



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020196623**
20231020196623
Fecha: **20-12-2023**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

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

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

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión del contrato de concesión número O-ATLA-00-99, suscrito entre FERROVIAS (cedido al INCO hoy la Agencia Nacional de Infraestructura) y la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO S.A., proyecto Red Férrea del Atlántico.

Respetada Ingeniera,

La Oficina de Control Interno, entre noviembre y diciembre de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión del contrato de concesión número O-ATLA-00-99, suscrito entre FERROVIAS (cedido al INCO hoy la Agencia Nacional de Infraestructura) y la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO S.A., proyecto Red Férrea del Atlántico.

Las conclusiones se describen en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones realizadas.

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

- 1. La condición de la vía férrea en sector Ciénaga – Santa Marta amerita la generación de una advertencia por falta de mantenimiento. El sector se encuentra operativo pero el actual estado del corredor afecta la operación y se evidencia el impacto que el actual estado conlleva para la operación comercial de cargas diferentes al carbón cuyo origen o destino es la Sociedad Portuaria.*



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20231020196623**

20231020196623

Fecha: **20-12-2023**

- 2. Se mantiene presente alerta sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte relacionado con la revisión y aprobación de garantías dado que a pesar de que se esté adelantando la gestión orientada a la aprobación de las modificaciones que mantienen vigentes las garantías del contrato de concesión y del contrato de interventoría, el tiempo transcurrido hace que el riesgo identificado GCSP-02 "Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias." pueda verse traducido en hallazgos administrativos y/o disciplinarios por falta de oportunidad en la aprobación de las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría.*
- 3. Se plantea una advertencia ante el elevado tiempo transcurrido sin dar término a la construcción de la línea segunda de la red férrea del Atlántico, en contraste con el plazo restante definido para la terminación del contrato de concesión. Ante la posible controversia actualmente en discusión, se evidencia la necesidad de actuar con la debida diligencia para que se mitigue el riesgo de incumplimiento de compromisos contractuales o de afectar los alcances esperados para la infraestructura ferroviaria a la finalización del contrato O-ATLA-00-99. La situación que originó la presente advertencia hace parte de una No Conformidad (3622), vigente y en término hasta el 30 de junio de 2024; en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad.*

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) OSCAR HERNANDO MORALES MORALES 1 GIT Ferreo BOGOTA D.C. -3) OSCAR HERNAN SALAZAR MONTES GIT Ferreo BOGOTA D.C.

Proyectó: Ricardo Mauricio Hernández Gómez – Contratista OCI

VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20231020077690

GADF-F-010



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20231020196623**

20231020196623

Fecha: **20-12-2023**

INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto férreo Red Férrea del Atlántico

**OFICINA DE
CONTROL INTERNO**



**2023
DICIEMBRE**

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	3
1.1	Objetivo general	3
1.2	Objetivos específicos	3
2.	ALCANCE	3
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	3
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	4
4.1	Información de Contratos	4
4.2	Equipo de coordinación y seguimiento del proyecto (Supervisión)	6
4.3	Descripción del proyecto	7
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	10
5.1	Estado actual del contrato de concesión	10
5.2	Resultados de la ejecución contractual en mantenimiento y operación comercial	15
5.3	Horizonte del proyecto	40
6.	ACTUACIONES DE VIGILANCIA Y CONTROL EJERCIDAS POR EL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO	42
7.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	45
7.1	Verificación de la atención a organismos de control del Estado, y relación de dos nuevos hallazgos en el Plan de Mejoramiento Institucional	45
7.2	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional respecto a hallazgos previos de la Contraloría General de la República)	48
7.3	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	50
8.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	51
8.1	Conclusiones	51
8.2	Recomendaciones	54
8.2.1	Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento	54
8.3	Advertencias	55
9.	ANEXOS	57

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información de contratos.....	5
Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	7
Tabla 3. Características generales del proyecto.....	8
Tabla 4. Detalle de los tramos construidos.....	9
Tabla 5. Sectores construidos y licenciamiento ambiental segunda línea	19
Tabla 6. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED).....	43
Tabla 7. No Conformidades derivadas de las Auditorías Técnicas	50

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Carga movilizada (carbón y otras) por año.....	18
Ilustración 2. Utilización de la Capacidad de la vía (trenes/día).....	18
Ilustración 3. Utilización de la Capacidad de vía (toneladas/mees)	19

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Supervisión del contrato de concesión férrea O-ATLA-00-99, suscrito entre FERROVIAS (cedido al INCO hoy Agencia Nacional de Infraestructura) y la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO S.A., respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 Llevar a cabo un análisis del desarrollo y situación actual del proyecto, verificando la ejecución del contrato de concesión férrea O-ATLA-00-99.

1.2.2 Verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Supervisión del proyecto del modo férreo Red Férrea del Atlántico.

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

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión en la ejecución del contrato de concesión número O-ATLA-00-99, suscrito entre FERROVIAS (cedido al INCO hoy la Agencia Nacional de Infraestructura) y la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO S.A., a partir de mayo 2020 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con base en una muestra selectiva de aspectos del proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 1, 2 y 4.
- Ley 87 de 1993 "Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones".
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público- Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.

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

- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Resolución No. 1478 de 2019. Por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de concesión No. O-ATLA-00-99, suscrito entre FERROVIAS (cedido al INCO hoy la Agencia Nacional de Infraestructura) y la Sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO S.A. y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. VEJ-519 de 2019, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Consorcio Férreo PAA y demás documentos contractuales.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de Contratos

Se presenta a continuación la información de los contratos de concesión No. O-ATLA-00-99 e interventoría No. VEJ-519 de 2019 que incluyen: objeto, plazo y modificaciones contractuales suscritas a la fecha.

Tabla 1. Información de contratos.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesión	<p>SOCIEDAD FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA – FENOCO S.A. No. contrato: O-ATLA-00-99. Objeto: El objeto original del contrato fue el de “Otorgar el 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 (PK724) – Ciénaga (PK934), Ciénaga (PK934) – Santa Marta (PK 969), Bogotá (Km5) – 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 contrato”.</p> <p>En octubre de 2013 con el otrosí 19, se desafectaron los tramos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, la concesión se reestructuró y en la actualidad está conformada por el tramo Chiriguaná – Santa Marta:</p> <p>“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 de 2006.</p> <p>Plazo: 30 años. Fecha de firma del contrato: 09 de septiembre de 1999. Fecha de inicio de ejecución del contrato: 03 de marzo de 2000. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=16-1-158209</p>	19 otrosíes

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Interventoría	<p>CONSORCIO FERREO PAA No. contrato: VEJ-519 DE 2019. Objeto: "El objeto del presente Contrato es la ejecución de la Interventoría integral del Contrato de Concesión No. O-ATLA-00-99 para el proyecto Red Férrea del Atlántico. El objeto del Contrato comprende, sin limitarse: La Interventoría integral que incluye, pero no se limita a la Interventoría Técnica, Administrativa, Jurídica, Legal, Financiera, Ambiental, Social, Predial del Contrato de Concesión No. O-ATLA-00-99 de 1999, Proyecto Red Férrea del Atlántico." Plazo: El plazo de ejecución es de TREINTA Y CINCO [35] MESES, contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio y hasta el vencimiento del plazo, o supeditado a la terminación anticipada del Contrato de Concesión y su reversión a la Agencia Nacional de Infraestructura.; plazo prorrogado con ocasión de los otrosíes No. 3, No. 4, No. 5, No. 6 y No.7 al contrato de interventoría. Acta de inicio: 23 de agosto de 2019. URL SECOP: https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.875256&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true e</p>	7 otrosíes

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

En la tabla precedente se observa que el contrato de concesión O-ATLA-00-99 ha tenido 19 modificaciones contractuales², fue originalmente suscrito entre FERROVÍAS y la sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A., posteriormente cedido al Instituto Nacional de Concesiones (INCO), entidad luego transformada en la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, actual parte contractual del Estado en el proyecto de concesión.

Respecto al contrato de interventoría No. VEJ-519 de 2019, se han tenido siete modificaciones contractuales. Durante el periodo de elaboración del presente informe, se realizó la suscripción de la séptima modificación contractual que, entre otros aspectos, prorrogó el plazo de ejecución hasta el 30 de noviembre de 2023, para garantizar la continuidad de las obligaciones de interventoría técnica, económica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del contrato de concesión O-ATLA-00-99.

En el numeral 5.3 se desarrolla el proceso adelantado para la generación y firma del contrato de Interventoría sucesivo a la terminación del VEJ-519 de 2019.

4.2 Equipo de coordinación y seguimiento del proyecto (Supervisión)

La Agencia Nacional de Infraestructura cuenta con un Equipo de Coordinación y Seguimiento interdisciplinario que se lidera desde la Vicepresidencia de Gestión Contractual y que tiene colaboración de diferentes gerencias al interior de la Entidad, así como personal de apoyo. El equipo incluye los siguientes profesionales:

² El listado de modificaciones contractuales puede ser consultado en la página Aniscopio de la Entidad <https://aniscopio.gov.co> o en el vínculo reportado en la Tabla 1.

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carolina Jackeline Barbanti Mansilla	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGCON)
Oscar Hernán Salazar Montes	Gerente de Proyecto, Supervisor de los contratos.	Equipo Proyectos Férreos (VGCON)
Oscar Hernando Morales Morales	Líder de coordinación y seguimiento al proyecto	
Yineth Marcela Buitrago Gámez	Ingeniero de Apoyo	
Leidy Natalia Castillo Barbosa	Apoyo financiero	Equipo Financiero (VGCON)
María del Pilar Vergel	Apoyo jurídico	Asesoría de Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Henry Humberto Baquero	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Gabriel Fernández Vargas	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
José Alexander Vega Acero	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Luis Felipe Lugo Arias	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Mary Cruz Orozco Cabeza	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

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

4.3 Descripción del proyecto

El corredor Chiriguaná – Santa Marta se encuentra vinculado con el contrato de concesión No. O-ATLA-00-99, suscrito el 09 de septiembre de 1999 entre Ferrovías y Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A – FENOCO S.A. Para dicho contrato de concesión, que fue cedido al Instituto Nacional de Concesiones (INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura ANI), se ejecutó un plan de transición desde el año 2006 cuyo período terminó en el año 2013 con la desafectación de dos tramos de la vía que estaba concesionada, producto de lo cual en la actualidad se cuenta con un total de 245 km continuos de vía férrea entre las ciudades de Chiriguaná (Cesar) y Santa Marta (Magdalena), más una segunda línea no continua que tiene construidos 165,42km de un total proyectado de 191,1 km, para cubrir el tramo con operación de transporte de carbón entre La Loma (Cesar) y Puerto Drummond, cercano a Santa Marta.


El otrosí número 12 redefinió el contrato de concesión generó la desafectación de tramos que pasaron a la administración por otros contratos y dio alcance a la ejecución de obras para la construcción de la segunda línea paralela a la existente que debería llegar a tener una longitud de 191 km una vez sea completada. FENOCO administró durante el periodo transicional, los tramos desafectados los cuales se reasignaron posteriormente hacia nuevos contratistas.

Con respecto al corredor Chiriguaná – Santa Marta, su administración, operación y mantenimiento se mantienen a cargo de FENOCO, así como las obligaciones y compromisos contractuales establecidos en el contrato O-ATLA-00-99 y sus diferentes modificaciones.

Las características generales de este contrato se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 3. Características generales del proyecto

COMPONENTE	CANTIDAD
Concesionario	Ferrocarriles del Norte de Colombia S. A. – FENOCO S.A.
Red Férrea Concesionada	246.3 km. (Chiriguana PK 722+683 – Santa Marta PK 968+990)
Plazo Inicial	30 años
Fecha de Acta de Inicio	3 de marzo de 2000
Fecha suscripción Otrosí No. 12 al Contrato de Concesión	28 de marzo de 2006
Fecha suscripción Otrosí No. 19 al Contrato de Concesión	01 de octubre de 2013
Tiempo transcurrido de concesión, hasta septiembre 2023	282 meses (78.3%)
Valor	Indeterminado (cláusula 149)
Fecha de terminación Contrato Actual e inicio de Reversión	2 de marzo de 2030



Fuente: Contrato VEJ-519-2019, apéndices técnicos, informe ejecutivo férreo e informe mensual de interventoría correspondiente al mes de septiembre de 2023.

Las actividades del contrato hacen referencia principalmente al mantenimiento y conservación del corredor, a la administración conservación y mantenimiento del material rodante, al control de la operación férrea para el servicio de carga y de trenes de trabajo. Con corte a septiembre de 2023, se reporta un avance en el desarrollo de construcción del 86,6% de la línea segunda en la fase actual. La operación abarca el 100% del corredor.

Los tramos definidos en el contrato suscrito en 1999, así como el alcance del contrato de concesión fueron modificados a través del otrosí No. 12, en el cual fue establecido que *“El Concesionario deberá construir de conformidad con los estudios y diseños definitivos siguiendo estrictamente los cronogramas de obra, la construcción de obras necesarias para la ampliación de la capacidad de la vía existente y la construcción de la segunda vía paralela a la actualmente existente”*. Como resultado de dicha modificación contractual, además de la construcción de la segunda línea se inició un período de transición a cuyo término cesaron todos los derechos y obligaciones del Concesionario sobre los bienes muebles e inmuebles y el material rodante que fueron desafectados de la concesión.

La última modificación contractual se realizó a través del otrosí No.19, en el año 2013, mediante el cual se realizaron precisiones sobre las obligaciones de las partes en el caso de requerirse la construcción de variantes para cumplir con la construcción de la línea segunda entre La Loma y Puerto Drummond.

Tabla 4. Detalle de los tramos construidos.

TRAMO				LONG (Km)
DESCRIPCIÓN	Tipo de Vía	DESDE	HASTA	
CHIRIGUANA - LA LOMA	VIA UNICA	722+683	746+172	23,489
LA LOMA - BOSCONIA	VIA DOBLE	746+172	801+053	54,881
BOSCONIA - Km 803+500	VIA UNICA	801+053	803+500	2,447
Km 803 - FUNDACIÓN	VIA DOBLE	803+500	872+209	68,709
FUNDACIÓN - ARACATACA	VIA UNICA	872+209	882+430	10,221
ARACATACA - TUCURINCA	VIA DOBLE	882+430	885+270	2,840
TUCURINCA - GUAMACHITO	VIA UNICA	885+270	889+100	3,830
CUAMACHITO - GUACAMAYAL	VIA DOBLE	889+100	898+370	9,270
GUACAMAYAL - SEVILLA	VIA UNICA	898+370	901+460	3,090
SEVILLA - NORTE SEVILLA	VIA DOBLE	901+460	904+000	2,540
NORTE SEVILLA - SUR IBERIA	VIA UNICA	904+000	905+400	1,400
SUR IBERIA - NORTE IBERIA	VIA DOBLE	905+400	908+160	2,760
NORTE IBERIA - ORIHUECA	VIA UNICA	908+160	911+250	3,090
ORIHUECA - LA CORONA	VIA DOBLE	911+250	914+550	3,300
LA CORONA - LA CORONA	VIA UNICA	914+550	915+550	1,000
LA CORONA - LA FELICIANA	VIA DOBLE	915+550	917+458	1,908
LA FELICIANA - RIO FRIO	VIA UNICA	917+458	917+950	0,492
RIO FRIO - PUERTO DRUMMOND	VIA DOBLE	917+950	937+175	19,225
PUERTO DRUMMOND - SOCIEDAD PORTUARIA	VIA UNICA	937+175	968+990	31,815
LONG. PROYECTO				246,3
LONG. INSTALADA DE VÍA FÉRREA				411,74

Fuente: Informe mensual de interventoría No.49.

Con respecto a la construcción de la segunda línea, compromiso establecido desde el otrosí No.12, se mantiene pendiente la obtención de la licencia ambiental para varios tramos que suman un faltante de 25,69 km en los centros poblados de Bosconia, Fundación, Aracataca, Tucurínca, y Sevilla, entre otras. Actualmente se adelanta la realización de mesas de trabajo con el objetivo de lograr acuerdos respecto a la culminación de la segunda línea férrea, tema que hace parte de una posible controversia planteada por el Concesionario.

El proyecto Red Férrea del Atlántico es un contrato de concesión que actualmente se encuentra operativo, con generadores de carga garantizados para el transporte de carbón, se encuentra generando ingresos al Estado y se mantiene como ejemplo de logro del modelo de concesión en el modo férreo. Se trata de un contrato con apreciable antigüedad y esto se ha hecho evidente mediante la generación de 19 modificaciones contractuales con las que se han venido realizando ajustes de acuerdo con las situaciones presentadas en su ejecución y se han venido generando soluciones a dificultades en el desarrollo del proyecto. Aun así, y pese a que la última modificación se realizó en el año 2013 lo cual es significativo de estabilidad contractual, situaciones como los retos ambientales y sociales que involucra la terminación de la infraestructura de la segunda línea comprometida, mantienen la posibilidad de controversia por parte del Concesionario, y es una situación que actualmente ha derivado en la firma de un acuerdo de

entendimiento y en la generación de mesas de trabajo para su resolución, de acuerdo con los términos del contrato.

La operación actualmente realizada permite observar un movimiento entre 31 y 36 millones de toneladas de carga para los tres últimos años terminados, en su mayoría carbón, y un avance de 23 millones de toneladas transportadas al mes de septiembre del año 2023. Debe tenerse en cuenta que la capacidad instalada de la vía permite del orden de 100 millones de toneladas con una proyección a 120 millones de toneladas para el momento en que se termine la segunda línea. Pese a lo anterior, es claro que la capacidad actual de la vía es suficiente y con la operación actual existe una disponibilidad importante para el transporte adicional de carga.

En la siguiente sección se profundiza en la ejecución actual del contrato de concesión, en los resultados de la ejecución contractual en mantenimiento y operación comercial y en el horizonte del corredor férreo de la Red Férrea del Atlántico.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

Para cumplir con el objetivo relacionado en el numeral 1.2.1, referente al análisis del desarrollo y situación actual del proyecto, se presenta a continuación el comportamiento que tiene el contrato de concesión, en función de tres aspectos principales: 1) El estado actual del contrato de concesión, 2) los resultados de la ejecución contractual en mantenimiento y operación comercial, y 3) El horizonte contemplado del proyecto. Posteriormente, se presentarán las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Supervisión del proyecto del modo férreo Red Férrea del Atlántico relacionadas con el objetivo del numeral 1.2.2.

5.1 Estado actual del contrato de concesión

El contrato de concesión O-ATLA-00-99 involucra todas las actividades necesarias que deben ser realizadas para el mantenimiento, la conservación y el mejoramiento de la infraestructura, la cual a su vez incluye el mantenimiento del material rodante con el que se cuenta actualmente, la atención de emergencias que puedan alterar las operaciones ferroviarias. La actividad primordial y principal retribución corresponde a la operación comercial de la red, así como el control de tráfico férreo a la operación del transporte de carga y de trenes de servicio, y todo lo anterior implica el desarrollo de otros tópicos como la señalización, la vigilancia a la infraestructura férrea de vías e inmuebles, y las actividades que sean complementarias.

Como principal dificultad del contrato se mantiene la falta de culminación de la segunda línea proyectada, en cerca de 25,68 km, en los centros poblados indicados en el numeral 4.3 y relacionados en la tabla 5. Esta situación ha derivado en la generación de alertas sobre un presunto incumplimiento por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la solicitud de un plan de restablecimiento al Concesionario.

La construcción de la segunda línea inició como compromiso contractual del concesionario a partir del otrosí 12, el cual modificó el alcance inicial de la concesión, generó la desafectación de los tramos concesionados que no correspondían al sector Chiriguana – Santa Marta y a cambio, entre otras actividades planteó la construcción en dicho tramo, por parte del Concesionario, de 191 kilómetros de segunda línea, obras que debían terminar el 31 de diciembre de 2008. Dado el retraso en la finalización de la construcción, desde el año 2009 iniciaron controversias con el Concesionario, que reportaba inconvenientes por ocupaciones ilegales de los predios requeridos para la construcción. La controversia derivó en el Acuerdo Conciliatorio del año 2013 y que fue sustento para el otrosí No. 19 en el cual se establecieron obligaciones para el

reasentamiento de poblaciones por parte de la Agencia y la obtención del licenciamiento ambiental por parte del Concesionario.³

Se han construido 165.42 km de los 191 km de segunda línea previstos, que corresponde a un avance reportado del 86.6%. En el otrosí No. 12 de 2006 también se estableció un cronograma de obra para su construcción, el cual fue modificado con el otrosí 19 de 2013 atendiendo el resultado del Acuerdo Conciliatorio resuelto y en el cual se supeditó su construcción al cumplimiento de condiciones por parte del Concesionario y de la ANI. Por tanto, desde dicho otrosí 19 no se contempla contractualmente un cronograma de obra, actualmente según informa el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, no se tienen porcentajes programados y de ejecución de inversiones contractuales.

Teniendo en cuenta que el Concesionario ha expresado que no tiene obligación contractual de construir la segunda línea faltante, incluidas variantes, según su interpretación del otrosí 19, la ANI, en comunicación con radicado ANI No. 20223070035761 del 14 de febrero de 2022 y en cumplimiento del numeral 99.5 del contrato de concesión, previo concepto suministrado por la Interventoría, solicitó al Concesionario un Plan de Restablecimiento de las obligaciones ambientales previas del contrato, de tal forma que, en conjunto con la Entidad, proponga las medidas para cumplir con las actividades ambientales previas (consulta previa y estudios de impacto ambiental) y luego realice la construcción de la segunda línea faltante. El Concesionario respondió manifestando su desacuerdo (radicado ANI 20224090254722 del 4 de marzo de 2022).

La gestión para construir los 25.68 km pendientes, ha derivado en que el Concesionario propusiera realizar mesas de trabajo con el fin de procurar finalizar las discusiones sobre la segunda línea en la Red Férrea del Atlántico, motivo por el cual se suscribió un Memorando de Entendimiento⁴ por parte de FENOCO y por parte de ANI el 15 de agosto de 2023, donde se establecieron los lineamientos de las mesas de trabajo. En la ejecución de la presente auditoría, se estableció que estas mesas de trabajo se encuentran en curso, han sido realizadas cuatro reuniones y en éstas las partes han expresado sus consideraciones. El avance ha sido consignado dentro del seguimiento al plan de mejoramiento formulado por la Supervisión de Red Férrea del Atlántico para subsanar la No Conformidad No. 3622⁵, *“SUPERVISIÓN: 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 Interno ; 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.”* resultante del informe de auditoría interna de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Red Férrea del Atlántico radicado el 10 de agosto de 2018, con el número 20181020115303, de la siguiente manera:

En la primera mesa de trabajo, del 25 de julio de 2023, el Concesionario expuso su posición frente a la construcción de la segunda línea, desde los componentes técnico, jurídico, financiero, ambiental y demás áreas.

³ Otrosí 19 contrato de concesión O-ATLA-00-99, ver nota al pie 2 sección 4.1

⁴ Memorando de entendimiento No.1 contrato de concesión O-ATLA-00-99, radicado ANI 20233070291361

⁵ Plan de Mejoramiento por Procesos actualizado al 31 octubre 2023, ver sección 7.3

En la segunda mesa de trabajo, del 8 de agosto de 2023, la ANI expuso su posición frente a la construcción de la segunda línea, desde los componentes técnico, jurídico, financiero, ambiental y demás áreas.

En la tercera mesa de trabajo y de acuerdo con lo propuesto por Fenoco, el Concesionario realizó una exposición sobre la capacidad que tiene la vía actualmente y su importancia para garantizar una movilización de carga de manera eficiente y segura. Por su parte, la ANI indicó que entiende que la vía tiene capacidad suficiente, pero sigue considerando que de acuerdo a la literalidad del contrato, esta situación no exige a Fenoco de construir la segunda línea faltante.

En la cuarta mesa de trabajo, del 14 de septiembre de 2023, y de acuerdo con lo propuesto por Fenoco, el Concesionario indicó que ya cumplió con las inversiones previstas en el contrato, presentando cifras globales y además, presentó una propuesta de inversiones sobre actividades que considera importantes para mejorar la operación férrea, particularmente en los tramos que no tienen movilización fuerte de carbón. Por su parte, la ANI indicó que entiende la posición de Fenoco frente a las inversiones, no obstante, se mantiene en que según la literalidad del contrato, esta situación no exige a Fenoco de construir la segunda línea faltante. Respecto a la propuesta de Fenoco, la ANI realizará la revisión correspondiente y convocará la siguiente reunión para la discusión correspondiente. En la reunión se aclara que el trámite de licenciamiento ambiental para la terminación de la segunda línea férrea, objeto de la no conformidad, depende de las decisiones que resulten de las mesas de trabajo en curso, enmarcadas en el memorando de entendimiento.

Estas mesas de trabajo deberán ser culminadas, y de su resultado se definirá el uso, o no, de mecanismos alternativos de solución de controversias contemplados en el contrato.

Puede observarse que, dentro de la actual atención a la posible controversia, también se discuten los temas correspondientes tanto al licenciamiento ambiental de las posibles variantes en los tramos faltantes de la segunda línea, temáticas sociales relacionadas a reasentamientos parciales necesarios e incluso la evaluación de la capacidad de vía, ésta última llevada a las mesas por el Concesionario como parte de su insumo para evaluar, desde su punto de vista, la no necesidad de la culminar los trabajos de segunda línea.

Por último, respecto a la posibilidad de que se produzca un acuerdo para modificar las condiciones del contrato, al desarrollo de la presente auditoría no se evidencia que exista aún un estudio de oportunidad y conveniencia en curso ni que se encuentre en elaboración una modificación contractual. Se infiere que en las mesas de trabajo se desarrollarán temáticas que podrían dar conclusiones y sustento a un estudio en dicho sentido, pero esto no se determina como un hecho actual.

En cuanto al estado del proyecto y tal como se detallará en el siguiente numeral, la operación comercial de trenes se mantiene continua, con niveles que se muestran estables y con perspectivas de mejora que, sin embargo, requieren ser analizadas y desarrolladas. En el año 2017 el Concesionario terminó la instalación y activación del sistema de control de tráfico de trenes (ITCS) con todo el desarrollo tecnológico y de conocimiento que éste requería, así como la ampliación de líneas segundas ahora con capacidad para recibir trenes de 150 unidades y como resultado, se observó la ampliación de la capacidad de vía sobre la infraestructura construida, lo cual se ha mantenido hasta la fecha. Con esto se ha logrado optimizar la movilización de carga a pesar de contar con una sola línea principal completa, hasta el punto de mantener un nivel de disponibilidad promedio de capacidad de vía del 67% (en trenes/día), o del 70% (en toneladas/mes) según el último informe de Interventoría.

El contrato de concesión se encuentra amparado por las garantías contractuales establecidas, la ANI realiza el seguimiento y control del estado de éstas, registrando el componente jurídico del Equipo de Coordinación y Seguimiento el siguiente avance al 10 de noviembre 2023, fecha de la entrevista:

Respecto a las pólizas del concesionario, mediante oficios con radicado ANI No. 20233070273051 del 02 de agosto de 2023 y 20233070396471 del 02 de noviembre de 2023, se aprobaron las pólizas de Cumplimiento de Segunda Línea (Vigente hasta 31 dic/2024) y Sabotaje y Terrorismo (Vigente hasta 01 dic/2023). En cuanto a las demás pólizas, se relaciona su estado en la siguiente tabla:

Comunicación	Radicado ANI	Póliza	Número	Anexo	Concepto Interventor	Observaciones		
FNC-0470-2023	20234091121622 del 29/09/2023	TRDM	1001000	9, 10 y 0	Observaciones 20234091156592 del 09/10/2023	Actualmente se encuentra en trámite la revisión, para concepto de las áreas jurídica y financiera.		
FNC-0493-2023	20234091173402 del 11/10/2023		1001283		Aprobación PAA-146-2023 20234091190312 del 17/10/2023			
FNC-0430-2023	20234091089412 del 22/09/2023	RCE	1001815	6 y 7	Observaciones 20234091142632 del 05/10/2023	Actualmente se encuentra en trámite la revisión, para concepto de las áreas jurídica y financiera.		
FNC-0492-2023	20234091159502 del 09/10/2023				PAA-148-2023 20234091197822 del 18/10/2023			
FNC-0412-2023	20234091077462 del 20/09/2023	Cumplimiento & Salarios y Prestaciones Sociales	400003338	11 y 12	Observaciones 20234091102772 del 26/09/2023	Mediante correo electrónico del 08 de noviembre de 2023, desde Gestión Contractual 2 se presentaron observaciones al concepto emitido de Cumplimiento, que se pusieron en conocimiento al interventor.		
FNC-0457-2023	20234091110332 del 27/09/2023				400003336		7	Aprobación póliza de Cumplimiento PAA-153-2023 20234091246392 del 30/10/2023
FNC-0491-2023	20234091159292 del 09/10/2023				Observaciones póliza de Salarios y Prestaciones Sociales. PAA-153-2023 20234091246392 del 30/10/2023		Está en revisión de la interventoría luego de la última respuesta del concesionario del 03/11/2023	

En cuanto al contrato de interventoría, se encuentran aprobadas las pólizas contractuales mediante radicado ANI 20233070392291 del 31 de octubre de 2023, pólizas que fueron actualizadas en virtud del otrosí No. 6 del 22 de agosto de 2023.

Se registra la dificultad evidenciada para la revisión y subsecuente expedición de concepto viable de las garantías, el cual es necesario para la posterior aprobación de éstas. Como ejemplo, la ampliación del plazo del contrato de Interventoría hasta el 30 de noviembre 2023 se realizó mediante otrosí No.7 firmado el 31 de octubre de 2023, fecha en la que vencía el plazo establecido mediante otrosí No.6. Se evidenció que la aprobación de las pólizas presentadas por la Interventoría para el otrosí No. 6 se confirmó ese mismo día 31 de octubre de 2023. La gestión de la ampliación de pólizas requeridas según el otrosí No.7 inició con la

remisión de los documentos hecha por el concesionario el 10 de noviembre de 2023 con oficio radicado con No. ANI 20234091295852.

Con respecto a las garantías del Concesionario y a la actualización presentada por FENOCO para las pólizas TDRM, RCE y Cumplimiento, la Gerencia de Proyectos Férreos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual solicitó mediante radicado 20233070165123 del 03 de noviembre de 2023, concepto a las Vicepresidencias Jurídica y GIT Financiero, para continuar el trámite correspondiente a su aprobación.

Debe observarse por lo anterior, el riesgo del proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* relacionado con la actividad de *Revisar y aprobar la(s) garantías de los Contratos*, identificado GCSP-02 *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”* y se da lugar a una advertencia que se relaciona en el capítulo 8 del presente informe.

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Actualmente se ha registrado una alerta por la ANI por el presunto incumplimiento del Concesionario, relacionado a la no culminación de la construcción de 25,68 km de línea segunda, y existen discusiones entre LAS PARTES sobre la segunda línea en la Red Férrea del Atlántico, considerando el otrosí No. 12 al Contrato de Concesión, suscrito el 28 de marzo de 2006, y posteriormente modificado mediante otrosí No. 19 al Contrato de Concesión, suscrito el 1 de octubre de 2013, en desarrollo del Acuerdo Conciliatorio suscrito entre LAS PARTES el 24 de mayo de 2013.
2. Atendiendo la solicitud planteada por el Concesionario en su respuesta a los reiterados requerimientos para culminar la segunda línea férrea, se acordó suscribir un Memorando de Entendimiento (MDE) que establezca lineamientos generales para adelantar mesas de trabajo, en las que se expongan los argumentos y las propuestas planteadas, con el objetivo de buscar una solución dentro del ámbito jurídico del contrato.
3. El origen de las discusiones actuales se remonta al año 2009, y se mantienen pese a haberse ejecutado procedimientos como un Acuerdo Conciliatorio y realizado modificaciones contractuales subsecuentes. Lo anterior muestra un elevado tiempo transcurrido (14 años), que contrasta con el plazo definido para la terminación del contrato de Concesión (6 años) y respecto al otrosí No. 19 han transcurrido 10 años sin que se haya obtenido el 100% de la ejecución, realizándose gestión y mesas de trabajo desde hace más de 8 años, sin que se haya definido un acuerdo y por ende afectándose la ejecución inicialmente prevista respecto a la segunda línea. La Oficina de Control Interno formuló una No Conformidad relacionada con esta problemática en la vigencia 2018 (NC3622), cuyo plan de mejoramiento se encuentra en término hasta el 30 de junio de 2024. (Ver sección 7.3).
4. No se ha presentado afectación al funcionamiento y continuidad del proyecto ocasionada por la posible controversia actual. Sin embargo, se evidencia la necesidad de culminar las discusiones con la diligencia debida de tal forma que se mitigue el riesgo de no culminación de compromisos contractuales establecidos ni se afecten los alcances esperados para la infraestructura ferroviaria

establecidos en la planeación de nivel nacional, por lo cual se plantea una advertencia que será relacionada en el numeral 8.3.

5. Se evidencia dificultad administrativa y de gestión para la revisión y aprobación de las garantías, especialmente lo correspondiente al contrato de Interventoría. Se considera necesario evaluar los controles definidos que sean relacionados, teniendo como objeto la optimización del proceso ante los eventuales cambios contractuales y teniendo en cuenta el riesgo del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte GCSP-02: *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”* relacionado con la actividad de *Revisar y Aprobar la(s) garantías de los Contratos*. Se da lugar a una advertencia que se relaciona en el capítulo 8 del presente informe.

5.2 Resultados de la ejecución contractual en mantenimiento y operación comercial

La operación férrea del corredor Chiriguana – Santa Marta correspondiente a la Red Férrea del Atlántico, se encuentra bajo responsabilidad del Concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO S.A., resultado de las obligaciones contenidas en el contrato O-ATLA-00-99 cláusula 14 y éste ejecuta las labores de administración y control del corredor férreo. Según la información suministrada para la auditoría por la Interventoría y el equipo de coordinación y seguimiento, circulan tres empresas operadoras para la movilización de carbón: FENOCO S.A. (DRUMMOND LTD.), C.I. PRODECO y COLOMBIAN NATURAL RESOURCES – C.N.R, ésta última realiza movimiento de carga multimodal, circulando trenes entre Santa Marta y Chiriguana con destino al tramo sur, corredor La Dorada – Chiriguana y viceversa. FENOCO S.A. igualmente, opera trenes con materiales y elementos de vía. El contrato de concesión no establece obligación contractual para el Concesionario respecto a cantidades de carga transportada.

Para la ejecución técnica de esta actividad, todo operador debe contar con la habilitación y el permiso de operación por parte del Ministerio de Transporte. Se verificó la existencia de la documentación para los operadores: FENOCO S.A., C.I. PRODECO y COLOMBIAN NATURAL RESOURCES – C.N.R.

Con respecto a los ingresos provenientes de la operación comercial, la remuneración del contrato de concesión O-ATLA-00-99, quedó establecida en la cláusula 3, la cual fue modificada mediante Otrosí No.12 de 2006:

“CLAUSULA 3. REMUNERACION DE LA CONCESION

La remuneración del CONCESIONARIO por la concesión será:

3.1 Los recursos derivados de la cesión del recaudo de la tarifa, en los términos establecidos Ministerio de Transporte en su resolución de fijación de tarifa y otros aspectos para el tramo Chiriguana (PK 724) – Ciénaga (PK 934), y Ciénaga (PK 934) – Santa Marta (PK 969).

3.2. Los recursos derivados del recaudo de derechos de ingreso durante el año 2006.

3.3 La totalidad de los recursos que el CONCESIONARIO obtenga como producto de la explotación comercial de la infraestructura recibida en concesión, incluyendo las sumas que en virtud del presente contrato, cancelen

terceros diferentes a EL CONCESIONARIO por el servicio de transporte de carga prestado por EL CONCESIONARIO en la infraestructura concesionada.

3.4. Los ingresos derivados de la explotación del Contrato Operacional de Drummond Ltd.

Los ingresos percibidos como remuneración serán considerados para todos los efectos como ingresos propios del CONCESIONARIO afectos en primer lugar al cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión.

De los recursos antes citados, CONCESIONARIO girará al INCO, quincenalmente y con fundamento en la certificación que a respecto emita el revisor fiscal de la entidad fiduciaria donde se establezca el fideicomiso de administración y pagos:

1) La suma de US\$0,22 (veintidós centavos del dólar de los Estados Unidos de América) por cada tonelada de carga transportada durante el periodo de transición.

2) La suma de US \$ 1,07 (un dólar y siete centavos de dólar de los Estados Unidos de América) por cada tonelada de carga transportada una vez finalizado el periodo de transición.

Parágrafo 1.- Del recaudo de los derechos de ingresos que se cobren despuesta del año 2006, EL CONCESIONARIO girará el cincuenta por ciento (50%) al INCO.

Parágrafo 2.- El concesionario facturará las tarifas a los operadores a los cuales les preste el servicio, detallando el valor de los ingresos exentos de retención que para el caso son los que corresponden al INCO en virtud de lo establecido en el artículo 22 del Estatuto Tributario, con el fin de que el responsable de efectuar la retención se abstenga de practicarla dado que por la naturaleza del INCO no es sujeto de dicho impuesto (...)"

La Resolución 1070 de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte establece el cobro adicional por Derecho de Tránsito por el uso del corredor férreo para transporte de carga, y el ajuste anual de la tarifa correspondiente. Este ajuste se hace anualmente con base en la variación del índice de precios al productor de los Estados Unidos de América y para el año 2023 se fijó la tarifa en USD 3,07 dólares de los Estados Unidos de América, tal que el 50% equivale a USD 1,535 dólares de los Estados Unidos de América.

A continuación, el estado reportado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento para septiembre de 2023, relacionado a los ingresos férreos:

Los ingresos de **caja** para la Agencia derivados de la operación de la concesión en la vigencia 2023 con corte a **septiembre de 2023** son los siguientes:

PAGOS CORRESPONDIENTE AL AÑO 2023						
Mes	DRUMMOND	PRODECO	CNR	Explotación comercial	Rendimientos	Total
Enero	16.367.334.290,00	837.187.821,00	949.854.022,00	0	17.845.391,14	18.172.221.524,14
Febrero	17.028.121.009,00	559.492.010,00	2.481.473.934,00	0	14.040.985,68	20.083.127.938,68
Marzo	15.858.664.297,00	176.080.054,00	1.449.008.235,00	0	18.161.220,79	17.501.913.806,79
Abril	16.910.762.038,00	606.884.058,00	2.703.667.672,00	0	20.063.359,68	20.241.377.127,68
Mayo	9.640.215.506,00	667.566.026,00	1.979.453.829,00	0	19.195.886,09	12.306.431.247,09
Junio	15.982.844.455,00	799.802.217,00	1.683.039.143,00	0	12.874.647,72	18.478.560.462,72
Julio	17.866.702.796,00	234.074.789,00	1.823.506.021,00	0	13.163.310,55	19.937.446.916,55
Agosto	17.069.926.753,00	306.862.453,00	1.701.623.931,00	1137614	19.602.007,37	19.099.152.758,37
	12.079.480.395,00	374.211.289,00	1.218.168.324,00	0	23.600.753,23	13.695.460.761,23

PAGOS CORRESPONDIENTE AL AÑO 2023						
Mes	DRUMMOND	PRODECO	CNR	Explotación comercial	Rendimientos	Total
Total	138.804.051.539,00	4.562.160.717,00	15.989.795.111,00	1.137.614,00	158.547.562,25	159.515.692.543,25

Los ingresos **facturados** para la vigencia 2023 con corte **septiembre de 2023** a favor de la Agencia son los siguientes:

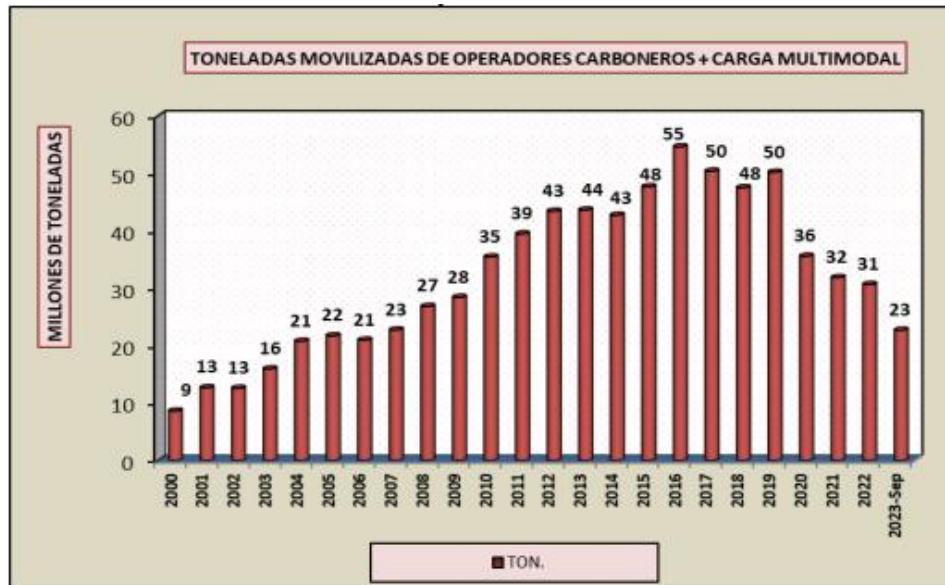
FACTURACIÓN CORRESPONDIENTE AL AÑO 2023						
Mes	DRUMMOND	PRODECO	CNR	Explotación Comercial	Rendimientos	Total
Enero	17.028.121.009,00	559.492.010,00	1.446.929.789,00	0	17.845.391,14	19.052.388.199,14
Febrero	15.858.664.297,00	176.080.054,00	1.764.204.804,00	0	14.040.985,68	17.812.990.140,68
Marzo	16.429.476.469,00	606.884.058,00	2.703.667.672,00	0	18.161.220,79	19.758.189.419,79
Abril	10.121.501.075,00	822.917.337,00	1.731.867.451,00	0	20.063.359,68	12.696.349.222,68
Mayo	15.982.844.455,00	644.450.906,00	1.930.625.521,00	0	19.195.886,09	18.577.116.768,09
Junio	17.191.207.327,00	234.074.789,00	1.823.506.021,00	0	12.874.647,72	19.261.662.784,72
Julio	17.745.422.222,00	306.862.453,00	1.480.792.882,00	1137614	13.163.310,55	19.547.378.481,55
Agosto	10.813.933.839,00	374.211.289,00	1.438.999.373,00	0	19.602.007,37	12.646.746.508,37
Septiembre	11.886.396.735,00	268.278.532,00	1.358.245.057,00	0	23.600.753,23	13.536.521.077,23
Total	133.057.567.428,00	3.993.251.428,00	15.678.838.570,00	1.137.614,00	158.547.562,25	152.889.342.602,25

Las **cuentas por cobrar** constituidas con corte a **septiembre de 2023** son las siguientes:

CUENTAS POR COBRAR CORRESPONDIENTE AL AÑO 2023						
Mes	DRUMMOND	PRODECO	CNR	Explotación comercial	Rendimientos	Total
Septiembre	10.620.850.179,00	268.278.532,00	1.358.245.057,00	0	0	12.247.373.768,00

Con respecto a la operación y transporte de carga, en trenes comerciales se realiza movimiento tanto de carbón como de cargas diferentes a éste. El registro y análisis de las cargas transportadas se refleja en los informes mensuales de la Interventoría. Se observa el mantenimiento en la actividad de transporte de carga, con una disminución presentada desde un máximo de 55 millones de toneladas logrado en el año 2016.

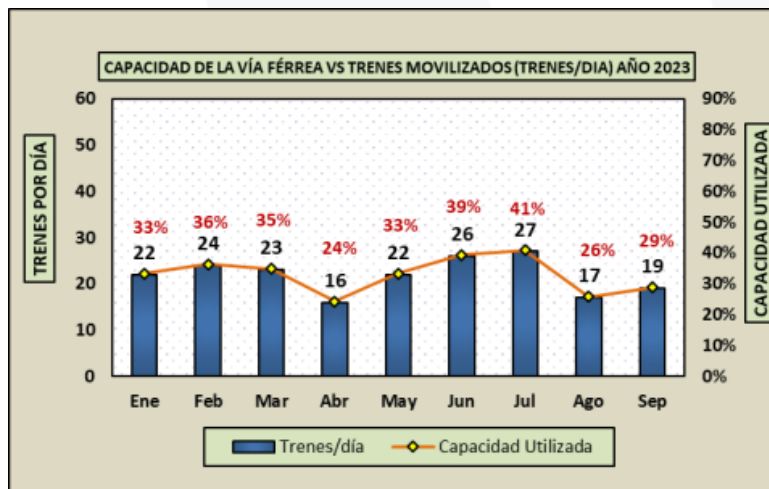
Ilustración 1. Carga movilizada (carbón y otras) por año



Fuente: Informe mensual de Interventoría No.49 e informe ejecutivo equipo de Coordinación y Seguimiento ANI.

La capacidad de vía estimada en número de trenes diarios en ambos sentidos es de 66, calculado por el método de la ARR, de esta capacidad se encuentra en uso un promedio de 33% en los meses del año en curso, según reporte de la interventoría.

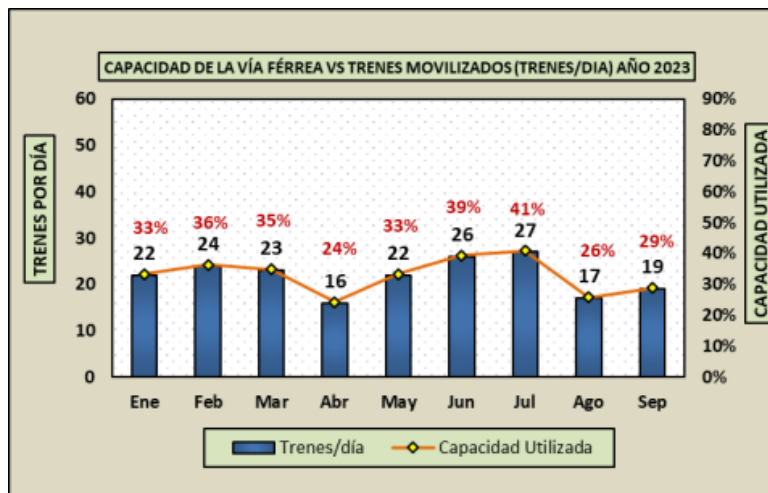
Ilustración 2. Utilización de la Capacidad de la vía (trenes/día)



Fuente: Informe mensual de Interventoría No.49.

De la misma forma, del cálculo realizado de capacidad de la vía estimada en 100,98 millones de toneladas/año (método AAR) relacionado por la Interventoría, se estima una capacidad utilizada que promedia el 30% en los meses del año en curso.

Ilustración 3. Utilización de la Capacidad de vía (toneladas/mees)



Fuente: Informe mensual de Interventoría No.49.

De manera general, la observación de los registros permite evidenciar que existe una elevada capacidad de la vía férrea disponible en la actualidad. Tomando en consideración que casi en su totalidad el volumen de carga corresponde al carbón, es entendible que la producción de los operadores de este mineral determina en su mayor parte el comportamiento del proyecto, y de nuevo, se hace patente la necesidad de incentivar la movilización de cargas diferentes para lograr dos objetivos: aumentar el aprovechamiento de la infraestructura y reducir la dependencia de un único producto transportado. Esto teniendo como objeto lograr la fundamentación del modo férreo como parte importante en la competitividad nacional.

Abordando los temas de operación y mantenimiento planteados para la presente sección, se obtuvieron registros del estado presente durante la visita de auditoría.

Línea segunda y temas ambientales.

De acuerdo con los registros de la Oficina de Control Interno, esta corresponde a la séptima auditoría técnica al proyecto y segunda para la interventoría Consorcio Férreo PAA, teniendo en cuenta la auditoría a la gestión ambiental en proyectos a cargo de la ANI realizada en el año 2020 en donde se incluyó la Red Férrea del Atlántico. Las situaciones que se advirtieron respecto a la concreción de la línea segunda y que fueron registradas en la auditoría específica del año 2018 y la particular ambiental en el año 2020, se han mantenido, lo cual evidencia que las acciones planteadas no han sido efectivas.

El estado de los tramos en vía única puede observar en la tabla 4 del numeral 4.3 del presente informe. El estado del licenciamiento ambiental para la segunda línea del proyecto se encuentra resumido en la información suministrada a la auditoría por el equipo de coordinación y seguimiento de la siguiente manera:

Tabla 5. Sectores construidos y licenciamiento ambiental segunda línea

SECTOR No.	DESDE	HASTA	LONGITUD (m)	SECTOR	ESTADO LÍNEA SEGUNDA	CAUSA DE NO CONSTRUIR LÍNEA 2A
1	PK 746+172	PK 801+053	54881	La Loma - Bosconia	CONSTRUIDA	

SECTOR No.	DESDE	HASTA	LONGITUD (m)	SECTOR	ESTADO LÍNEA SEGUNDA	CAUSA DE NO CONSTRUIR LÍNEA 2A
2	PK 801+053	PK 803+500	2447	PASO BOSCONIA	SIN CONSTRUIR	OBTENCIÓN DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL Y PROYECTO DE REASENTAMIENTO
3	PK 803+500	PK 872+209	68709	BOSCONIA - FUNDACIÓN	CONSTRUIDA	
4	PK 872+209	PK 882+430	10221	FUNDACIÓN Y ARACATACA	SIN CONSTRUIR	PENDIENTE APROBACIÓN POR ANLA DEL EIA (FUNDACIÓN) Y NUEVO DA (VARIANTE ARACATACA)
5	PK 882+430	PK 885+270	2840	ARACATACA-TUCURINCA	CONSTRUIDA	
6	PK 885+270	PK 889+100	3830	TUCURINCA	SIN CONSTRUIR	OBTENCIÓN DE LICENCIA AMBIENTAL Y PROYECTO DE REASENTAMIENTO
7	PK 889+100	PK 898+370	9270	GUAMACHITO	CONSTRUIDA	
8	PK 898+370	PK 901+460	3090	GUACAMAYAL-SEVILLA	SIN CONSTRUIR	OBTENCIÓN DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL Y PROYECTO DE REASENTAMIENTO
9	PK 901+460	PK 904+000	2540	SEVILLA	CONSTRUIDA	
10	PK 904+000	PK 905+400	1400	SEVILLA	SIN CONSTRUIR	OBTENCIÓN DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL Y PROYECTO DE REASENTAMIENTO
11	PK 905+400	PK 908+160	2760	IBERIA NORTE	CONSTRUIDA	
12	PK 908+160	PK 911+250	3090	ORIHUECA	SIN CONSTRUIR	OBTENCIÓN DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL Y PROYECTO DE REASENTAMIENTO
13	PK 911+250	PK 914+550	3300	Río Frío	CONSTRUIDA	
14	PK 914+550	PK 915+550	1000	LA CORONA	SIN CONSTRUIR	POR DEFINICIÓN DE TITULARIDAD DE SECTOR DEL CORREDOR FÉRREO
15	PK 915+550	PK 917+458	1908		CONSTRUIDA	
16	PK 917+458	PK 917+950	492	LA FELICIANA	SIN CONSTRUIR	POR DEFINICIÓN DE TITULARIDAD DE SECTOR DEL CORREDOR FÉRREO
17	PK 917+950	937+175	19225	LA FELICIANA -PUERTO DRUMMOND	CONSTRUIDA	
LONGITUD TOTAL			191.000 m			
PENDIENTE POR CONSTRUIR SEGUNDA LÍNEA			25.6 Km.			
LONGITUD TOTAL CON LICENCIA AMBIENTAL			166925			

Fuente: Información Ambiental suministrada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento ANI.

Se evidenció mediante acta firmada, la reunión de Comité de Seguimiento Ambiental realizada entre ANI e Interventoría en fecha 17 de septiembre de 2022. En octubre del año 2023, la ANI realizó acompañamiento a la visita de seguimiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) a la segunda línea del corredor férreo, evidencia de la cual se registra mediante informe de comisión elaborado en octubre 17 de 2023 y acta No.0 2 firmada por las partes, ambos documentos en la carpeta de trabajo. El seguimiento evidenciado comprende varias temáticas:



- Estado de compensaciones forestales.
- Disposición no efectuada de material férreo en desuso en sitios puntuales.
- Sitios con inadecuado manejo de residuos sólidos (zonas urbanas).
- Mantenimiento y estado de las pantallas acústicas instaladas.
- Estructuras construidas para el paso de aguas lluvias.
- Estado de conservación del corredor (remoción de material vegetal).

Con lo anterior, se obtuvieron evidencias del seguimiento por parte de la ANI respecto a las temáticas ambientales, a la realización de comités ambientales y continuidad a las mejoras alcanzadas mediante el plan desarrollado para atender la No Conformidad cerrada e identificada en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad con el No. 3823: *“No se evidenció que en lo que lleva de ejecución el contrato de interventoría No. VEJ 519 del 21 de agosto de 2019, correspondiente al proyecto Red Férrea del Atlántico, se hayan adelantado comités ambientales con la participación del concesionario de ese proyecto, lo cual contraría lo definido en diferentes actividades de los procedimientos en cabeza del GIT Ambiental GCSP-P-007 (Seguimiento al proceso de licenciamiento ambiental o modificación de licencia de proyectos concesionados), GCSP-P-008 (Seguimiento a la Gestión Ambiental para trámites de permisos, concesiones o autorizaciones ambientales) y GCSP-P-031 (Seguimiento a la gestión ambiental de la interventoría).”* planteada en la auditoría de carácter ambiental del año 2020, cuyo informe fue radicado con número ANI 20201020069383 del 29 de mayo de 2020.

<p>Foto 1. PK882 Tramo en línea única por línea segunda interrumpida en Aracataca.</p>	<p>Foto 2. PK914. Tramo en línea única por línea segunda interrumpida en el sector predio La Corona.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Se evidencia el estado actual en los sectores sin línea segunda. Se observan los puntos de finalización de la línea segunda construida, y la interacción con predios adyacentes, carretables o construcciones.</p>	

Sobre la disposición no efectuada del material de vía férrea en desuso ubicado en sitios puntuales, se evidenciaron avances en la implementación del plan de mejoramiento institucional presentado para la atención de los hallazgos No.1516-21 (“...inadecuada disposición de elementos como escaleras, traviesas y rieles, en algunos puntos del corredor, generalmente en áreas aledañas a las estaciones...”) y 1517-22 (“...falta de fijación de traviesas de madera...”) de la Contraloría General de la República en su auditoría financiera vigencia año 2022 relacionados en la sección 7 de este documento. Pese a lo anterior, con respecto al hallazgo 1516-21 se registraron puntos en los cuales se encuentran ubicados materiales sobre el corredor férreo y otros materiales en áreas de acopio sin una señalización permanente y una adecuada disposición por lo que se evidencia la necesidad de culminar con el plan de mejoramiento iniciado. Se verificó el registro del seguimiento en los informes mensuales de Interventoría, así como en los informes del Equipo de Coordinación y Seguimiento que apoya la supervisión del contrato.

<p>Foto 3. PK745 Acopio de elementos (escaleras) en el sector La Loma.</p>	<p>Foto 4. PK832. Elementos para mantenimiento acopiados en la bodega de la estación Algarrobo</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Foto 5. PK857. Elementos de vía acopiados en las áreas de la estación Santa Rosa</p>	<p>Foto 6. PK901. Elementos de vía acopiados en la estación Sevilla.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Se observan puntos de ubicación de elementos a lo largo del corredor, cuyas condiciones deberán ajustarse acorde al procedimiento proyectado para atender el hallazgo 1516-21 generado por la Contraloría General de la República en su Auditoría Financiera vigencia 2022.</p>	



<p>Foto 7. PK885 Registro de elementos de vía sobre el corredor, en el sector del descarrilamiento PK885-888.</p>	<p>Foto 8. PK886. Registro de elementos de vía sobre el corredor, en el sector del descarrilamiento PK885-888.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Se observan puntos de ubicación de elementos a lo largo del corredor, cuya disposición deberá ejecutarse acorde al procedimiento proyectado para atender el hallazgo 1516-21 generado por la Contraloría General de la República en su Auditoría Financiera vigencia 2022.</p>	

Por último, se evidenciaron puntos específicos donde se presenta el inadecuado manejo de residuos sólidos sobre las áreas del corredor concesionado, según lo registrado en el componente ambiental de los informes de Interventoría y de Seguimiento.

<p>Foto 9. PK870 Inadecuado manejo de residuos sólidos, zona urbana de Fundación.</p>	<p>Foto 10. PK947. Inadecuado manejo de residuos sólidos, zona urbana de Santa Marta.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Se observan puntos a lo largo del corredor, y especialmente en zonas urbanas pobladas, que presentan inadecuado manejo de residuos dentro del corredor concesionado.</p>	




Operación.

El Concesionario FENOCO, registra y recopila todas las incidencias registradas en la movilización férrea tanto de las Empresas Operadoras de Transporte Férreo (EOTFs) como de su misma operación. Estas novedades son alimentadas mediante un Sistema Integrado de Operaciones (SIOF) en el cual se pueden evaluar todas las estadísticas correspondientes y efectuar los análisis de la operación general. No se registran restricciones horarias o temas de orden social que hubieran sido evidenciados durante la inspección realizada, que pudo llevarse a cabo entre los extremos del proyecto desde la estación de Chiriguana, y las instalaciones del taller ferroviario y oficinas administrativas del Concesionario en Santa Marta. Las restricciones existentes al tránsito de trenes debido a contaminación auditiva que se registraron en anteriores informes de auditoría derivaron en la implementación e instalación de pantallas para aislamiento acústico. Con el adecuado mantenimiento de esta infraestructura se ha logrado evitar una nueva restricción al tránsito de trenes por el mismo motivo. Durante la visita de inspección, pudieron registrarse las pantallas de aislamiento instaladas, junto con los puntos de cruce peatonal elevado, y elementos desarrollados en conjunto con dichas pantallas, tales como la adecuación de parques lineales y el resultado del programa de reasentamientos efectuados en Bosconia, Loma Colorada, Algarrobo, y Zona Bananera.

<p>Foto 11. PK800 Pantallas de aislamiento acústico en el sector Bosconia.</p>	<p>Foto 12. PK800 estado de las obras complementarias realizadas con el proceso de reasentamiento e instalación de pantallas. Parque lineal.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>
<p>Se evidencia el mantenimiento realizado por el Concesionario a las pantallas instaladas, y el estado actual funcional de las mismas. Con respecto a los parques lineales, se observaron condiciones puntuales en donde se requiere de mantenimiento.</p>	

La accidentalidad presentada durante todo el año 2023 se mantiene en un nivel que contrasta con el elevado número de trenes movilizados (5949 reportados para el periodo enero - septiembre 2023), reportando un total de 4 accidentes, representando 2 heridos y 2 fatalidades. Durante el recorrido realizado en equipo carromotor a lo largo del corredor entre Chiriguana y Santa Marta, pudieron evidenciarse las condiciones para los desplazamientos, la operación de trenes de carga tanto cargados como vacíos, se observó la práctica de los procedimientos para autorización de avance establecidas con el sistema ITCS, la

operación de trenes y equipos de trabajo, las condiciones de comunicación con el Centro de Control de Operaciones (CCO), y la infraestructura relacionada con la operación.

<p>Foto 13. PK746 Ramal de la empresa DLTD en el punto donde accede al corredor Chiriguana – Santa Marta. Inicio de línea segunda.</p>	<p>Foto 14. PK746 Cumplimiento del procedimiento para autorización de avance para ingreso al sector con operación comercial.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>
<p>Foto 15. PK747 Cruzamiento con tren de la EOTF DLTD.</p>	<p>Foto 16. PK882 Registro de la activación de cambiavías desde el CCO, estación Aracataca.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>La operación ferroviaria se realiza mediante las autorizaciones de avance y control del CCO, utilizando el sistema ITCS implementado.</p>	

El Concesionario mantiene el parque ferroviario a su cargo y de manera adicional ejecuta programas de mantenimiento para el parque de EOTFs. Para el mes de septiembre 2023 reporta del parque a su cargo: siete (7) locomotoras operativas, cuatro (4) carromotores operativos, dos (2) carromotores en mantenimiento, tres (3) equipos de vía en operación (Bateadora BP-013, Perfiladora RP-022, Perfiladora RP-023), y los restantes siete (7) equipos de vía en mantenimiento (tipo Bateadora, desguarnecedora, esmeriladora, perfiladora y registradora). El total de equipos de FENOCO comprende, adicionalmente,

equipos remolcados y otros carrmotores no operativos. La actualización del inventario del material rodante se ejecutó por parte de Interventoría durante los meses de febrero y marzo de 2023, cuyo resultado se presentó a la ANI y se evidenció anexo a los informes mensuales presentados. Con respecto a los resultados, existe una relación de Actas de verificación y entrega faltantes relacionados con el material rodante, tractivo y de maquinaria. Se evidenció que la Interventoría solicitó a la ANI mediante la comunicación PAA-121-2021 radicada con número ANI 20214091264552, información sobre las Actas de entrega y recibo del material rodante y tractivo entregado en concesión. Mediante comunicación 20223070290171 del 16 de septiembre de 2022, la ANI registra que se encuentra en la búsqueda de la información correspondiente y que será remitida. A la fecha de la presente auditoría no se evidencia posterior avance. La disponibilidad de la información documental es importante y será requerida para el adecuado cierre del proyecto.

El Informe técnico sobre material rodante remolcado y tractivo concesionado existente se radicó por la Interventoría bajo el número PAA-086-2023 radicado ANI 20234090707002 del 27 de junio de 2023. Se observa un considerable número de equipos en condición No Operativa, Fuera de Servicio o Chatarra y se registran numerosos faltantes de Acta de entrega. Se considera que es necesaria la normalización de la información requerida para validar y actualizar los compromisos contractuales que existan sobre el estado de equipos que fueron entregados, previendo los términos en curso para la eventual finalización del contrato.

Otra situación relevante puede ser observada a través de la comunicación con radicado ANI No. 20233070207841 del 15 de junio de 2023, en la cual la ANI se pronunció y manifestó al Concesionario, respecto a la denuncia por el hurto de dos (2) carrmotores ubicados fuera del sector Chiriguaná – Santa Marta las obligaciones contractuales que le corresponden. El Concesionario dio respuesta mediante una propuesta para efectuar el pago de un valor en libros del material hurtado, debido a que no habrá reversión de todos los bienes estacionados en el tramo sur al final de la concesión⁶. Se evidenció que se cuenta con concepto de la Interventoría⁷, y que con radicado número 20233070305301 del 29 de agosto de 2023, la ANI con base en el mismo, ratificó al Concesionario sus obligaciones y que le corresponde *“realizar todas las gestiones necesarias para que, en el momento de la reversión, proceda a la entrega de dichos bienes...”*. El Concesionario mediante radicado 20234091092162 de septiembre 25 de 2023 solicitó agilizar el procedimiento para dar de baja los equipos férreos que se encuentran fuera del tramo actualmente concesionado a FENOCO. Por lo tanto; se recomienda a la ANI gestionar y dar término a la definición de la baja o reversión de estos bienes de manera anticipada, acorde al contrato de concesión.

⁶ Radicado ANI 20234090713302 del 28 de junio de 2023

⁷ Radicado ANI 20234090935652 del 18 de agosto de 2023

Foto 17. Visita a las instalaciones del taller Santa Marta y mantenimiento de equipos a cargo del Concesionario



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 23-11-2023.

Foto 18. Sección para mantenimiento de equipos remolcados en el taller Santa Marta.



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 23-11-2023.

Se evidencia el mantenimiento realizado por el Concesionario al material rodante tanto a cargo como de EOTFs, la ejecución de planes de mantenimiento y las instalaciones disponibles.

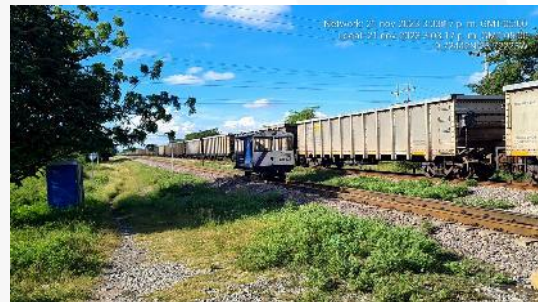
Adicionalmente, se evidenció que la Interventoría lleva registro de los equipos reportados por FENOCO para el conjunto de EOTFs, que incluyen equipos de transporte de carga tipo Góndolas (de 50 o de 60 toneladas de capacidad), y locomotoras. En total, las EOTFs reportan 3276 góndolas para carga comercial y 76 locomotoras.

Foto 19. PK882 Tren con vehículos vacíos operado por la EOTF Drummond, observado en la estación Aracataca.



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.

Foto 20. PK768 Tren con vehículos cargados (carbón) operado por la EOTF Drummond, en la estación El Paso.



Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.

Se evidencia la operación de trenes de carga por parte de EOTFs, sobre la infraestructura concesionada.

Respecto al mantenimiento de equipos ferroviarios y de edificaciones, pueden observarse en los informes periódicos de Interventoría los análisis realizados a partir de la información presentada por el Concesionario, y su validación por parte del equipo de coordinación y seguimiento.

Como se mencionó previamente, el mantenimiento de bienes muebles incluye el mantenimiento de los equipos férreos disponibles a cargo de FENOCO, para lo cual esta sociedad cuenta con las instalaciones del Taller Santa Marta. Respecto a bienes inmuebles, que incluyen tanto la estructura de vía férrea como las instalaciones anexas tales como estaciones férreas, talleres y oficinas, mediante comunicación radicada en la ANI bajo el número 20234090036672 del 11 de enero de 2023, la Interventoría radicó el informe de cumplimiento del plan de mantenimiento de estaciones correspondiente para el año 2022, con advertencias para corregir condiciones físicas en las estaciones de La Loma y El Paso.

<p>Foto 21. PK746 Estación La Loma.</p>	<p>Foto 22. PK768 Carromotor 621 de la visita realizada ubicado en la estación El Paso.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>
<p>Se cuenta con inventario de estaciones y seguimiento por parte de la Interventoría del proyecto, puede apreciarse la falla en la rampa de acceso a la estación El Paso registrada en el informe de cumplimiento radicado por Interventoría, y que no ha sido corregida.</p>	

Durante el recorrido y la visita a las instalaciones de FENOCO se evidenció el adecuado funcionamiento del sistema de control de tráfico centralizado denominado ITCS (Incremental Traffic Control System), que se compone de cuatro subsistemas: Sistema de comunicaciones, Sistema de control de trenes RailEdge, equipos instalados en la vía y equipos a bordo de cada locomotora. Adicionalmente, se tienen componentes a lo largo de la vía férrea que participan en la mejora de la seguridad férrea como sistemas HBT (detección de calor y objetos extraños), básculas de pesaje dinámico y protección de pasos a nivel. Los niveles de disponibilidad y confiabilidad son monitoreados e incluidos por la Interventoría en su informe de seguimiento mensual.



<p>Foto 23. PK746 Báscula dinámica en la estación La Loma</p>	<p>Foto 24. PK768 Equipo HBT instalado en la estación El Paso</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>
<p>Los componentes adicionales como básculas dinámicas (La Loma – Ciénaga), y los sistemas HBT (detección de calor y objetos extraños), complementan la seguridad en la operación ferroviaria mediante la inspección dinámica de los equipos en tránsito, su información se transmite al CCO para análisis y soporte para la toma de decisiones de mantenimiento.</p>	

<p>Foto 25. Funcionamiento del sistema ITCS en las instalaciones del Concesionario en Santa Marta</p>	<p>Foto 26. Análisis y programación de la operación de trenes utilizando el sistema.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 23-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 23-11-2023.</p>
<p>Se cuenta con la información digital de la operación del proyecto, la cual se registra de manera inmediata y permite realizar análisis y ajustes tanto de la operación como el control de las novedades presentadas.</p>	

<p>Foto 27. Módulos de trabajo del CCO en las instalaciones del Concesionario en Santa Marta</p>	<p>Foto 28. Registro y vigilancia mediante circuitos de video en los puntos críticos de la red.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 23-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>
<p>Se cuenta con equipos y estaciones de trabajo redundantes, para la seguridad del sistema. Igualmente, centro de operación del sistema de telecomunicaciones y monitoreo general del proyecto.</p>	

El mantenimiento de todos los equipos técnicos instalados se encuentra a cargo del Concesionario y el seguimiento se realiza de manera continua por la Interventoría del proyecto. A lo largo de la red se encuentra tendido el sistema de telecomunicaciones conformado por la red de Fibra Óptica, que es redundante entre un tendido propiedad de la empresa TELECOM, y un tendido propio instalado por FENOCO. El control de disponibilidad y confiabilidad se realiza de manera permanente, con reportes de Interventoría en niveles superiores al 95%. Otro sistema de telecomunicaciones corresponde a la conexión radiotelefónica TETRA para voz y datos, cuyo centro de administración se ubica en las oficinas de Santa Marta y en cada estación férrea del proyecto.

<p>Foto 29. PK746 Postes (Fibra Óptica) e instalaciones de telecomunicaciones para equipos del sistema.</p>	<p>Foto 30. PK784 Postes (Fibra Óptica) e infraestructura de transmisión a lo largo de la vía.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>
<p>Se cuenta con dos sistemas redundantes de Fibra Óptica, las instalaciones cuentan con cerramientos y puestos de vigilancia.</p>	

<p>Foto 31. PK768 Disponibilidad de equipos de comunicación en la estación inspeccionada El Paso.</p>	<p>Foto 32. PK768 Infraestructura para la comunicación de equipos en Paso a Nivel El Paso con el CCO.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>

El Concesionario cuenta con diferentes grupos de trabajo ubicados en Santa Marta, Fundación y Bosconia, para el mantenimiento y la revisión permanente de los equipos de vía, comunicaciones y equipos adicionales que conforman parte general del sistema, los cuales registran las ordenes de trabajo para su seguimiento por parte de la empresa concesionaria, y la Interventoría del proyecto.

El último componente del sistema está conformado por los mecanismos de protección instalados en los pasos a nivel entregados en Concesión, los cuales deben ser operados de acuerdo con el contrato, por el mismo Concesionario, y que cuentan con la señalización instalada en cumplimiento de la normatividad vigente. El último informe de inspección evidenciado para la revisión de condiciones de pasos a nivel protegidos corresponde al radicado 20234091132692 del 03 de octubre de 2023, en el cual se presentaron observaciones y recomendaciones para ser atendidas por el Concesionario en el mantenimiento y operación de estos equipos.

En el recorrido de visita al proyecto, se evidenció que en cada uno de los tres puntos de paso a nivel concesionados existentes: El Paso, Aracataca y Bosconia, se cuenta con equipos redundantes de barrera: un conjunto de barreras activado por el ICTS, y un sistema redundante de aplicación manual que es utilizado con los equipos que, al no poseer el hardware del sistema de control, no activan las barreras automáticas. Ejemplos de este último son equipos de tránsito de inspección tipo carromotor. Un paso a nivel adicional denominado Villa Bethel, ubicado en la zona urbana de Santa Marta es igualmente atendido por el Concesionario, en convenio con el INVIAS como encargado de este, y sus barreras son de tipo manual. Este se encuentra fuera del sector con operación de trenes de transporte de carbón. En tres de los pasos a nivel se observó que no se cuenta con señalización horizontal y en una parte de la señalización vertical, esto ha sido reportado por el equipo Interventor dentro de sus informes. También se registró en la visita el deterioro en el estado de las losas del paso a nivel Villa Bethel.

<p>Foto 33. PK768 Verificación de la activación de sistemas de protección Paso a Nivel El Paso.</p>	<p>Foto 34. PK958 Estado del cruce Villa Bethel en el sector urbano de Santa Marta.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 24-11-2023.</p>
<p>Se verificó el funcionamiento automático de la señalización de protección en los Pasos a Nivel concesionados El Paso, Aracataca, Bosconia, y se registró el estado del cruce atendido Villa Bethel (activación manual) en Santa Marta.</p>	

Mantenimiento de vía

En el corredor, se evidencian las labores de mantenimiento realizadas por las cuadrillas atendiendo la programación quinquenal en seguimiento por parte de Interventoría y validación por el equipo de coordinación de la ANI. Sin embargo, durante el recorrido pudo observarse la incidencia que se genera con la dispersión de los frentes de mantenimiento y que se hace evidente especialmente en la rocería y limpieza del corredor. Se solicitó a la Interventoría información respecto a radicados de informes de alerta por falta de mantenimiento de rocería en tramos de la vía, principalmente en el sector comprendido al norte de la estación de Aracataca, estación Río Frío y tramo hasta Santa Marta, donde se observan partes con un evidente crecimiento de vegetación en el corredor o entre las líneas principales. Algunos ejemplos se grafican en el presente informe. Se solicitaron a la Interventoría los registros correspondientes a radicados de informe de alerta por falta mantenimiento de rocería en sectores del tramo Aracataca - Río Frío - Santa Marta, de los cuales se evidenció que, tanto la Interventoría (oficio PAA-165-2023 radicado 20234091319022 de 17 de noviembre de 2023) como la ANI (radicado 20233070411691 del 15 de noviembre de 2023), registraron alerta y solicitaron al Concesionario, respectivamente, el mantenimiento adecuado del sector Puerto Drummond y el Puerto de Santa Marta.

Respecto al sector Aracataca – Río Frío, mediante comunicación electrónica del 15 de diciembre 2023, producto de la socialización del informe preliminar de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento expresó *“En lo referente a la falta de mantenimiento en el corredor Aracataca – Río Frío, consideramos que de los 45 km aproximadamente que corresponden a este tramo, se presentan algunos sectores en donde se requiere la atención del concesionario con trabajos de deshierbe y rocería, sin considerarse que exista una desatención del tramo por parte del concesionario, sino que se presenta el crecimiento normal de la vegetación por las lluvias en la zona, cuya atención se realizará dentro del próximo ciclo de mantenimiento que efectúe el Concesionario a la vía.”*

Se observa que existe gestión de mantenimiento en el sector y se concuerda con la afirmación del Equipo de Coordinación y Seguimiento, respecto a que no hay desatención del tramo, pero se evidencia que existe un crecimiento de la vegetación que debe ser atendido por el Concesionario.

Teniendo en cuenta que la situación observada puede ser causada por variados factores que incluyen la capacidad de crecimiento de la vegetación endémica, así como la cantidad de precipitaciones recientes, y que no se aprecian condiciones de inseguridad para la operación, se considera que puede ser atendida la novedad aplicando la propuesta presentada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento para reducir el tiempo entre mantenimientos en época lluviosa.

En ese orden de ideas, se emite una recomendación para que, sobre la rocería y deshierbe, se ajusten las frecuencias contempladas en el plan de mantenimiento, de tal forma que se garantice mediante un menor tiempo entre ciclos de rocería y deshierbe en la época de lluvia, el control del crecimiento del material vegetal.

El control de avance reportado por la concesión de los equipos de mantenimiento es realizado por la Interventoría del proyecto, la cual informa mediante comunicaciones y documentos al Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI acerca de los resultados periódicos obtenidos. Se evidencia que son incluidas las observaciones en su informe mensual. El Concesionario remite para conocimiento de las partes y para el seguimiento correspondiente, los boletines diarios tanto de operación como de programación de bandas de mantenimiento, que permiten realizar el control correspondiente.

<p>Foto 35. PK900. Falta de rocería en el sector puente Sevilla del municipio Zona Bananera.</p>	<p>Foto 36. PK920. Falta de rocería en el sector Rio Frío.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Se evidenció la presencia de vegetación en sectores de la vía, por falta de rocería. Se solicitó información de alertas emitidas entre Aracataca – Río Frío, y Ciénaga – Santa Marta.</p>	

Otras labores evidenciadas incluyen el mantenimiento de las pantallas instaladas para aislamiento auditivo en las zonas urbanas aledañas al proyecto, programas de riego de balasto, conformación del balasto y mantenimiento de cambiavías. Se evidenció en el recorrido la presencia de los grupos de cuadrillas distribuidas a lo largo del corredor. No se evidenciaron alertas ni incumplimientos con la señalización o los procedimientos operativos para el acceso y trabajos en la vía. En campo, el personal del Contratista y de la Interventoría transmite y recibe información de contexto y hace reportes utilizando aplicaciones

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

<p>Foto 37. Transmisión del Boletín de Operación Diario BOD por el Concesionario.</p>	<p>Foto 38. PK735. Equipos para cuadrilla de mantenimiento.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Foto 39. PK867 señalización reglamentaria para trabajos en la vía. Cuadrilla de mantenimiento</p>	<p>Foto 40. PK867 Cuadrilla de mantenimiento en rocería.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Cuadrillas en labores de mantenimiento, rocería y su respectiva señalización preventiva requerida.</p>	

Mediante comunicado No. PAA-132-2023 radicado en ANI bajo el No. 20234091095682 del 25 de septiembre de 2023, se entregó por parte de la Interventoría a la Agencia Nacional de Infraestructura el Informe de Diagnóstico No. 5 versión 02, con la información actualizada del estado de vía, del estado de la operación y demás áreas en seguimiento sobre el corredor, junto con los respectivos diagnósticos estratégicos. De manera general, se evidencia el seguimiento y el control por parte de la Interventoría de las actividades de mantenimiento sobre la vía principal, que corresponde al 100% de la longitud de la red a cargo del Concesionario, que permiten una operación sin interrupción para vehículos carrmotores, equipos de vía, trenes de trabajo, y trenes de carga, así como el suministro de la información necesaria para la toma de decisiones por parte del equipo de coordinación y seguimiento de la Agencia.

<p>Foto 41. PK920. Conformación de balasto, equipo con novedad reportada.</p>	<p>Foto 42. PK795. Acopio y tren de trabajo para riego de balasto sector Bosconia.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>
<p>Equipos para mantenimiento de vía.</p>	

En la estación de Ciénaga, el Concesionario adelanta la adecuación de áreas para el acopio técnico de materiales como rieles, traviesas, escaleras, cambiavías y piezas de construcción. Adelanta igualmente programa de fabricación y acopio de largas barras soldadas, que fue objeto de visita en el recorrido.

<p>Foto 43. PK931. Almacenamiento de materiales.</p>	<p>Foto 44. PK931. Conformación y acopio de largas barras soldadas.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 24-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 24-11-2023.</p>

Por último, y como observaciones presentadas en la visita, se registró el deterioro sensible de las vallas informativas correspondientes al proyecto. En la estación Chiriguaná se observó una estructura destruida al costado derecho del corredor. Como resultado del proceso de socialización del informe preliminar de auditoría y la observación emitida, el Equipo de Coordinación y Seguimiento suministró mediante comunicación electrónica del 15 de diciembre de 2023, carpeta digital con las evidencias correspondientes al desarrollo del diseño de las vallas informativas en cumplimiento de la Resolución del Ministerio de Transporte 20233040025285 de 2023.

Dentro de los registros recibidos, se encuentra una actualización del estado de las vallas en comunicación de la Gerencia de Sostenibilidad de Fenoco, del 14 de diciembre de 2023, con el siguiente estado: *“En relación a las vallas ya inició la ejecución de la orden de servicio, en razón a lo cual las correspondientes a Ciénaga y a Sevilla ya fueron instaladas (ver archivos adjuntos). Actualmente el contratista está trabajando en un tema de la estructura metálica de los tableros para poder instalar los telones en Fundación y Chiriguaná, los cuales ya se encuentran impresos. En este sentido, este tema quedaría cerrado antes del 31 de diciembre de este año.”*

Se considera que, con lo anterior, se evidenció gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto para que las vallas informativas en el proyecto cumplan con lo establecido en la Resolución 20233040025285 de 2023, y que el programa de mantenimiento se ejecuta con posterioridad a la fecha de la visita de auditoría. Se adjuntan a los documentos de trabajo las fotografías recibidas de las vallas instaladas en los municipios de Ciénaga (Magdalena) y Zona Bananera (Magdalena). Se recomienda confirmar la conclusión de las correcciones proyectada para el 31 de diciembre de 2023.

Por otra parte, se evidenció la falta de elementos de guardarriel sobre el puente férreo del km741 en el sector Chiriguaná – Bosconia. No se evidenció información sobre conceptos o alertas que hayan sido emitidas respecto al estado de los guardarraíes observados. Se considera necesario efectuar las correcciones debidas y establecer la mitigación de los riesgos que puedan presentarse. Se genera una recomendación consignada en el capítulo 8 teniendo en cuenta que son actividades que corresponden al mantenimiento de la infraestructura y que actualmente con respecto a los puentes del proyecto se desarrolla un plan para la atención del hallazgo 1516-21 formulado por la CGR.

<p>Foto 45. PK723. Estructura de valla informativa destruida en la estación Chiriguaná.</p>	<p>Foto 46. PK741. Elementos incompletos de guardarriel en puente tipo Deck</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 21-11-2023.</p>

<p>Foto 47. PK931. Detalle de valla informativa en visita de auditoría a la estación Ciénaga.</p>	<p>Foto 48. PK931. Registro del estado actualizado de la valla informativa en la estación Ciénaga.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 24-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de Fenoco, suministrado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, 14 diciembre de 2023.</p>

Sector Puerto Drummond – Santa Marta

En la línea que va desde Puerto Drummond (PK937+175) hasta la Sociedad Portuaria en Santa Marta (PK968+990), no se realiza operación comercial con transportadores de carbón y a pesar de hacer parte integral de la red, muestra condiciones muy por debajo de las presentadas entre Chiriguana y Puerto Drummond. Las condiciones de señalización, limpieza y mantenimiento del corredor presentan un nivel de implementación menor en comparación con el restante corredor y se observa la elevada afectación del corredor por asentamientos habitacionales a lo largo del mismo. La operación en el sector se realiza, pero con evidentes restricciones en la velocidad y condiciones generales.

La condición de la vía férrea en el tramo amerita la generación de alertas por falta de mantenimiento. Esto ha quedado soportado en el oficio de Interventoría PAA-165-2023 radicado bajo el número ANI 20234091319022 del 17 de noviembre de 2023 para todo el sector Ciénaga (PK931) – Santa Marta (PK968+900). Se da lugar a una advertencia que será relacionada en el capítulo 8 del presente informe.

Foto 49. PK 937 Instalaciones en Puerto Drummond	Foto 50. PK953 asentamientos en zona urbana de Santa Marta.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>
<p>Falta de mantenimiento en el sector, en el cual igualmente se presentan incidencias por ocupación de áreas del corredor, zona urbana de Santa Marta.</p>	

Para el sector ubicado entre Puerto Drummond y Santa Marta, la protección de la operación férrea en los cruces y la activación de las barreras del paso a Nivel denominado Villa Bethel, en la zona urbana, se realiza mediante operativos del personal de seguridad contratado por el Concesionario.

Foto 51. PK 941 Dispositivo de seguridad para la protección del tránsito férreo en cruces del sector urbano Santa Marta.	Foto 52. PK966 protección del tránsito férreo a la llegada a las instalaciones del Concesionario.
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El seguimiento que hace la Interventoría permite el control y registro del avance del contrato de concesión, del estado de la operación y mantenimiento, compromisos contractuales desde cada componente, y se observa el conocimiento y análisis por parte del equipo de coordinación y seguimiento de la ANI.
2. Se observa el mantenimiento en la actividad de operación y transporte de carga, con una disminución presentada desde un máximo de 55 millones de toneladas logrado en el año 2016. Existe una elevada capacidad de la vía férrea disponible en la actualidad. Tomando en consideración que casi en su totalidad el volumen de carga corresponde al carbón, se hace patente la necesidad de incentivar la movilización de cargas diferentes.
3. Se observaron puntos de ubicación de elementos de vía a lo largo del corredor, cuyas condiciones deberán ajustarse acorde al procedimiento proyectado para atender el hallazgo 1516-21 generado por la Contraloría General de la República en su Auditoría Financiera vigencia 2022, relacionado con *"... una inadecuada disposición de elementos como escaleras, traviesas y rieles, en algunos puntos del corredor, generalmente en áreas aledañas a las estaciones, observando que no existe un sitio definido y delimitado para el almacenamiento de estos elementos, ni un procedimiento para su acopio."*
4. Existe deficiencia en la disponibilidad de la información documental sobre la entrega hecha en concesión de material rodante y tractivo. Debe solucionarse en prevención a la fecha determinada de finalización del contrato.
5. Se evidenció el adecuado funcionamiento del sistema de control de tráfico centralizado denominado ITCS y sus componentes, así como el registro de la información correspondiente a la operación, su transmisión a Interventoría y ANI.
6. Se evidenció el adecuado funcionamiento de los sistemas de protección automática y manual ubicados en los pasos a nivel concesionados de El Paso, Aracataca y Bosconia, que hacen parte de la infraestructura asociada al sistema de control de trenes ITCS.
7. Se evidenciaron las labores de mantenimiento realizadas por las cuadrillas atendiendo la programación quinquenal en seguimiento por parte de Interventoría y validación por el equipo de coordinación de la ANI. Sin embargo, pudo observarse la incidencia que se genera con la dispersión de los frentes de mantenimiento y que se hace evidente especialmente en la rocería y limpieza del corredor. Se emite una recomendación para que sobre la rocería y deshierbe se ajusten las frecuencias contempladas en el plan de mantenimiento, de tal forma que se garantice un menor tiempo entre ciclos de rocería y deshierbe en la época de lluvia, y se mejore el control del crecimiento del material vegetal. Esto, en particular, debe aplicarse en el sector Aracataca – Rio Frío, con el fin de atender las necesidades en cuanto a mayor periodicidad de rocería, en épocas de lluvia.
8. Se evidenció el adecuado estado de las pantallas instaladas para aislamiento auditivo, a las cuales se les realizan labores de mantenimiento. Se observó falta de mantenimiento en obras de parque lineal anexas a las mismas.

9. No se evidenciaron alertas de incumplimientos con la señalización o con los procedimientos operativos para el acceso y trabajos en la vía realizados por las cuadrillas o equipos encontrados en el recorrido realizado.
10. Se registró el deterioro sensible de las vallas informativas correspondientes al proyecto. En la estación Chiriguaná se observó una estructura destruida al costado derecho del corredor. Se recibió evidencia de la gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto para que las vallas informativas en el proyecto cumplan con lo establecido en la Resolución 20233040025285 de 2023, y de que el programa de mantenimiento se ejecuta con posterioridad a la fecha la visita de auditoría. Se recomienda confirmar la conclusión de las correcciones proyectada para el 31 de diciembre de 2023..
11. Se evidenció la falta de elementos de guardarriel sobre el puente férreo del km741 en el sector Chiriguaná – Bosconia. No se obtuvo información sobre conceptos o alertas que hayan sido emitidas respecto al estado de los guardarrieles observados. Se considera necesario efectuar las correcciones debidas y establecer la mitigación de los riesgos que puedan presentarse. Se realiza una recomendación teniendo en cuenta que son actividades que corresponden al mantenimiento de la infraestructura y que actualmente con respecto a los puentes del proyecto se desarrolla un plan para la atención del hallazgo 1516-21 formulado por la CGR.
12. La condición de la vía férrea en el tramo Puerto Drummond - Santa Marta amerita la generación de alertas por falta de mantenimiento. El actual estado del corredor afecta la operación actual y se evidencia el impacto que el actual estado conlleva para la operación comercial de cargas diferentes al carbón cuyo origen o destino es la Sociedad Portuaria. Esta situación da lugar a una advertencia relacionada en el capítulo 8.
13. Se recomienda a la ANI gestionar y dar término a la definición de la baja o reversión anticipada de los equipos férreos que se encuentran fuera del tramo actualmente concesionado a FENOCO, acorde a lo establecido en el contrato de concesión.

5.3 Horizonte del proyecto

Actualmente, el corredor férreo Chiriguaná – Santa Marta se encuentra concesionado y a cargo de la sociedad Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. – FENOCO S.A. sobre quien recae la responsabilidad de la operación y la administración de toda la infraestructura anexa hasta su fecha prevista de terminación estimada para el 02 de marzo de 2030. Los riesgos asociados a la actividad se detallan en el contrato O-ATLA-00-99 y corresponden al Concesionario, con excepción de aquellos relacionados a fuerza mayor.

La Agencia ha mantenido la Supervisión del contrato apoyándose en sucesivos contratos de Interventoría. A la fecha de elaboración del presente informe el contrato de interventoría VEJ-519-2019 se mantenía vigente y contaba con siete modificaciones contractuales siendo su fecha de terminación 30 de noviembre de 2023.

El 14 de septiembre de 2023, se realizó la convocatoria a los interesados en participar en el proceso de Selección Concurso de méritos abierto No. VJ-VGCON-CM-014-2023. Producto de éste, el 24 de noviembre

de 2023 se firmó el contrato de Interventoría VGCON-777-2023 entre el CONSORCIO RED FÉRREA II y la ANI, cuya acta de inicio se firmó el 01 de diciembre de 2023, con un plazo de 880 días.⁸

Con respecto a la gestión adelantada por la ANI en el desarrollo general del sector férreo, se registra que el Convenio Interadministrativo No.24 de 2017 firmado entre la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) y la ANI y cuyo objeto es *“Aunar los esfuerzos de LA FINANCIERA y de LA AGENCIA para desarrollar (I) análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron identificados como prioritarios en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), utilizando información primaria y secundaria y, de acuerdo con los resultados obtenidos en esta etapa y el grado de viabilidad de los proyectos estudiados, (II) desarrollar la estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad de los corredores identificados y priorizados en la primera etapa”* firmado el 22 de diciembre de 2017, se encuentra en su etapa (II) Estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad. Se han efectuado dos convocatorias relacionadas al corredor central La Dorada – Chiriguana, una de las cuales, denominada con No. FDN-VE-03-2019, tiene como objeto *“Estructuración financiera y legal, del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguana en el departamento del Cesar, con sus respectivos ramales incluyendo interoperabilidad con el tramo Chiriguana – Santa Marta actualmente concesionado a FENOCO; y estructurar y diseñar la operación de financiamiento desde el punto de vista financiero y legal de la rehabilitación del corredor férreo objeto de estructuración”*, que se encuentra en ejecución contractual. Se estima que el contrato de Asociación Público-Privada de iniciativa pública, para el corredor La Dorada – Chiriguana sea adjudicado en el primer semestre de 2024, y que incluya por tanto la interoperabilidad con la Red Férrea del Atlántico.

La importancia de esto radica en el necesario incentivo que debe darse para la consolidación del modo férreo, en la búsqueda de nuevos clientes y en la construcción de una infraestructura sólida que brinde competitividad para la industria nacional. Con esto presente, se considera que deben fortalecerse de manera efectiva los programas para el transporte de carga multimodal entre los dos corredores, para lo cual es necesario definir las condiciones de acceso entre corredores de los transportadores de carga y mejorar las condiciones de vía hasta la Sociedad Portuaria. Se observa que estas mesas de trabajo para el acceso de los transportadores de carga se encuentran detenidas mientras se desarrollan las que refieren a la culminación de la segunda línea, por lo cual se recomienda agilizar su desarrollo. Deberán también tomarse en cuenta y sustentar las necesidades planteadas por las políticas de desarrollo nacional, la infraestructura que ya ha sido construida, y la búsqueda de nuevos clientes para el transporte de carga, en los análisis en curso respecto a la capacidad de vía utilizada, las dificultades para la culminación de la segunda línea y las obligaciones a cargo del Concesionario.

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. Para lograr fundamentar los programas para el transporte de carga multimodal entre los dos corredores Dorada – Chiriguana y Chiriguana – Santa Marta, es necesario culminar las gestiones adelantadas por la Vicepresidencia de Gestión Contractual para la definición de las condiciones de acceso entre corredores de los transportadores de carga, y planear su articulación con la estructuración del corredor Dorada – Chiriguana en curso.

⁸ ID del contrato en SECOP CO1.PCCNTR.5557804, contrato VGCON-777-2023.

2. Se considera que deben corregirse las condiciones de falta de mantenimiento reportadas para la vía en el sector Ciénaga – Santa Marta, el cual hace parte del recorrido para el transporte de carga que tenga origen o destino en la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta. La condición de la vía férrea en este sector da lugar a una advertencia en el presente informe de auditoría.

6. ACTUACIONES DE VIGILANCIA Y CONTROL EJERCIDAS POR EL EQUIPO DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO

El Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto se encuentra conformado tal como se registra en la tabla 2 del numeral 4.2 del presente informe. Durante la presente auditoría se ejecutaron acciones encaminadas a verificar el cumplimiento de las obligaciones de la Supervisión del proyecto del modo férreo Red Férrea del Atlántico. Como parte de éstas, se avanzó en la metodología conforme al Plan de Auditoría informado, que incluyó revisión documental, entrevistas y la verificación en sitio de las condiciones del proyecto, así como la verificación de los procedimientos de revisión por parte del equipo de la ANI.

Durante la auditoría se evidenció el registro por parte de la Interventoría de los Ingresos que genera el proyecto a través de la documentación radicada en la ANI por parte del Concesionario y la consignación de la información financiera en los informes periódicos mensuales e informes de diagnóstico de Interventoría.

Se evidenció que a través del informe mensual de interventoría se evalúa la facturación y se consignan los recaudos realizados por el Concesionario y los movimientos de la cuenta de fiducia creada para este motivo. Por otra parte, la información suministrada por el Concesionario tanto a Interventoría como al Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI permite la validación por parte de este último y en particular del grupo de trabajo financiero 1 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, de los aspectos financieros contenidos en facturas y soportes, generando las matrices de seguimiento a los ingresos del corredor Chiriguana – Santa Marta. La información de dichas matrices se ubica como base para el reporte a la Vicepresidencia de Gestión Corporativa, contabilización en el SIIF, y control general.

No se evidencian alertas desde el punto de vista técnico en temas como la operación, el sistema de control establecido, o la existencia de sectores con problemas de infraestructura como fallas en el estado de rieles u otra infraestructura que puedan generar riesgos a la operación. Existen novedades que se presentan en la operación día a día, y que se condensan y analizan a través de los diferentes informes técnicos, como por ejemplo los usos inadecuados del corredor férreo o invasiones al corredor de seguridad, a los cuales se da atención a través de los procedimientos establecidos en los manuales de operación y no se evidencia que se hayan constituido o generado alertas para el proyecto. La vía férrea presenta continuidad entre Chiriguana y Santa Marta, lo cual fue verificado en los recorridos realizados.

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, en lo que tiene que ver con la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *“Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)”*, en el Decreto 1745 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción”*, se evidenció que, en términos generales, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto cumple con sus funciones. Existe una gestión de supervisión y vigilancia al contrato, enmarcada en los

procedimientos establecidos por la Agencia y se cuenta con la información necesaria para el conocimiento, análisis y desarrollo del contrato de concesión.

Las labores del equipo de coordinación y seguimiento se realizan en campo con el apoyo de la Interventoría contratada y de esta manera, se mantiene el acopio de la información necesaria para cumplir con el procedimiento GCSP-P-020 de seguimiento a proyectos del modo férreo. Por lo anterior en la ejecución de la auditoría, se aplicaron los criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) al Consorcio Férreo PAA, Interventoría de la Concesión, en el mes de noviembre de 2023, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 6. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	8	8
02	Gestión Técnica	13	13
03	Gestión en Operación	9	9
04	Gestión Financiera	12	12
05	Gestión Jurídica	10	10
06	Gestión Ambiental	11	11
07	Gestión Social	8	8
08	Gestión Predial	5	5

Nota: El detalle de los criterios evaluados con la MED se puede consultar en los documentos de trabajo.

En términos generales, se evidenció una interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales, mantiene control y verifica el cumplimiento de cada actividad del contratista, y presenta la información a la Agencia de manera periódica. Aporta los criterios que le han sido solicitados y participa en los análisis y diagnósticos requeridos para evaluar el estado actual del contrato y que sirven de base para las decisiones a ser determinadas por la Agencia. La evaluación del desempeño de Interventoría evidencia así mismo que existe una adecuada capacidad de supervisión por parte de la ANI a través de su equipo de coordinación y seguimiento. Conforme al cumplimiento del procedimiento GCSP-P-020 (Seguimiento a proyectos del modo férreo), para la etapa actual de operación y mantenimiento, se registraron las evidencias correspondientes a las actas de reuniones de seguimiento con la presencia de la Interventoría y del concesionario, las cuales mantienen una periodicidad semanal. Se validaron las visitas de campo realizadas por la ANI para el seguimiento del proyecto, y en particular se obtuvo copia del registro de la actividad de visita con entidades de control ambiental realizada en octubre del año 2022.

La revisión de los informes mensuales de interventoría, y del cumplimiento de las obligaciones contractuales se realiza de manera continua y periódica, con evidencia de la consignación de los resultados en los respectivos formatos GCSP-F-202 de aprobación del informe de interventoría, así como en el informe de seguimiento del proyecto GCSP-F-019. En este último tipo de registros, se evidenciaron las observaciones, seguimiento y análisis periódico de la situación del proyecto, discriminado por cada tema relevante.

No se adelantan modificaciones contractuales, sin embargo, y de acuerdo con lo relacionado en el numeral 5.1 del presente informe, el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI lleva a cabo las mesas técnicas acordadas con FENOCO mediante el Memorando de Entendimiento firmado en julio 31 del 2023, con el fin

de “procurar finalizar las discusiones sobre la segunda línea en la Red Férrea del Atlántico”. Esto y de manera particular, atendiendo la declaratoria y reafirmación por parte de la ANI del presunto incumplimiento al Concesionario, conforme a las capacidades registradas en el numeral 99.5 del contrato O-ATLA-00-99, y que ocasionó la solicitud por parte de este último para establecer dichas mesas de trabajo, en procura de resolver las discusiones planteadas.

Copia de la información de seguimiento y verificación se incorpora en los documentos de trabajo de la presente auditoría.

Por último, según el Informe Anual de Percepción para la vigencia 2022, el proyecto Red Férrea del Atlántico no presenta aspectos evaluados por debajo del umbral. Otros aspectos particulares observados en la revisión incluyen situaciones relacionadas con el procedimiento para la aprobación de la actualización de garantías, tanto para el caso del Concesionario como de la Interventoría, tal como se registra en el numeral 5.1 del presente informe.

Sobre esto, se mantiene una alerta sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* relacionado con las revisión y aprobación de garantías⁹ dado que a pesar de que se esté adelantando la gestión orientada a la aprobación de las modificaciones que mantienen vigentes las garantías tanto del contrato de concesión como del contrato de interventoría, la evidente demora para cumplir éste proceso, y de manera particular ante los cambios contractuales planteados en el contrato de Interventoría, hace que el riesgo identificado GCSP-02 “*Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.*” pueda verse traducido en hallazgos administrativos y/o disciplinarios por falta de oportunidad en la aprobación de las pólizas. Esto se evidencia con el ejemplo presentado en el seguimiento reportado al contrato de interventoría VEJ-519-2019 cuya modificación contractual No.6 que prorrogó el plazo de la misma hasta el 31 de octubre de 2023 obtuvo la aprobación de las pólizas correspondientes el mismo día del vencimiento de dicho plazo.

⁹ Con base en el mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte vigente a junio 2023 se tienen dos controles:

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

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

<p>Foto 53. Equipos de Interventoría y de Coordinación y seguimiento en las oficinas de Fundación.</p>	<p>Foto 54. Visita a las instalaciones de Interventoría en Santa Marta.</p>
	
<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 22-11-2023.</p>	<p>Fuente: Registro fotográfico de la Oficina de Control Interno en visita adelantada el 23-11-2023.</p>
<p>Se verificó la disponibilidad de recursos por parte de la Interventoría y se visitaron las sedes del Consorcio Férreo PAA en Fundación y Santa Marta.</p>	

7. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se consultó la plataforma ORFEO¹⁰ y se validaron las acciones de la Entidad ante solicitudes generadas para los años 2022 y 2023, en una muestra dentro del rango previsto para la auditoría, por Organismos de Control del Estado y de la Superintendencia de Transporte, relacionadas con el proyecto Red Férrea del Atlántico. Asimismo, se revisaron antecedentes en materia de Plan de Mejoramiento por Procesos, resaltando lo siguiente.

7.1 Verificación de la atención a organismos de control del Estado, y relación de dos nuevos hallazgos en el Plan de Mejoramiento Institucional.

Se evidenció que la Contraloría General de la República remitió, a través de la comunicación AG8-1-35 con radicado No. 20234090519002 del 11 de mayo de 2023, dos observaciones a la ANI con base en los resultados la Auditoria Financiera Vigencia 2022 del Contrato de Concesión O-ATLA-00-99 de 1999, Ferrocarriles del Norte de Colombia - FENOCO S.A. Corredor Férreo Santa Marta – Chiriguaná.

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

Sobre la “Observación 24. Contrato de Concesión O-ATLA-00-99 de 1999, Ferrocarriles del Norte de Colombia - FENOCO S.A. Corredor Férreo Santa Marta – Chiriguaná, disposición de rieles y traviesas sobre el corredor. Administrativa con presunta incidencia Disciplinaria (A) (D) y Otras Incidencias con traslado a las autoridades de control ambiental de los entes territoriales y/o CAR”, expone la información suministrada por el

¹⁰ Sistema de gestión documental Interno - ANI

Concesionario mediante comunicación FNC-0226-2023, y por la Interventoría mediante comunicación PAA-071-2023 radicado ANI 20234090538382 del 16 de mayo de 2023. Se pronuncia manifestando entre otras circunstancias que:

“(…) De acuerdo con lo expuesto y en respuesta a lo indicado por la Contraloría General de la República, nos permitimos concluir lo siguiente:

El Concesionario ha venido cumpliendo con lo establecido en la Ficha PMF 5 (Manejo de residuos sólidos) y la presencia de materiales en la vía obedece a la dinámica de los trabajos y a la programación que hace el Concesionario para realizar la recolección.

Los materiales son dispuestos por el Concesionario en los patios de las estaciones que hacen parte de la Concesión, tal como lo establece la Ficha PMF 5.

Frente a lo expresado por la Contraloría sobre que “(…) no se evidencian medidas por parte de la entidad, con el fin de conminar al concesionario al cumplimiento de las obligaciones establecidas contractualmente, en especial el cumplimiento del plan de manejo ambiental”, inicialmente es importante recalcar que la Agencia, a través de la interventoría del proyecto y del Equipo de apoyo a la Supervisión, ha venido realizando un adecuado seguimiento al cumplimiento de las obligaciones contractuales, prueba de lo cual es que desde septiembre de 2022 y como valor agregado a la gestión, se propuso y trabajó en el procedimiento que complementa los lineamientos previstos en la Ficha PMF 5, buscando optimizar las actividades del Concesionario y facilitar el control por parte del Interventor y de la Agencia y que como ya se mencionó es susceptible de mejoras.”

Y sobre la “Observación 26. Contrato de Concesión O-ATLA-00-99 de 1999, Ferrocarriles del Norte de Colombia - FENOCO S.A. Corredor Férreo Santa Marta – Chiriguana, sujeción de traviesas sobre puentes. Administrativa y Otras Incidencias- Superintendencia de Transporte.”, expone la ANI, entre otras, la información suministrada por el Concesionario mediante comunicación FNC-0226-2023, y por la Interventoría mediante comunicación PAA-071-2023 radicado ANI 20234090538382 del 16 de mayo de 2023. Se pronuncia manifestando entre otras circunstancias que:

(…) De acuerdo con lo expresado por el Interventor y el Concesionario, las labores que desarrolla este último para garantizar el mantenimiento de la vía férrea se realizan dentro de los parámetros establecidos en el Plan de mantenimiento quinquenal. Frente a la actividad específica indicada por la Contraloría, el interventor informa que el Concesionario está cumpliendo con la actividad de cambio de traviesas de madera dentro del mantenimiento de puentes, situación que complementada con la explicación del Concesionario frente a que no existe la estricta necesidad de colocar todos los tirafondos a las traviesas cuando se aseguran los rieles que actúan como guardarrieles, permiten indicar que lo reportado por la Contraloría corresponde a una situación técnica que se encuentra dentro del ámbito normal de los trabajos de mantenimiento y conservación de la vía férrea, que no afecta las condiciones para garantizar una operación continua y segura, tal como lo expresa el Concesionario como responsable del corredor férreo...”

Anexando además el soporte y, por último, presentando una solicitud para que se dé el cierre a las observaciones emitidas.

En el Informe Final de Auditoría Financiera a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI Vigencia 2022, de la Contraloría General de la República radicado el 14 de junio de 2023 bajo el número ANI 20234090658322, quedaron relacionados dos hallazgos para el proyecto Red Férrea del Atlántico, producto de las dos

observaciones presentadas. Los mismos han sido registrados dentro de la matriz de Plan de Manejo Institucional bajo los números 1516-21 (“...inadecuada disposición de elementos como escaleras, traviesas y rieles, en algunos puntos del corredor, generalmente en áreas aledañas a las estaciones...”) y 1517-22 (“...falta de fijación de traviesas de madera...”) formulando las acciones respectivas, se generaron las unidades de medida correspondientes y plazo previsto para la culminación de las metas. Actualmente las acciones para ambos hallazgos se encuentran en término.

En el recorrido efectuado durante la inspección de auditoría, se verificaron gestiones adelantadas por el Concesionario para la disposición de los materiales que se encuentran relacionados con el hallazgo 1516-21. Al respecto, en la sección 5.2 del presente informe se presentan registros de materiales aún no dispuestos y de la necesaria definición y delimitación de las áreas para el almacenamiento de elementos y la mejora de las condiciones conforme al procedimiento que sea establecido en el plan de mejora. También se verificó la existencia en los informes de Interventoría y de seguimiento de los registros y actividades adelantadas para la atención del hallazgo 1517-22, que incluyen el mantenimiento y cambio de las traviesas de madera. Debe indicarse que los planes de mejoramiento para estos dos hallazgos se encuentran en desarrollo y deberán ser objeto de análisis de efectividad una vez sean culminados. Ambos se encuentran en término con fechas de terminación prevista para el cumplimiento de metas al 31 de diciembre de 2023 y 30 de junio de 2024.

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

La Contraloría General de la República allegó ocho (8) comunicaciones, así:

- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-02 Radicado ANI Nos. 20234090097902 del 27 de enero de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficios 20235000034581 del 03 de febrero 2023 y 20235000038921 del 07 de febrero 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Red Férrea del Atlántico.
- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-05 Radicado ANI Nos. 20234090183242 del 16 de febrero de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficio 20233070053921 del 20 de febrero 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Red Férrea del Atlántico, de la red férrea nacional.
- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-10 Radicado ANI Nos. 20234090256842 del 07 de marzo de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficio 20235000082421 del 10 de marzo de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Red Férrea del Atlántico, de la red férrea nacional.
- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-13 Radicado ANI Nos. 20234090310292 del 21 de marzo de 2023 solicitó información en el marco de la Auditoría Financiera vigencia 2022. Mediante oficio 20236010097891 del 24 de marzo de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente a contratos de modo férreo, de la red férrea nacional.
- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-035 Radicado ANI Nos. 20234090519002 del 11 de mayo de 2023 comunicó las observaciones 21 a 26 de la Auditoría Financiera vigencia 2022 y solicitó información sobre las mismas. Mediante oficio 20233000168961 del 17 de mayo de

2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Red Férrea del Atlántico, de la red férrea nacional.

- La Contraloría General de la República, con oficio AF-ANI-22 Radicado ANI Nos. 20234090359482 del 31 de marzo de 2023 solicitó información sobre contratos de modo férreo y otros temas. Mediante oficios 20234010106961 del 31 de marzo de 2023 y 20234010113151 del 10 de abril de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Red Férrea del Atlántico, de la red férrea nacional.
- La Contraloría General de la República, con oficio 2023EE0092463 Radicado ANI No. 20234090632682 del 07 de junio de 2023 solicitó información sobre proyecto férreo Dorada - Chiriguaná. Mediante oficio 20233000209141 del 15 de junio de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Red Férrea del Atlántico obtenida mediante oficio 20233070201901 del 9 de junio del 2023.
- La Contraloría General de la República, con oficio 2023EE0146167 Radicado ANI No. 20234090988872 del 01 de septiembre de 2023 solicitó información para diagnóstico sectorial y la posterior elaboración del plan de vigilancia fiscal para el año 2024. Mediante oficio 20235000324671 del 11 de septiembre de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo, que incluye la correspondiente al contrato Red Férrea del Atlántico.

La Procuraduría General de la nación allegó una (1) comunicación

- La Procuraduría General de la Nación, con oficios S-2023-031539 y S-2023-057997 Radicados ANI No. 20234090703322 del 26 de junio de 2023 y No. 20234090712102 del 28 de junio de 2023 solicitó información correspondiente con los proyectos de infraestructura de ferrocarriles y prestación del servicio público de transporte en el modo ferroviario. Mediante oficio 20232000227151 del 28 de junio de 2023 la ANI remitió la información solicitada, en tiempo.

No se identificaron solicitudes por parte de la Defensoría del Pueblo o por parte de la Superintendencia de Transporte

7.2 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional respecto a hallazgos previos de la Contraloría General de la República)

Actualmente, el PMI de la ANI incluye la atención (con cumplimiento del 100%) al hallazgo 7-10, producto de la auditoría 2012R, relacionado a la señalización de pasos a nivel irregulares (H7-10) y a la existencia de pasos a nivel irregulares (H21-31).

H7-10 Hallazgo administrativo

“H7-10 la mayoría de los 128 pasos a nivel están sin la señalización establecida en el Manual de Señalización Vial vigente. (irregulares)

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 y corporaciones regionales, que

permitan la minimización de esta problemática, que en la actualidad muestra 1957 invasiones en todo el corredor férreo.”

La OCI realizó revisión de efectividad la cual quedó registrada en documento No. ANI 20221020058643 del 25 de abril de 2022 concluyendo su estado como NO EFECTIVO, dado que *“En conclusión, se considera que la implementación acciones de mejoramiento fueron efectivas para la causa que dio lugar al H7-10, con relación a la señalización en los pasos a nivel. En lo que corresponde al H21-31, no se evidencia dentro del plan de mejoramiento acciones que mitiguen de manera definitiva la causa de este hallazgo, con relación a las invasiones presentes en el derecho de vía del corredor concesionado, lo que no permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento.”* Se requiere que el plan de mejoramiento sea reformulado y que se complemente en lo que se refiere a la gestión que se adelanta para el control y mitigación de las invasiones (H21-31) presentes en el derecho de vía.

El PMI de la ANI también incluye la atención (con cumplimiento del 100%) al hallazgo 999-68, producto de la auditoría 2014R, relacionado con la disposición de rieles de cambio o inversión.

H999-68 Hallazgo Administrativo

“Hallazgo 68. Disposición de Rieles de Cambio o inversión. (A).

En visita de inspección efectuada por la CGR en mayo de 2015, se observó en el tramo de Chiriguana - La Loma, algunos rieles inadecuadamente dispuestos sobre la franja de derecho de vía, incumpliendo lo establecido en las especificaciones técnicas de construcción, "Rieles Existentes. El Contratista deberá desarmar transportar y apilar, en la estación más cercana que disponga de un área de trabajo adecuada, o donde lo ordene el Supervisor de [Concesionario], todos los rieles obtenidos de la vía actual. En esta área el Contratista seleccionara los rieles, a fin de clasificarlos en reutilizables y no reutilizables. Se apilarán en capas separadas con tablas de madera para evitar el contacto entre rieles y entre estos y el terreno." De acuerdo con lo informado por el Concesionario, corresponden a los que los cuales se les realizó de inversión”

La OCI realizó revisión de efectividad la cual quedó registrada en documento No. ANI 20221020058643 del 25 de abril de 2022 concluyendo su estado como NO EFECTIVO, dado que *“A pesar de que el plan de mejoramiento se encuentre cumplido, el 10 de marzo de 2022 se adelantó verificación in situ del estado de disposición de rieles de cambio, por parte de la Oficina de Control. En la visita en campo se encontró que se sigue presentando la situación alertada por la Contraloría General de la República en el corredor concesionado. No obstante, el Concesionario y la Interventoría sustentan que hace parte de la dinámica del mantenimiento de rieles. Sin embargo, no cuentan con acciones preventivas o dinámicas que garanticen un espacio de tiempo límite para la disposición final de los residuos del mantenimiento, en virtud de los lineamientos del PMA.”*. A diciembre de 2023 no se evidencia que el plan de mejoramiento haya sido reformulado.

En ese orden de ideas, la reformulación de los planes de mejoramiento asociados a los hallazgos 7-10 y 21-31 se encuentra pendiente, por lo cual se reitera la necesidad de reformular las acciones de tal manera que se logre su efectividad.

7.3 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Actualmente el proyecto Red Férrea del Atlántico tiene una (1) no conformidad en término, con plan de mejora con plazo de cumplimiento hasta el 30 de junio de 2024, el cual se encuentra con un avance del 80%, evidenciando gestión por parte de la Supervisión y se encuentra en espera de la conclusión de las mesas de trabajo planteadas para el análisis de la situación presentada por el licenciamiento ambiental de las zonas pendientes de culminación de la segunda línea férrea:

Tabla 7. No Conformidades derivadas de las Auditorías Técnicas

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
3622	<p>SUPERVISIÓN: 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 Interno ; 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.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adelantar la gestión correspondiente para que se defina el alcance contractual respecto a la construcción de la segunda línea férrea en los centros poblados (Fundación, Zona Bananera, Aracataca y Bosconia) 50% 2. Conminar al Concesionario a realizar la gestión ambiental previa a la construcción de la segunda línea férrea en los centros poblados, de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión (solicitud de un plan de restablecimiento) 25% 3. Realizar acompañamiento y seguimiento al desarrollo y decisiones de las mesas de trabajo tendientes a solucionar la controversia surgida entre las partes con ocasión de la culminación de la segunda línea férrea, en el marco del Memorando de Entendimiento por acordar; en caso de que las partes (Concesionario y ANI) no lleguen a acuerdos en desarrollo de las mesas de trabajo y se acuda a los mecanismos alternativos de solución de controversias del contrato, se deberá demostrar seguimiento y acompañamiento a su desarrollo y a las decisiones correspondientes. 25%

Fuente: PMP actualizado al 31 de octubre de 2023.

El avance ha sido consignado dentro del seguimiento al plan de mejoramiento formulado por la Supervisión de Red Férrea del Atlántico. Se han adelantado las dos primeras y se evidencia gestión para dar cumplimiento a la tercera acción de mejoramiento, por lo que se establece un avance del 80% en el plan de mejoramiento. El 20% faltante estará condicionado a la culminación de las mesas de trabajo y al uso, o no, de mecanismos alternativos de solución de controversias.

8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 20 de diciembre de 2023 se realizó cierre de la auditoría. Previamente, el 12 de diciembre de 2023, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría a la Interventoría, y al Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto Red Férrea del Atlántico.

Lo anterior dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

Las conclusiones, al igual que las No Conformidades, recomendaciones y advertencias identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

8.1 Conclusiones

Con relación a los objetivos específicos de la auditoría de *“Llevar a cabo un análisis del desarrollo y situación actual del proyecto, verificando la ejecución del contrato de concesión férrea O-ATLA-00-99.”* y de *“Verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Supervisión del proyecto del modo férreo Red Férrea del Atlántico”* se concluye:

1. Actualmente se ha registrado una alerta por la ANI por el presunto incumplimiento del Concesionario, relacionado a la no culminación de la construcción de 25,68 km de línea segunda, y existen discusiones entre LAS PARTES sobre la segunda línea en la Red Férrea del Atlántico, considerando el otrosí No. 12 al contrato de concesión, suscrito el 28 de marzo de 2006, y posteriormente modificado mediante otrosí No. 19 al contrato de concesión, suscrito el 1 de octubre de 2013, en desarrollo del Acuerdo Conciliatorio suscrito entre LAS PARTES el 24 de mayo de 2013.
2. Atendiendo la solicitud planteada por del Concesionario en su respuesta a los reiterados requerimientos para culminar la segunda línea férrea, se acordó suscribir un Memorando de Entendimiento (MDE) que establezca lineamientos generales para adelantar mesas de trabajo, en las que se expongan los argumentos y las propuestas planteadas, con el objetivo de buscar una solución dentro del ámbito jurídico del contrato.
3. El origen de las discusiones actuales se remonta al año 2009, y se mantienen pese a haberse ejecutado procedimientos como un Acuerdo Conciliatorio y realizado modificaciones contractuales subsecuentes. Lo anterior muestra un elevado tiempo transcurrido (14 años), que contrasta con el plazo definido para la terminación del contrato de Concesión (6 años) y respecto al otrosí No. 19 han transcurrido 10 años sin que se haya obtenido el 100% de la ejecución, realizándose gestión y mesas de trabajo desde hace más de 8 años, sin que se haya definido un acuerdo y por ende afectándose la ejecución inicialmente prevista respecto a la segunda línea. Existe una No Conformidad (NC3622) abierta, en término, relacionada y que corresponde a la gestión en la consecución del licenciamiento ambiental, cuyo plan de mejoramiento tiene como fecha de terminación 30 de junio de 2024.

4. No se ha presentado afectación al funcionamiento y continuidad del proyecto ocasionada por la posible controversia actual. Sin embargo, se evidencia la necesidad de culminar las discusiones con la diligencia debida de tal forma que se mitigue el riesgo de no culminación de compromisos contractuales establecidos ni se afecten los alcances esperados para la infraestructura ferroviaria establecidos en la planeación de nivel nacional, por lo cual se plantea una advertencia que será relacionada en la sección 8.3
5. Se evidencia dificultad administrativa y de gestión para la revisión y aprobación de las garantías, especialmente lo correspondiente al contrato de Interventoría. Se considera necesario evaluar los controles definidos que sean relacionados, teniendo como objeto la optimización del proceso ante los eventuales cambios contractuales y teniendo en cuenta el riesgo del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte GCSP-02: *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.”* relacionado con la actividad de Revisar y Aprobar la(s) garantías de los Contratos. Se da lugar a una advertencia que se relaciona en el capítulo 8 del presente informe.
6. El seguimiento que hace la Interventoría permite el control y registro del avance del contrato de concesión, del estado de la operación y mantenimiento, compromisos contractuales desde cada componente, y se observa el conocimiento y análisis por parte del equipo de coordinación y seguimiento de la ANI.
7. Se observa el mantenimiento en la actividad de operación y transporte de carga, con una disminución presentada desde un máximo de 55 millones de toneladas logrado en el año 2016. Existe una elevada capacidad de la vía férrea disponible en la actualidad. Tomando en consideración que casi en su totalidad el volumen de carga corresponde al carbón, se hace patente la necesidad de incentivar la movilización de cargas diferentes.
8. Se observaron puntos de ubicación de elementos de vía a lo largo del corredor, cuyas condiciones deberán ajustarse acorde al procedimiento proyectado para atender el hallazgo 1516-21 generado por la Contraloría General de la República en su Auditoría Financiera vigencia 2022, relacionado con *“... una inadecuada disposición de elementos como escaleras, traviesas y rieles, en algunos puntos del corredor, generalmente en áreas aledañas a las estaciones, observando que no existe un sitio definido y delimitado para el almacenamiento de estos elementos, ni un procedimiento para su acopio.”*
9. Existe deficiencia en la disponibilidad de la información documental sobre la entrega hecha en concesión de material rodante y tractivo. Debe solucionarse en prevención a la fecha determinada de finalización del contrato.
10. Se evidenció el adecuado funcionamiento del sistema de control de tráfico centralizado denominado ITCS y sus componentes, así como el registro de la información correspondiente a la operación, su transmisión a Interventoría y ANI.

11. Se evidenció el adecuado funcionamiento de los sistemas de protección automática y manual ubicados en los pasos a nivel concesionados de El Paso, Aracataca y Bosconia, que hacen parte de la infraestructura asociada al sistema de control de trenes ITCS.
12. Se evidenciaron las labores de mantenimiento realizadas por las cuadrillas atendiendo la programación quinquenal en seguimiento por parte de Interventoría y validación por el equipo de coordinación de la ANI. Sin embargo, pudo observarse la incidencia que se genera con la dispersión de los frentes de mantenimiento y que se hace evidente especialmente en la rocería y limpieza del corredor.
13. Se evidenció el adecuado estado de las pantallas instaladas para aislamiento auditivo, a las cuales se les realizan labores de mantenimiento. Se observó falta de mantenimiento en obras de parque lineal anexas a las mismas.
14. No se evidenciaron incumplimientos con la señalización o los procedimientos operativos para el acceso y trabajos en la vía realizados por las cuadrillas o equipos encontrados en el recorrido realizado.
15. Se registró el deterioro sensible de las vallas informativas correspondientes al proyecto. En la estación Chiriguana se observó una estructura destruida al costado derecho del corredor. Se recibió evidencia de la gestión del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto para que las vallas informativas en el proyecto cumplan con lo establecido en la Resolución 20233040025285 de 2023, y de que el programa de mantenimiento se ejecuta con posterioridad a la fecha la visita de auditoría. Se recomienda confirmar la conclusión de las correcciones proyectada para el 31 de diciembre de 2023.
16. Se evidenció la falta de elementos de guardarriel sobre el puente férreo del km741 en el sector Chiriguana – Bosconia. No se obtuvo información sobre conceptos o alertas que hayan sido emitidas respecto al estado de los guardarrieles observados. Se considera necesario efectuar las correcciones debidas y establecer la mitigación de los riesgos que puedan presentarse. Se realiza una recomendación teniendo en cuenta que son actividades que corresponden al mantenimiento de la infraestructura y que actualmente con respecto a los puentes del proyecto se desarrolla un plan para la atención del hallazgo 1516-21 formulado por la CGR.
17. La condición de la vía férrea en el tramo Puerto Drummond - Santa Marta amerita la generación de alertas por falta de mantenimiento. El actual estado del corredor afecta la operación actual y se evidencia el impacto que el actual estado conlleva para la operación comercial de cargas diferentes al carbón cuyo origen o destino es la Sociedad Portuaria. Esta situación da lugar a una advertencia relacionada en el capítulo 8. En el sector Aracataca – Rio Frío, se evidenció la necesidad de aplicar acciones adicionales en materia de rocería.
18. Para lograr fundamentar los programas para el transporte de carga multimodal entre los dos corredores Dorada – Chiriguana y Chiriguana – Santa Marta, es necesario culminar la definición de las condiciones de acceso Inter operativo de los transportadores de carga.

8.2 Recomendaciones

8.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. Se recomienda validar la actualización de la información contenida en el informe de Interventoría, y requerir las correcciones que sean necesarias respecto a los cuadros de detalle de los tramos construidos en la línea segunda dado que se observaron discrepancias en la información consignada. Particularmente, revisión de las abscisas de inicio y fin de cada tramo correspondiente a la *“Grafica 5. Esquema de Avance de los hitos de línea segunda”* en el informe 49 y anteriores.
2. Se recomienda realizar la reformulación los planes de mejoramiento 7-10 y 999-68, los cuales se evidencian con concepto de No Efectividad, de acuerdo con el seguimiento del Plan de Manejo Institucional efectuado por la Oficina de Control Interno.
3. Se recomienda reforzar el seguimiento y el registro a la atención de los hallazgos 1516-21 y 1517-22, que, aunque se encuentran en término y con evidencia de labores realizadas, tienen un avance registrado del 0% para el mes de octubre 2023.
4. Se recomienda culminar las mesas de trabajo relacionadas a la culminación de la segunda línea con la diligencia debida de tal forma que se logre definir solución y se mitigue el riesgo de no culminación de compromisos contractuales establecidos ni se afecten los alcances esperados para la infraestructura ferroviaria establecidos en la planeación de nivel nacional.
5. Se recomienda reforzar los controles respecto a la capacitación del personal en campo, relacionados a la Seguridad Industrial, Sistema de Salud y Seguridad en el Trabajo, y validación de las capacitaciones impartidas.
6. Se recomienda corregir la deficiencia en la disponibilidad de la información documental sobre la entrega hecha en concesión de material rodante y tractivo. Debe solucionarse en prevención a la fecha determinada de finalización del contrato.
7. Se recomienda tomar las acciones necesarias para atender las observaciones realizadas durante el recorrido tanto por la estructura de valla destruida al costado derecho del corredor en la estación Chiriguaná como por la falta de elementos de guardarriel sobre el puente férreo del km741 en el sector Chiriguaná – Bosconia, teniendo en cuenta que son actividades que corresponden al mantenimiento de la infraestructura y que actualmente con respecto a los puentes del proyecto se desarrolla un plan para la atención del hallazgo 1516-21 formulado por la CGR. Se recomienda confirmar la conclusión de las correcciones a las vallas informativas, proyectada para el 31 de diciembre de 2023.
8. Se recomienda tomar las acciones necesarias para que sea atendida la condición de mantenimiento reportada para la vía férrea en el tramo Puerto Drummond - Santa Marta, según se expresó en el numeral 5.2 del presente informe.

9. Se recomienda a la ANI gestionar y dar término a la definición de la baja o reversión anticipada de los equipos férreos que se encuentran fuera del tramo actualmente concesionado a FENOCO, acorde al contrato de concesión.
10. Se emite una recomendación para que sobre la rocería y deshierbe, se ajusten las frecuencias contempladas en el plan de mantenimiento, de tal forma que se garantice un menor tiempo entre ciclos de rocería y deshierbe en la época de lluvia, el control del crecimiento del material vegetal. Esto, en particular, como acciones adicionales en materia de rocería para el sector Aracataca – Rio Frío.

8.3 Advertencias

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

1. La condición de la vía férrea en sector Ciénaga – Santa Marta amerita la generación de una advertencia por falta de mantenimiento. El sector se encuentra operativo pero el actual estado del corredor afecta la operación y se evidencia el impacto que el actual estado conlleva para la operación comercial de cargas diferentes al carbón cuyo origen o destino es la Sociedad Portuaria.
2. Se mantiene presente alerta sobre la suficiencia, aplicabilidad y efectividad de los controles definidos para el riesgo del proceso de *gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte* relacionado con la revisión y aprobación de garantías dado que a pesar de que se esté adelantando la gestión orientada a la aprobación de las modificaciones que mantienen vigentes las garantías del contrato de concesión y del contrato de interventoría, el tiempo transcurrido hace que el riesgo identificado GCSP-02 “*Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias.*” pueda verse traducido en hallazgos administrativos y/o disciplinarios por falta de oportunidad en la aprobación de las pólizas de los contratos de concesión y de interventoría.
3. Se plantea una advertencia ante el elevado tiempo transcurrido sin dar término a la construcción de la línea segunda de la red férrea del Atlántico, en contraste con el plazo restante definido para la terminación del contrato de concesión. Ante la posible controversia actualmente en discusión, se evidencia la necesidad de actuar con la debida diligencia para que se mitigue el riesgo de incumplimiento de compromisos contractuales o de afectar los alcances esperados para la infraestructura ferroviaria a la finalización del contrato O-ATLA-00-99. La situación que originó la presente advertencia hace parte de una No Conformidad (3622), vigente y en término hasta el 30 de junio de 2024; en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad.

Auditó:

Revisó:

Ricardo Mauricio Hernández Gómez
Auditor Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

(Versión original firmada)

9. ANEXOS

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

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

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión O-ATLA-00-99 y del contrato de interventoría VEJ-519-2019, y la gestión de la coordinación e interventoría para vigilar el cumplimiento de obligaciones por parte del Concesionario. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de obra pública férreo: administrativo, técnico, jurídico, financiero, operativo, ambiental, social y predial.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría, Consorcio Férreo PAA, en virtud del contrato No. VEL-519-2019, y las decisiones adoptadas por la ANI como orientador del contrato.

Se aplicó la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría, lo cual permitió analizar el cumplimiento las obligaciones del equipo de Coordinación y Seguimiento. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

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

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

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

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

Anexo 2: Plan y agenda de auditoría

En la presente auditoría se implementó el procedimiento de auditoría interna (EVCI-P-002) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión de la ANI, con el siguiente plan y agenda resumidos:

ACTIVIDADES	CRONOGRAMA																																
	Octubre						Noviembre														Diciembre												
	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
Notificación de auditoría y solicitud de información inicial correspondiente a la auditoría			■	■	■																												
Remisión del plan de auditoría								■	■	■	■																						
Apertura de auditoría																	■																
Aplicación de métodos o herramientas de auditoría																																	
Análisis y revisión de información de la auditoría																																	
Elaboración de informe de auditoría preliminar																																	
Revisión de informe preliminar																																	
Socialización de informe preliminar																																	
Elaboración del informe definitivo																																	
Revisión de informe definitivo																																	
Cierre de auditoría																																	
Presentación del informe definitivo y solicitud de plan de mejoramiento (cuando proceda)																																	

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento e Interventoría y asistencia a comité de seguimiento del proyecto	08/11/2023	10:40 – 11:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	09/11/2023	14:00 – 17:00
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	10/11/2023	8:00 – 16:30
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento	14/11/2023	14:00 – 16:00
Entrevista con la Interventoría	20/11/2023	08:00 – 16:00
Recorrido de verificación al proyecto	21 a 24 de noviembre de 2023	
Socialización de informe de auditoría preliminar	11/12/2023	
Cierre de auditoría		

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

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

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

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

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

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

COMPONENTE ADMINISTRATIVO		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	Si
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	Si
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	Si
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	Si
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	Si
6	Capacitación equipo de interventoría	
7	Plan de calidad del concesionario	Si
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	Si
9	Entrega de informes de interventoría	Si
10	Entrega de información de interventoría una vez finalice su contrato	N/A
11	Plan de acción para el proceso de reversión	N/A
12	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	N/A
13	Entrega de documentación	N/A
14	Bases de datos y/o software informáticos	N/A

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

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

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

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

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

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

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

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