



MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente

DR. JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión férrea, Red Férrea del Atlántico (PEI 41).

Respetados doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto férreo, red Férrea del Atlántico (PEI 41).

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

De acuerdo con lo previsto en el literal g art. 4º, los literales h, j y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno

Anexos: 27 folios





MEMORANDO

cc. Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente Férreo
Oscar Hernando Morales Morales – Líder de apoyo de equipo a la supervisión

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

VoBo:

Nro Rad Padre:

Nro Borrador:

GADF-F-010

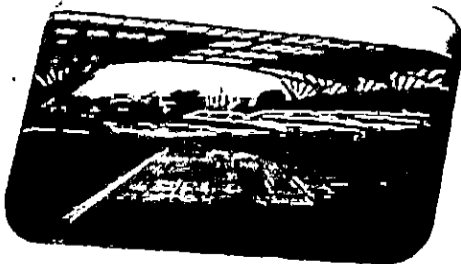
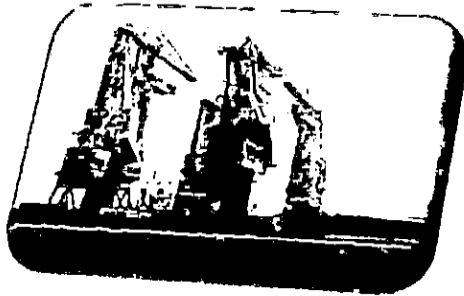


Agencia Nacional de
Infraestructura



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 Atlántico
(PEI 41)

2018



CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETIVOS	5
2.1	Objetivo general	5
2.2	Objetivos específicos	5
3.	ALCANCE	5
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	6
5.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	6
5.1	Información de Contratos	6
5.2	Equipo de supervisión	8
5.3	Descripción del proyecto auditado	8
6.	SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO	13
6.1	Modificación a la licencia ambiental 2351 de 2007 para la construcción de segunda línea en los tramos Fundación, Aracataca y Bosconia	13
6.2	Planes de reasentamiento en los corregimientos aledaños al corredor férreo	17
6.3	Dificultades prediales para la terminación de la segunda línea	19
6.4	Comportamiento de la operación en el corredor con las cargas movilizadas y las que se pretenden incorporar	21
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA	24
8.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES	31
8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)	31
8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	32
8.3	Verificación atención a organismos de control del Estado	33
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	33
9.1	No Conformidades	34
9.2	Para la interventoría:	34
9.2.1	Para la supervisión y equipo de apoyo:	35
	Recomendaciones	35
9.2.2	Para la Interventoría	35
9.2.3	Para la Supervisión del Proyecto (Líder y equipo de apoyo)	37

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.....	8
Tabla 3. Descripción de Tramos.....	9
Tabla 4. Avance de los trámites ambientales.....	16
Tabla 5. Resultados de calificación MED de Julio de 2018.....	25
Tabla 6. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.....	26
Tabla 7. Hallazgos del proyecto.....	31
Tabla 8. No Conformidades derivadas de las Auditorias Técnicas.....	32

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.....	9
--	---

1. INTRODUCCIÓN

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

La Oficina de Control Interno (OCI) se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

El control interno propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se orienten hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 648 de 2017 que modificó el Decreto 1083 de 2015, reglamentando parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisan las labores que deben desempeñar las Oficinas de Control Interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcadas en cinco roles: liderazgo estratégico, enfoque hacia la prevención, evaluación de la gestión del riesgo, evaluación y

seguimiento y relación con entes externos. Para consultar el marco normativo y contractual, ver numeral 4.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia y a la supervisión del proyecto férreo Red Férrea del Atlántico, en ejecución por parte de la concesión Concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A.- FENOCO S.A.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión férreo: Red Férrea del Atlántico, respecto al cumplimiento de 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 que aseguren el éxito del proyecto.

2.2 Objetivos específicos

- 2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de construcción, operación y mantenimiento del proyecto.
- 2.2.2. Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la interventoría, Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia, en el proyecto de concesión de modo férreo, Red Férrea del Atlántico.
- 2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y/o por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

3. ALCANCE

El alcance de la auditoría enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría desde el mes de junio de 2017 y hasta el mes de junio de 2018, en virtud de los trámites que se vienen adelantando para el licenciamiento ambiental de los tramos de segunda línea donde está pendiente su construcción, así como los avances del plan de reasentamiento que se tiene en sitios específicos del corredor y la verificación de la operación férrea en el proyecto.

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 subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Ley 87 de 1993. Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 4165 de 2011. Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO).
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Decreto 1510 de 2013. compilado en el Decreto Reglamentario Único 1082 de 2015. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión a auditar. (Contrato No. O-ATLA-0-99 de 1999 y demás documentos contractuales).
- Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 236 de 2016 y demás documentos contractuales)
- Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
- Informes mensuales de la supervisión, correspondientes a los meses de abril y mayo de 2018.
- Informes mensuales de interventoría correspondientes a los meses de mayo y junio de 2018.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de Contratos

A continuación se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión, interventoría y supervisión, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. Objeto: Otorgar en Concesión para su construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, operación y explotación, la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico, para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, infraestructura que está conformada por los tramos: Chiriguaná (PK 724) - Ciénaga (PK 934), Ciénaga (PK 934) - Santa Marta (PK 969), Bogotá (Km 5) - Belencito (PK 262), La Caro (PK 34) - Lenguazaque (PK 110), Bogotá (Km 5) - Dorada (PK 200), Dorada (PK 200) - Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) - Chiriguaná (PK 724) y Puerto Berrío (PK 333) - Medellín (Bello) (PK 509), incluyendo los bienes inmuebles, los bienes muebles y el material rodante consignados en los anexos del pliego de condiciones que dio origen al presente contrato² Esta concesión fue reestructurada y en la actualidad está conformada por el tramo Chiriguaná-Santa Marta: Se otorgará en concesión, para su construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, operación y explotación, la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico, para la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga. - otrosí No 12 del 28 de marzo 2006. Contrato: O-ATLA-0-99 de 1999 Acta de Inicio: 9 de septiembre de 1999 Plazo: 30 años</p>	19 otrosíes
Interventoría	<p>Consorcio Interventoría Vías Férreas del Norte de Colombia Objeto: Interventoría técnica, administrativa, jurídica, legal, financiera, ambiental, social, predial del contrato de concesión No. O-ATLA-00-99 de la Red Férrea del Atlántico. Contrato: 236 de 2016 Acta de inicio: 2 de agosto de 2016 Plazo: 24 meses (2 años).</p>	No se han registrado

Fuente: Contratos de concesión y de interventoría.

El contrato de concesión fue suscrito entre el concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. y Ferrovías en liquidación, quien posteriormente lo asumió el INCO y finalmente está a cargo de la ANI como parte del Estado; ha tenido varias interventorías las cuales han aportado a la labor de vigilancia y seguimiento a su ejecución en las diferentes etapas del proyecto, lo cual ha requerido contar con una memoria histórica para determinar las actuaciones en cada momento de los 18 años transcurridos hasta la fecha.

² Objeto original del contrato de concesión, vale la pena resaltar que en octubre de 2013 y bajo el otro si 19 se desafectan los tramos Bogotá-Belencito y La Dorada Chiriguaná.

5.2 Equipo de supervisión

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

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jose Leonidas Narvaez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Dina Rafaela Sierra Rochels	Gerente Férrea	
Oscar Hernando Morales Morales	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Luis Ernesto Bogotá Guzmán	Asistente administrativo	
Luis Gonzalo Pachón	Apoyo de reasentamientos	
Jose Antonio Buitrago Bohorquez	Apoyo financiero	
Lina Leidy Leal	Apoyo Riesgos	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
German Arturo Bohorquez Guzman	Apoyo predial	
Martha Milena Córdoba Pumalpa	Apoyo social	
Nohora Fernanda Millan Ballen	Apoyo ambiental	
Maria del Pilar Vergel	Apoyo jurídico	Vicepresidencia Jurídica
Angélica María Rodríguez Valero	Apoyo Defensa Judicial	

Fuente: Orfeo – Sistema de Gestión Documental ANI.

5.3 Descripción del proyecto auditado

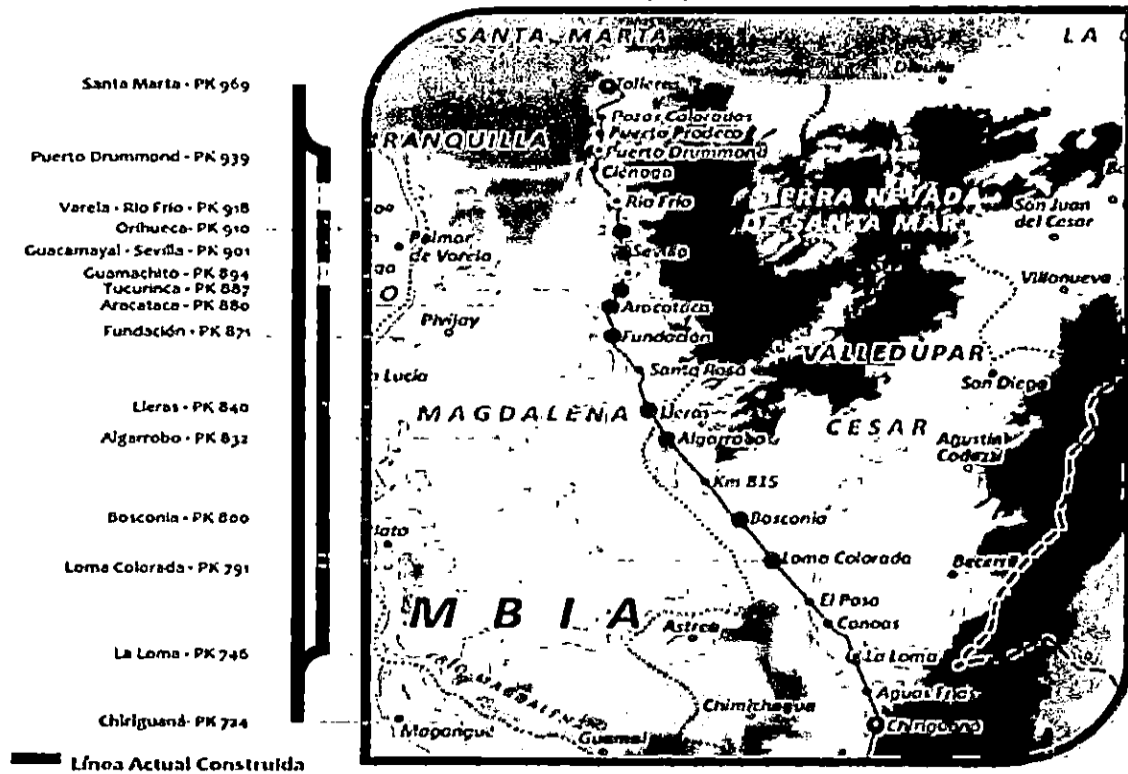
El corredor férreo concesionado consta hoy en día de una vía férrea de 245km continuos en lo que se denominaría línea 1 que va desde el municipio de Chiriguaná, Cesar, hasta la ciudad de Santa Marta, Magdalena; y una segunda línea incompleta que va desde La Loma, Cesar, hasta Puerto Drummond, en cercanías de Santa Marta, comprendiendo 191km aproximadamente; de la segunda línea se han construido 165,42km y faltan por construir 25,69km para culminarla.

Es importante resaltar que en el año 2006 el proyecto cambió de manera drástica, ya que se desafectaron tramos de gran importancia los cuales quedaron fuera del corredor; esta determinación quedó definida en el otrosí 12. Se definió entonces dar un alcance a la ejecución de las obras para la construcción de la segunda línea paralela a la existente entre La Loma y Puerto Drummond en una longitud aproximada de 191km; de esta manera, el nuevo corredor concesionado es desde Chiriguaná (PK 724) hasta Santa Marta (PK 969), con longitud total de 245km.

Desde ese año FENOCO solo operaría y explotaría el tramo conforme al alcance del contrato O-ATLA-0-99; sin embargo, la administración temporal de los tramos desafectados La Dorada-Chiriguaná y Bogotá - Belencito seguirían a cargo del mismo, pero sin explotación alguna, definiéndolo como un periodo de transición mientras la entidad adjudicaba un contratista para atender estos corredores desafectados.

A continuación se muestran los tramos que conforman el corredor férreo:

Ilustración 1. Ubicación del proyecto.



Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la supervisión, julio de 2018.

Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de Construcción, Operación, Mantenimiento y Explotación, atravesando el 60% de ejecución en tiempo (18 años) y cuenta con operación 100% del corredor; las acciones más importantes que se adelantan son la gestión para la obtención de la licencia ambiental que les permita terminar de construir la segunda línea en varios tramos como Bosconia, Fundación y Arcatataca con lo cual se completaría un tramo aproximado de 25,69km; sin embargo, hay sitios donde ya se han logrado ejecutar obras de segunda línea pero que están pendientes de ser conectados.

Tabla 3. Descripción de Tramos

ESTADO ACTUAL DE LA VÍA				
PK. INICIO TRAMO	PK. FIN TRAMO	DISTANCIA (KM)	SECTOR	ESTADO
724	745,8	21,8	CHIRIGUANÁ - LA LOMA	En este tramo no está contemplada la construcción de la segunda línea. Tramo sin operación comercial.
745,8	789,5	43,7	LA LOMA - LOMA COLORADA	Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
789,5	792,5	3	LOMA COLORADA - BOSCONIA	Primera línea en renovación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial, obras complementarias en ejecución.

792,5	801,05	8,55	LOMA COLORADA BOSCONIA	- Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
801,05	803,5	2,45	BOSCONIA	Primera línea en operación. Segunda línea sin construir. Licencia ambiental en trámite – elaboración EIA FENOCO PK 801+053 a PK 803+500.
803,5	831,5	28	BOSCONIA ALGARROBO	- Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
831,5	832,29	0,79	ALGARROBO	Primera línea en operación. Segunda línea en construcción. Tramo con operación comercial, obras complementarias en ejecución.
832,29	845,032	12,742	ALGARROBO LLERAS	- Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
845,032	847,5	2,468	LLERAS	Primera línea en renovación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
847,5	872,2	24,7	LLERAS FUNDACION	- Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
872,2	873,3	1,1	FUNDACION	Primera línea en operación. Segunda línea sin construir. Licencia ambiental en trámite – elaboración EIA FENOCO PK 872+209 a PK 873+300.
873,3	882,43	9,13	ARACATACA	Primera línea en operación. Segunda línea sin licencia ambiental PK 873+300 a PK 882+430.
882,3	885,2	2,9	ARACATACA	Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
885,2	889,1	3,9	ARACATACA GUAMACHITO	- Primera línea en operación. Segunda línea sin construir. Licencia ambiental en trámite – elaboración EIA FENOCO PK 885+200 al 889+100.
889,1	898,25	9,15	GUAMACHITO	Primera línea en operación. Segunda línea construida con operación entre los abscisados 893+900 al 896+700 total 2,8 km, lo demás a la espera de la implementación del sistema ITCS para incorporarlos a la operación.
898,25	901,46	3,21	GUAMACHITO SEVILLA	- Primera línea en operación. Segunda línea sin construir. Licencia ambiental en trámite – elaboración EIA FENOCO PK 898+250 al 901+460.
901,46	904	2,54	SEVILLA	Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
904	905,45	1,45	SEVILLA - IBERIA	Primera línea en operación. Segunda línea sin licencia ambiental – elaboración EIA FENOCO PK 904+000 al 905+450.
905,45	908,15	2,7	IBERIA	Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
908,15	911,25	3,1	ORIHUECA	Primera línea en operación. Segunda línea sin construir. Licencia ambiental en trámite – elaboración EIA FENOCO PK 908+150 al 911+250.

911,25	917,95	6,7	VARELA - RIO FRIO	Primera línea en operación. Segunda línea construida sin operación, faltan por construir los tramos del PK 914+550 al PK 915+550 finca la Corona y entre los PK 917+458 al PK 917+950 finca la Feliciano por problemas de tipo predial. Tramo con operación comercial.
917,95	931,2	13,25	RIO FRIO - CIENAGA	Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
931,2	937,1	5,9	CIENAGA - PUERTO DRUMMOND	Primera línea en operación. Segunda línea construida en operación. Tramo con operación comercial.
937,1	969	31,9	PUERTO DRUMMOND - SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA	Primera línea en operación. En este tramo no está contemplado la construcción de la segunda línea. Tramo sin operación comercial.

Fuente: Ficha técnica Supervisión, julio de 2018.

El proyecto Red Férrea del Atlántico es el único contrato de concesión férrea que actualmente opera en el país y esto debido a que tiene en gran medida operadores de carga garantizados para el transporte de carbón en una amplia zona del corredor férreo; es por esto que este es el ejemplo que tiene el país para la concesión de otros corredores férreos en distintas partes del territorio nacional; sin embargo, el contrato que adelanta el concesionario FENOCO evidencia vacíos contractuales que solo han sido posibles de identificar con el pasar de los años y con las dificultades que se han venido presentando para su adecuada ejecución, tanto así que a la fecha se han registrado 19 otrosíes con cambios contractuales.

La operación que actualmente se realiza permite mover una cifra aproximada entre 50 y 55 millones de toneladas de carbón al año; con un corredor que tiene capacidad actualmente para movilizar hasta 91 millones de toneladas según lo reportado por la interventoría; se espera una vez finalizada la segunda línea pueda movilizarse hasta 120 millones de toneladas lo cual permite a diferentes operadores e interesados la movilización de carga por tren desde la costa atlántica hacia el centro del país o viceversa por la conexión con el tramo Chiriguana – La Dorada, recientemente rehabilitado.

FOTO 1. OPERACIÓN DE TRENES CARBONEROS	FOTO 2. CONSTRUCCIÓN DE SEGUNDA LÍNEA TERMINADO
	
Adecuado tránsito férreo sin novedades, recorrido.	Estado de vía férrea adecuado sin novedades, recorrido.

En los últimos años el proyecto ha mantenido un volumen de carga que ha ido incrementándose pero que en el año 2016 llegó a su punto más alto y cayó levemente en 2017; esto debido a causas no imputables al corredor férreo sino a la producción de los operadores que llevan a cabo el transporte del carbón; es por esto que se ve la necesidad de aprovechar de una manera más óptima el corredor con carga diferente al carbón, tal como contenedores, metales, cemento, entre otros materiales viables para ser transportados vía férrea y que incrementen la movilización en el corredor.

Las dificultades de orden social han sido la restricción más fuerte en el corredor férreo; en el año 2015 se dio una restricción horaria en el paso urbano de alguno de los municipios lo que impidió movilizar carga en algunos rangos horarios, por disposición de la autoridad ambiental, ya que se excedían los niveles acústicos permitidos para este paso por cascos urbanos; esto generó varios meses sin operación nocturna, así como la necesidad e instalación de aislamientos acústicos en sitios específicos para levantar la restricción ese mismo año; actualmente la dificultad recae en la terminación de la segunda línea en alrededor 25km, principalmente en los pasos por Bosconia, Aracataca y Fundación.

FOTO 3. PANTALLAS DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	FOTO 4. PARQUES LINEALES
<p>Medidas de mitigación solicitadas por la autoridad ambiental.</p>	<p>Desarrollo alrededor de las pantallas instaladas.</p>

Para culminar la segunda línea es fundamental implementar estrategias para la restitución de predios que pertenecen al corredor férreo y fueron invadidos por la comunidad; se trabaja en planes de reasentamiento en zonas identificadas y donde se llevó a cabo la formulación de diferentes planes de reasentamiento en cada corregimiento o municipio afectado; esto es dispendioso y ha sido la manera en la cual se ha podido avanzar lentamente en la liberación de sitios y terminación de la segunda línea; sin embargo, la culminación de esta implementación aun es demorada y requerirá recursos adicionales que no se encuentran aún contemplados en el proyecto.

La oposición por parte de la comunidad al paso del tren es otro obstáculo que se presenta en el proyecto, varias municipalidades no están de acuerdo y han sido opositoras a la terminación de la segunda línea e incluso realizan protestas que generan la parálisis de la operación, incluso para

reclamaciones que no necesariamente tienen que ver con el proyecto (ejemplo, falencias en servicios públicos).

Esta es la quinta vez que se le hace auditoría técnica al proyecto por parte de la OCI y la segunda vez que se le hace a esta interventoría, la auditoría anterior fue realizada en el año 2017, momento en el cual el proyecto también se encontraba en fase de construcción, operación y mantenimiento y se advertían situaciones que se han mantenido.

6. SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1. de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas que son considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

6.1 Modificación a la licencia ambiental 2351 de 2007 para la construcción de segunda línea en los tramos Fundación, Aracataca y Bosconia

Mediante la Resolución 2351 de 2007 se obtuvo el permiso para la construcción de la segunda línea férrea en los sectores 1 y 3 (Chiriguana, Bosconia, El Paso y Copey, en el Cesar y Algarrobo, fundación, Zona Bananera y Ciénaga en Magdalena); para los sectores excluidos de la resolución anterior se obtuvo el licenciamiento mediante Resolución 1064 de 2013 (Loma Colorada, jurisdicción de Bosconia, Algarrobo, y Lleras, jurisdicción de Algarrobo), mediante la Resolución 0326 de 2015 (Varela y Rio Frio en jurisdicción de Zona Bananera) modificando la de 2007 y la 0370 de 2015 (corregimiento de Guamachito en Zona Bananera) con la cual se ha venido trabajando la ejecución de la segunda línea.

La modificación del licenciamiento ambiental del corredor férreo dado por la licencia 2351 de 2007, es necesaria para suplir las actividades que permiten culminar la segunda línea paralela del corredor férreo concesionado; sin embargo, estas modificaciones al licenciamiento para los pasos poblados de Fundación, Aracataca y Bosconia, han requerido de acciones que se han dilatado en los últimos años por diferentes factores, lo que en la actualidad limita la intervención en dichas zonas.

Fundación

Es el municipio donde más adelantado se tiene el proceso de modificación de la licencia con la presentación del Estudio de Impacto Ambiental - EIA en el mes de julio de 2018; luego de ser preparados los documentos necesarios para su presentación ante la autoridad ambiental se dio la radicación del estudio que permitirá evaluar si la propuesta que presentó el concesionario cumple con todos los parámetros fijados por la autoridad ambiental y la normativa actual del proceso. Esta modificación ha tardado más de lo previsto por dificultades en la socialización de la misma con la comunidad y por la resistencia que se sigue teniendo al corredor férreo además de la necesidad de haber adelantado parte de los planes de reasentamiento en este sector con el fin de reubicar algunas de las unidades sociales que permanecían en el corredor concesionado.

La presentación del EIA para este punto se radicó en octubre de 2017, sin embargo, este fue devuelto por la autoridad ambiental en una revisión preliminar ya que no cumplía los parámetros establecidos en lo solicitado, por lo cual fue necesario reformularlo y radicarlo nuevamente en el mes de julio de 2018.

FOTO 5. PASO POR FUNDACIÓN	FOTO 6. PENDIENTE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL
	
<p>Corredor férreo con solo el tramo de una línea férrea que actúa de manera bidireccional</p>	<p>Tramo con operación restringida al paso de material rodante intermitente.</p>

Se espera que el trámite de revisión y valoración del EIA presentado culmine a finales de 2018 y se pueda tener ejecución de la segunda línea a lo largo de 1.1 km (PK 872.2 – PK 873.3) pertenecientes a este paso urbano en 2019.

Aracataca

El paso por Aracataca es de aproximadamente 9.13km (PK 873.3 – PK 882.43), de acuerdo a lo definido por la autoridad ambiental se debe licenciar por medio de variante; aunque el contrato no estipula de manera clara como ejecutarla ya que no se estimaba realizar variantes sino aprovechar una línea espejo a la ya existente; sin embargo en el otrosí 19 de 2013 la cláusula primera da la posibilidad de que se realicen variantes pero estas tendrán que ser costeadas por la ANI *“... (iii) que la ANI adquiera los terrenos necesarios para la construcción de variantes en caso de que lo requieran, en los términos y condiciones exigidas por la autoridad ambiental competente...”*

El contrato actual no contemplaba como se llevaría a cabo de manera específica ya que requiere un análisis particular del caso y debe cumplir entre otros las siguientes consideraciones planteadas en el otrosí 19:

Si por requerimiento de cualquier autoridad competente, para la construcción de la segunda línea fuere necesario hacer variantes, las partes acuerdan que la totalidad de los costos y actividades necesarias se distribuirán de la siguiente manera: FENOCO atenderá todas las actividades, obligaciones y actuaciones que le corresponden como consecuencia de lo pactado en el Otrosí No.12 del Contrato de Concesión No. O-ATLA-00-99, partiendo del hecho de que la segunda línea iba paralela a la línea actual. La diferencia en los costos, ocasionada por cuenta de la construcción de las variantes a que haya lugar será asumida por la ANI, incluyendo, la compra de predios y los mayores costos en la realización de las obras, tales como pero sin limitarse a: traslado de cables, traviesas, rieles, adecuación del terreno, puentes, cunetas.

La modificación de la licencia se ha tardado ya que este es el sitio de mayor resistencia por parte de la comunidad al paso del tren en segunda línea; por lo tanto se debe definir como sería este paso en variante ya que implica muchas variables a considerar, tales como un diseño geométrico nuevo que ya no es paralelo, una adquisición predial, un licenciamiento que podría ser nuevo y no de modificación de la licencia actual por ser tramo de vía nueva, una verificación de impacto social a posibles comunidades lo cual sería más complejo aun y terminaría dándose entre mediano y largo plazo.

FOTO 7. PASO POR ARACATACA	FOTO 8. ESTACIÓN FÉRREA ARACATACA
	
Paso a desnivel de Aracataca, tramo sin licenciar.	Estación férrea sin uso comercial, patrimonio cultural.

La ANI debe propender por definir esta situación para integrarlo en el futuro del corredor férreo y la necesidad de culminar el alcance previsto mediante el otrosí 12 de 2006 y otrosí 19 de 2013.

Bosconia

El paso de Bosconia es de aproximadamente 2.45km (PK 801.053 – PK 803.500), esta longitud está pendiente por licenciar y ha sido de alta complejidad por temas de índole social principalmente, el rechazo al tren también ha sido manifestado desde hace varios años y los trámites para la modificación de la licencia no han sido fáciles de manejar ya que implican en un alto grado la socialización de la modificación en lo cual no se ha contado con el apoyo de la comunidad; esta situación entorpece más aun el trámite y el alcance previsto de construcción de la segunda línea. Se viene adelantando por parte de FENOCO la elaboración del EIA aunque este fue suspendido.

A continuación se presenta una compilación de los trámites que se adelantan actualmente y el cumplimiento de cada una de sus actividades para solucionar las dificultades presentadas; esta matriz la actualiza la interventoría en los informes mensuales y contextualiza la situación.

Tabla 4. Avance de los trámites ambientales

LICENCIA	PORCENTAJE DE AVANCE										OBSERVACIÓN	
Modificación de la licencia ambiental 2353 de 2007												
FUNDACIÓN												
Formulación EIA											Finalizado	
Recolección de Especímenes de Especies Silvestres de la Diversidad Biológica con Fines de Elaboración de Estudios Ambientales											Finalizado	
Formulación Plan de Reasentamientos											Finalizado	
Aprobación del Plan de Formulación de Reasentamientos por parte de la ANI											Finalizado	
Concepto Ministerio del Interior sobre presencia de comunidades vulnerables											Emtido.	
Radicación ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Documento en proceso de ajuste a los nuevos términos de referencia elaborados por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales. Fenoco informó que radicará el documento en el mes de julio del presente año	
Aprobación de la solicitud por parte de la ANLA	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Pendiente de nueva radicación.	
BOYACÁ												
Formulación EIA											50% 100%	Suspendido
Recolección de Especímenes de Especies Silvestres de la Diversidad Biológica con Fines de Elaboración de Estudios Ambientales												Permiso otorgado mediante la resolución 1756 del 14 de diciembre de 2015
Formulación Reasentamientos												Finalizado
Aprobación del Plan de Formulación de Reasentamientos por parte de la ANI												Se autorizó a la interventoría a entregar el documento a FENOCO que elaboró UT Biotopo
Concepto Ministerio del Interior sobre presencia de comunidades vulnerables												Emtido.
Radicación ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Proceso suspendido por dificultades con la comunidad.	
Aprobación de la solicitud por parte de la ANLA	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%		
ZONA BANANERA												
Formulación EIA	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Recolección de Especímenes de Especies Silvestres de la Diversidad Biológica con Fines de Elaboración de Estudios Ambientales	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Formulación Reasentamientos											Finalizado	
Aprobación del Plan de Formulación de Reasentamientos por parte de la ANI											Documento aprobado mediante comunicado de la ANI a FENOCO 2017-307-030560-1 con fecha 29-09-2017.	
Concepto Ministerio del Interior sobre presencia de comunidades vulnerables											40%	Se emitió el concepto para la solicitud del corregimiento de Sevilla, para no se ha dado respuesta a las solicitudes de Tutunuca, Orhueca, Guacamayal.
Radicación ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Aprobación de la solicitud por parte de la ANLA	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%		
ARACATACA												
Formulación EIA	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Recolección de Especímenes de Especies Silvestres de la Diversidad Biológica con Fines de Elaboración de Estudios Ambientales	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Formulación Plan de Reasentamientos	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Aprobación del Plan de Formulación de Reasentamientos por parte de la ANI	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Concepto Ministerio del Interior sobre presencia de comunidades vulnerables											Emtido mediante comunicado a FENOCO del Ministerio del Interior, OF116-000030770-DCP-2500.	
Radicación ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%	Sin avances.	
Aprobación de la solicitud por parte de la ANLA	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%		

Fuente: Informe de interventoría mayo de 2018, Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia

De acuerdo a lo evidenciado por esta Oficina, es importante resaltar que el alcance definido en el otrosí 12 de 2006 y otrosí 19 de 2013 el cual prevé que se lleve a cabo la construcción de una segunda línea férrea paralela a la existente entre Santa Marta y La Loma, está condicionado a la obtención de la licencia y permisos ambientales correspondientes; adicionalmente para que esta situación se pueda materializar es necesario que se realicen los reasentamientos de varias comunidades de las poblaciones vecinas al corredor férreo, que han impedido la ejecución de obras por estar instaladas en predios pertenecientes al mismo corredor; en virtud de lo anterior no se establece un término de tiempo fijo para su finalización; sin embargo, se denota que el concesionario ha estado trabajando en ello durante los últimos años y a pesar de haber avanzado en los tramites de modificación de las licencias de varios sitios, aún mantiene puntos críticos donde el avance no ha sido el esperado por diferentes tipos de complicaciones en el licenciamiento, lo cual impacta en el avance de la construcción de la segunda línea y conexión con puntos ya ejecutados ya sea paralela o en variante cuando así lo defina la autoridad ambiental.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Es necesario definir unos tiempos aproximados para la obtención de dichos licenciamientos ya que se han demorado más de lo normal por diferentes causas, lo cual ha impactado en la terminación de la construcción de la segunda línea y a la postre perjudica la terminación del proyecto ya que el concesionario no ha podido dar cumplimiento al alcance fijado en el otrosí 12 y otrosí 19.
- La Entidad debe definir cómo se llevará a cabo el paso por Aracataca, después de lo determinado por la autoridad ambiental, el cual ha sido planteado como un tramo donde no se puede hacer línea paralela sino que se debe generar una variante al centro poblado y todo lo que ello implique; de acuerdo con esto la ANI debe definir esta situación tal como lo estableció el otrosí 19 en su cláusula primera.
- Dados los acontecimientos para el licenciamiento de estos tramos, deben establecerse prioridades respecto a la necesidad que pretende la terminación de la segunda línea en estos puntos, debido a que el corredor con el sistema de control de trenes que maneja actualmente, permite una capacidad incluso muy superior a las máximas reportadas por el concesionario; en consecuencia, la terminación de la segunda línea puede no tener la prioridad para el concesionario dado que su culminación aumentará la capacidad de la vía y que con la actual aún no se ha llegado al tope por lo cual no ha sido necesaria.

6.2 Planes de reasentamiento en los corregimientos aledaños al corredor férreo

Los planes de reasentamiento nacieron como una alternativa para la recuperación del corredor férreo invadido y trasladar y/o mejorar las condiciones en las cuales viven las personas que durante muchos años se asentaron en los predios que hacen parte del corredor.

Estos planes son ordenados por la autoridad ambiental o quien hace sus veces, como condición para la expedición de la licencia ambiental o modificación de la misma, para que en aplicación de la Resolución 077 de 2012 expedida por la ANI o aquellas que la modifiquen, complementen o sustituyan, las unidades sociales residentes o productivas que no tienen derechos legales respecto a

las áreas de terreno de utilidad pública e interés social requeridas para la ejecución del proyecto, pero que reclaman derecho sobre las construcciones que ocupan en el momento del levantamiento de la información, sean trasladados y beneficiados con una vivienda de reposición.³

Los planes de reasentamiento contemplan tres (3) etapas: formulación, ejecución y de seguimiento y monitoreo; en esta última, se busca verificar el cumplimiento de los objetivos del proyecto y el aprovechamiento por parte de las personas beneficiarias. De acuerdo a lo anterior la formulación se realiza directamente por la ANI con todos los actores involucrados lo cual ha requerido de un gran esfuerzo institucional por identificar cuántos y cuáles son los beneficiarios de estos planes en los diferentes municipios y corregimientos; mientras tanto la implementación se hace a través de un contratista diferente al concesionario el cual ejecuta lo establecido en la formulación y atiende de manera directa dichas obras.

Mediante el contratista SOCYA se adelantó la construcción de 14 viviendas en el corregimiento de Loma Colorada y de 18 en el municipio de Algarrobo, siendo este el plan piloto para el reasentamiento del proyecto.

Posteriormente se contrató con la UT IB Ingenieros Biólogos SAS – Biotopo Ltda la implementación del Plan de Acción de Reasentamientos - PAR en Zona Bananera, correspondiente a los corregimientos de Varela, Rio Frio y Loma Colorada, donde se construyen 29 viviendas; allí se adelanta la ejecución de 9 unidades habitacionales tipo RSP (Reasentamiento Sitio Propio) y 20 unidades habitacionales ROS (Reasentamiento en Otro Sitio).



El avance en la implementación de este plan ha tomado mayores tiempos debido a situaciones de orden social que se han venido presentando; la ejecución inició con la demolición de las viviendas antiguas para la implementación de las nuevas unidades a construir; se han tenido dificultades de orden social y técnico por cuenta de los diseños tipo definidos inicialmente y los cambios que se

³ <https://www.ani.gov.co/glosario/plande-reasentamientos>

han requerido ajustar para la adecuada ejecución de las viviendas, los cuales fueron alertados por la interventoría, principalmente en el cumplimiento de normativa y especificaciones para las edificaciones que se están construyendo; por este motivo se ve la necesidad de ampliar el contrato para dar culminación a las obras que se vienen ejecutando en Zona Bananera.

Dentro de la formulación presentada para el plan de reasentamientos en el municipio de Fundación, estos ascienden a 107 unidades sociales lo cual reviste una necesidad importante de recursos para su implementación; siendo esta una actividad vital para el licenciamiento ambiental de dicho tramo debe determinarse por parte de la ANI la viabilidad de solicitud de recursos adicionales al Ministerio de Hacienda para cubrir esta necesidad teniendo en cuenta que los recursos para la implementación de estos planes ya se encuentra casi terminada.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Es necesario que la ANI cuantifique la implementación de los planes de reasentamiento en los sitios faltantes del corredor férreo ya que los recursos necesarios para culminar este plan deben requerirse de una fuente de financiación diferente a la actual que ya se están terminando los recursos.
- Tratándose de un contrato entre privados, Fiduciaria – Contratista, deben preverse mecanismos de apremio más fuertes para conminar el cumplimiento del alcance planteado ya que se denotan demoras en el cumplimiento de los cronogramas previstos.
- Debido a que el reasentamiento en varios tramos del corredor férreo está vinculado a los licenciamientos ambientales de dichas zonas es importante que se tenga en cuenta que dicho proceso requiere adelantarse de una manera más ágil y paralela en diferentes puntos para que se den avances significativos al respecto.
- Es necesario que se trabaje de una manera más incisiva en el tramo Ciénaga - Santa Marta; la cantidad de invasiones al corredor detectadas a lo largo de este tramo de aproximadamente 30km requieren de un tratamiento especial a realizarse junto con la Alcaldía de Santa Marta y/o Gobernación de Magdalena, ya que además de recuperación de la zona invadida es necesario mejorar la seguridad de las personas para que la operación que se pretende realizar allí, se tengan las garantías de seguridad para la población que está establecida en dicha zona además para la operación de carga que allí se va a transportar.

6.3 Dificultades prediales para la terminación de la segunda línea

La necesidad de recuperar predios que han sido invadidos y/o aprovechados por ocupantes ilegales tanto de fincas como de viviendas alrededor del corredor férreo ha generado una situación de dificultad para la ampliación de la segunda línea férrea paralela a la existente; es por esto que el concesionario, en su deber de preservar de invasiones y mantener la franja del corredor libre, ha

requerido llevar a cabo procesos de querellas policivas en alrededor de 422⁴ sitios, de las cuales 356 se encuentran vigentes y se han restituido 57 predios; destacándose algunas por el impedimento de llevar a cabo la construcción prevista de la segunda línea.

En este caso encontramos los predios de las finca La Felicia y La Corona, dichos predios impiden la terminación de 1,48km de vía férrea y su conexión con tramos ya terminados que permitiría mejorar la operación del corredor y aumentar su capacidad de operación en la actualidad. Para este particular las acciones adelantadas precisan dificultades tanto en la interposición de la querella como fallas en el procedimiento de las mismas que dan cuenta que ha sido necesario reiniciar los tramites en mayo de 2018 con los cuales aún no se tiene certidumbre de cuando se tendrán recuperados dichos predios determinantes en la terminación de los tramos de la segunda línea en este sector de Zona Bananera.

Ante esta situación y las demás querellas que se han instaurado es necesario que el acompañamiento de la ANI se intensifique a través de su relación interinstitucional con las alcaldías de los corregimientos implicados, ya que las acciones policivas no dependen del concesionario exclusivamente y requieren un apoyo logístico para la recuperación de los predios estatales, lo cual hace necesaria una comunicación y tratamiento más permanente y detallado con las alcaldías de dichos municipios y corregimientos a fin de que se puedan lograr recuperar los diferentes predios del corredor férreo.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

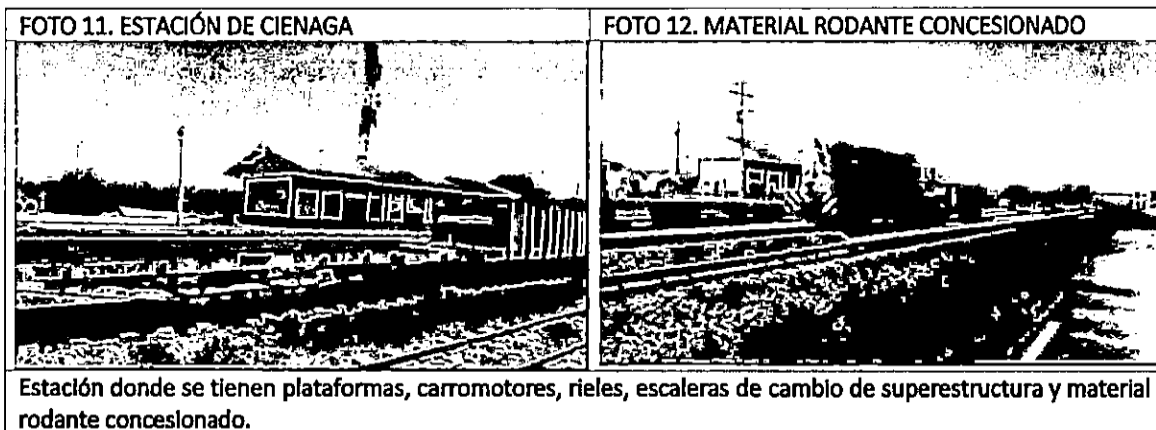
- Los predios pendientes de restituir en la finca la Corona y La Feliciano perjudican la puesta en operación de varios tramos aledaños ya terminados, lo cual genera desaprovechar tramos ya construidos y pendientes de poner en operación.
- La última actuación estableció la nulidad del proceso de restitución de los predios en la finca la Corona y la Feliciano, debido a un inadecuado trámite en la notificación de la querella, lo cual generó que todo el trámite adelantado en 2017 se tuviera que reiniciar, esto denota fallas en el procedimiento entre las partes, tanto Concesionario como Alcaldía de Zona Bananera; es conveniente que la ANI realice una intermediación más activa ante las autoridades municipales y debe considerar la revisión del nuevo trámite de querella realizado para que el mismo no genere ningún tipo de novedad en el objetivo que se busca, ya que la demora en la restitución predial requerida perjudica el avance del proyecto.
- Es necesario determinar si hay zonas en el resto del corredor férreo donde se concentren predios para liberación y/o restitución para salvaguardar la terminación de obras de segunda línea en el corredor, tramos en Bosconia o Fundación que sean de difícil restitución y requieran de trámites similares.

⁴ Anexo F2. Consolidado de Querellas, Informe de Interventoría, Consorcio Interventoría vía Férrea del Norte de Colombia, Mayo de 2018.

6.4 Comportamiento de la operación en el corredor con las cargas movilizadas y las que se pretenden incorporar

La Red Férrea del Atlántico es el único contrato de concesión férrea que actualmente tiene operación permanente de carga en el país; esto lo convierte en el proyecto referente férreo en la actualidad; sin embargo, esta consolidación ha tardado años y lograr llegar a movilizar las cifras que hoy en día se muestran no ha sido una tarea fácil.

A partir de la construcción de la segunda línea definida en el otrosí 12 de 2006, se ha venido incrementando la movilización de carga año tras año hasta el 2016, momento en que se llegaron a mover casi 55 millones de toneladas de carbón; este hecho histórico fue marcado por el buen momento que vivieron los operadores férreos carboneros con la extracción del mineral y su movilización hacia los puertos de Santa Marta; es así como mantener la movilización de esta carga depende exclusivamente de los operadores de carga mas no del concesionario y por lo tanto la variación de la carga actualmente depende de la extracción del mineral mas no de la capacidad de la vía férrea.



El comportamiento del año 2017 fue menor al de 2016, se registró un aproximado de 50 millones de toneladas movilizadas, un 9.09% menos que el año anterior y la expectativa para el 2018 es tener una movilización similar de 50 millones de toneladas; lo proyectado frente a lo ejecutado para el mes de mayo muestra un disminución del 20.7% y del total acumulado se evidencia una reducción del 7.8% según datos calculados por la interventoría; lo anterior nos indica que este tipo de carga puede llegar a mantener o disminuir poco a poco la carga movilizada por lo tanto con la capacidad del corredor actual es necesario involucrar nuevos actores para que utilicen el tren y logren aumentar la movilización de carga de otros tipo de productos; sin embargo, para poder llevar a cabo esto es necesario regular las tarifas de carga de otros productos como contenedores, acero, cemento, entre otros; es ahí donde urge a la ANI y al Ministerio de Transporte definir unas tarifas competitivas y acordes que complementen la regulación de a la Resolución 1070 de 2006 mediante la cual se dio inicio a la operación y tarifas de carbón en el contrato de concesión.

FOTO 13. LOCOMOTORA DEL OPERADOR DRUMMOND CON CARGA EN MOVILIZACIÓN



Transito diario de los operadores carboneros por la línea férrea concesionada.

FOTO 14. PANTALLAS DE AISLAMIENTO ACÚSTICO EN EL CORREGIMIENTO DE LLERAS, MUNICIPIO DE ZONA BANANERA



Implementación de pantallas de mitigación de ruido solicitadas por la autoridad ambiental.

La rehabilitación del corredor Chiriguana-La Dorada, abre las puertas a nuevas movilizaciones procedentes del centro del país y que se conecten con la Red Férrea del Atlántico donde tienen la posibilidad de llevar hasta la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, un mercado hasta ahora poco explorado y que puede ser atractivo en el mediano plazo dadas las negociaciones que lleva a cabo la ANI con un nuevo concesionario para este otro trayecto férreo. La nueva carga según proyecciones realizadas podría significar un aumento de hasta 5 millones de toneladas por año, movilizándolo alrededor de 3 trenes semanales.

FOTO 15. TRAMO EJECUTADO DE SEGUNDA LÍNEA EN APROXIMACIÓN A LA ESTACIÓN DE CIENAGA



Tramo de tercera línea construida que sirve como apartadero de los puertos de Ciénaga

FOTO 16. PASO A NIVEL EN EL CORREGIMIENTO DE RIO FRIO



Paso a niveles ilegales señalizados y con operarios

Si bien el corredor hoy en día está en capacidad de movilizar alrededor de 91⁵ millones de toneladas sólo se está aprovechando en un 55% aproximadamente; cuando se llegue a terminar la segunda línea podría aumentarse hasta unos 120 millones de toneladas para movilizar, campo suficiente para involucrar nuevos actores que optimicen el corredor férreo. Dadas estas cifras,

⁵ <https://www.ani.gov.co/corredor-ferreo-entre-santa-marta-y-chiriguana-esta-en-capacidad-de-movilizar-91-millones-de>

actualmente la terminación de la construcción de la segunda línea no es un impedimento para movilizar más carga, por el contrario gracias al sistema implementado denominado ITCS (Incremental Train Control System) en el año 2015 ha sido posible tener mayor seguridad y mayor operación en el corredor, lo cual plantea que hoy en día la necesidad es atraer nuevas cargas para que se movilicen por tren, en este sentido, este se convierte en el gran reto del proyecto.

FOTO 17. TRAMOS PENDIENTES DE CONEXIÓN	FOTO 18. ZONAS DE INVASIÓN
	
<p>Pendiente continuación de tramos por falta de licenciamiento ambiental.</p>	<p>Zonas de invasión del corredor férreo, Zona bananera</p>

Desde el año 2017 se viene trabajando en un plan de restablecimiento el cual precisa adelantar acciones tendientes al mejoramiento de estaciones y paso a niveles principalmente, así como un programa de mantenimiento general a los bienes entregados en concesión; es necesario que el seguimiento que se realiza a este plan sea muy estricto ya que implica mejoras en la seguridad del corredor y mejoramiento a la infraestructura asociada a la vía férrea; la interventoría ha reportado que no se ha venido cumpliendo con el cronograma previsto lo cual requiere de un plan de contingencia para su cumplimiento.

Ante las situaciones evidenciadas anteriormente, la Oficina de Control Interno realiza las siguientes consideraciones:

- Es necesario que la ANI y el Ministerio de Transporte definan unas tarifas para cargas diferentes al carbón donde los nuevos operadores que pretendan utilizar el corredor férreo cuenten con tarifas competitivas por el uso del corredor; esto en el marco de complementar lo regulado en la Resolución 1070 de 2006 por la cual se establece el procedimiento y tarifas referentes al transporte de carbón.
- Debido a la posible entrada de nuevos operadores férreos que utilizarían el corredor férreo hasta la Sociedad portuaria Regional de Santa Marta, es necesario generar acciones que permitan mejorar las condiciones del corredor a nivel de superestructura desde Ciénaga (Puerto Drummond) hacia Santa Marta, ya que siendo un tramo que actualmente no está en operación frecuente tiene menor mantenimiento en relación al resto del corredor.
- Se destaca que el concesionario ha venido haciendo cambios a nivel de superestructura en tramos donde hay una sola línea férrea, estos cambios precisan mejoramiento de riel; pasando de riel de 90lb/yd a riel de 115 lb/yd lo cual mejora la operación, garantiza

mayores velocidades de operación y permite una vida útil mayor; estos cambios pretenden mejorar la infraestructura del corredor y adecuarla como la segunda línea que se construyó con perfil de 115 lb/yd.

- Es necesario que se involucren nuevos operadores para el corredor férreo ya que la carga que se viene movilizando da cuenta de mantener un comportamiento no mayor al ya registrado y la capacidad del corredor tiene disponibilidad para atender nuevos actores; de esta manera es determinante la regulación de tarifas de otras cargas en las cuales la ANI puede ayudar a adelantar la normatización con el Ministerio de Transporte.
- Es importante revisar la incidencia de la reversión de algunos bienes reversibles de acuerdo a lo planteado por el concesionario; dicha reversión debe cumplir parámetros fijados no solo por la ANI sino por el INVIAS en el caso de reversión de infraestructura derivada del cambio de perfiles de riel realizada y que es viable utilizar en corredores férreos del centro del país.
- Es necesario definir el tipo de aislamiento acústico a ejecutar en las zonas que requieren este tipo de mitigación; si bien se han establecido muros de gavión y pantallas acústicas, debe revisarse cuáles serán las nuevas a implementar que cumplan con su objetivo además de que sean amigables con la comunidad que será beneficiada; tanto interventoría como concesionario deben revisar las alternativas que se planteen por la concesión.
- Facilitar la entrada de nuevos operadores férreos, así como los trenes de prueba necesarios para darle continuidad al corredor de la Red Férrea del Atlántico con el tramo Dorada – Chiriguana, próximo a reactivarse operativamente con carga hacia y desde el centro del país.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) validando el cumplimiento de las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría. Así mismo, se realizó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría siendo esta la segunda auditoría en realizarse a esta interventoría y la quinta en realizarse al proyecto; en ambas ocasiones el estado del proyecto ha sido de construcción, operación y mantenimiento. En consecuencia, se cuenta con datos que permiten evidenciar si se han tomado acciones a partir de las recomendaciones realizadas en anteriores auditorías, para el mejoramiento continuo.

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo (Matriz de Evaluación de Desempeño – MED) 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.⁶ A partir de la auditoría adelantada en julio de 2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 5. Resultados de calificación MED de Julio de 2018.

		0-69			70-89			90-100																																											
		Calificación desempeño de interventoría FÉRREO																																																	
		Bajo			Medio			Alto			Cumplimiento contractual																																								
		<table border="1"> <tr> <td>Nombre proyecto concesión</td> <td colspan="9">Red Férrea del Atlántico / Fenoco S.A.</td> </tr> <tr> <td>Nombre Interventoría proyecto</td> <td colspan="9">Consorcio Interventoría Vías Férrea del Norte de Colombia</td> </tr> <tr> <td>No. contrato Interventoría</td> <td colspan="9">236 de 2016</td> </tr> <tr> <td>Fecha de evaluación</td> <td colspan="9">miércoles, 11 de julio de 2018</td> </tr> </table>									Nombre proyecto concesión	Red Férrea del Atlántico / Fenoco S.A.									Nombre Interventoría proyecto	Consorcio Interventoría Vías Férrea del Norte de Colombia									No. contrato Interventoría	236 de 2016									Fecha de evaluación	miércoles, 11 de julio de 2018									
Nombre proyecto concesión	Red Férrea del Atlántico / Fenoco S.A.																																																		
Nombre Interventoría proyecto	Consorcio Interventoría Vías Férrea del Norte de Colombia																																																		
No. contrato Interventoría	236 de 2016																																																		
Fecha de evaluación	miércoles, 11 de julio de 2018																																																		
Id		Componente		Bajo			Medio			Alto			Cumplimiento contractual																																						
01		Gestión Administrativa		-			75,75			-			9/9 (100%)																																						
02		Gestión Técnica		-			75,00			-			13/15 (87%)																																						
03		Gestión Financiera		-			75,00			-			12/12 (100%)																																						
04		Gestión Jurídica		-			75,75			-			10/10 (100%)																																						
05		Gestión Operativa		-			79,83			-			15/15 (100%)																																						
06		Gestión Ambiental		-			77,50			-			10/10 (100%)																																						
07		Gestión Social		-			76,92			-			13/13 (100%)																																						
08		Gestión Predial		-			75,00			-			3/3 (100%)																																						
		Calificación ponderada:		77/100			Cumplimiento contractual:		85/87 (98%)																																										

Fuente: Elaboración propia a partir de la verificación de documentos y soportes de la interventoría utilizando la aplicación del Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018 y Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.

Las calificaciones reportadas se encuentran acorde a la metodología utilizada por la Oficina de Control Interno hasta 2017, según la cual el desempeño de una interventoría se considera alto si la calificación global se encuentra entre 61 y 80. A partir de la actualización hecha en 2018 el desempeño se considera alto si las calificaciones se encuentran entre 90 y 100, medio entre 70 y 89 y bajo entre 0 y 69.

El resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia, en la actual auditoría, fue de **76,57** sobre 100, resultado global, a partir de la evaluación de ocho (8) componentes. En esta 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).

A nivel general, se observó una interventoría que cumple con la mayoría de sus obligaciones contractuales denotando un **98%** de cumplimiento sobre las evaluadas (85 de 87, ver columna 6 de la tabla 5); es importante resaltar que la interventoría está desde hace dos años y continúa ejerciendo la labor de vigilancia del contrato en etapas de construcción y operación principalmente,

⁶ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 15 de junio de 2018.

periodo en el cual ha sido visitada dos veces por esta Oficina para evidenciar el avance y cumplimiento de la interventoría. En la sección 0 se detallan las conclusiones para la interventoría.

Es importante anotar que dadas las actualizaciones y mejoras que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas en años diferentes no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Es así como por ejemplo, en las anteriores calificaciones el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100.

En la visita de auditoría realizada el día 11 de julio de 2018, 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.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación), fueron 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.

Se evidencia una interventoría que viene dando cumplimiento al contrato en términos generales, donde se evidencian actuaciones tendientes a revisar y hacer seguimiento a las obligaciones contractuales principalmente de operación del corredor férreo, además de las actividades pendientes para la terminación de la construcción de la segunda línea férrea en tramos específicos. En la presente auditoría se resaltan los controles que se han generado como parte del mejoramiento continuo de la interventoría, los cuales fueron constatados en la visita realizada para el presente año, producto, entre otras, de las recomendaciones generadas en las anteriores visitas al proyecto por parte de la Oficina de Control Interno.

La calificación obtenida se ubica dentro de un rango medio, lo cual evidencia un cumplimiento de la gran mayoría de los criterios evaluados, algunos con cumplimientos superiores a los contractuales; los aspectos que se resaltan y otros que precisan un mejoramiento serán abordados en la tabla 6; a continuación se presenta el análisis de cada componente evaluado en esta auditoría, así:

Tabla 6. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminadas por componente.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS Y/O GESTIÓN QUE DA VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA Y/O RECOMENDACIONES
Administrativo 75,75/100	<p>Para el componente administrativo se evaluaron 12 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 10 criterios contractuales y 2 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <p>- Se denota cumplimiento a nivel</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mantener tiempos de respuesta adecuados a las solicitudes efectuadas por la ANI y demás actores del proyecto, generando oportunidad en la entrega de información. - Recomendar al concesionario actualizar el plan de calidad en virtud de las actividades que se han

	<p>organizacional, cumple con el personal previsto en el plan de cargas y con los equipos asociados al mismo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se evidencia el plan de calidad ajustado a las necesidades del proyecto, cuentan con el respaldo de 2 empresas grandes que consorcian la interventoría y han trasladado un sistema de calidad robusto y eficiente. - Se viene dando un apoyo y acompañamiento adecuado a la ANI de acuerdo a las diferentes situaciones que presenta el proyecto y que enmarcan dificultades en la ejecución del proyecto. 	<p>implementado en los últimos años y el control asociado a la operación del corredor férreo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - En los informes mensuales se debe enfatizar en el seguimiento realizado en el mes de referencia, ya que en algunos apartes se denota más la trazabilidad de lo sucedido con anterioridad que las acciones de seguimiento generadas en el mes, lo cual hace que las actividades realizadas no se noten.
<p>Técnico 75.00/100</p>	<p>Para el componente técnico se evaluaron 19 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 18 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 87% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se lleva a cabo un control detallado en el seguimiento a la implementación de los planes de reasentamiento lo cual permite establecer el cumplimiento del contratista y las dificultades que se vienen presentando. - El seguimiento a las labores de mantenimiento del corredor férreo es adecuada y permite contar con una infraestructura operativa adecuada para lo que requiere el proyecto, se debe enfatizar en tramos no operativos pero que hacen parte del corredor férreo concesionado. - Se evidencian los tramos de obra ejecutados pero sin operación pendientes de ser conectados a la segunda línea; se precisa una ejecución y verificación adecuada a los mismos pendientes de conectarlos para volverlos operativos. - Se evidencia un seguimiento importante al cambio de tramos a nivel de perfil de riel que viene realizando el concesionario y que permite mejorar la capacidad a nivel de superestructura pasando de riel 	<ul style="list-style-type: none"> - Se deben incluir las obras nuevas o mejoras del corredor en la actualización del inventario físico del proyecto, tal como la obra del Puente Toribio que se viene ejecutando. - Se requiere que la interventoría verifique las memorias técnicas generadas tanto de las obras asociadas a planes de reasentamiento como obras particulares del corredor férreo como el Puente Toribio una vez se finalicen las mismas. - Generar acciones que permitan el cumplimiento más estricto del plan de restablecimiento, definido en los años 2017-2018 ya que se evidencia que no se viene cumpliendo según lo planeado. - Llevar a cabo un seguimiento más estricto al mantenimiento de los tramos Ciénaga-Santa Marta y La Loma – Chiriguana, ya que por no ser tramos de alta operación se tiene menor calidad de la especificación de la vía férrea, ya que se evidencian sectores con falencias a nivel de superestructura particularmente en cuanto a Balasto.

	de 90lb/yd a riel de 115lb/yd del corredor férreo principalmente en los tramos que tienen una sola línea.	
Financiero 75.00/100	<p>Para el componente financiero se evaluaron 16 criterios que aplicaban en la etapa que vive el proyecto; de estos criterios se evaluaron 16 criterios contractuales y ninguno de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se llevan a cabo un seguimiento a las subcuentas acertado, se controlan los traslados y aportes generados a tiempo. - Se denotan controles asociados a la verificación de los ingresos y egresos, así como las consignaciones por carga movilizadas que corresponden a la ANI. - Se evidencia apoyo y asesoría a la ANI en virtud de definir una tarifa de servicio de carga a implementar para los nuevos operadores. 	<ul style="list-style-type: none"> - De acuerdo a la situación actual del proyecto debe generarse un ejercicio de modelación financiera para aproximar los valores que implica la terminación de la implementación de los planes de reasentamiento por realizar y el costo de la variante Aracataca que se tiene contemplada realizar a mediano plazo.
Jurídico 75.75/100	<p>Para el componente jurídico se evaluaron 16 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto; de estos criterios se evaluaron 13 criterios contractuales y 3 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se mantiene un control de los riesgos del proyecto en la cual se controlan a medida que surgen diferentes situaciones. - Se generan conceptos e informes que detallan situaciones particulares en el proyecto y que apoyan de manera transversal el actuar de la entidad como es el caso de las tarifas a implementar para operación diferente a carga de carbón, contrato entre FENOCO y HOLDTRADE, entre otros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Apoyar a la Entidad en el acompañamiento y análisis del esquema tarifario con el cual se pretende regular la entrada de nuevos operadores al corredor férreo para la movilización de carga diferente al carbón. - Adelantar la remisión de los soportes de las unidades de medida asociadas al cierre de los hallazgos generados en las auditorías de la Contraloría General de la República (CGR); se evidencia que hay documentos que deben allegarse antes del 31 de agosto y no se ha presentado avance para tal fin. - Acompañar y conceptuar sobre los documentos contractuales que adelantan revisión por cambios a realizarse referidos a reversión de bienes muebles del proyecto, así



		<p>como los referidos a la inclusión de predios que se han ido recuperando en el corredor férreo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisar las pólizas y/o garantías del contrato de concesión que deben actualizarse en el segundo semestre de 2018 y que precisan la actualización anual correspondiente de las actividades que se ejecutan.
<p>Operativo 79,83/100</p>	<p>Para el componente ambiental se evaluaron 17 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto; de estos criterios se evaluaron 15 criterios contractuales y 2 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se evidencia un control mensual detallado de la movilización de carga, por operador, por carga, entre otros; reportándose de manera periódica que mantiene tablas estadísticas actualizadas y presentadas mensualmente. - La verificación del sistema de control implementado denominado ITCS, previene la accidentalidad y optimiza el corredor, lo cual se viene verificando y midiéndose en indicadores que muestran el cambio positivo luego de la implementación de este sistema. 	<ul style="list-style-type: none"> - En virtud del control de básculas dinámicas que se tienen en el corredor es importante que la interventoría precise las dificultades que ha tenido el concesionario en cuanto a mantenimiento de las mismas y los tiempos de ajuste que se han requerido para lograr mantener un control periódico del mismo. - Mantener el seguimiento minucioso a los pasos a nivel legales e ilegales conforme son determinantes en la seguridad del corredor férreo y han sido advertidos por la CGR para implementar medidas de mitigación de accidentalidad en la proximidad del corredor férreo.
<p>Ambiental 77,50/100</p>	<p>Para el componente ambiental se evaluaron 13 criterios que aplicaban en la etapa que presenta el proyecto; de estos criterios se evaluaron 12 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siendo la situación más sensible del proyecto se denota una adecuada trazabilidad en los sucesos que se han generado para la obtención de las licencias ambientales en Bosconia, Aracataca y Fundación. - Igualmente el seguimiento a la licencia actual que se encuentra en el corredor y 	<ul style="list-style-type: none"> - Seguir advirtiendo los riesgos que se presentan en cada una de las modificaciones de la licencia ambiental ya que es importante asesorar las acciones a seguir en el tramo de Bosconia y Aracataca teniendo en cuenta que los avances no han sido los esperados y el tiempo sigue avanzando sin tener expectativas cercanas de obtención de licencia por el momento. - Advertir de manera particular sobre la presentación en tiempos de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) ya que según lo



	<p>las obligaciones que tiene el concesionario ha sido adecuada enmarcándose en un cumplimiento general del proyecto.</p>	<p>comentado en la entrevista de auditoria con la interventoría, está pendiente la presentación de un informe por el concesionario a la autoridad ambiental.</p>
<p>Social 76,92/100</p>	<p>Para el componente social se evaluaron 14 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 13 criterios contractuales y 1 de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - El cumplimiento de los programas definidos en el plan de gestión social se cumplen conforme a lo establecido y se refleja por la interventoría en indicadores que miden su avance. - Se evidencia el acompañamiento a las situaciones presentadas en virtud de los planes de reasentamientos, conforme el seguimiento a la implementación de los mismos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debido a la implementación de los planes de reasentamiento en el proyecto, es necesario advertir a la Entidad que con los recursos actuales no será suficiente culminar la implementación de los planes ya formulados; por lo cual se requiere estimar la cantidad necesaria para terminarlo teniendo en cuenta que también será necesario abordar lo que sucede en la ciudad de Santa Marta. - Verificar con el concesionario las nuevas alternativas de implementación de pantallas de aislamiento de ruido en el proyecto.
<p>Predial 75.00/100</p>	<p>Para el componente predial se evaluaron 3 criterios que aplicaban en la etapa actual del proyecto; de estos criterios se evaluaron 3 criterios contractuales y ninguno de buenas prácticas en los cuales se pudo verificar 100% de cumplimiento contractual según lo verificado mediante evidencias en las oficinas de la interventoría.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se evidencia acompañamiento a la gestión predial por la recuperación de predios del proyecto, la cual viene atendiendo las necesidades que requiere el mismo, principalmente en la disponibilidad para inicio de la fase constructiva. - Se hace un seguimiento detallado a las querellas interpuestas por el concesionario hacia la recuperación de predios para culminar las obras de segunda línea. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe continuarse de manera minuciosa el seguimiento a las querellas a lo largo del corredor garantizando la liberación de predios necesarios para el proyecto y la recuperación de zonas de invasión.

Fuente: Elaboración propia a partir de información recopilada en la entrevista con la interventoría, Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia.

Luego de la revisión de los diferentes componentes y criterios asociados a la interventoría, a pesar de las dificultades para culminar la construcción de la segunda línea, se puede evidenciar que los controles asociados al cumplimiento contractual y las gestiones para la obtención de los resultados ante las diferentes situaciones que se no han permitido culminar el proyecto vienen siendo desarrollados por la interventoría y la supervisión; factores externos han sido determinantes en que el avance del proyecto sea el esperado, como lo son la parte ambiental y social, que requieren de acciones que dependen de terceros para culminar la etapa de construcción sin que esto condicione la adecuada operación que viene presentando el proyecto.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades realizadas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas sobre este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año, se puede consultar el anexo 2.

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

El proyecto auditado tiene vigentes a la fecha, dos (2) hallazgos de la Contraloría General de la República (CGR), consolidados en un (1) solo plan de mejoramiento, el cual se encuentra en término. Derivado de la Auditoría Regular del 2012.

En esta sección, se presentan los hallazgos que están en término, sus causas y los avances de sus planes de mejoramiento y se emiten recomendaciones para avanzar hacia el mejoramiento de cada problemática.

Tabla 7. Hallazgos del proyecto

NO.	DESCRIPCIÓN	UNIDADES DE MEDIDA (UM)
7-10	<p>Hallazgo administrativo</p> <p>H7-10 la mayoría de los 128 pasos a nivel están sin la señalización establecida en el Manual de Señalización Vial vigente. (irregulares).</p> <p>H21-31 En las poblaciones comprendidas entre Chiriguaná y Santa Marta, por donde pasa la línea férrea, persiste la existencia de pasos a nivel irregulares, que interfieren sobre la seguridad de la población y operación férrea. Además es evidente la ocupación de los predios paralelos a la vía férrea especialmente en las cercanías a los poblados. Al respecto no se evidencia avance de los compromisos pactados desde agosto de 2005 con las alcaldías</p>	<ol style="list-style-type: none"> Informe interventoría actualizado sobre señalización pasos a nivel. Presentación Plan de Acción por parte del Concesionario. Verificación de cumplimiento del Plan de Acción por parte del Interventor. Manual de

	<p>y corporaciones regionales, que permitan la minimización de esta problemática, que en la actualidad muestra 1957 invasiones en todo el corredor férreo. % Avance unidades de medida: 20%. Fecha máxima para remitir las unidades de medida: 31 de Agosto de 2018</p>	<p>Supervisión e Interventoría. Informe del informe de cierre.</p>
--	---	---

Fuente: PMI actualizado al 30 de junio de 2018

Hasta la fecha solo se encuentra cumplido el 20% del plan de mejora correspondiente a la unidad de medida No. 4, correspondiente al Manual de Supervisión e Interventoría. Teniendo en cuenta que el plan de mejora vence el 31 de agosto de 2018, se recomienda remitir las unidades de medida que ya se hayan ejecutado y hagan parte del plan de mejoramiento, correspondientes al informe de interventoría actualizado sobre señalización pasos a nivel, Presentación del Plan de Acción por parte del Concesionario, verificación de cumplimiento del Plan de Acción por parte del Interventor e Informe del informe de cierre; debido a que el tiempo para allegar los mismos es perentorio.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Actualmente el proyecto Red Férrea del Atlántico tiene una (1) no conformidad abierta con plan de mejora, el cual se encuentra con un avance del 50%, evidenciando gestión por parte de la supervisión y se encuentra en espera de que la interventoría allegue el informe mensual donde se indiquen los avances sobre la recuperación del derecho de vía por la ocupación ilegal de los predios La Corona y La Feliciano; trámite que viene adelantando el concesionario mediante querrela policiva en la que se van a recuperar los predios invadidos y que deben ser restituidos al Estado para la terminación de la construcción de la segunda línea férrea.

Tabla 8. No Conformidades derivadas de las Auditorías Técnicas

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
3315	<p>SUPERVISIÓN: No son claras las actuaciones o directrices llevadas a cabo por la supervisión destinadas a permitir las labores de recuperación del derecho de vía por la ocupación ilegal de los predios La Corona y La Feliciano, lo que ha impedido la construcción de un tramo de 1.48 km de la meta de 2016; razón por la cual no se han incorporado a la operación los 5.2 km habilitados por la autoridad ambiental desde junio de 2015.</p> <p>% Avance acciones de mejoramiento: 50%.</p>	<p>Una vez interpuestas las respectivas querrelas por parte del concesionario, la Alcaldía de Zona Bananera procedió a realizar las inspecciones judiciales a los predios La Corona y La Feliciano, los días 19 de septiembre de 2016 y 29 de marzo de 2017 respectivamente. En este sentido, se espera que revisada la información, la alcaldía proceda a notificar a los propietarios de los predios, para que se restituya el derecho de vía del corredor férreo, en caso de ser lo pertinente.</p> <p>De acuerdo a lo anterior, se plantea lo siguiente:</p> <p>La supervisión realizará seguimiento mensual a las acciones realizadas por la alcaldía de Zona Bananera, tendientes a la recuperación del corredor férreo.</p> <p>Se solicitará a la interventoría, que en el informe mensual se indiquen los avances sobre este tema.</p>

Fuente: PMP actualizado al 30 de junio de 2018



En virtud de la necesidad de restablecer los predios del corredor férreo para culminar la construcción de la segunda línea, es necesario que la ANI junto con el concesionario lleven a cabo todas las acciones necesarias para el restablecimiento de las mismas; más aún cuando están impidiendo culminar tramos de vía férrea que ya fueron ejecutados y están pendientes de sectores invadidos. Se requiere una mayor efectividad en dichas actuaciones ya que impiden el desarrollo del proyecto que es un bien general sobre un bien particular que viene generando estas ocupaciones ilegales.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

Se consultó ORFEO⁷; 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, en el tiempo definido para la presente auditoría.

Se evidencia que a partir de junio del año 2017 y lo corrido de 2018 por parte de los entes de control se recibieron 7 comunicaciones provenientes de los organismos de control y 8 comunicaciones por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- La Contraloría General de la República allegó cinco (5) comunicaciones donde se destaca que en una de ellas, se comunica a la ANI que en Auto N. 0885 del 28 de septiembre de 2017 fueron excluidas las presuntas irregularidades relacionadas con la adición realizada al Contrato de Interventoría N. 427 de 2013, mediante otrosí N. 1 del 27 de febrero de 2015 y en las demás comunicaciones se solicita información referente a la ejecución financiera y procedimiento a los ingresos por transporte de carbón.
- La Procuraduría General de la Nación allegó dos (2) comunicaciones, donde una de ellas notifica cierre y/o archivo del Derecho de Petición – Restitución fajas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, en el municipio de Zona Bananera.
- La Superintendencia de Puertos y Transporte allegó ocho (8) comunicaciones, en su mayoría invitaciones a inspecciones a los servicios férreos del Concesionario FENOCO.

Los requerimientos se han venido atendiendo cada una de las mismas en oportunidad y completitud. (Anexo - Verificación de antecedentes: solicitudes por parte de organismos de control); sin perjuicio de lo anterior es necesario continuar interactuando ágilmente con las respuestas que se vienen adelantando a cada una de las peticiones.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y auditados en general por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría,

⁷ Sistema de gestión documental Interno - ANI

dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI (disponible en http://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1185_2017.pdf), el cual se cita enseguida:

“Las conclusiones del proceso de auditoría serán comunicadas a los responsables, quienes tendrán la oportunidad de exponer su posición de manera soportada. Tal proceso deberá finalizarse a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la terminación de la programación de la auditoría, luego de lo cual se rendirá el informe. De no existir comentarios sobre las conclusiones en el periodo señalado, el auditor expedirá el informe”.

El día 18 de julio de 2018 se compartieron las conclusiones identificadas como posibles no conformidades y recomendaciones de la auditoría; la interventoría y supervisión dieron respuesta los días 24 y 25 de julio de 2018 con soportes que evidencian acciones sobre las no conformidades encontradas y recomendaciones planteadas. Luego de verificar los soportes remitidos se validaron estableciendo las situaciones que se presentan a continuación.

Las No Conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna tanto de la interventoría como de la supervisión.

9.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en la esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual.

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

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

9.2 Para la interventoría:

1. No se evidencia inventario físico de la interventoría actualizado, sino el recibido de otras interventorías; este debe llevarse a cabo conforme a lo establecido en el anexo plan de cargas en su numeral 5.3.5 funciones generales, literal (b) área técnica y operativa “*actualizar el inventario férreo del proyecto concesionado. Se deberá realizar la inspección visual de las obras*”

de arte, muros de contención, gaviones, señalización y demarcación, puentes férreos y túneles y otras estructuras del corredor férreo, especificando en cada caso, sus características geométricas, estado y otras, de acuerdo con el formato que propondrá el interventor a la vicepresidencia de gestión contractual, además el inventario deberá estar listo máximo a los dos (2) meses de iniciada la interventoría y se deberá entregar en medio magnético e impreso, y hará parte de los archivos de la interventoría a los cuales tendrá acceso la agencia en todo momento. Adicional a lo anterior, se deberá actualizar el inventario férreo conforme a lo descrito en el punto anterior, de los tramos férreos que se encuentren pendientes de terminar su rehabilitación o construcción y en servicio u operación.”

9.2.1 Para la supervisión y equipo de apoyo:

1. En los informes de supervisión del mes de mayo no se evidencian actividades de seguimiento realizadas por la supervisión a las gestiones asociadas al componente ambiental y social; esto incumple lo dispuesto en el Manual de Supervisión e Interventoría de la ANI, capítulo 9.3 Funciones y actividades específicas de la supervisión, numeral 33 “Presentar informe mensual de supervisión detallando las actividades ejecutadas durante el periodo, así como la gestión efectuada, informando los avances así como las novedades evidenciadas y las acciones adelantadas.”
2. No se evidencia una gestión eficaz en la consecución del licenciamiento ambiental de las zonas pendientes de culminación de segunda línea férrea, trámite que ha demorado más de 3 años y ha sido advertido en los informes de auditoría 2015 y 2017 de la Oficina de Control Interno⁸; los planteamientos y seguimiento de la ANI no han sido efectivos para que el concesionario obtenga el trámite correspondiente o se opte por otras alternativas al respecto lo cual ha generado que no se culmine la construcción de la segunda línea después de varios años.

Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada tanto por parte de la interventoría como por parte de la supervisión.

9.2.2 Para la Interventoría

1. Mantener tiempos de respuesta adecuados a las solicitudes efectuadas por la ANI y demás actores del proyecto, generando oportunidad en la entrega de información.
2. Recomendar al concesionario actualizar el plan de calidad en virtud de las actividades que se han implementado en los últimos años y el control asociado a la operación del corredor férreo.
3. En los informes mensuales se debe enfatizar en el seguimiento realizado en el mes de referencia, ya que en algunos apartes se denota más la trazabilidad de lo sucedido con

⁸ Rad. 20151020092933 y 20171020051023.

anterioridad que las acciones de seguimiento generadas en el mes, lo cual hace que las actividades realizadas no se noten.

4. Se deben incluir las obras nuevas o mejoras del corredor en la actualización del inventario físico del proyecto, tal como la obra del Puente Toribio que se viene ejecutando.
5. Se requiere que la interventoría verifique las memorias técnicas generadas tanto de las obras asociadas a planes de reasentamiento como obras particulares del corredor férreo como el Puente Toribio una vez se finalicen las mismas.
6. Generar acciones que permitan el cumplimiento más estricto del plan de restablecimiento, definido en los años 2017-2018 ya que se evidencia que no se viene cumpliendo según lo planeado.
7. Llevar a cabo un seguimiento más estricto al mantenimiento de los tramos Ciénaga-Santa Marta y La Loma – Chiriguana, ya que por no ser tramos de alta operación se tiene menor calidad de la especificación de la vía férrea, ya que evidencia sectores con falencias a nivel de superestructura particularmente en cuanto a Balasto.
8. En virtud de los bienes a revertir anticipadamente; debido a que es un trámite a realizar hacia el INVIAS, revisar la manera adecuada de implementar dicho procedimiento a fin de no evadir los parámetros establecidos por dicha entidad; además de que se enmarque jurídicamente dicha labor a lo previsto por cada una de las entidades intervinientes.
9. Es necesario que la interventoría requiera de manera más puntual el detalle de las inversiones que se precisan los estados financieros del concesionario con el fin de llevar a cabo un control más detallado de las inversiones realizadas y reportadas en los estados financieros auditados de cada mes.
10. De acuerdo a la situación que vive el proyecto debe generarse un ejercicio de modelación financiera para aproximar los valores que podrían costar la terminación de la implementación de los planes de reasentamiento por realizar y el costo de la variante Aracataca que se tiene contemplado realizar a mediano plazo.
11. Apoyar a la Entidad en el acompañamiento y análisis del esquema tarifario con el cual se pretende regular la entrada de nuevos operadores al corredor férreo para la movilización de carga diferente al carbón.
12. Adelantar la remisión de los soportes de las unidades de medida asociadas al cierre de los hallazgos generados en las auditorías de la Contraloría General de la República (CGR), se evidencia que hay documentos que deben allegarse antes del 31 de agosto y no se ha presentado avance para tal fin.
13. Acompañar y conceptuar sobre los documentos contractuales que adelantan revisión por cambios a realizarse referidos a reversión de bienes muebles del proyecto, así como los referidos a la inclusión de predios que se han ido recuperando en el corredor férreo.
14. Revisar las pólizas y/o garantías del contrato de concesión que deben actualizarse en el segundo semestre de 2018 y que precisan la actualización anual correspondiente de las actividades que se ejecutan.
15. En virtud del control de básculas dinámicas que se tienen en el corredor es importante que la interventoría precise las dificultades que ha tenido el concesionario en cuanto a mantenimiento de las mismas y los tiempos de ajuste que se han requerido para lograr mantener un control periódico del mismo.

16. Mantener un seguimiento minucioso a los pasos a nivel legales e ilegales conforme son determinantes en la seguridad del corredor férreo y han sido advertidos por la CGR para implementar medidas de mitigación de accidentalidad en la proximidad del corredor férreo.
17. Seguir advirtiendo los riesgos que se presentan en cada una de las modificaciones de la licencia ambiental, es definitivo asesorar las acciones a seguir en el tramo de Bosconia y Aracataca ya que los avances no han sido los esperados y el tiempo sigue avanzando sin tener expectativas cercanas de obtención de licencia por el momento.
18. Advertir de manera particular sobre la presentación en tiempos de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) ya que según lo comentado en la entrevista de auditoría con la interventoría está pendiente la presentación de un informe por el concesionario a la autoridad ambiental.
19. Debido a la implementación de los planes de reasentamiento en el proyecto, es necesario advertir a la Entidad que con los recursos actuales no será suficiente culminar la implementación de los planes ya formulados; por lo cual se requiere estimar la cantidad necesaria para terminarlo teniendo en cuenta que también será necesario abordar lo que sucede en la ciudad de Santa Marta.
20. Verificar con el concesionario las nuevas alternativas de implementación de pantallas de aislamiento de ruido en el proyecto.
21. Debe continuarse de manera minuciosa el seguimiento a las querellas a lo largo del corredor garantizando la liberación de predios necesarios para el proyecto y la recuperación de zonas de invasión.

9.2.3 Para la Supervisión del Proyecto (Líder y equipo de apoyo)

22. Es necesario dar cumplimiento a la Resolución 542 del 9 de marzo de 2018 en la cual se precisa hacer modificaciones y ajustes a las vallas informativas de los proyectos del sector transporte ya que no se evidencia la aplicación de esta disposición después de más de 4 meses de haber sido expedida por el Ministerio de Transporte, ni actuaciones por parte de la supervisión y concesionario respecto a los cambios previstos en dicha resolución.
23. Se requiere que la supervisión presente los avances de las unidades de medida del hallazgo 7-10, donde se evidencia apenas un avance del 20%; el mismo se vence en agosto de 2018 y sigue en término.
24. Se recomienda seguir trabajando de manera mancomunada con el concesionario y las autoridades locales para sacar adelante la liberación de los predios faltantes en las fincas la Corona y la Feliciano que contemplan la restitución de 1,48km necesarios para conectar tramos ya construidos de la segunda línea férrea.
25. Es necesario aclarar el mecanismo que se establecerá para la reversión de bienes al INVIAS, de lo que está previsto realizarse referido principalmente al cambio de perfil de riel que puede ser utilizado en otros corredores férreos y como sería la desafectación para el concesionario.

26. Debido a la limitación presupuestal para la implementación de todos los planes de reasentamiento formulados, revisar cuales estrategias se pueden implementar para garantizar la ejecución de los mismos sabiendo las limitaciones económicas actuales.
27. Generar un planteamiento de lo que puede llegar a costar la variante de Aracataca, además de las implicaciones prediales, ambientales y sociales, así como su estimación en costo y la manera de que pueda involucrarse en el contrato de concesión actual.
28. Definir las tarifas junto con el Ministerio de Transporte para el uso del corredor férreo de carga diferente al carbón en la operación de nuevos operadores y la manera mediante la cual se explotará el corredor férreo concesionado de una manera competitiva.
29. Definir con el concesionario y la interventoría cuales son las mejores alternativas para continuar ejecutando las pantallas de mitigación de ruido solicitadas por la autoridad ambiental.
30. Generar acciones que permitan el cumplimiento más estricto en la implementación de los planes de reasentamiento por parte del contratista, ya que se evidencian dificultades asociadas al cumplimiento de especificaciones y ajuste de los diseños para las viviendas a construir.
31. Debido al esquema del contrato para la implementación de los reasentamientos, es necesario establecer las acciones mediante las cuales se tengan mecanismos de apremio más fuertes dadas las demoras en el avance y ejecución de los mismos.
32. Debido a la dificultad en la terminación de las obras de construcción de la segunda línea durante los últimos 3 años, es necesario que se definan lineamientos particulares para su terminación o si es del caso revisar soluciones alternativas que garanticen su terminación.
33. Debido a la posible operación de cargas diferentes al carbón, es importante revisar el esquema que manejó la Red Férrea del Pacífico en movimientos de carga de contenedores y otros productos para verificar como se realizaba el cobro tarifario por uso del corredor y poder tener nuevos parámetros para establecer tarifas competitivas.
34. Precisar desde el horizonte del proyecto la vida útil de los bienes muebles entregados en concesión y la posible futura necesidad de repotenciación o reposición principalmente de las locomotoras; conforme al material rodante entregado al concesionario y teniendo en cuenta la vida útil del mismo, se evidencia un riesgo alto en cuanto al mantenimiento del mismo ya que los repuestos necesarios para su adecuado funcionamiento se han ido descontinuando y puede terminar siendo un factor que impacte el aprovechamiento del corredor.
35. El planteamiento de metas del proyecto debe generarse con los condicionales que acontecen en el mismo, generar compromisos de cumplimiento de tramos por culminar o carga por movilizar cuando dependen de terceros, implica genera expectativas que deben ser conservadoras o de real ejecución.
36. Definir la fuente de los recursos para culminar la implementación de los planes de reasentamiento previstos en el proyecto, garantizando la terminación de este programa en el mediano plazo.
37. Es necesario que la supervisión gestione la actualización de la sección de la página web de la ANI referente al proyecto (enlace <https://www.ani.gov.co/proyecto/ferreo/corredor->



[atlantico-santa-marta-chiriguana-red-ferrea-del-atlantico-21808](#)) ya que el link de la interventoría no conduce a la página web actual, generando una publicación errónea de la información.

- 38. En virtud de los bienes a revertir anticipadamente, debido a que es un trámite a realizar hacia el INVIAS, revisar la manera adecuada de implementar dicho procedimiento a fin de garantizar el cumplimiento de los parámetros establecidos por dicha Entidad; además de que se enmarque jurídicamente dicha labor a lo previsto por cada una de las entidades intervinientes.

Recomendaciones a la Vicepresidencia de Gestión Contractual

- 39. En la obligación definida en el numeral 5.3.5 del plan de cargas, en su literal (c) financiero se estableció: "Mensualmente entregar los informes exigidos por la AGENCIA, dentro de los plazos establecidos, como son el GCSP-F-007 y los que se requieran, de igual manera verificar y firmar los formatos GCSP-F-009 y GCSP-F-008.", la cual plantea el diligenciamiento del formato GCSP-F009 - Informe mensual de recaudo de peajes; esta actividad no puede llevarse a cabo por ser aplicable al modo carretero y no férreo. En consecuencia se recomienda establecer las revisiones que garanticen la inclusión de las obligaciones correspondientes a cada modo de transporte y realizar los ajustes y precisiones que procedan.

Elaboró:

Iván M. Mejía

Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno



ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría
- Anexo 4: Metodología de la auditoría
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto férreo, se analiza la fase de construcción, mantenimiento y operación del contrato de concesión. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión vial: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Se revisan las diferentes actuaciones que resaltan alertas en el proyecto en virtud de la situación que atraviesa, es el caso de la terminación de la construcción de la segunda línea férrea y lo que ello conlleva, como lo es el licenciamiento ambiental de tramos en pasos urbanos como Fundación, Bosconia y Aracataca; así como la implementación paulatina de los planes de reasentamiento de comunidades que han invadido el corredor férreo y serán reubicadas garantizándoles condiciones mínimas en viviendas que se les entregan como contraparte de la liberación de predios y viviendas que han invadido el corredor férreo y se viene restableciendo el corredor. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia, en virtud del contrato 236 de 2016 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño MED por segunda ocasión en este proyecto a la interventoría Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia, lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

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 3; año 2018.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- 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 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 5. ANI, 2016.

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

Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante correo electrónico con número de radicado ANI 20174090575722 del 01/06/2017 se solicita información pertinente del hallazgo 1005-74 con incidencia fiscal establecido en auditoría practicada a la ANI.	La ANI allega a la Contraloría General de la Republica mediante oficio con número de radicado ANI 20171020170031 del 05/06/2017 el Plan de Mejoramiento Institucional para la Hallazgo 1005-74 con incidencia fiscal.	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091120632 del 19/10/2018 la Contraloría General de la Republica informa que en Auto N. 0885 del 28 de septiembre de 2017 fueron excluidas las presuntas irregularidades relacionadas con la adición realizada al Contrato de Interventoría N. 427 de 2013, mediante otrosí N. 1 del 27 de febrero de 2015.	No aplica.	No aplica. Informativo.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090179432 del 21/02/2018 se solicita informe de ejecución financiera de cada una de las concesiones de modo carretero, férreo, portuario y aeroportuario para el desarrollo de la Auditoria Financiera.	La ANI allega mediante los oficios con número de radicado ANI 20185000062611, 20183100062401 del 28/02/2018 la información solicitada por la Contraloría General de la Republica para el desarrollo de la Auditoria Financiera.	Atendida en Tiempo
	Mediante correo electrónico con número de radicado ANI 20184090276242 del 16/03/2018 se solicita el procedimiento y resolución por la cual se establezca el cálculo relacionado a los ingresos por transporte de carbón.	La ANI allega mediante oficio con número de radicado ANI 20183070092811 del 26/03/2018 la resolución 1070 del 27 de marzo de 2006 del Ministerio de Transporte en la cual se establece el procedimiento y las tarifas referentes al transporte de carbón.	Atendida en Tiempo



	Médiate oficio con radicado ANI 20184090075672 del 25/01/2018 se solicita diligenciar la matriz anexa, con el fin de adelantar el análisis acerca de las concesiones en infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férrea por el Área de Infraestructura física y Telecomunicaciones de la Contraloría General de la Republica.	La ANI allega la matriz con la información diligenciada mediante oficio con radicado ANI 20183000029531 del 01/02/2018	Atendida en Tiempo
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.	No aplica.
POCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090694512 del 04/07/2017 la Procuraduría General de la Republica informa que traslada el Rad.-2017-640435 JJOC relacionado con el uso del corredor férreo a nivel nacional, al Comité de Quejas de la Regional de Risaralda.	No aplica.	No aplica. Informativo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090430882 del 02/05/2018 se notifica el cierre y/o archivo del Derecho de Petición – Restitución fajas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, en el municipio de Zona Bananera, Magdalena.	No aplica.	No aplica. Informativo
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091023122 del 25/09/2017 la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura invita a realizar inspección a los servicios férreos del Concesionario FENOCO los días 27 y 28 de septiembre de 2017.	No aplica.	No aplica. Informativo.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091132752 del 23/10/2017 allegan los resultados de la inspección de la Vía férrea del Chiriguana – Santa Marta (FENOCO), donde se solicitó un cronograma que establezca las fechas de atención de los aspectos requeridos por la Superintendencia.	La ANI allega (Rad. 20173070354311 del 01/11/2017) los avances obtenidos para la atención de los requerimientos realizados por la Superintendencia de Puertos y Transporte.	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174091211252 del 14/11/2017 se invita a mesa de trabajo para para tratar temas relacionados con derecho de vía y pasos a nivel como elementos de seguridad vial.	No aplica.	No aplica. Informativo.



	Se reitera invitación del radicado ANI 20174091211252 del 14/11/2017 mediante oficio con número de radicado ANI 20174091215962 del 15/11/2017 para la mesa de trabajo del 16/11/2017 donde se trataran temas relacionados con derecho de vía y pasos a nivel como elementos de seguridad vial.	No aplica.	No aplica. Informativo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090060722 del 22/01/2018 se solicita la relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos o de obras con sus prorrogas vigentes a la fecha.	La ANI allega la relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos o de obras con sus prorrogas mediante el oficio con numero de radicado ANI 20183050036771 del 08/02/2018.	Atendida fuera de Tiempo
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090428482 del 30/04/2018 se invita a mesa de trabajo para el 10/05/2018, para tratar temas relacionados con el derecho de vía, paradas bananeras, transporte ilegal y demás temas relacionados con la parte férrea nacional.	No aplica.	No aplica. Informativo.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090428722 del 30/04/2018 informa el traslado de oficio 20185603140892 relacionado con la presunta práctica anticompetitiva por parte de la Concesionaria FENOCO.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090583312 del 13/06/2018 la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura invita a realizar inspección a los servicios férreos del tramo Chiriguaná – Santa Marta del Concesionario FENOCO los días 20 y 21 de junio de 2018.	No aplica.	No aplica. Informativo.

Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda en el sistema documental – ORFEO.



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO FÉRREO
 Red Férrea del Atlántico



Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e Interventoría

Plazos estimados para el contrato de Concesión O-ATLA-0-99

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción del contrato	09 de septiembre de 1999
Fecha de acta de inicio del contrato	03 de marzo del 2000
Fecha de terminación estimada	02 de marzo de 2030
Plazo actual del contrato (años)	30 años
Iniciación etapa previa a la rehabilitación-reconstrucción y construcción y mantenimiento	03 de marzo de 2000
Iniciación etapa rehabilitación-reconstrucción, construcción y mantenimiento	27 de marzo de 2001
Iniciación etapa operación	03 de marzo de 2000

Fuente: Documentos contractuales, Contrato de Concesión O-ATLA-0-99

Datos asociados a la conformación de la Concesión Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Drummond Coal Mining LLC	41%
	CI Prodeco S.A	24%
	Carbones de La Jagua S.A	12%
	Colombia Natural Resources I S.A.S (CNR)	8%
	CNR Transport S.A.S	8%
	Consorcio Minero Unido S.A	4%
	Sloandes Logístic S.A.S.	2%
	TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica supervisión del proyecto, junio de 2018.

Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia
Representante Legal	Oscar Jimenez Cely
Valor Inicial del Contrato	\$6.090.510.400
Total	\$6.090.510.400
Plazo	24 meses
Fecha de Inicio del Contrato	02 de agosto de 2016
Fecha de terminación del Contrato	02 de agosto de 2018

Fuente: Información tomada del contrato de interventoría No. 236 de 2016.

Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	COMPOSICIÓN ACCIONARIA INTERVENTORÍA	Participación
	HMV Consultoría S.A.S.	51%
	Aecom Technical Services Inc.	49%
	TOTAL	100%

Fuente: página web de la ANI, junio de 2018.



Anexo 4: Metodología de la auditoría

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 de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 18 de junio de 2018, allegado el 26 de junio de 2018. En reunión de comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del 04 de julio 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 realizó un seguimiento acorde con las normas de auditoría (actas de apertura y cierre, lista de chequeo, entre otros) estas se evidencian principalmente en la MED.

Entrevistas: Se asistió a comité de seguimiento (antiguo plan de regularización) del proyecto el día 04 de julio 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.

Posteriormente se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el apoyo social y ambiental, además del ingeniero de apoyo, referida a temas específicos de profundización para la auditoría; esto como parte de la validación de la información del proyecto y de las acciones adelantadas frente a diferentes situaciones que se viven.

Se llevó a cabo verificación documental en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Santa Marta el día 11 de julio analizando las evidencias asociadas a los componentes administrativo, técnico, operativo, social, ambiental y predial, se contó con personal de cada área y acorde a su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas, el día 13 de julio se culminó la revisión documental en las oficinas de interventoría de la ciudad de Bogotá para analizar los componentes jurídico y financiero; se realizó visita de recorrido al proyecto el día 12 de julio en el cual se verificó el estado del corredor férreo desde la estación de Ciénaga PK 931 hasta el corregimiento de Lleras PK 845.



Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada por la supervisión y la interventoría como parte de las acciones adelantadas para el seguimiento y control del proyecto.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al proyecto el día 12 de julio de 2018, mediante recorrido en carromotor desde la estación de Ciénaga PK 931 hasta el corregimiento de Lleras en el PK 845; se verificó estado de la línea férrea y avances en la construcción y operación de la segunda línea, inconvenientes en puntos específicos para la culminación de la segunda línea, así como evidencia de las edificaciones que resultan del plan de reasentamiento; se finalizó el recorrido evidenciando las barreras de aislamiento acústico en el corregimiento de Lleras las cuales fueron instaladas por el concesionario debido a solicitud de la autoridad ambiental.

Plan de mejoramiento interno: Siendo esta la segunda visita de auditoría que se realiza a la actual interventoría del proyecto, se evidencia que no existen No Conformidades abiertas asociadas a la interventoría.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se detallan en el cuerpo del informe, capítulo 9.

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

Tabla. Entrevistas para la ejecución de la Auditoría

Actividad:	Día	Hora
Socialización de auditoría (Equipo de Supervisión)	04/07/2018	9:30 a.m.
Entrevista Líder de Apoyo a la supervisión, apoyo jurídico y financiero	09/07/2018	3:00 p.m.
Reunión de apertura auditoría documental (Interventoría Santa Marta)	11/07/2018	8:00 a.m.
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto.	11/07/2018	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnico	11/07/2018	9:30 a.m.
Aplicación de la MED; operativa, social, ambiental, predial	11/07/2018	2:00 p.m.
Cierre de Auditoría documental, Reunión y conclusiones		
Recorrido al proyecto (Visita al Centro de Operaciones del concesionario, recorrido al corredor férreo)	12/07/2018	8:00 a.m. - 4:00 p.m.
Cierre de Auditoría documental, Reunión y conclusiones	12/07/2018	4:00 p.m.
Aplicación de la MED; jurídica y financiera.	13/07/2018	8:00 a.m.

Fuente: Elaboración propia.

La auditoría tuvo lugar en las instalaciones de la ANI y la oficina de la interventoría Consorcio Interventoría Vía Férrea del Norte de Colombia en la ciudad de Santa Marta, Magdalena y Bogotá; 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 desde junio del año 2017 a la fecha. Se dio a conocer la situación por la cual atraviesa el proyecto priorizando las dificultades que tiene el mismo y las acciones que se han generado para llevar a cabo un control al mismo.

Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

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

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

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.⁹

Resultados de la medición con la MED para el proyecto Pereira-La Victoria

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

Tabla de calificaciones de la MED.

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

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

⁹ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 11 y 13 de julio de 2018.



Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el 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. Para este proyecto se revisa de manera particular la implementación de los planes de reasentamiento en varias poblaciones aledañas al corredor férreo que fueron identificadas para llevar a cabo esta implementación con motivo de recuperar tramos de la vía férrea que fueron invadidos y ponen en riesgo tanto la vida de las personas como la operación del tren.
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 por recaudo de movilización de carga 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. **Operativo:** 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.

A continuación se presenta la calificación discriminada por criterio de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED realizada a la interventoría.

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Organización de la interventoría	B	C	1	Revisar y verificar estudios y diseños	B	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C	2	Control de Obra	B	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C	3	Cumplimiento de especificaciones técnicas en la ejecución de los trabajos del concesionario	NA	C
4	Manual de funciones específicas de interventoría	B	BP	4	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
5	Capacitación equipo de interventoría	B	C	5	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	B	C	6	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	B	C
7	Plan de calidad del concesionario	B	C	7	Verificación del programa de Mantenimiento del concesionario	B	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	8	Verificación de materiales para labores de mantenimiento	B	C
9	Exigir información al concesionario	B	C	9	Limpieza del corredor y de áreas de servicio	B	C



Agencia Nacional de Infraestructura
 INFORME AUDITORÍA - PROYECTO FÉRREO
 Red Férrea del Atlántico



10	Actualización de herramienta project online	NA	C	10	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción, operación y mantenimiento, o en intervenciones que supongan nuevos elementos extraordinarios en algún sector	E	C
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	NA	BP	11	Promover y hacer seguimiento a los simulacros para el control de emergencias	N	BP
12	Entrega de informes de interventoría	B	C	12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
				13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
				14	Instalación de vallas informativas	R	C
				15	Ficha Técnica del Proyecto actualizada por la Interventoría	B	C
				16	Inventario del proyecto por parte de la interventoría	R	C
				17	Permisos de ocupación temporal de vía	B	C
				18	Memoria técnica de las obras	na	C
				19	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	E	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Verificación de inventario	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C
2	Verificación de ingresos y egresos de la concesión	B	C	2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	B	C
3	Revisión y análisis de estados financieros	B	C	3	Seguimiento al estado de los procesos con los entes de control	N	BP
4	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C	4	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
5	Informes del Fideicomiso	B	C	5	Verificación en cambios en la composición accionaria	B	BP
6	Control de ingresos por carga	B	C	6	Gestión ante presuntos incumplimientos	NA	C
7	Identificar las inversiones objeto del contrato	NA	C	7	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	NA	C
8	Control de movimiento de cuentas y subcuentas del fideicomiso	B	C	8	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
9	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C	9	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
10	Verificación de cumplimiento de compromisos anticorrupción	B	C	10	Seguimiento a la actualización de la cobertura de garantías y seguros	B	C
11	Valoración de impactos y simulaciones financieras	NA	C	11	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
12	Realizar seguimiento de las contingencias	NA	C	12	Matriz de riesgos interventoría	N	BP
13	Informes de formatos financieros ANI	NA	C	13	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	NA	C
14	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C	14	Atención a entidades de control del Estado	B	C



15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	15	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
16	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C	16	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
17	Proceso de liquidación	0	C	17	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	0	BP
18	Conciliación de formatos reversión	0	C	18	Estado de multas y sanciones	0	C
19	Entrega de activos	0	BP				
20	Seguimiento a activos en leasing	0	BP				

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Comparación de datos Interventoría - Concesionario respecto a la movilización del equipo rodante	B	BP	1	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	E	C
2	Seguimiento al reglamento de operaciones ferroviarias	B	C	2	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C
3	Controles a la carga transportada	B	C	3	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C
4	Seguimiento al equipo rodante a cargo del concesionario	B	C	4	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
5	Confiabilidad del sistema de comunicaciones	E	C	5	Acompañamiento a las reuniones de consulta previa y verificación del cumplimiento de los acuerdos con las comunidades	NA	C
6	Control de básculas	B	C	6	Cronograma trimestral de actividades de seguimiento ambiental	B	C
7	Control de talleres y estaciones	B	C	7	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
8	Continuación del servicio durante intervenciones de mantenimiento del concesionario	B	C	8	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
9	Estado físico de las instalaciones de infraestructura férrea	B	C	9	Seguimiento al plan de responsabilidad ambiental y social del concesionario	N	BP
10	Verificación y seguimiento al programa de mantenimiento y operación	B	C	10	Seguimiento a los resultados de laboratorio del concesionario (aire, agua y ruido) y ejecución propia en los casos que lo solicite la ANI	NA	C
11	Niveles del servicio de la concesión	B	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
12	Indicadores de Operación y Mantenimiento	B	C	12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
13	Proyecciones de carga	B	BP	13	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
14	Reporte de indicadores operativos y gráficas estadísticas	B	C	14	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	0	C
15	Contenido Operativo en el informe mensual de interventoría	E	C				
16	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
17	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				



07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calific.	C / BP	Id	Ítem	Calific.	C / BP
1	Control del plan de gestión social del concesionario	B	C	1	Verificar la disponibilidad predial de los tramos a construir	na	BP
2	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C	2	Control gráfico predial	na	BP
3	Análisis de indicadores sociales de la concesión	B	C	3	Seguimiento al control de invasiones	B	C
4	Verificación de obligaciones referentes a reasentamientos poblacionales	E	C	4	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
5	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C	5	Control de compra de predios	na	C
6	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C	6	Documentación de adquisición	na	C
7	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	7	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	na	C
8	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C	8	Verificación documental y en campo del área requerida	na	C
9	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	B	C	9	Verificación del proceso de avalúo	na	C
10	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	B	C	10	Verificar la justificación para la adquisición de predios adicionales o para momentos de emergencia	na	C
11	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C	11	Seguimiento a los procesos de expropiación	na	C
12	Inventario socioeconómico	B	C	12	Seguimiento a gestión con municipios respecto de restitución del espacio público	B	C
13	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C	13	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	NA	C
14	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	N	BP	14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	na	C
				15	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	na	C
				16	Predios saneados y libres de ocupación	0	C

El componente 8, denominado predial solo fue verificado en virtud del seguimiento a querellas y la recuperación predial en la cual viene adelantando gestiones la ANI y el concesionario; no hay gestión predial de adquisición en el proyecto actualmente.