un mecanismo para realizar la construcción desde el municipio de Zaragoza en el Valle del Cauca, hasta la zona Franca de Pereira y posteriormente a la Felisa (Caldas).</p> <p>Al momento se cuenta con los predios para la construcción de las variantes de Caimalito y Cartago. Sólo resta un (1) predio por adquirir de trece (13) que estaban pendientes por parte de la ANI.</p> <p>De igual manera, se informa por parte de la supervisión que se trabaja en un posible acuerdo con el contratista TDO para que realice los trabajos constructivos pendientes con el dinero producto del fallo a favor de la ANI tasado en \$71.861.239.773. Para el mes de mayo se espera tener respuesta de esta solicitud y se emprenda la construcción del tramo faltante de la línea férrea.</p>	20%

<p>2018</p>	<p>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>El concesionario Ferrocarril del Pacífico, S.A.S., inicio el proceso de automatización de los pasos a nivel regularizados (legales), para mejorar las condiciones de operación y seguridad.</p> <p>Sin embargo, en el momento no se han terminado las actividades de automatización de pasos a nivel, obligaciones que se encuentran consignadas en el Plan de Normalización vigente, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2016</p> <p>Se evidencia avance deficiente sobre este particular, teniendo 31 pasos a nivel legales que no cumplen con la señalización y disposiciones de equipo; además con la cesión del contrato y sus dificultades no se ha podido alcanzar una adecuada implementación del sistema previsto para los cruces férreos.</p> <p>Se evidencia por parte de la interventoría la gestión y seguimiento mensual a cada uno de los pasos a nivel que tiene el proyecto en el capítulo 3.3 Operación y Mantenimiento; en este sentido, han sido tenidas en cuenta las recomendaciones en virtud de las necesidades de mejoramiento asociadas a una adecuada operación y el estado en que se encuentran.</p> <p>Pendiente por parte del concesionario reactivar las actividades que permitan ajustar el sistema de automatización propuesto en el Plan de Normalización del contrato.</p>	<p>50%</p>
<p>2026</p>	<p>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</p>	<p>Mediante correo electrónico del 01/12/15 se informa que se está trabajando en el Plan de regularización, sobre el cual la Interventoría ejerce funciones de vigilancia y control.</p> <p>La interventoría denota en sus informes mensuales en el capítulo 3.3 Operación y Mantenimiento, el</p>	<p>50%</p>

	obras que se requieran producto del plan aquí mencionado.	seguimiento al Plan de Regularización; en este sentido, realiza el seguimiento a los TAWS (Train Alert Warning System) - sistema que permite regular el paso del tren, con mayor seguridad, en sitios definidos como altamente vulnerables -por presencia de comunidades en el corredor-; sin embargo, está pendiente la implementación de la automatización en todos los pasos férreos legales definidos en el contrato de concesión.	
2857	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).	El supervisor no ha generado a la nueva Interventoría el traslado de las no conformidades y recomendaciones que se surtieron en relación con la anterior Interventoría, circunstancia que dificulta el seguimiento y el mejoramiento. Por tal motivo, se las trasladamos directamente, y en una próxima oportunidad se auscultará si ha habido mejora sobre este tema..	0%

Es importante señalar que la interventoría y/o la supervisión deben establecer un plan de acción con el fin de subsanar las no conformidades producto de las auditorías; en este caso no se evidencia adecuada acción por parte de la supervisión con miras al cierre de las no conformidades.

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 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 desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI.

Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

Tabla 9. Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	16/03/2017	8:00 a. m.
Presentación "Proyecto de incorporación de las interventorías a los fines esenciales del estado" Dr. Diego Bustos – Jefe de la Oficina de Control Interno	16/03/2017	8:30 a.m.

Presentación y actualidad del proyecto por parte de la interventoría	16/03/2017	11:30 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión técnica, operaciones, financiera y jurídica.	16/03/2017	2:00 p.m.
Aplicación de la MED; administrativa, predial, ambiental y social.	17/03/2017	8:00 a.m.
Reunión y conclusiones de cierre (parte documental)	17/03/2017	12:00 m
Recorrido al proyecto (se definen los sitios puntuales a visitar)	17/03/2017	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (recorrido físico)	17/03/2017	5:30 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría Consorcio Trenes del Pacífico en la ciudad de Cali, Valle del Cauca; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido al año 2016 a la fecha.

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

- Incumplimientos contractuales que han sido reportados en relación con el proyecto.
- Procesos de orden sancionatorio contractual y posibles medidas a adoptar.
- Cese de operaciones del concesionario FDP en abril de 2016, incidencias y actuaciones.
- Panorama actual de la terminación de las obras entre Zaragoza y La Felisa, a cargo del contratista Tren de Occidente

De esta manera, se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas del interventor se pudo corroborar la información suministrada con documentos soporte generados en campo; adicionalmente con registros fotográficos y filmicos que denotan las actividades realizadas.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

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

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

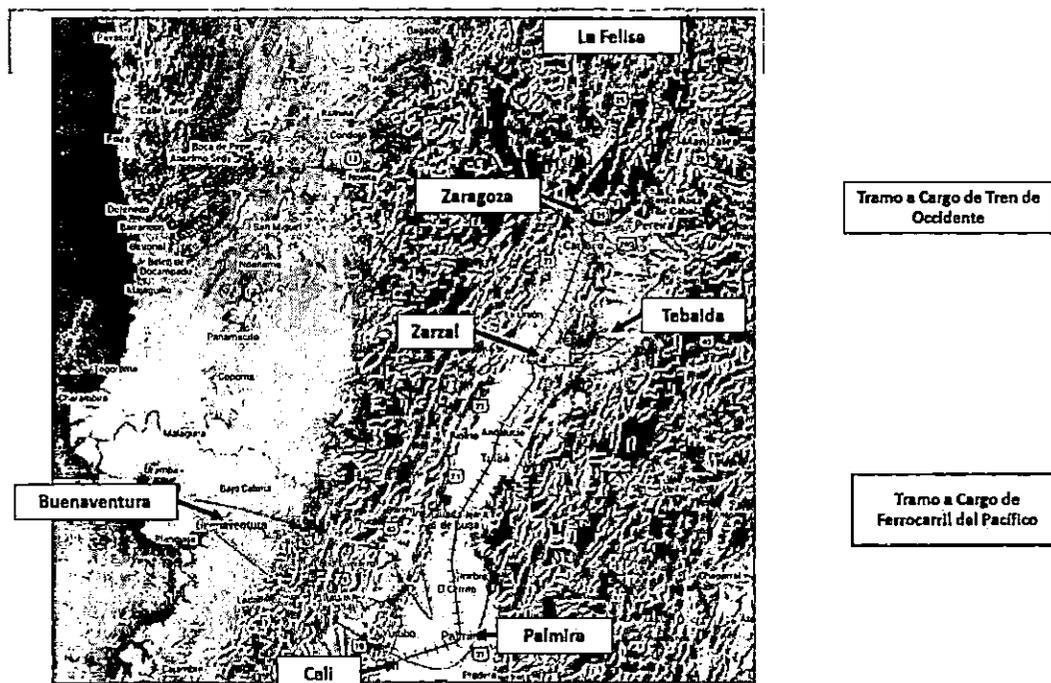
Mediante un contrato de transacción suscrito el 31 de julio de 2002 el Concesionario adquirió la obligación de reconstruir el tramo Cartago – La Felisa, incluidas las variantes de Cartago, Caimalito y Chinchiná. Para ello el Estado aportó US\$ 28 millones adicionales.

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

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

A continuación, se muestra la ubicación del proyecto de concesión que precisa la información anteriormente expuesta.

Ilustración 1. Ubicación del Proyecto



Fuente: Presentación Supervisión del proyecto, Febrero de 2017

Mediante el otrosí 16 de fecha 5 de julio de 2013, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el concesionario Ferrocarril del Pacífico S.A.S. – FDP, establecieron un periodo de transición hasta el 31 de diciembre de 2014 para la regularización del contrato de concesión, prorrogable en periodos de un año; también se acordó la creación de un comité para revisar las condiciones de viabilidad y auto sostenibilidad del contrato de concesión y el valor de la garantía única de cumplimiento del contrato en US\$ 750 mil, mientras se lograba la normalización del contrato de concesión; para ello el concesionario presentó el Plan de Normalización obligándose a presentar informes mensuales de avance, y por parte del Estado se incorporan dos (2) locomotoras tipo U-18 identificadas con los números 1823 y 1824.

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

Foto 1. Tramo en operación FDP	Foto 2. Estación de Yumbo
	
Estado de la vía férrea en operación. Foto: www.fdp.com.co	Estación de intercambio intermodal de carga

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

Sin embargo, TDO instauró una demanda arbitral para que la liquidación del contrato sea realizada por el Tribunal, condicionando la entrega de las fiducias y de los bienes a su cargo a dicha liquidación.

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

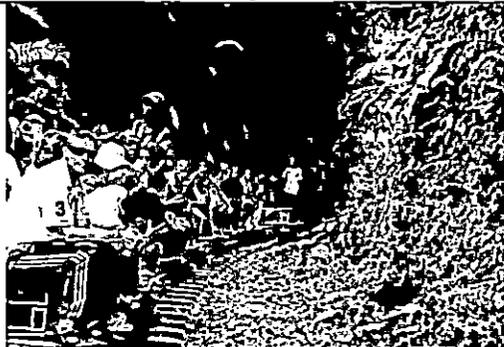
Finalmente, y según otrosí 19 de fecha 30 de diciembre de 2015, la ANI y FDP acordaron prorrogar el periodo de transición para la regularización del Contrato de Concesión No. 09-CONP-98 hasta el 31 de diciembre 2016 y ajustar el valor de la póliza única de cumplimiento a la suma de USD\$ 5.270.000.⁴

Actualmente, la ANI se encuentra analizando la propuesta presentada por el concesionario el día 24 de junio de 2016 en relación con las inversiones realizadas dentro del Plan de Normalización y otras como proyectos de construcción, bajo dos posibles escenarios: cesión del contrato y terminación anticipada de mutuo acuerdo, alternativas que surgen del análisis de ingredientes complejos como la reactivación de las operaciones por parte del concesionario desde diciembre de 2016 y el planteamiento surgido para involucrar un nuevo actor societario que respalde y potencialice el proyecto, con el fin de impedir una terminación anticipada ya sea por mutuo acuerdo o por una caducidad, debido a los múltiples incumplimientos que viene teniendo el concesionario.

En el último año, este proyecto ha tenido serias dificultades desde el punto de vista de la operación del corredor: la paralización de operaciones en abril de 2016 y el cambio administrativo que surgió en la concesión por cuenta del nuevo modelo que se pretende implementar a través de los socios que, en este momento, tienen el control del contrato. Estas circunstancias dificultan la adecuada operación del proyecto, debido a que aquel requiere urgentemente una inyección financiera que permita realizar inversiones en el corredor para garantizar una buena transitabilidad del tren, aumentando la velocidad de operación y consiguiendo más clientes para alcanzar movilizaciones que permitan que el negocio sea rentable.

Son claros los problemas que tiene el corredor: las invasiones a lo largo de varios puntos de la vía férrea, el transporte ilegal en *motobrujas*, la minería ilegal en las zonas aferentes, la inseguridad en los pasos urbanos, la falta de un adecuado mantenimiento correctivo a la infraestructura concesionada, entre otros temas; esto no permite sacar el provecho y potencial del sistema de transporte en una zona que tiene gran capacidad para movilizar carga, desde el centro del país hasta un foco estratégico y comercial como lo es Buenaventura.

⁴ Tomado de la página web de la interventoría.
<http://www.consortiotrenesdelpacifico.com/index.php/nosotros>

Foto 3. Movilización ilegal en el corredor	Foto 4. Cruces férreos
	
<p>Inseguridad en el corredor férreo. Fuente: Presentación de la supervisión febrero 2017.</p>	<p>Ausencia de señalización en cruces férreos.</p>

La operación hoy solo se concentra entre Buenaventura y Yumbo, lo cual evidencia el "abandono" del resto de corredor concesionado, permitiendo que problemas de todo tipo se instalen sobre el corredor; lo anterior aunado a la falta de terminación de las obras entre Zaragoza y la Felisa impiden una operación completa de la línea férrea conectando centros productivos más llamativos para posibles clientes que deseen transportar sus productos hasta el eje cafetero.

6.3 Temas abordados de manera específica:

Es importante aclarar que el proyecto Red Férrea del Pacífico, si bien es un proyecto que se enmarca en el contrato de concesión No. 09-CONP-98, actualmente tiene 2 actores debido a la cesión realizada en el año 2008 mediante el otro si 15, que involucra -para la operación y mantenimiento- al concesionario Ferrocarril del Pacífico SAS, pero para la terminación de las obras en el eje cafetero a Tren de Occidente. Debido a este particular se adelantan acciones en dos frentes, el de operación y mantenimiento del corredor con FDP y el de terminación de obras con TDO.

6.3.1 Incumplimientos contractuales del concesionario FDP

En el marco de la auditoria, se pudieron evidenciar los diferentes incumplimientos reportados que son objeto de actuaciones por parte de la interventoría y la ANI; estos incumplimientos se basan en los soportes documentales y evidencias aportadas por la interventoría en los diferentes informes allegados a la entidad y que comprometen la adecuada operación del proyecto por parte del concesionario FDP.

A continuación, se relacionan los incumplimientos que se presentan en el proyecto y que han originado trámites para procesos sancionatorios:

Tabla 10. Estado de incumplimientos contractuales

Incumplimiento	Solicitud de inicio de proceso sancionatorio	Tiempo transcurrido desde el suceso a la fecha	Estado actual según el grupo de Defensa Judicial
1. Incumplimiento en las actividades de mantenimiento y conservación de la infraestructura de la línea férrea concesionada.	12 de mayo de 2016. Rad. Número 20163070059753	A 31 de marzo de 2017, han transcurrido 10 meses y 18 días	Remitida citación al Concesionario y a las aseguradoras el 20/05/2016 para llevar a cabo audiencia el 8 de junio de 2016. Sin embargo, por instrucciones de la VGC con ocasión de la solicitud de inicio de trámite sancionatorio por posible terminación anticipada, el trámite fue suspendido y no se llevó a cabo la instalación de la audiencia.
2. Incumplimiento por la Interrupción en la prestación del servicio.	12 de mayo de 2016. Rad. Número 20163070059763	A 31 de marzo de 2017, han transcurrido 10 meses y 18 días	Remitida citación al Concesionario y a las aseguradoras el 27/05/2016 para llevar a cabo audiencia el 9 de junio de 2016. Sin embargo, por instrucciones del VGC con ocasión de la solicitud de inicio de trámite sancionatorio por posible terminación anticipada, el trámite fue suspendido y no se llevó a cabo la instalación de la audiencia.
3. Incumplimiento por la no entrega de información a los requerimientos efectuados.	11 de mayo de 2016 Rad. Número 20163070059703	A 31 de marzo de 2017, han transcurrido 10 meses y 19 días	El 23 de mayo de 2016 se llevó a cabo la instalación de la audiencia en la que se rindieron descargos y se decretó prueba de oficio que fue efectivamente aportada por el Concesionario. Sin embargo, por instrucciones del VGC con ocasión de la solicitud de inicio de trámite sancionatorio por posible terminación anticipada, el trámite fue suspendido y no se llevó a cabo la reanudación de la audiencia.

Fuente: Correo electrónico de la Sra. Lina Cruz del Grupo de Defensa Judicial del 24 de marzo de 2017 que obra en los papeles de trabajo.

A juicio de esta auditoría, las razones ofrecidas por el Grupo de Defensa Judicial para entender la dilatación de los distintos procesos sancionatorios, los cuales se han tardado un poco más de 10 meses, desde que fuesen reportados debidamente como hechos constitutivos de incumplimiento, se fundan en que los procesos se encuentran suspendidos con fundamento en unas instrucciones impartidas por la Vicepresidencia de Gestión Contractual basadas en un posible trámite sancionatorio que llevaría a la terminación anticipada del contrato, son razones insuficientes e incongruentes, con fundamento en las siguientes consideraciones:

1. No es la Vicepresidencia de Gestión Contractual la autoridad competente para definir el rumbo de un procedimiento sancionatorio contractual. El competente lo es la Gerencia de

Defensa Judicial, teniendo bajo consideración la delegación que le hiciera expresamente el Presidente de la Agencia. Por esta razón no es un argumento válido señalar que se actuó con fundamento en instrucciones de la Vicepresidencia de Gestión Contractual.

2. La razón según la cual se suspenden los distintos procesos en la medida en que podría darse el inicio de un trámite sancionatorio por posible terminación anticipada, es una razón carente de soporte jurídico. En efecto; si bien el contrato de concesión contempla a la altura de la cláusula 107 la posibilidad de terminar anticipadamente el contrato cuando se deja de prestar de manera injustificada el servicio por un lapso de una semana o 60 días continuos o discontinuos en un mismo año calendario, no es menos cierto que la medida requeriría de un acto procesal de acumulación, que permitiese agrupar en un solo proceso, todos los demás procesos en curso de orden sancionatorio contra un mismo contratista y por distintos hechos constitutivos de incumplimiento, y no simplemente, esperar el resultado del proceso de terminación, para no proseguir y actuar en relación con los demás procesos.
3. Esta oficina ha señalado en múltiples oportunidades que los procesos sancionatorios contractuales merecen ser tramitados con la mayor celeridad, teniendo bajo consideración que el Estatuto Anticorrupción los estructuró mediando la institución de la audiencia pública, lo cual implica un impulso oficioso y una proclividad hacia el principio de la oralidad (sin perjuicio de las formas propias de algunas actuaciones), con el fin de posibilitar que las circunstancias que dan origen a incumplimientos contractuales puedan ser corregidas a tiempo. Este es el caso de la mayoría de incumplimientos parciales, los cuales darían lugar a multas que no tienen sentido cuando los hechos que dieron origen al incumplimiento ya han sido superados por parte del contratista, cosa que sucede a menudo cuando el proceso se dilata, como en los casos bajo examen.

Debe revisarse el tema de una manera más detallada ya que han transcurrido casi 11 meses desde que se solicitaron los procesos sancionatorios sin tener acciones concretas sobre el concesionario y el mismo tampoco ha llevado a cabo acciones para cumplir.

6.3.2 Otros procesos de orden sancionatorio contractual y posibles medidas a adoptar contra FDP

La ANI adelanta acciones tendientes a dar por terminado el contrato de concesión ya que las medidas adoptadas para conminar al concesionario al cumplimiento cabal del contrato no han logrado reactivar el proyecto, se adelantan las siguientes acciones con miras a la terminación del contrato.

- Terminación Anticipada del contrato

Medida a adoptar por cuenta de la interrupción en la prestación del servicio por un lapso continuo de una semana o de sesenta días continuos o discontinuos⁵. Actualmente se

⁵ Cláusula 107 del contrato No. 09-CONP-98 (Numeral 107.3)

encuentra en práctica de pruebas. El 5 de abril de 2017 se llevará a cabo la contradicción del dictamen pericial aportado por el concesionario y que viene revisando la interventoría junto con la ANI, ya que se aducen afirmaciones que no comparte la entidad.

- Caducidad por diversos incumplimientos

Debido a los diferentes incumplimientos del concesionario generados en el marco de la operación del contrato de concesión a su cargo como:

- o Violación al régimen de enajenación de la propiedad accionaria establecido en el Contrato de Concesión No. 09-CONP-98.
- o Violación por la no acreditación de la capacidad financiera ante la variación de la composición accionaria.
- o Falta de entrega de la información solicitada por la Entidad respecto de la modificación de control.
- o No presentación oportuna de las garantías mínimas exigidas en el Contrato de Concesión.
- o No contar con un asistente técnico operativo.

La entidad adelanta el debido proceso para tramitar la caducidad del contrato, por cuenta de que los incumplimientos anteriormente mencionados son faltas graves en el marco del cumplimiento del contrato. Se llevó a cabo audiencia el 27 de marzo de 2017, pero esta se suspendió sin que se haya fijado aún fecha para su reanudación, pues las partes alegaron el desarrollo de mesas de trabajo para superar los presuntos incumplimientos en materia de debate.

La posible caducidad contractual es una medida extrema que se constituye en una potestad excepcional del Estado, cuando quiera que se presentan las causales previstas por la ley para el efecto. En este caso, los hechos constitutivos de incumplimiento que afectan de manera grave y directa la ejecución del contrato y que pueden conducir a su paralización, los cuales fueron reportados el día 24 de febrero de 2017, en realidad de verdad se vienen sucediendo desde el mes de abril de 2016, conforme obra en los distintos reportes de incumplimientos enviados por la interventoría y que dieron lugar al inicio de procesos sancionatorios independientes. No obstante lo anterior, solo se solicita la caducidad en febrero de 2017 por la acumulación de hechos que podrían dar a lugar a la parálisis del contrato.

En este sentido, la visión integral de los distintos procesos sancionatorios iniciados contra el concesionario hace ver que la entidad podría incurrir en un riesgo innecesario si no analiza sistémicamente todos los hechos constitutivos de incumplimiento. No obstante lo anterior, se han "suspendido" distintos procesos en función de una tentativa adopción de la medida de terminación anticipada del contrato sin mediar acto administrativo sobre el particular, sin mediar tampoco una acumulación procesal en torno a un único proceso, comprometiendo el devenir de cada uno de los procesos y el resultado de los mismos.

Ahora bien, en virtud del panorama que precisa la posible terminación anticipada del contrato por cualquiera de las 2 vías que sigue la ANI, la OCI evidencia una posición muy permisiva dadas las

situaciones acontecidas en el último año y reitera que las medidas sancionatorias deben tender a una aplicación más grave y más rápida debido a los citados incumplimientos; se hace un llamado para que las directivas de la entidad tomen las decisiones que crean convenientes de manera pronta para evitar más perjuicios en el marco del cumplimiento del contrato de concesión.

Luego de casi 20 años del contrato y dados los diferentes actores que han pasado por el mismo el objetivo fundamental no se viene cumpliendo y menos aun cuando se evidencian tantas faltas graves que no permiten obtener el propósito con el cual se llevó a cabo la celebración del contrato.

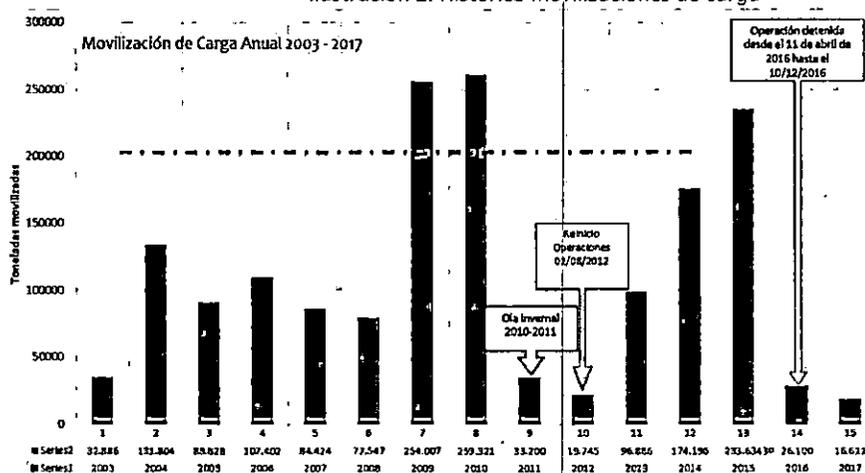
La entidad debe tomar decisiones radicales con respecto a la situación que se vive, ya que de no actuar prontamente podría comprometer el desarrollo de un proyecto que enmarca la reactivación del modo férreo y la preservación de su infraestructura

Estas decisiones deben ser con prontitud debido a que ya se cumplirá 1 año sin tener una operación normal del corredor y que tampoco se plantean soluciones por parte de la concesión en el corto tiempo.

6.3.3 Cese de operaciones del concesionario FDP en abril de 2016, incidencias y actuaciones

El cese de operaciones generado en abril de 2016 y el comportamiento denotado en el primer trimestre de 2017 evidencia que la concesión fue disminuyendo la operación gradualmente hasta llegar a su paralización. Esto fue determinante en el proyecto, ya que luego de consolidar un año importante en movimiento de carga (en 2015) llegando a movilizar cerca de 250.000 toneladas en el año, y evidenciar un panorama de recuperación de la operación de la vía férrea, teniendo expectativas de mejoramiento en la movilización para el año 2016; se dio todo lo contrario: en el primer trimestre de 2016 generó una baja ostensible de la carga y dio lugar a un cese de actividades.

Ilustración 2. Histórico movilizaciones de carga



Fuente: Presentación de la supervisión, VGC. Febrero de 2017

Las razones planteadas por el concesionario en su comunicado con Radicado No. 2016-409-028729-2 del 12 de abril de 2016, fueron las siguientes:

- Inseguridad en el corredor concesionado
- Asentamientos ilegales sobre el corredor
- Actividades de minería ilegal (superadas a finales de 2016)
- Tráfico de vehículos no permitidos en el corredor "motobrujas"
- Pasos férreos ilegales de vehículos y personas.

Pero adicional a estas razones se pudo evidenciar en los informes de interventoría de la época que hubo fallas en la operación en este lapso de tiempo que pudieron dar pie a la paralización por falta de garantías y confianza para los clientes, como lo son accidentes, descarrilamientos entre otras causas.

La operación estuvo parada por alrededor de 8 meses, su reinicio se dio en diciembre de 2016 y evidenció una nueva administración gerencial por parte del concesionario que aparentemente está buscando reactivar el proyecto y tratando de involucrar inversionistas que le den apalancamiento financiero para mejorar la operación del mismo, por lo menos en el área que se viene operando entre Yumbo y Buenaventura inicialmente.

Las operaciones en el corredor son definitivas no solo por el aprovechamiento del corredor férreo concesionado sino por la preservación, conservación y mejoramiento de una infraestructura férrea que con el correr del tiempo pierde vigencia y evidencia cierto "abandono" al no utilizarse; causa gran preocupación que los tramos que no están en operación como lo son entre Palmira y Zaragoza, incluido el ramal hacia la Tebaida, evidencian condiciones de operación deficiente, falta de mantenimiento e inutilización por largos periodos de tiempo.

Es necesario que las condiciones de reactivación de operación del concesionario involucren inversiones asociadas a mejoramiento de las condiciones de operación de la infraestructura férrea para garantizar velocidades de operación adecuadas, preservación adecuada de la infraestructura actual y mejoramiento de los centros de distribución que se tienen en las estaciones donde se está haciendo el intercambio intermodal.

Todo lo anterior, cobra valor en función del análisis efectuado por esta auditoría frente a los incumplimientos contractuales, en la medida en que hay que analizar en contexto los periodos de incumplimiento grave del contrato y las circunstancias supuestamente justificativas que aduce el concesionario.

6.3.4 Panorama actual de la terminación de las obras entre Zaragoza y La Felisa, del contratista Tren de Occidente



El proyecto Red Férrea del Pacífico, cuenta con una situación particular luego de la cesión dada mediante el otro sí 15 en el cual la sociedad Tren de Occidente S.A. – TDO, cedió el contrato de concesión a la sociedad Ferrocarril del Oeste S.A., hoy Ferrocarril del Pacífico S.A.S. – FDP.

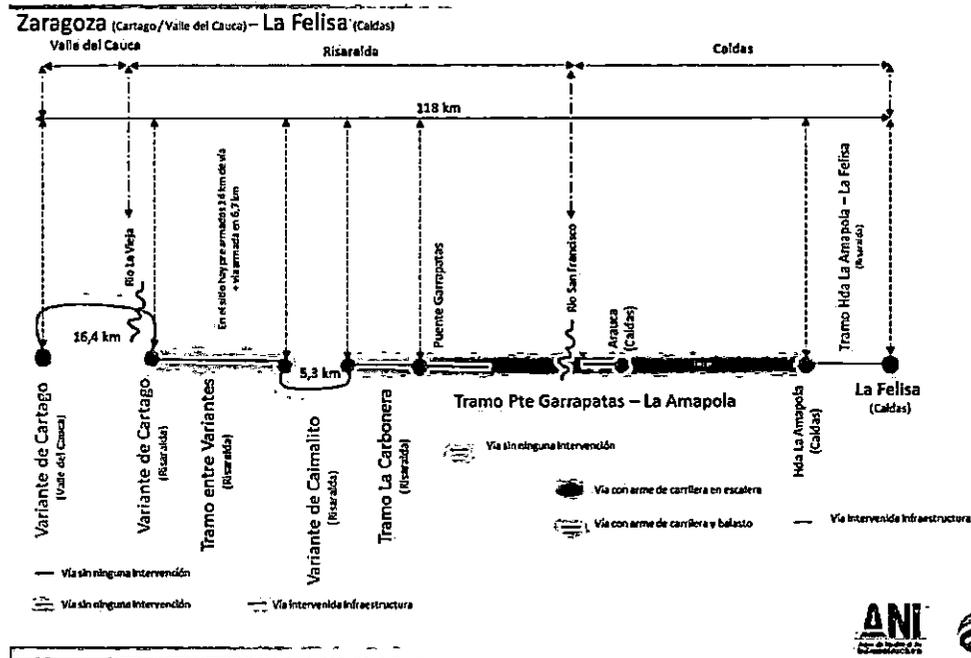
TDO es el responsable de terminar las obras entre los sectores de Zaragoza y La Felisa; sin embargo, esto aún no ha sido posible por diferentes razones entre las cuales se enmarcan las siguientes:

- La empresa incumplió parcialmente las obligaciones de construcción y rehabilitación de la vía férrea en el tramo Zaragoza (Cartago) – La Felisa, en una longitud de 118 km, en tanto que no terminó las actividades del Plan de Obras de Rehabilitación, en el corredor Férreo concesionado, razón por la cual tras el proceso de incumplimiento adelantado por la ANI en el mes de noviembre de 2014 se sancionó con la resolución 1578 de 2014, por los perjuicios ocasionados a la Nación por un valor de \$71.861.239.773.⁶
- La ANI busca la conexión con la Zona Franca de Pereira, ubicada en el centro poblado de Caimalito, debido a este particular, se adelanta el proceso de liquidación del contratista encargado de la ejecución de la obra (TDO) y se propone la búsqueda de un nuevo actor para realizar la construcción faltante desde el municipio de Zaragoza en el Vallé del Cauca, con la zona Franca de Pereira y posteriormente a la Felisa en el departamento de Caldas.
- Mediante comunicación 20164090848402 del 9 de septiembre de 2016, Tren de Occidente, plantea una opción para terminar la obra con los recursos derivados de la sanción que debe pagarle al estado, con esto se pretende agilizar la terminación del contrato pero habiendo adelantado la obra faltante; la ANI viene gestionando de manera paralela e independiente el proceso de gestión y adquisición predial de los predios faltantes para que la construcción de las variantes de Caimalito y Cartago, sitios donde TDO debe culminar la obra, a la fecha solamente hay 1 predio pendiente de adquisición denominado “La Holanda” de 2,023km.
- Debido a que TDO adquirió gran parte de materiales para la construcción de la vía férrea y que actualmente están a lo largo del corredor férreo a construir, es determinante definir por parte de la ANI si se llega a un acuerdo con este planteamiento del contratista para culminar la obra, sabiendo que están dispuestos a terminar las obras y tienen gran parte de los elementos constructivos en la zona del proyecto.

⁶ Presentación VGC, estado del proyecto Febrero 2017.



Ilustración 3. Intervenciones realizadas en el tramo Zaragoza – La Felisa



Fuente: Presentación supervisión VGC, febrero de 2017.

Solamente cuando se termine esta obra del sector Zaragoza – La Felisa, Ferrocarril del Pacífico S.A.S. asumirá la operación, mantenimiento y conservación de toda la red, con lo cual los 498 kilómetros que comprenden la Red Férrea del Pacífico estarán habilitados para hacer una operación entre el centro del país y Buenaventura mejorando de manera sustancial el atractivo del proyecto hacia los interesados en mover la carga por este modo de transporte.

La terminación de estos 118km es definitiva para poder mejorar la red férrea además de volverla más atractiva para el concesionario y para los posibles usuarios/clientes; la ANI debe emprender de manera activa el análisis de la propuesta planteada a fin de tomar las decisiones más convenientes en el corto tiempo, ya que han pasados 6 meses desde que TDO aportó este nuevo escenario; en este sentido, aun no se toman las decisiones correspondientes, a sabiendas de que la interventoría generó las observaciones particulares a la propuesta, desde diciembre de 2016.

6.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el

ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por las diferentes interventorías que ha tenido el proyecto, ya que esta es la tercera vez que es evaluado el proyecto y con esta son tres interventorías las que han estado a cargo de la vigilancia y control del proyecto denotan las actuaciones en donde puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento sean aplicadas para un mejoramiento continuo.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Trenes del Pacífico para la actual auditoría, la cual evaluó ocho (8) componentes y determinó una calificación de 72.31 sobre 100, resultado global, realizada el mes de marzo de 2017.

Las calificaciones fueron efectuadas a partir de la distribución contenida en la MED y que se presenta a continuación:

Tabla 11. Calificación MED

Calificación	Cod.	Límite Mínimo	Límite Máximo	Promedio que genera	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	81	100	90,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor tiene implementado sistemas novedosos, claros y gerenciales con alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Bueno	B	61	80	70,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	31	60	45,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Malo	M	1	30	15,5	El auditor verifica documental y operativamente que el Interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	0	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciables en la Auditoría, del criterio evaluado.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en octubre de 2013 al Consorcio Ferropacífico, a continuación los resultados:

Tabla 12. Resultados de calificación MED de octubre de 2013

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

Fuente:

La segunda medición se realizó en mayo de 2015, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:

Tabla 13. Resultados de calificación MED de mayo de 2015

		Calificación desempeño de Interventoría				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				75,83	
02	Gestión Técnica				77,20	
03	Gestión Financiera				70,50	
04	Gestión Jurídica				70,50	
05	Gestión de Alarms				70,50	
06	Gestión Ambiental				71,68	
07	Gestión Social				70,50	
08	Gestión Predial					81,61
Promedio General =		73,55				

Fuente: Auditoria proyecto Red Férrea del Pacífico, mayo de 2015. Radicado 20151020077973.

La tercera medición efectuada se llevó a cabo el 16 y 17 de marzo de 2017, en este caso se generó a una interventoría diferente, Consorcio Trenes del Pacifico, presenta un comportamiento similar a la anterior interventoría lo cual genera un análisis comparativo respecto a las evaluaciones anteriores.

Tabla 14. Resultados de calificación MED de Marzo de 2017

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría FÉRREO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				71,75	
02	Gestión Técnica				72,44	
03	Gestión Financiera				71,17	
04	Gestión Jurídica				74,39	
05	Gestión Operativa				71,03	
06	Gestión Ambiental				72,69	
07	Gestión Social				71,65	
08	Gestión Predial				73,36	
Promedio General =		72,31				

Presenta una comparación general respecto a las anteriores evaluaciones, igualmente vale resaltar que la actualización realizada a la MED en el año 2017 cambió varios criterios que generan una mayor exigencia, de la misma manera el proyecto actualmente se encuentra en etapa de operación y mantenimiento (haciendo la salvedad del tramo que está pendiente por construir entre la Felisa y Zaragoza que tiene TDO actualmente) por lo cual los criterios aplicados y evaluados también cambiaron, lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las tres matrices de evaluación de desempeño para los tres períodos evaluados, bajo parámetros de calificación ciertamente diferentes. Se presentan en las Tablas No. 12, 13 y 14, 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, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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).

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCÍ-F-004 "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 y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor formule los mejoramientos

respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico immejia@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 16 y 17 de marzo de 2017, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

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

- 1. Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2. Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
- 3. Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
- 4. Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.

5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Operativa:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control de pesajes asociados al control del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes con las cantidades transportadas, trenes movilizados, proyecciones esperadas, operadores actuales y futuros para el corredor.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de febrero de 2017, así:

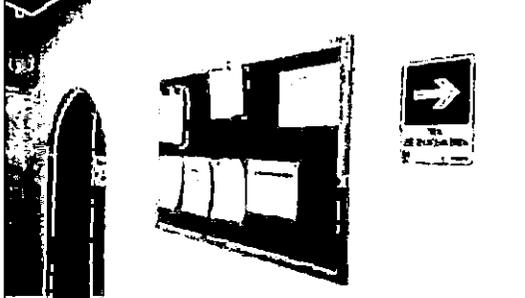
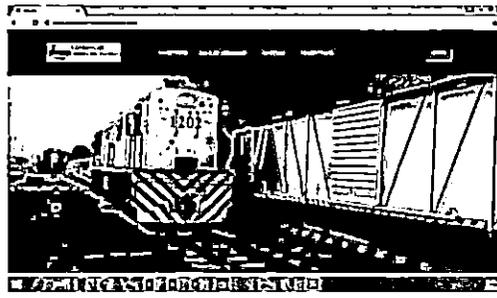
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 71.75

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional acorde respecto a los parámetros mínimos exigidos por la Agencia, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en Cali y Bogotá, cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar. Debido a que las oficinas quedan en un punto intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor férreo.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario. En este sentido también se resalta la gestión documental con la cual se lleva a cabo el proyecto dada la antigüedad de la concesión y la reconstrucción documental a la cual han llegado para poder asesorar la toma de decisiones de la entidad.

Las oficinas dispuestas para las labores de vigilancia y seguimiento al contrato son acordes a lo que necesita el proyecto, así como los vehículos debidamente identificados y las herramientas dadas para tal fin.

Foto 5. Oficinas y herramientas de la interventoría	Foto 6. Página Web Interventoría
	
<p>Oficinas en campo, con logos y equipos dispuestos para las labores de vigilancia y control.</p>	<p>Muy poca información, avances desactualizados, no se denota actualización periódica sobre la misma y que sea disponible para el público en general.</p>

La página web de la interventoría contiene muy poca información para el público, esta es una herramienta prevista en el contrato (Anexo 4. Plan de Cargas, Numeral 5.3.2 Funciones Gerenciales, (a) Área Administrativa) y debe sacarse provecho de la misma; información sobre los diferentes trayectos del proyecto, ficha técnica actualizada, contenido fotográfico, avances de obra actualizados, entre otra información aportará de manera significativa a la comunidad, más aun cuando el concesionario en este momento no posee página web ni canales de comunicación por redes sociales.

Es necesario implementar un sistema de gestión de calidad acorde a las necesidades del proyecto, ya que requiere adecuar de manera eficiente las labores que adelanta la interventoría de manera organizada en función de lineamientos claros para los fines del contrato de interventoría, no obstante se adoptara según la empresa de casa matriz extranjera pero ya ha transcurrido mucho tiempo y aun no se implementa este sistema.

Debido a que el proyecto se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, se evidencia un adecuado manejo del registro fotográfico interno con los pormenores acontecidos de la etapa respectiva, los requerimientos de información al concesionario constantes y enmarcados en la vigilancia integral del contrato dan cuenta de una adecuada gestión.

En materia de riesgos debe preverse de una manera más clara el seguimiento a las activaciones por los riesgos que evidencien posible materialización, en virtud de la matriz generada el monitoreo a la misma debe permitir alertar de manera temprana posibles incidencias de diferentes aspectos en el normal desarrollo del contrato, lo cual no se evidencia en los informes de interventoría y si se viene presentando en el actuar de la concesión en el último año donde se han materializado muchas situaciones que se habrían podido controlar de mejor manera.

Es necesario implementar programas de capacitación para todos los integrantes de la interventoría en diferentes áreas del manejo del proyecto; si bien por un lado la ARL podrá dar algunas capacitaciones de tipo organizacional y empresarial, el proyecto actualmente se enmarca en situaciones de incumplimientos y posibles nuevos sucesos que requieren de la mayor atención y comprensión por el equipo de interventoría.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 72.44

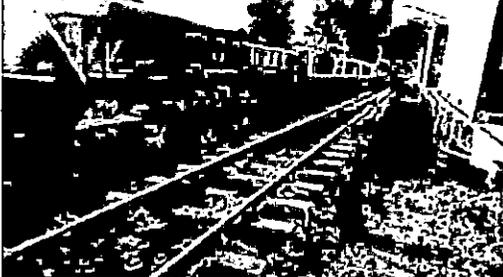
En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de operación y mantenimiento, intervenciones de mantenimiento rutinario y/o correctivo que adelanta el concesionario en sitios puntuales.

Se lleva a cabo un adecuado seguimiento al estado de la infraestructura del corredor férreo con un registro fotográfico muy detallado y plasmado en el informe de interventoría mensual que denota las labores de seguimiento a cada uno de los aspectos que se vienen vulnerando en el corredor enmarcado en las actuaciones que se vienen desarrollando y el ritmo de trabajo como tal.

Se lleva a cabo de manera adecuada la ficha del proyecto por parte de la supervisión, con información amplia sobre las fechas del proyecto, valores, datos básicos de la concesión, cuadro resumen de adiciones u otros, entre otros; permite mantener de manera rápida y actualizada la información referente al proyecto.

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto junto con un equipo de especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor dedicación, actualmente verificando el peritaje que será objeto de toma de decisiones por parte de la ANI y la reactivación de las obras pendientes a desarrollar en el tramo a cargo de TDO, además de los recorridos al corredor que por su extensión requieren tiempos importantes pero se vienen cumpliendo satisfactoriamente para advertir en la mayoría de casos alertas por los mantenimientos correctivos que no se vienen adelantando.

Las advertencias, conceptos, requerimientos, informes y solicitudes mediante oficios y comunicados dados entre la interventoría y la concesión, muestran la adecuada gestión de seguimiento, más allá de que en gran medida no se han atendido estos requerimientos

<p>Foto 7. Estado de la vía férrea, Inmediaciones de la estación de Yumbo</p>	<p>Foto 8. Estado de material rodante en estación Yumbo</p>
	
<p>El mal estado de traviesas, rieles y material rodante es evidente.</p>	<p>Equipo rodante en <i>stand by</i> inutilizado debido a la baja operación sobre el corredor.</p>

Es necesario requerir al concesionario sobre las acciones a desarrollar para reactivar la dresina de control entregada en marco del contrato de concesión y que a la fecha se encuentra sin utilización, generando un abandono de este bien concesionado.

Es necesario que se verifique la señalización a lo largo de todo el corredor ya que la ausencia de medidas de control por esta modalidad es evidente, los pasos a nivel están seriamente afectados debido a la falta de automatización prevista por el concesionario para los pasos legales, y en peor estado los pasos ilegales. En el mismo sentido debe iniciarse un plan para el cambio de la señalización vertical que aplique en el corredor para cumplir con el Manual de Señalización Vial expedido por el Ministerio de Transporte para el año 2015 donde gradualmente se vayan cambiando las señales de los 36 pasos previstos en el Plan de Normalización y medidas de prevención en los más de 200 pasos ilegales que tiene el corredor con miras a que se cumpla la normatividad vigente.

7.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 72.69

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto desde el punto de vista ambiental, donde se precisa un seguimiento acorde a la verificación de las obligaciones emanadas de la licencia ambiental que tiene el proyecto y el PMA correspondiente.

Es necesario que se adelanten las acciones pertinentes a la exigencia hacia el concesionario al adecuado cumplimiento de las fichas que tiene el PMA derivadas de la licencia ambiental. Se evidencian poca actuación del concesionario al cumplimiento de estas ocasionando vacíos de acciones

Foto 9. Acopio de materiales en estación Yumbo	Foto 10. Acopio de materiales en estación Yumbo
	
Deficiente acopio de materiales en estación intermodal de Yumbo, no se guarda un orden y clasificación adecuada.	

Se evidencia un adecuado seguimiento al PMA y diferentes resoluciones de cumplimiento emanadas por las autoridades ambientales regionales donde la interventoría denota adecuado conocimiento, sin embargo, esto evidencia la falta de actuaciones por parte del concesionario que tiene pendiente generar lineamientos adecuados para cumplir con sus obligaciones y poder tener indicadores que midan la eficiencia en el control realizado.

Se recomienda a la interventoría adelantar de manera preventiva un diagnóstico de los tramos que no están en operación y del tramo pendiente por ejecutar ya que requiere de medidas acordes a las labores que requiere el corredor y que no se atienden adecuadamente.

7.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 73.36

El componente predial para la interventoría de este proyecto está ligada al acompañamiento a la ANI de la gestión de adquisición y documentación de los predios pendientes de adquirir en las variantes de Cartago y la Virginia, por tal razón el seguimiento a estos se vuelve fundamental a la hora de poder tener finiquitada la adquisición predial física y dar vía libre a una futura terminación de construcción de la red férrea ya sea con TDO u otro contratista.

Es determinante la tarea de la interventoría a fin de revisar los expedientes prediales de adquisición del proyecto, además de acompañar la gestión predial para la culminación de la adquisición que tiene el mismo; si bien ya se ha adelantado gran parte de la adquisición y el proyecto requiere urgentemente el 100% de los predios, se requiere de manera urgente terminar esta adquisición advirtiendo la adecuada gestión predial que debe concluir la Entidad.

Se evidencia que al ser un corredor altamente poblado por el paso urbano por diferentes municipios tiene gran propensión a invasiones de diferente tipo, lo cual debe ser muy bien manejado siendo este un tema de prioridad para mantener el corredor despejado y seguro para el paso del tren. Se debe insistir al concesionario en salvaguardar el corredor vial de invasiones y en la

recuperación del espacio denotado por la franja del corredor concesionado haciendo el seguimiento con las autoridades municipales respectivas ya que estos son temas de orden policivo que no se deben dejar acrecentar.

7.1.5 Desempeño del componente operativo

Calificación obtenida: 71,03

Es un componente determinante en esta auditoría debido a que el proyecto viene de una para en operaciones de 8 meses; se vienen adelantando de manera acertada los cálculos y estadísticas de movimiento de carga desde diciembre de 2016 cuando se dio la reactivación además de llevar un control y seguimiento histórico de movilización de carga.

Es muy importante el análisis que viene realizando la interventoría con proyecciones de movilización y análisis de clientes lo cual permite medir la situación actual del concesionario.

Se evidencia un adecuado seguimiento de la interventoría al estado de las estaciones férreas, señalización y cruces a nivel tramo a tramo; lamentablemente el estado de estas y que son de custodia y mantenimiento por el concesionario denota su mal estado y conservación. Algunas estaciones que están en operación como es el caso de la estación de Buenaventura y la estación de Yumbo que sirven como punto de inicio y fin de la carga que se viene movilizando en la actualidad mantienen instalaciones en estado aceptable. Adicional a esto se denota falta de seguridad en el corredor y en las estaciones que viene siendo advertido por la interventoría en sus informes mensuales.

<p>Foto 11. Estación en operación Yumbo</p> 	<p>Foto 12. Centro de operaciones FDP - Cali</p> 
<p>Estación en aceptables condiciones. Sitio donde se cargan o descargan los trenes (cemento, rollos de lámina, entre otros)</p>	<p>Centro de control operacional en las instalaciones de FDP en la ciudad de Cali.</p>

Se evidencia de manera clara la toma de datos de la interventoría basada en los reportes diarios suministrados por FDP, se evidencia la difícil situación que vive el proyecto a pesar de que en 2017 ha reiniciado operaciones pero que no se compadecen con lo que debería movilizar la concesión.

Tabla 15. Movilización de carga año 2016 y 2017

Meses	Carga transportada 2016/Ton FDP	Proyección carga 2016- preliminar según informe GFP
Enero	11.183	12.460
Febrero	2.230	15.380
Marzo	6.781	21.000
Abril	979	24.000
Mayo	0	25.560
Junio	0	26.000
Julio	0	27.000
Agosto	0	29.000
Septiembre	0	33.000
Octubre	0	34.000
Noviembre	0	36.000
Diciembre	1.431	37.000
TOTAL	22.604 (7%)	320.400

Meses	Carga transportada 2017/Ton FDP	Proyección carga 2017
Enero	3.339	N/D
Febrero	2.780	N/D
TOTAL	6.119	N/D

Fuente: Informe de interventoría febrero de 2017

Es preocupante el estado del corredor férreo, sin embargo, se evidencia la acción de la interventoría en los requerimientos realizados, los oficios allegados y la clara descripción del estado de operación del corredor férreo donde se advierte claramente las falencias que permanecen a lo largo de los más de 300km que están en operación dejando claro las alertas por el estado actual de la vía.

7.1.6 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 71,65

Dentro del componente social se evidencia un acompañamiento general al concesionario en materia de monitoreo sobre gestiones realizadas por el mismo, se evidencia por tanto acompañamiento a las actividades que se realizan y que son de conocimiento de la interventoría; se destacan las labores de acompañamiento y verificación de trámites sobre la matriz de querellas que se tiene del proyecto, el control de invasiones que se adelanta a lo largo del corredor, la contestación sobre derechos de petición.

Se resalta la instalación de mesa de trabajo para el manejo de este tema, debido a la cantidad de requerimientos que se tienen y la priorización de acciones a realizar, se mantienen desde el mes de noviembre meses de trabajo que propenden por adelantar de manera ordenada y evidenciada las

acciones que se vienen realizando a fin de cumplir lo estipulado en el PMA, respecto de las fichas del plan de manejo referidas al componente social.

Se evidencia un seguimiento adecuado a las PQRS que se generan en el proyecto, se consolidan y tramitan con tiempos de cierre acertados, los seguimientos que da el concesionario y acompaña la interventoría han permitido mantener el indicador de PQRS bajo.

Ante la situación que vive el proyecto por cuenta las invasiones sobre el corredor, la movilización ilegal sobre la vía férrea y demás situaciones que afectan a las comunidades, es necesario que la ANI establezca una serie de medidas que acerque a la comunidad al proyecto sin que este se vea perjudicado; las labores de reasentamiento en algunas zonas son necesarias y la organización y erradicación de movilización ilegal debe implementarse gradualmente con la entrada en operación más periódica del tren.

7.1.7 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 71.17

Dentro de los controles financieros que presenta la interventoría se resalta el seguimiento realizado en los comités fiduciarios así como en los informes de fiducia, se evidencian condiciones complicadas por parte del concesionario pues precisan una situación financiera complicada con mira a los cumplimientos que debe atender para mantener operando el corredor, es por esto que el adecuado seguimiento que se le viene realizando precisa la entrada de nuevos actores que potencialicen financieramente el proyecto para apalancar actividades que se hacen muy necesarias a fin de cumplir con unos parámetros mínimos de operación.

Es importante resaltar los análisis realizados por la interventoría respecto al planteamiento dado por TDO para el cumplimiento de las obras faltantes entre Zaragoza y La Felisa, el análisis particular desarrollado logro evidencias ciertas fallas contables que requieren aclararse antes de poder suscribir algún tipo de acuerdo para la terminación de obras.

Es necesario poder indagar más a profundidad los estados financieros del concesionario para evidenciar el comportamiento operacional del mismo y definir la situación real de la concesión; el panorama actual precisa una necesaria inyección de capital para su funcionamiento y estabilización.

En virtud de una posible terminación anticipada del contrato o caducidad es importante revisar de manera general lo que prevé el contrato para esta situación y los manuales, formatos y procedimientos que tienen la ANI en casos de reversión de infraestructura férrea a la nación.

7.1.8 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 74.39

Es quizás el componente más activo del proyecto dada la situación que vive, se evidencia un adecuado control jurídico al tema garantías por cuenta del estado actual del proyecto; sin embargo, ante la no prorroga del plan de normalización en diciembre de 2016 y el efecto que deriva la actualización de las garantías es importante mirar el panorama de vulnerabilidad transitoria que pueda tener el proyecto.

El establecimiento de los diferentes incumplimientos que tiene el concesionario evidencia una contundente y diligente acción de la interventoría para alertar a la entidad de situaciones anómalas que no permiten desarrollar el objeto contractual de manera adecuada.

Se requiere el apoyo transversal a la entidad para que estos diferentes procesos que se vienen adelantando tengan el respaldo y evidencia necesaria para llevar a buen fin los diferentes sancionatorios a que haya lugar, multas y demás incidencias desde el punto de vista jurídico.

El acompañamiento al proceso que se lleva con TDO respecto de la finalización de las obras es determinante para poder reactivar la terminación de la red férrea en el tramo faltante y su posterior incorporación a la concesión FDP.

8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se lleva a cabo la reunión de cierre de la auditoría, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

8.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como las que se presentan a continuación:

8.1.1 Para la Interventoría

1. Realizar un mejoramiento a la página web en virtud de la obligación contractual contenida en el Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo, numeral 5.3.2 funciones generales, literal a) Área Administrativa, "...Elaborar una página Web de la Interventoría que presente diferentes niveles de información (layers) sobre datos importantes del proyecto..." Debido a que actualmente no se está cumpliendo esta obligación contractual.

2. No se evidencia como la interventoría está dando cumplimiento a la obligación establecida en el Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo, numeral 5.3.2 funciones generales, literal a) Área Administrativa: *“...Realizar una valoración cualitativa de la probabilidad de ocurrencia y el impacto de los riesgos del Contrato de Concesión con su respectiva descripción. Esta obligación se deberá realizar con el fin de apreciar el seguimiento de las posibles obligaciones contingentes a cargo de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en el desarrollo de la interventoría. Lo anterior de conformidad con el Decreto 423 de 2001 y demás normas que la modifiquen, adicionen o complementen...”*.
3. No se evidencia elaboración de ficha técnica por parte de la interventoría respecto a la actualidad que vive el proyecto dando cumplimiento a la obligación establecida en el Anexo 4 – Metodología y Plan de Cargas de Trabajo, numeral 5.3.2 funciones generales, literal(b) Área Técnica: *“...Elaborar y mantener actualizada una ficha técnica de la concesión de acuerdo con las orientaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura en este sentido...”*.
4. No se cuenta con un Sistema de Gestión de Calidad de la interventoría que se acople a las necesidades de la entidad ya que se encuentra apenas en implementación, siendo que la interventoría lleva 10 meses se requiere el establecimiento de dicho sistema para una mayor organización de la interventoría.
5. No se evidencian acciones asociadas al seguimiento, y puesta en marcha de la dresina de control entregada a la concesión y que se encuentra fuera de servicio actualmente; este tipo de elementos son necesarios para un adecuado control al estado de la vía férrea.

8.1.2 Para la supervisión

1. Evidenciados los incumplimientos que tiene el proyecto y los procesos sancionatorios que se adelantan, se denota una actuación permisiva de la entidad frente al concesionario FDP; se requiere que desde la supervisión se oriente a la alta dirección de la entidad y a Defensa Judicial a tomar decisiones definitivas y acelerar los trámites pertinentes que permitan salvaguardar los intereses del Estado.
2. Una vez revisado el informe de supervisión del mes de enero de 2017 y diciembre de 2017, se evidencia deficiencia en los mismos, ya que no son integrales y se toma de manera literal la información de la interventoría; este informe debe realizarse en función de las acciones de la supervisión más no de la interventoría.
3. No se evidencian avances que permitan dar cierre a las No Conformidades emanadas de los informes de auditoría del año 2013 y 2015, lo cual precisa falencia en el seguimiento a las mismas.
4. Se evidencia que la terminación del tramo de La Felisa-Zaragoza aún sigue pendiente, sin definir la manera en la cual la entidad llevará a dar cumplimiento la terminación de las

obras; no es claro si la culminara TDO o un nuevo contratista pese a que ya han pasado más de 2 años desde la imposición de la sanción con resolución 1578 de 2014 por los perjuicios ocasionados a la Nación.

5. Persiste la falta de compra de predios para la culminación de las obras en La Felisa-Zaragoza, este compromiso es asumido por la ANI desde hace más de 1 año.

8.1.3 Para el Grupo de Defensa Judicial

1. Suspender, al parecer sin mediar una actuación que determine las razones por las cuales se origina tal suspensión, tres (3) procesos sancionatorios adelantados contra el concesionario por distintos hechos constitutivos de incumplimiento y que se han analizado en el numeral 6.3.1 de este informe.
2. Suspender los procesos señalados en el numeral precitado aduciendo -mediante correo electrónico- que había obedecido a una instrucción de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, cuando esta última carece de competencia para dirigir esta clase de procesos, lo cual esta relegado en la Gerencia de Defensa Judicial.

8.2 Recomendaciones

Se presentan las siguientes recomendaciones a la gestión realizada por parte de la interventoría y supervisión tales como:

8.2.1 Para la Interventoría

1. Se recomienda hacer recorridos por el corredor férreo completos de manera trimestral, grabarlos y tenerlos como referencia para la detección y avance de medidas correctivas.
2. Se requiere el acompañamiento activo de la interventoría para complementar las unidades de medida planteadas en el PMI por los hallazgos vigentes que tiene el proyecto, tanto los nuevos como los que necesitan replanteo.
3. Llevar a cabo un acompañamiento y solicitud al concesionario más estricto sobre el control a las invasiones del corredor concesionado, insistir ante las autoridades municipales su actuación policiva en los casos que se requiera.
4. Es necesario que la interventoría haga seguimiento a alertas tempranas que surjan de la activación de riesgos derivados de la matriz de riesgos elaborada para el contrato de concesión.
5. Se requiere generar un vínculo de la ficha técnica del proyecto en la página web para mantener la información básica del proyecto actualizada y disponible para quienes quieran

saber las particularidades que vive la concesión y su seguimiento en la etapa de operación y mantenimiento.

6. Es necesario hacer una revisión general de toda la señalización del corredor en virtud de la actualización del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte publicado en el año 2015 y requerir al concesionario que empiece a adoptarlo progresivamente en los pasos legales que mantiene la concesión.
7. Se sugiere impulsar junto con el concesionario un plan de culturización y socialización más ambicioso respecto de los temas de seguridad férrea, con el fin de disminuir los índices de accidentalidad del corredor que son de gran impacto en cuanto a cifras en algunos trayectos del proyecto, siendo que este es un proyecto en inmediación zonas urbanas.
8. Se recomienda implementar un cronograma de capacitaciones de diferente índole, no solo en aspectos relacionados con la ARL sino también de orden técnico, jurídico y financiero.
9. En virtud de una posible terminación anticipada del contrato o caducidad es importante revisar de manera general lo que prevé el contrato para esta situación y los manuales, formatos y procedimientos que tienen la ANI en casos de reversión de infraestructura férrea a la nación.

8.2.2 Para la Supervisión

1. Hacer seguimiento y acompañamiento a los procesos sancionatorios que se encuentran abiertos y precisar situaciones que posibilitan una terminación anticipada del contrato.
2. Revisar de manera detallada el peritaje generado por la concesión con el fin de determinar el adecuado levantamiento de la información.
3. Evaluar el estado actual del otro sí 18 a fin de que no se ha cumplido lo allí pactado, sobre todo en virtud de las obligaciones de la entidad.
4. Prever la realización de un nuevo plan de normalización que se compadezca con la actualidad del proyecto y con la posición del concesionario frente a sus cumplimientos contractuales a desarrollar para reestablecer las condiciones de operación hacia el futuro.

8.3 Buenas prácticas y observaciones

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la Interventoría y la Supervisión se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Se evidencia una muy buena práctica generada con objeto del acercamiento con el concesionario para mirar en mesas de trabajo por temas (técnico, socio-ambiental,

- operativo, entre otras) aspectos relacionados a verificar y mejorar las acciones a realizar para el cumplimiento de requerimientos de toda índole generados por la interventoría en los últimos meses.
2. Se resaltan las labores realizadas por la interventoría involucrando personal y dedicación adicional en las situaciones que ha requerido el proyecto, sobre todo en aspectos prediales y en temas jurídicos.
 3. Se resalta el control que se tiene en materia de inspección, seguimiento y control del corredor, así como sus registros fotográficos detallados de la infraestructura férrea concesionada.
 4. Se destaca el acompañamiento realizado a la entidad para la completitud de las unidades de medida de los hallazgos que se tienen por contraloría, a fin de que se puedan cerrar los mismos por parte del ente de control.
 5. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de marzo de 2017 de **72.31** valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 60).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno. 