



Bogotá D.C.

PARA: Dr. ANDRÉS FIGUEREDO SERPA.
Vicepresidente Gestión Contractual

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

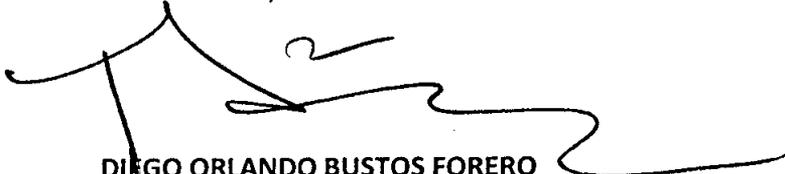
ASUNTO: Entrega informe de seguimiento a la función pública del supervisor e interventoría asociadas al proyecto "Atención puntos críticos, mantenimiento y mejoramiento del corredor férreo Bogotá – Belencito" (PEI 115).

Apreciado Doctor Andrés:

Con la mayor atención me permito remitir para su consideración el informe de la referencia, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno en el año en curso. Se resalta la importancia de las recomendaciones que estamos generando en el mismo, en beneficio del óptimo desempeño de seguimiento que debe continuar realizando la ANI enfocado hacia el proyecto del asunto, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan observaciones importantes en el informe aquí entregado.

Igualmente recordamos al supervisor de éste proyecto, que debe dar aplicación al procedimiento EVCI-P-002, diligenciando el formato EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo. Es necesario precisar que, para la presentación de dicha matriz, se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo por parte de la Vicepresidencia a su digno cargo, y debe ser remitido por correo electrónico a jsaenz@ani.gov.co.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexo: 47 folios

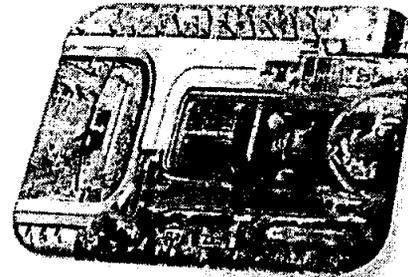
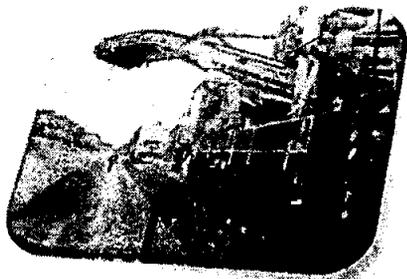
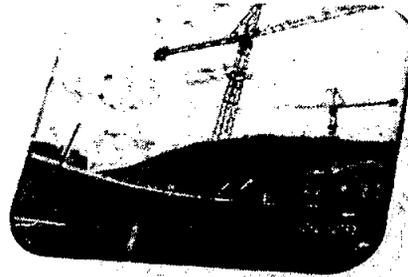
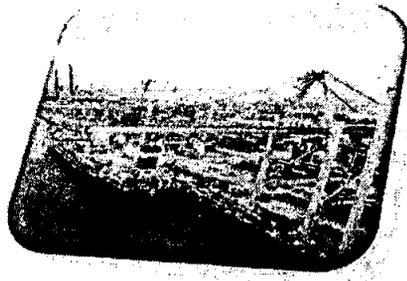
cc. Dra. Dina Rafaela Sierra R.-- Gerente Modo Férreo

Elaboró y proyectó: Juan Carlos Saenz B. - Contratista OCI
Nro. Borrador: 20141020007117

ANI

Agencia Nacional de
Infraestructura

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



**Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto
atención de puntos críticos, mantenimiento,
mejoramiento y control de tráfico de corredores
férreos Bogotá - Belencito y La Dorada - Chiriguaná
(PEI 115)**

2014

Contenido

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETIVO	5
3.	ALCANCE	5
3.1.	Componentes Analizados.....	5
3.2.	Información de Contratos	6
3.2.1.	Obligaciones del Supervisor:.....	7
3.3.2.	Obligaciones del Interventor:	8
4.	METODOLOGÍA.....	8
4.1.	Metodología Empleada	8
4.2.	Información Relacionada y Verificada	9
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	10
6.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	10
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	10
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	10
7.2	Resultados de la Auditoría	14
7.2.1	Desempeño del Componente Administrativo.....	17
7.2.2	Desempeño del Componente Técnico	18
7.2.3	Desempeño del Componente Financiero	19
7.2.4	Desempeño del Componente Jurídico	19
7.2.5	Desempeño del Componente Ambiental	19
7.2.6	Desempeño del Componente Social.....	20
7.2.7	Desempeño del Componente Predial.....	20
7.3	Evaluación del personal de la Interventoría.....	24
8.	Aspectos de la naturaleza del contrato de obra	24
8.1	Naturaleza del contrato de obra y su ajenidad con la ANI	24
8.2	Aspectos técnicos del contrato de Atención de Puntos Críticos - Modulo 2.....	29
9.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	30
9.1	Conclusiones para el supervisor de la ANI.....	31
9.2	Conclusiones hacia la interventoría del proyecto	32

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados.....	6
Tabla 2 Obligaciones Supervisor	7
Tabla 3 Temas programación de Auditoría.....	12
Tabla 4 Resultados de calificación MED de Interventoría	15
Tabla 5 Resultados evaluación criterios contractuales.....	16
Tabla 6 Resultados evaluación Buenas Prácticas.....	16
Tabla 7 Resultados evaluación Buenas Prácticas	17

INFORME DE AUDITORIA

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

2. OBJETIVO

Con fundamento en el Plan de Acción estructurado por parte de la oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo que la Interventoría del proyecto aquí auditado viene realizando desde la celebración de su contrato en el año 2013, se programó la verificación y seguimiento de las obligaciones de la Interventoría y de la supervisión del proyecto férreo “atención de puntos críticos, mantenimiento, mejoramiento y control de tráfico de corredores férreos Bogotá-Belencito y La Dorada-Chiriguaná”, para lo cual se realiza el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría para uno (1) de los dos (2) tramos férreo del proyecto en mención, específicamente al tramo Bogotá-Belencito, realizada en el período comprendido entre el 20 y el 21 de marzo de 2014, por parte del auditor designado para el efecto. La documentación suministrada por el supervisor del contrato, así como otra información que fue investigada, preparada y recaudada por parte del auditor previamente, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

El seguimiento a las labores de la interventoría Consorcio Interventoría Vías Férreas es valioso para el desarrollo de la presente auditoría. Adicionalmente se aplica la metodología de evaluación mediante la Matriz MED, sobre la cual se mostrarán los resultados en el desarrollo del presente documento.

3. ALCANCE

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

3.1. Componentes Analizados

Para la presente auditoría, y teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle con respecto al desarrollo mismo del proyecto férreo hasta el momento, se destacan particularidades específicas del contrato de construcción, el cual está definido en alcances y labores de diseño y construcción de obras para atender 72 puntos críticos identificados con anterioridad a la adjudicación del contratista y de la respectiva interventoría. Adicionalmente, el mismo contratista viene realizando desde el inicio de su contrato, las labores relacionadas con tareas de mantenimiento de la actual línea férrea, así como el mejoramiento en diferentes sectores de la misma línea, bajo los alcances técnicos definidos en los anexos del contrato de

obra. Bajo éste marco, la interventoría viene realizando las labores pertinentes de vigilancia y control contratadas por la ANI producto del concurso de méritos realizado durante el año 2013. De esta forma, los alcances analizados a través de la auditoría fueron direccionados hacia:

- Componente Administrativo
- Componente Ambiental
- Componente Técnico
- Componente Predial
- Componente Financiero
- Componente Jurídico
- Componente Social

3.2. Información de Contratos

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
CONTRATISTA	Reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262); La Caro (PK 32+628) – Zipaquirá (PK 53); y Bogotá (PK 5) – Facatativá (PK 35+871), así como su administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico entre otras actividades complementarias por el tiempo de vigencia de este contrato.	VJ-356 de 2013	CONSORCIO DRACOL – VIAS FÉRREAS
INTERVENTOR	Interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, jurídica, administrativa, contable, financiera, operativa, predial y socio ambiental.	VGC-427 de 2013	Consortio Interventorías Vías Férreas
SUPERVISOR	Profesional Contratista de la ANI.	O-ATLA-099 de 2013	Ing. Julian Rueda

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

3.2.1. Obligaciones del Supervisor:

Entre otras, según el contrato de prestación de servicios profesionales que tiene el Ing. Julian Rueda:

1. Brindar el apoyo técnico, administrativo, operativo y demás que requiera la Vicepresidencia de Gestión Contractual respecto de la coordinación y supervisión del Contrato de Construcción y de su interventoría.
2. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la supervisión y permanente revisión de la propuesta del Concesionario especialmente en los aspectos técnicos de construcción y de operación frente a las condiciones técnicas, financieras y jurídicas del contrato.
3. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la revisión de los plazos y desarrollo de los compromisos de las partes, cronogramas de inversión, plazos de entrega, compromisos en la entrega en los sectores de la carretera, programas financieros, recaudos de peaje y operación.
4. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la revisión del plan de manejo ambiental y su cumplimiento.
5. Apoyar al Vicepresidente de Gestión Contractual en la supervisión y revisión del programa de relaciones con la comunidad.
6. Facilitar y coordinar la comunicación e interrelación del Concesionario con la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, con la Interventoría y con las demás partes que intervienen en el proyecto.
7. Apoyar a la Vicepresidencia de Gestión Contractual en revisar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario y la Interventoría.
8. Apoyar en la revisión de documentos que se firmen o expidan en desarrollo del contrato
9. Asistir al Vicepresidente de Gestión Contractual en la coordinación de la planeación, ejecución y asistencia a los Comités de Obras en los que se analicen los avances del proyecto y su estado.
10. Desarrollar las actividades en el lugar del proyecto, es decir en los Municipios, y departamentos de influencia.
11. Elaborar y remitir informes técnicos mensuales sobre las diferentes circunstancias, hechos o actuaciones adelantadas y las acciones particulares y específicas desarrolladas en la ejecución del apoyo a la supervisión de los respectivos contratos. Así mismo, deberá señalar expresamente los trámites que se encuentran pendientes y los plazos que se tienen para los mismos.
12. Remitir al supervisor del contrato copia de toda comunicación, acta y documento que sea extendido en el marco descrito y que en desarrollo del apoyo a la supervisión de los contratos, que requiera adelantar acciones en conjunto o de competencia de algún Grupo Interno de Trabajo de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.
13. Las demás actividades que de conformidad con el objeto contractual le sean asignadas por el supervisor del presente contrato.

Tabla 2 Obligaciones Supervisor

3.3.2. Obligaciones del Interventor:

Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, los aspectos relevantes contractuales que se tienen definidos con la Agencia Nacional de Infraestructura se definen claramente dentro del contrato 427 de 2013, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su Capítulo II, sección 2.01 que dice:

“En virtud del presente contrato, el Interventor deberá efectuar una vigilancia general, integral y permanente del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Contratista (s) derivadas del Contrato objeto de la Interventoría, y las que se encuentren estipuladas en el Anexo de Requerimientos Técnicos, Metodologías y Plan de Cargas del contrato de Interventoría; el seguimiento y control deberá garantizar el cumplimiento de todos los objetivos y previsiones contenidos en el presente contrato, sus anexos, que hacen parte integral del mismo y en el mencionado Anexo de Requerimientos Técnicos, el Pliego de Condiciones y su Propuesta”.

Adicionalmente en el Capítulo IX del mismo contrato, sección 9.20: Subsistencia de Obligaciones, se expresa:

“La terminación o extinción de este contrato por cualquier causa, no extinguirá las obligaciones que por su naturaleza subsistan a tales eventos, incluyendo, entre otras, las derivadas de las garantías y responsabilidad.”

Vale la pena acotar que en términos de responsabilidad, este contrato de Interventoría en la sección 9.09 – Responsabilidades del Interventor, cita lo siguiente:

“En los términos de los Artículos 53 y 56 de la Ley 80 de 1993, y del Artículo 82 de la Ley 1474 de 2011, además de las sanciones penales a que hubiere lugar, el interventor será responsable frente a la AGENCIA civil, penal, disciplinaria y fiscalmente de los perjuicios originados por el deficiente desempeño de las actividades y obligaciones previstas en este Contrato de Interventoría, sin que ello exima al Concesionario de la responsabilidad que por el mismo concepto pueda corresponderle al ejecutar el Contrato de Concesión. En desarrollo de sus actividades, el Interventor responderá hasta por culpa leve, Adicionalmente, en virtud de lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley 734 de 2002, el Interventor será sujeto disciplinable y responderá por las faltas gravísimas allí descritas.”

Adicionalmente la Ley 1474 de 2011, a partir del Artículo 44 ha modificado el régimen sancionatorio que aplica a las interventorías, mediante la adición de algunas conductas tipificadas en el Artículo 48 de la Ley 734 de 2002.

4. METODOLOGÍA

4.1. Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente aceptada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances que

se tienen para tal fin, para lo cual se hizo necesario efectuar una planeación y ejecución de los trabajos requeridos con el fin de generar un documento de auditoría que contenga información valiosa para la entidad y para el Estado, y donde se tuvieron en cuenta los aspectos que más adelante se mencionan, además de generarse un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la interventoría y de la supervisión, que es uno de las misiones actuales de la Oficina de Control Interno.

De importante mención, se resalta en éste punto la información escrita que se tuvo en cuenta por parte de la auditoría para analizarla, y de ésta manera llevar a cabo posteriormente el recorrido a unos sectores específicos donde ya viene realizando algunos trabajos el contratista, sitios de visita escogidos de común acuerdo entre el auditor y el director de interventoría previo a la iniciación de la auditoría. Posteriormente se realizó verificación en oficina de la interventoría en Tunja, de diferente documentación y aspectos pertinentes, para de ésta forma generar el presente informe:

- **Solicitud de Información:** Mediante comunicación escrita generada por la Oficina de Control Interno el día 7 de Marzo de 2014 dirigida hacia la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con copia a la gerente de modo férreo y al supervisor del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:
 - Contrato de Interventoría con sus anexos.
 - Acta de Inicio contrato Interventoría.
 - Último informe de Interventoría.
 - Ultima legalización de comisión Supervisor.
 - Esquema general del proyecto.
 - Documentación sobre hojas de vida de interventoría aprobadas por la ANI.

4.2. Información Relacionada y Verificada

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

- ◆ **Revisión Documental:** Se procedió a revisar el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en cabeza del ingeniero supervisor del contrato, el cual entregó la información a esta oficina en medio magnético a tiempo y de forma completa.
- ◆ **Auditoría:** En coordinación y acompañamiento con personal de la Interventoría del proyecto de cada una de las áreas y especialidades citadas en el numeral 3.1 del presente informe, en cabeza de su actual director, se realizaron verificaciones de controles estandarizados que tiene implementado esta Interventoría, así como comprobación de requisitos del diferente personal que tiene la citada organización

en el proyecto, ligado a las obligaciones contractuales que sobre éste tema de recursos se tiene como compromiso contractual definido entre las partes.

- ◆ **Entrevistas con personal directivo de la Interventoría:** El Auditor de la OCI llevó a cabo durante los diferentes recorridos, reuniones permanentes con el director de interventoría y su equipo de profesionales en obra, con el objeto de ir tratando aspectos particulares asociados a la misma auditoría.
- ◆ **Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos, se relacionan conclusiones detectadas y analizadas por la ANI, que serán identificadas y presentadas en el capítulo 9 del presente informe.

5. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Documentos entregados y evaluados antes de la Auditoría:

- Contrato de Interventoría 427 de 2013 con el Consorcio Interventoría Vías Férreas.
- Acta de Inicio contrato 427 de 2014, con fecha 31 de Octubre de 2013.
- Informe Mensual de Interventoría del periodo del mes de Enero de 2014.
- Legalización de comisión del supervisor Julian Rueda.
- Informe ejecutivo – Estado Actual del corredor férreo Tramo Bogotá-Belencito / Enero de 2014.
- Copia de oficios de autorización de la ANI sobre aprobaciones de hojas de vida personal de Interventoría.

6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Para el presente informe no aplica este capítulo, debido a que ningún organismo de control a la fecha ha generado informes de auditoría con hallazgos asociados al proyecto objeto del presente Plan de Evaluación Independiente (PEI) que realiza la Oficina de Control Interno.

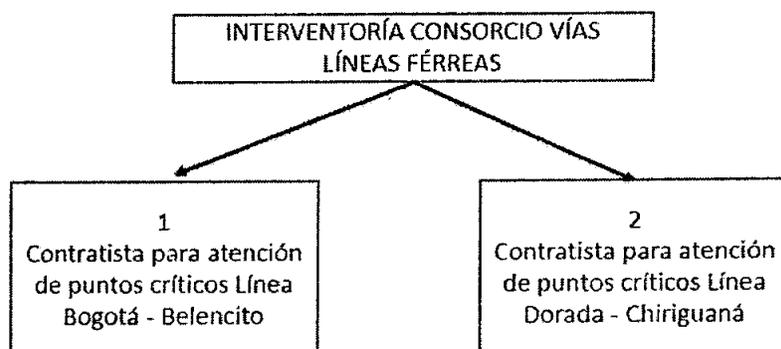
7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Inicialmente, antes de las labores propias de la auditoría, se generó el 18 de marzo de 2014 una programación detallada de la misma, con temas y tiempos referidos a la tareas que se realizarían a través del transcurso de los días 20 y 21 de marzo de 2014, mediante el formato de la ANI: evci-f-001, el cual fue divulgado vía correo electrónico tanto a la supervisión, como a la propia interventoría del proyecto.

En particular, se realizó una reunión previa a la auditoría, con el supervisor de este proyecto por parte de la ANI para identificar aspectos pertinentes, y de esta forma generar una programación ajustada a las condiciones de ejecución actuales del proyecto de atención de puntos críticos y a las labores de mantenimiento y mejoramiento.

Debido a los alcances de la interventoría Consorcio Vías Líneas Férreas, es pertinente aclarar que el esquema de su contrato, incluye las labores de vigilancia y control de dos (2) contratistas distintos con alcances de metas físicas diferentes. Veamos en el siguiente esquema la situación aquí anunciada:



Esquema 1: Representación de empresas constructoras-interventora

El contratista que está realizando las labores constructivas en la línea férrea Bogotá – Belencito corresponde al Consorcio Dracol Líneas Férreas. El otro contratista que está desarrollando los trabajos en la línea férrea Dorada – Chiriguaná corresponde a la Unión Temporal Ferroviaria Central.

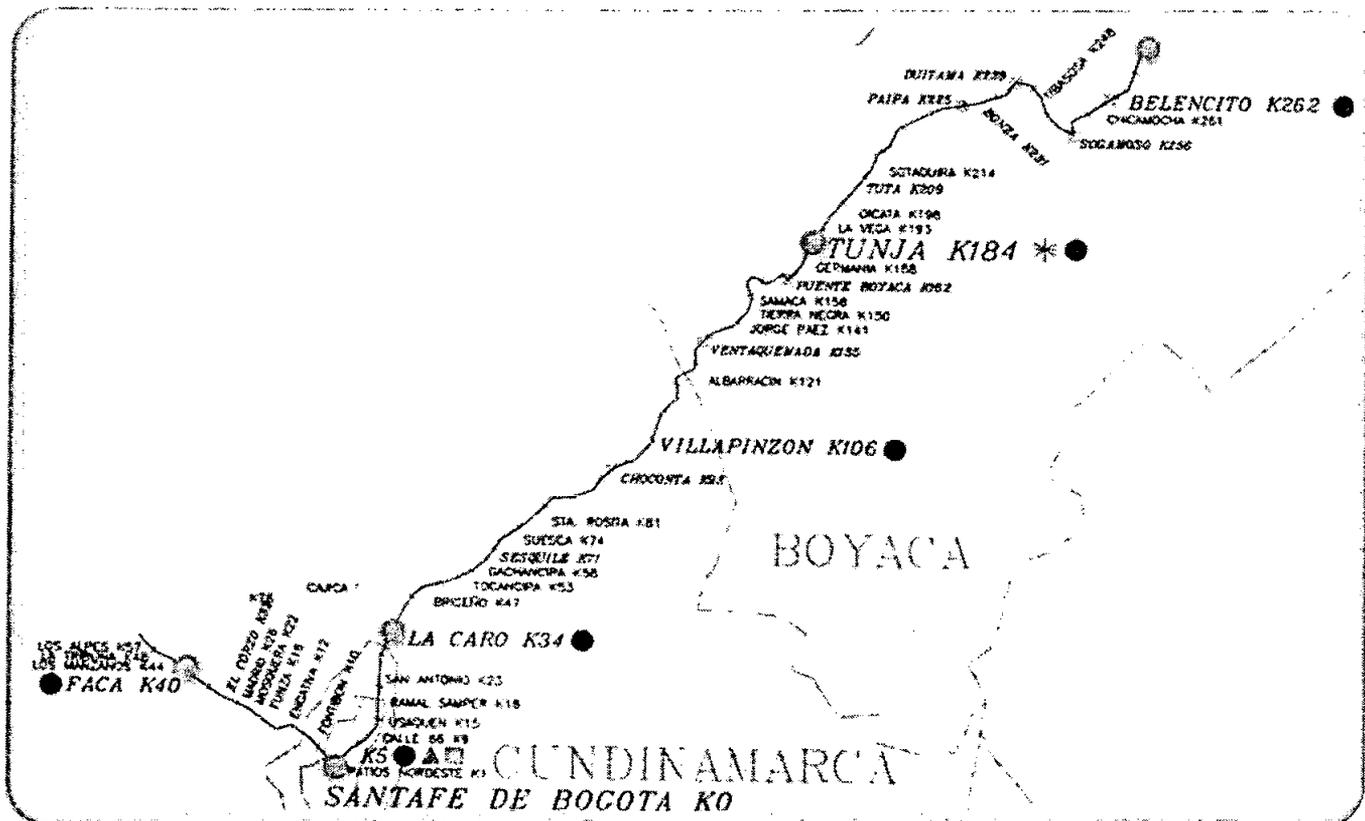
Por lo tanto, el interventor Consorcio Vías Líneas Férreas cuenta con profesionales y recursos asignados y distribuidos entre las dos líneas explicadas y desarrolladas por contratistas diferentes. Específicamente, lo relacionado en éste informe, está enfocado y se aplicó a las labores de seguimiento y control que viene realizando el grupo de interventoría asignado a la línea Bogotá – Belencito, cuyas oficinas centrales se encuentran en la ciudad de Tunja.

Así las cosas, se relacionan a continuación los alcances programados inicialmente para la Auditoría realizada:

Programa de la Auditoría Sociedad Portuaria de Buenaventura:	Día	Hora	Lugar
Reunión de Apertura con interventoría y supervisión	21-mar	08:00 a. m.	Oficinas interventoría
Recorrido con interventoría y supervisión sitios definidos de intervención en vía férrea hacia Belencito	21-mar	12:30 p. m.	Frentes críticos para intervención de obra
Aplicación de Matriz MED - Férreo	21-mar	02:00 p. m.	Oficinas interventoría
Aplicación de Matriz MED - Férreo	22-mar	08:00 a. m.	Oficinas interventoría
Reunión de cierre Auditoría	22-mar	01:00 p. m.	Oficinas interventoría

Tabla 3 Temas programación de Auditoría

Como parte de las tareas, se realizó desplazamiento a dos (2) sitios relacionados con trabajos de construcción y obras de mantenimiento del proyecto férreo en ejecución. Para ello, se utilizó la guía de ubicación del proyecto que se detalla en el siguiente esquema:



Esquema 2: Ubicación general del proyecto

Este corredor corresponde a una sola línea férrea que cruza o pasa por cercanías a los municipios de: Madrid, Mosquera, Funza, Bogotá, Chía, Cajicá, Zipaquirá, Tocancipá, Gachancipá, Sesquile,

Chocontá, Villapinzón, Ventaquemada, Tunja, Oicatá, Tuta, Paipa, Duitama, Sogamoso y Belencito. Los tramos con su longitud y ubicación se presentan en la siguiente tabla:

Tramo	Longitud
Facatativá (PK 35+871) – Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262)	297,9 km
La Caro (PK 32+628) - Zipaquirá (PK 53)	20,4 Km
Total	317,3 km

En la actualidad mediante el contrato de obra VJ-356 del 8 de octubre de 2013, se adelanta el proyecto para la reparación y atención de setenta y dos (72) puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos, Facatativá (PK 35+871) – Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262) Y La Caro (PK 32+628) - Zipaquirá (PK 53). Estos puntos críticos fueron identificados por la ANI antes de la adjudicación de los contratos de construcción e interventoría, para lo cual se realizó la valoración de manera preliminar sobre los alcances de las obras que se requieren en esos puntos, aspecto que será analizado más adelante en el presente informe. Adicionalmente, los alcances del contratista incluyen la vigilancia al corredor férreo en el tramo explicado, y los inmuebles entregados al contratista, así como la administración, conservación y vigilancia del material rodante, todo durante el periodo de duración del contrato que está previsto para dos (2) años desde la firma del acta de inicio.

Producto del recorrido por los puntos mencionados en Construcción y Mantenimiento, se obtuvo por parte de la Auditoría un registro fotográfico de aspectos de relevante interés, algunos de los cuales serán relacionados en el Anexo fotográfico de éste informe; las tomas fotográficas detalladas se encuentran almacenadas en los archivos de la oficinas de la OCI, en aproximadamente 60 registros tomados por el auditor producto de las verificaciones realizadas en terreno, en oficinas de la interventoría y en instalaciones entregadas al actual contratista mediante el procedimiento de inventario.

Es importante tener en cuenta que para la realización de la auditoría, se tuvo en cuenta que esta interventoría viene desarrollando labores de vigilancia y control sobre un contrato de ejecución por cantidades de obra, y con diseños elaborados por el contratista, en sitios previstos y definidos desde el inicio mismo del contrato.

Por ello, la auditoría realizada se enfocó hacia los aspectos y labores que viene realizando la interventoría a las siguientes tareas:

- Recibo y entrega de la Infraestructura y Material Rodante al contratista.
- Intervención a puntos críticos por parte del contratista (en etapa de diseños que culminó el 31 de enero de 2014 y están ajustándolos según las observaciones e informes de la interventoría sobre el contenido de los mismos).

- Seguimiento al primer frente de trabajo en ejecución, sobre la quebrada el Chulo, en el casco urbano de Tunja.
- Administración de todo el Corredor.
- Mantenimiento y Conservación del corredor – En ejecución por parte del contratista.
- Vigilancia de la infraestructura entregada al contratista.
- Administración, conservación y vigilancia del material rodante - en ejecución a la fecha.

Del tema documental, a través de la auditoría se realizaron verificaciones en las oficinas de la interventoría en las poblaciones de Tunja y Briceño, donde se tuvo la activa participación del director de Interventoría y de todo su equipo de profesionales y técnicos que actualmente intervienen en los trabajos de vigilancia y control definidos en su contrato VGC-427 de 2013. De igual manera, en las instalaciones de Tunja, se llevó a cabo el desarrollo de los trabajos propios tendientes a la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño, resultado que se presentarán en los capítulos subsiguientes de este informe.

Por solicitud de la propia interventoría, también se realizó con el personal directivo que asistió a la auditoría, un espacio para explicar las generalidades relacionadas con el otorgamiento del Premio Nacional de Interventorías – capítulo concesiones. Para ello, se mostró por parte del Auditor la metodología de acceso a las páginas WEB, donde figuran los documentos que están incorporados desde hace varias semanas, referentes al premio en mención.

7.2 Resultados de la Auditoría

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

Para ello, el tema de la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño resume en gran parte, las revisiones y labores de auditoría realizadas.

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

medir en el transcurso de la auditoría, se presenta en la siguiente tabla, los resultados finales de la calificación de desempeño utilizando la metodología que viene implementando y aplicando por parte de ésta oficina asesora.

En particular, como se aprecia en la siguiente tabla resumen, la Interventoría Consorcio Interventoría Vías Férreas tuvo una calificación de 67.65 resultado de la evaluación integral de los ocho (8) componentes que se evaluaron.



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interventoría Vias ferreas
No. Contrato Interventoría	427 de 2013
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
	Muy Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01 Gestión Administrativa					72.53
02 Gestión Técnica					70.50
03 Gestión Financiera					61.75
04 Gestión Jurídica					66.33
05 Gestión de Afijos					
06 Gestión Ambiental					62.17
07 Gestión Social					69.79
08 Gestión Prechal					70.50
Promedio General =	67.65				

Tabla 4 Resultados de calificación MED de Interventoría

De igual forma, es objetivo primordial dentro de éste informe de auditoría, presentar los resultados de cada uno de los componentes de Buenas Prácticas y Contractuales con su respectiva calificación por componentes, con el objeto de que sea una herramienta útil y ventajosa para la organización de la Interventoría con el propósito de complementar y robustecer las estrategias de desempeño de sus funciones.

Lo que se mostrará en las tablas No. 5 y No.6 representan las calificaciones de cada componente, en función de su naturaleza;





REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	Atención puntos críticos Bogotá Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

	01 Componente Administrativo		02 Componente Técnico		03 Componente Financiero		04 Componente Jurídico		05 Componente Aforos		06 Componente Ambiental		07 Componente Social		08 Componente Predial	
	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP
Suma calificaciones componentes Contractuales (C)	840		549		86		211.5		0		352.5		231.5		70.5	
Numero componentes Contractuales (C)	10		8		3		3		0		5		3		1	
Promedio Calificacion Contractuales (C)	84.0		68.6		28.7		70.5				70.5		77.2		70.5	

Tabla 5 Resultados evaluación criterios contractuales



REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	Atención puntos críticos Bogotá Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

	01 Componente Administrativo		02 Componente Técnico		03 Componente Financiero		04 Componente Jurídico		05 Componente Aforos		06 Componente Ambiental		07 Componente Social		08 Componente Predial	
	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP	Id	Calific. C / BP
Suma calificaciones componentes Buenas Prácticas (BP)	1,390.5		790.5		161.0		186.5				207.0		257.0		211.5	
Numero componentes Buenas Prácticas (BP)	21		11		2		3		0		4		4		3	
Promedio Calificacion Buenas Prácticas (BP)	66.2		71.9		80.5		62.2				51.8		64.3		70.5	

Tabla 6 Resultados evaluación Buenas Prácticas

No obstante estos resultados generales, la interventoría aquí auditada podrá tomar la información particular que se adjunta al presente informe, y que corresponde a diferentes listados donde se podrán ubicar de manera detallada, los resultados de cada uno de los criterios calificados, para de esta forma, generar acciones de mejoramiento basadas en metas y cronogramas, siempre con el fin de conseguir mejorar los niveles de servicio de sus trabajos propios de vigilancia y control.

Es importante mencionar también, que dada la naturaleza del contrato del contratista y las labores propias de interventoría asociadas al proyecto mismo, varios de los criterios de calificación aplicados desde la matriz MED para el modo férreo, no aplican dada la misma naturaleza del contrato. Por ello, se presenta a continuación una tabla donde se evidencian la cantidad y componentes de los criterios de calificación que NO APLICABAN para los trabajos designados al interventor en éste proyecto.



Id	Componente	Criterios de Calificación			Total	Items que no se pudieron calificar (NA)	% Items NA / Total items
		Contractuales		Buenas Prácticas			
01	Administrativo	11	30.6%	25	63.4%	36	28.3%
02	Técnico	9	33.3%	15	66.7%	27	21.3%
03	Financiero	6	66.7%	3	33.3%	9	7.1%
04	Gestión Jurídica	3	30.0%	3	30.0%	6	4.7%
05	Gestión de Aloro	4	28.6%	10	71.4%	14	11.0%
06	Gestión ambiental	9	32.8%	8	47.1%	17	13.4%
07	Gestión Social	5	55.6%	4	44.4%	9	7.1%
08	Gestión Pregal	3	33.3%	6	66.7%	9	7.1%
		50	39.4%	77	60.6%	127	
						46	36%

Tabla 7 Resultados evaluación Buenas Prácticas

De la tabla anterior se desprende que los criterios que si aplicaron para la calificación de esta interventoría ligado al objeto del contrato de obra, correspondieron a ochenta y un (81) criterios, distribuidos en los diferentes componentes contractuales.

7.2.1 Desempeño del Componente Administrativo

- La actualización y retroalimentación para todas las áreas debe ser una constante continua para todo el personal de la interventoría. Se deben reforzar los espacios de capacitaciones y de charlas con mismo personal especializado de la interventoría o personal externo a la organización, hacia todo el personal de campo que desempeña sus funciones de vigilancia y control. Las interventorías integrales deben tener esta retroalimentación y actualización de conocimiento en beneficio del mismo proyecto y de la organización interventora.
- Debido a que la interventoría debe avalar y revisar todos los insumos previos para dar orden de inicio a los trabajos al contratista en cada uno de los frentes asociados a los puntos críticos identificados del contrato, es recomendable que la interventoría desarrolle una lista de chequeo en donde se incluya la revisión de los cronogramas que debe presentar el contratista en cada frente de trabajo. Esta información es vital para el seguimiento y control de la ejecución y control del desarrollo de las actividades constructivas.
- Mejorar la página WEB de la interventoría en contenido y actualización para el usuario tanto para los ciudadanos que circulan por la zona aferente del proyecto y que pasa a ser una herramienta directa de comunicación del ciudadano hacia la ANI, a través de su interventoría. Adicionalmente, se recomienda a la interventoría estar revisando el contenido de la información en la página del contratista. Esta metodología mediante las páginas WEB es usada por las empresas modernas y da un valor agregado muy importante en el desarrollo de sus labores.

- El tema de los indicadores y análisis estadísticos es una herramienta gerencial que debe ser utilizada por las interventorías de la ANI. Se recomienda a la Interventoría auditada su continuación y complementación en la aplicación dentro de los informes presentados a la ANI, que redundarán en el fortalecimiento del contenido de la información presentada.
- Estructurar, desarrollar y mantener dentro de los informes de interventoría, una matriz de riesgos de los temas que, de forma permanente, ocurren en el proyecto; para ello, se deben manejar matrices diferentes, con información pertinente tanto para el contrato de interventoría, como para el contrato de concesión, siendo ésta información herramienta valiosa para la entidad, para efectos de priorizar acciones de mejora o solución que se requieran y no generar situaciones a las cuales no se les den respuestas efectivas y a tiempo.
- Los registros fotográficos de seguimiento de los trabajos y acciones del contratista, deben ser almacenados de forma conveniente y organizada, aprovechando el recurso de cámaras de fotos y video que se tienen en el proyecto. Para ello, la utilización de carpetas digitales clasificadas por tramos, fechas y tipos de trabajos son muy importantes para ir almacenando de manera estructurada esta importante información de seguimiento.
- Igualmente para el punto anterior, se deberá estructurar de forma sistemática un procedimiento para ir generando copias de seguridad de la información que se graba en los diferentes computadores de la interventoría. Esas copias deben ser guardadas en sitio diferente a las oficinas de campo de la interventoría.

7.2.2 Desempeño del Componente Técnico

- Aunque se tiene programado por parte de la Interventoría un laboratorio certificado para realizar verificación de calidad de materiales utilizados por el contratista, se debe tener en la oficina de la interventoría el certificado de calidad y de calibración de los diferentes equipos con que debe contar dicho laboratorio externo, para de esa forma, asegurarse que el subcontratista mencionado laboratorio cuenta con los equipos y que realiza los procedimientos con idoneidad y eficacia.
- Se debe contar con la ficha técnica del proyecto actualizada y con contenido claro y didáctico, para todos los fines informativos del estado actual del proyecto. Este formato será suministrado por el supervisor del contrato de interventoría.
- Para los trabajos de mantenimiento que hace el contratista con diez cuadrillas definidas en el contrato, es pertinente que todo el personal de interventoría conozca los esquemas predefinidos para colocar señalización alrededor de estos sitios de trabajo. Las labores de seguimiento a los trabajos en estos sitios, también se tienen que enfocar a la correcta y completa señalización temporal que debe existir allí.

7.2.3 Desempeño del Componente Financiero

- Se debe tener una estrategia, como ya la tienen actualmente otras interventorías de la ANI, para el tema del control del tema financiero del contratista, respecto al tema de Lavado de Activos / Financiación de Terrorismo y Narcotráfico, dando cumplimiento a las disposiciones legales que existen para tal fin en nuestro país.

7.2.4 Desempeño del Componente Jurídico

Se deben reforzar los espacios de capacitaciones y de charlas de orden jurídico con mismo personal especializado de la interventoría que interviene en el desarrollo del contrato de interventoría, hacia todo el personal de campo que desempeña sus funciones de vigilancia y control. El conocimiento es de fundamental importancia para el desarrollo y ejecución de los trabajos propios que debe realizar la interventoría.

Por tratarse de una interventoría que inicio hace pocos meses, no se han identificado hasta el momento, hechos hasta la fecha para iniciaciones de procedimientos de multa hacia el contratista.

7.2.5 Desempeño del Componente Ambiental

- La interventoría debe tener dentro de sus prioridades y tareas, las revisiones de parámetros ambientales en las zonas de intervención de los cauces adyacentes a los sitios donde se iniciarán próximamente los trabajos por parte del contratista, para siempre asegurar en dar cumplimiento a las reglamentaciones ambientales y a las obligaciones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental del proyecto, o en las reglamentaciones que tienen las corporaciones ambientales para realizar trabajos en estos sitios.
- Así mismo, una vez se inicien los trabajos masivos de intervención de puntos críticos, se deberá realizar seguimiento y revisión a los ensayos y controles que a nivel ambiental realice el contratista. Todo esto, se deberá incluir al interior de los informes mensuales de interventoría.
- El tema de seguridad industrial y salud ocupacional debe continuar siendo una bandera prioritaria de seguimiento por parte de la Interventoría dentro del desarrollo de cualquier tipo de trabajo del contratista. En particular, en los trabajos iniciales en el sector de la quebrada el Chulo, en el casco urbano de Tunja, el personal técnico de interventoría deberá contar con la disponibilidad de cinturones de seguridad, líneas de vida y certificados para ese mismo personal de trabajos en alturas. Charlas de capacitaciones permanentes y específicas de ésta área, reforzarán la tarea de vigilancia y control.

7.2.6 Desempeño del Componente Social

- La interventoría debe realizar seguimiento y control mediante un esquema o procedimiento establecido con anterioridad, para el tema de la atención de las PQR generadas en la zona del proyecto, por tratarse de un componente de significativa importancia para la ANI. Aunque se están adecuando las instalaciones del contratista para la atención de la ciudadanía dado que se están iniciando los trabajos de construcción, es importante que la interventoría verifique que esos puntos fijos o satélites para atención de la comunidad, tengan la infraestructura y cuenten con toda la información pertinente para la ciudadanía.
- Del punto anterior, se debe incluir en los informes mensuales de interventoría presentación de los análisis mediante indicadores de gestión y gráficas gerenciales que permitan al lector del informe, obtener información sobre la trazabilidad y atención de las diferentes PQR que se recibirán. Con la colocación de las vallas informativas que se están instalando en diferentes partes del corredor férreo, y que contienen teléfonos y correo electrónico del contratista, se espera recibir desde próximos días a la generación de este informe, más PQR por lo cual se requieren estrategias, desde ya previstas por el interventor, para realizar las labores importantes de seguimiento y control a este sensible punto.

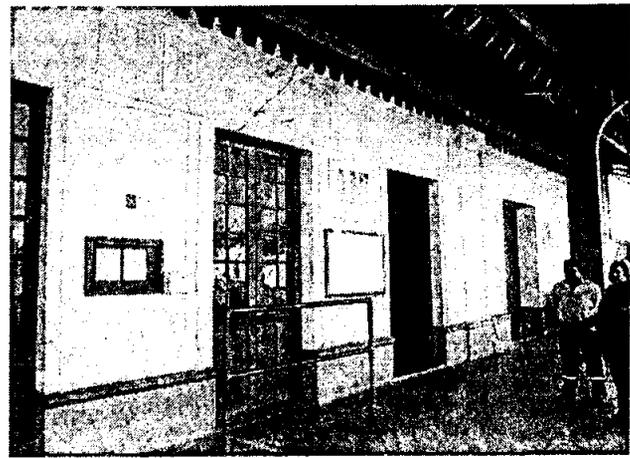
7.2.7 Desempeño del Componente Predial

- Al no tener alcances el contratista del tema de adquisiciones prediales, la interventoría viene realizando labores de seguimiento a los temas de invasiones sobre el corredor férreo en el sector Bogotá – Belencito como se pudo constatar.

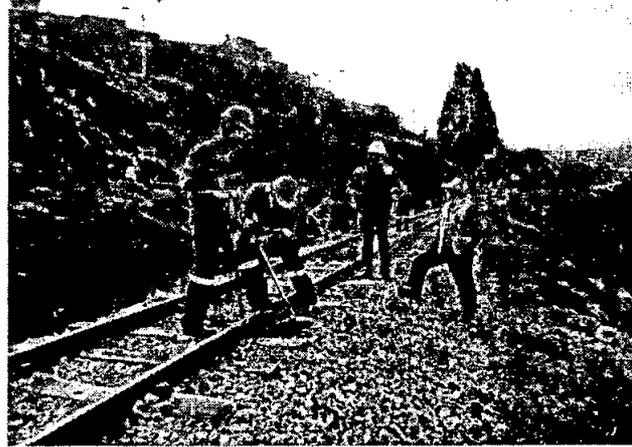
Otro aspecto desarrollado a través de la auditoría, correspondió al espacio programado y realizado con el personal técnico de la Interventoría, llevando a cabo en las instalaciones de Tunja, donde se trataron aspectos específicos del proyecto Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado. El personal de interventoría preguntó y mostró total interés en los aspectos particulares de la matriz de evaluación de desempeño para lo cual se ilustraron varios aspectos de este tema por parte del Auditor.

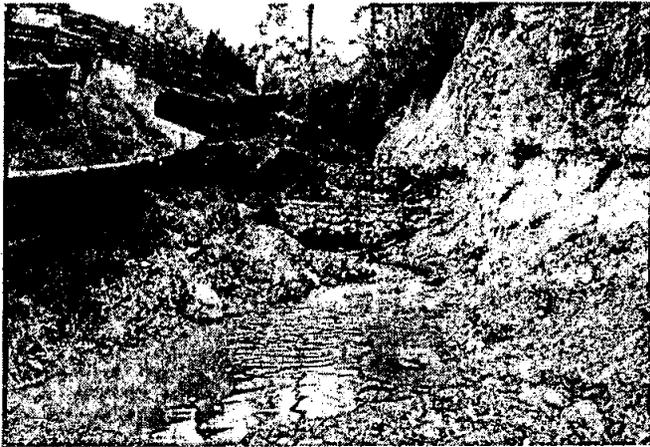
Adicionalmente se presentan a continuación otros aspectos evidenciados a través de la auditoría con los registros fotográficos asociados a los temas aquí presentados:

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Valla en proceso de instalación de identificación del proyecto de la ANI, localizada en la zona de la estación de tren de Tunja, al lado de avenida principal

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Instalaciones del contratista, en la estación férrea de Tunja, con logotipos de la ANI.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Oficinas de la interventoría de proyecto en la ciudad de Tunja con presencia de logotipo institucional y equipos modernos de computo.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Seguimiento de la interventoría a las cuadrillas de mantenimiento del contratista, con acciones de recuperación del balasto de la línea férrea en puntos críticos.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	Seguimiento Auditoría
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Tabla estacado que presenta movimientos masivos que están afectando la zona de ronda hídrica y que requiere de acciones inmediatas de estabilización.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Instalación de nuevas vallas informativas del proyecto férreo auditado.

7.3 Evaluación del personal de la Interventoría

Como parte de las labores de la Auditoría programadas, se realizó por parte del Auditor, revisión detallada al personal que actualmente tiene la Interventoría dentro del desarrollo de su contrato en el proyecto Férreo. Para ello, se tuvieron en cuenta en primera instancia, los perfiles contractuales que se tienen definidos para los diferentes profesionales y personal técnico que debe como mínimo tener el consorcio interventor.

Posteriormente, se revisaron los memorandos de la ANI hacia la interventoría, con las aprobaciones que en su momento se protocolizaron por parte del Vicepresidente de Gestión Contractual de la Entidad.

Producto de ésta revisión, se puede concluir que efectivamente la Interventoría está cumpliendo con los perfiles del personal mínimo que viene laborando en el proyecto, en concordancia con los requisitos contractuales definidos y las aprobaciones respectivas; y el personal de tiempo completo participó en el desarrollo de las actividades de la auditoría.

8. Aspectos de la naturaleza del contrato de obra.

Capítulo importante que se abordará en el presente informe, tiene que ver con el tema de la naturaleza del actual contrato de concesión en la ANI, con identificación VJ-356 de 2013.

8.1 Naturaleza del contrato de obra y su ajenidad con la ANI

Extraño resulta observar en la Agencia Nacional de infraestructura la estructuración y ulterior celebración de un contrato de obra, teniendo en cuenta la razón de ser que le imprimió a esta institución el Decreto 4165 de 2011.

Existen antecedentes, registrados en plan de mejoramiento institucional, a través de los cuales la Contraloría General de la República ha dejado sentada su tesis, según la cual mal pueden incorporarse a los contratos de concesión circunstancias propias del contrato de obra, pues desnaturalizan la esencia propia de los contratos de concesión y con más veras si no se ajusta el modelo financiero a dicha perspectiva.

En efecto; los antecedentes registrados hasta el momento son los siguientes:

NH	AUDITORIA	Descripción hallazgo (No más de 50 palabras)	Causa del hallazgo
275	AUDITORIA 2009	En la Concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca se observa desnaturalización del contrato de concesión, adicionando al Contrato de Concesión la ejecución de un contrato de obra pública, toda vez que la vía que se rehabilitará no será incorporada dentro de la Concesión para mantenerla y operarla por parte del Concesionario, y entregadas al INVIAS inmediatamente después de ejecutada la obra, en consecuencia no habrá inversión privada, dado que los recursos para la rehabilitación son provenientes del Presupuesto Nacional. Así mismo, los valores contratados no se encuentran sustentados con el análisis de precios. Las prórogas del contrato superan 60% del plazo inicialmente pactado, por cuanto el inicial era de 240 meses y el actual es de 660 meses.	Incumplimiento de la normatividad en contratación y el desconocimiento de las características de la naturaleza del contrato de concesión
380	AUDITORIA 2010	Con esto se demuestran como la concesión vial BTS se ejecutó sin estudios previos lo suficientemente estructurados y se mal utilizó la figura de adición de contratos, la cual procede solo en circunstancias excepcionales, que resulten indispensables para cumplir con la finalidad que con el contrato se pretende satisfacer. Con esto se encuentra que un (1) año después de suscribir el correspondiente contrato, la entidad ya estuviera contratando con el concesionario los estudios y diseños necesarios para cambiar el objeto contractual, es decir, con lo cual presuntamente se está desnaturalizando el contrato inicial en la adición	Falta de control y seguimiento por parte del Interventor y Supervisor del contrato.
449	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 25. Administrativo y Disciplinario - Otrosí No. 4 de 2008 y el Contrato Adicional No. 9 de 2010. En la Concesión Cartagena- Barranquilla se evidencia desnaturalización del contrato de concesión, en los términos señalados en el numeral 4to del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, con las adiciones efectuadas mediante el Otrosí No. 4 de 2008 y el Contrato Adicional No. 9 de 2010, que modificaron el alcance y valor de las obras del anillo vial de Cartagena, pactado en el Otrosí del 20 de enero de 2006 y el alcance de las obras del anillo vial de Crespo y construcción parcial de la segunda calzada Cartagena - Barranquilla, su valor, remuneración del concesionario, forma y fuentes de pago, para la ejecución de un contrato de obra pública.	El INCO se está apartando de la esencia del contrato de concesión para darle paso a uno de obra pública, aunque no de manera formal si de manera substancial, dado que no hay participación de inversión privada y los recursos para las obras son provenientes del Presupuesto General de la Nación con compromiso de vigencias futuras
471	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 47. Administrativo, Disciplinario y Penal - Planeación del Proyecto. En la ejecución del contrato de concesión No.444 de 1994 se denota una posible inadecuada planeación y estructuración del proyecto por parte de INVIAS, puesto que desde su suscripción en el año 1994, se concibió sin diseños definitivos ni construcción de obras de gran importancia, por lo cual se tuvieron que efectuar prórogas, adiciones y modificaciones al contrato que produjo gran impacto en el mismo, desnaturalizándolo	El proyecto se originó sin diseños definitivos ni construcción de obras de gran importancia
473	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 49. Administrativo, Disciplinario y Penal - Contratos de Obra Ejecutados en la Concesión. En la ejecución del contrato de concesión No 444-94 se evidencia que INVIAS e INCO adicionaron obras civiles al mismo con cargo al Presupuesto de la Nación, con lo cual se presentó la desnaturalización del contrato de concesión, desvirtuándose totalmente los elementos esenciales del contrato de concesión contemplado en el artículo 32 de la ley 80 de 1993.	INVIAS e INCO adicionaron obras civiles a la concesión con cargo al Presupuesto de la Nación, con lo cual se presentó la desnaturalización del contrato de concesión.
475	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 51. Administrativo y Disciplinario - Adicional No.1 de 2010. Con la suscripción del Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No 444-94 se desnaturalizó la figura de la concesión, puesto que las obras contratadas en el mismo consistían en la construcción de la segunda calzada a precio global como un contrato de obra civil.	Con la suscripción del Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No 444-94 se desnaturalizó la figura de la concesión.
570	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 146. Administrativo y Disciplinario - Adicional No. 2 y Otrosí No. 3 del Contrato de Concesión. El contrato de concesión tiene una relevancia significativa en el cumplimiento de los fines esenciales del Estado, y encuentra una justificación importante en la medida que el sector público no posee los recursos necesarios para tener una infraestructura adecuada que le haga más competitivo, por lo que debe acudir al concurso de la inversión privada, la cual supone que además de facilitar y acelerar la satisfacción de las necesidades de la sociedad, libera recursos públicos y produce un alivio fiscal que le permite redistribuir el gasto y atender otras necesidades.	Deficiencias en la planeación, en los estudios previos, incumplimiento de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993.
586	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 162. Administrativo y Disciplinario Indebida planeación. Desnaturalización del contrato de concesión. , el 30 de junio de 1995 se suscribe el contrato 0937/95, entre el INVIAS y la sociedad Concesionaria CCFC SA, cuyo objeto consistía en realizar por el sistema de concesión, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento de la carretera Bogotá (Fontibón) - Facatativá - Los Alpes, del tramo 08, de la ruta 50, en el departamento de Cundinamarca, el Concesionario presentó una propuesta alternativa que ajusta la diferencia entre el presupuesto de construcción calculado una vez aprobados los diseños definitivos y el valor inicialmente establecido en el contrato de concesión.	Con las diferentes modificaciones contractuales que se le han realizado al contrato de concesión.
601	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 177. Administrativo, Disciplinario, Fiscal y Penal - BRICENO 1. La comunicación del 25 de Mayo de 2005 identificada como DVNB-I.620.05, dirigida al Gerente del Instituto Nacional de Concesiones-INCO, mediante la cual el Concesionario solicita la adopción contractual de la actualización del Modelo Financiero de la Concesión Desarrollo Vial del Norte de Bogotá-Devinorte, evidencia que apartándose de lo establecido en el contrato No.0664 de 1994, se incorporan ajustes a la construcción para la realización de obras no contempladas en el proyecto, los que surgieron de acuerdos posteriores a la revisión del INCO y la Interventoría, y se fundamentan en solicitud expresa que señala: "El retorno de Briceño conscientemente solicitado por usted y que da acceso correctamente a la urbanización Aposentos". La cuantificación del valor de esta obra alcanza un total de \$345.8 millones de diciembre de 2011.	Incorporación en el proyecto de obras no requeridas de acuerdo con el diseño
660	AUDITORIA ESPECIAL 2014	Hallazgo 236. Administrativo y Disciplinario - Desnaturalización del Contrato Mediante Contratos Adicionales. En la ejecución del Contrato de Concesión No. 113 de 1997, se evidenció que se adicionaron obras al mismo con cargo al Presupuesto Estatal, con lo cual se presenta la desnaturalización del contrato de concesión, desvirtuándose totalmente los elementos esenciales del contrato de concesión contemplado en el artículo 32 de la ley 80 de 1993.	No se está cumpliendo con el objetivo buscado por el Estado al concesionar un servicio público cuando no cuenta con los recursos para el desarrollo de infraestructura vial y tiene que recurrir a recursos del sector privado con el fin de "estimularlo" para que invierta en la construcción, rehabilitación y conservación de esta infraestructura a cambio de su explotación por un periodo determinado.

No obstante lo anterior, dichos antecedentes están fundados en incorporaciones de aspectos propios de los contratos de obra a los contratos de concesión, desnaturalizando este último y no se señala allí condicionamiento alguno en torno a la celebración de contratos de obra por parte del INCO o de la ANI, razón por la cual entraremos a analizar dicha posibilidad en el marco de un control legal ulterior para garantizar la no intromisión en los asuntos propios de la administración de cara al cumplimiento frente a la proscripción del control previo contractual.

En este orden de ideas, veamos lo que señala el decreto 4165 de 2011 en relación con las finalidades de la ANI:

“Artículo 1º. Cambio de naturaleza jurídica y denominación del Instituto Nacional de Concesiones. Cámbiase la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte. (...)

Artículo 3º. Objeto. Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.

Artículo 4º. Funciones generales. Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:

1. Identificar, evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados.
2. Planear y elaborar la estructuración, contratación y ejecución de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública y de los servicios conexos o relacionados, que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte o asignados por el Gobierno Nacional.
3. Crear y administrar un banco de proyectos de infraestructura de transporte que sean susceptibles de desarrollarse mediante concesión u otras formas de Asociación Público Privada.
4. Definir metodologías y procedimientos en las etapas de planeación, preadjudicación, adjudicación, postadjudicación y evaluación de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
5. Elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
6. Elaborar los estudios y adelantar las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva estructuración y gestión de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

7. Identificar y proponer, como resultado del análisis de viabilidad técnica, económica, financiera y legal, las modificaciones requeridas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con la finalidad de asegurar condiciones apropiadas para el desarrollo de los mismos.
8. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, (Conpes).
9. Coordinar y gestionar, directa o indirectamente, la obtención de licencias y permisos, la negociación y la adquisición de predios y la realización de las acciones requeridas en el desarrollo de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
10. Adelantar los procesos de expropiación administrativa o instaurar las acciones judiciales para la expropiación, cuando no sea posible la enajenación voluntaria de los inmuebles requeridos para la ejecución de los proyectos a su cargo.
11. Identificar, analizar y valorar los riesgos de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo e incorporar en todos los contratos de concesión y sus modificaciones las reglas de distribución de riesgos de forma que sea explícita la asunción de riesgos de cada una de las partes.
12. Evaluar y hacer seguimiento a los riesgos contractuales e institucionales y proponer e implementar medidas para su manejo y mitigación.
13. Controlar la evolución de las variables relacionadas con las garantías otorgadas por la Nación durante la vigencia de los contratos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a cargo de la entidad, y calcular y actualizar los pasivos contingentes, si hubiere lugar a ello, para cubrir dichas garantías, de acuerdo con las normas legales vigentes y los lineamientos impartidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
14. Coordinar con el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) la entrega y recibo de las áreas y/o la infraestructura de transporte asociadas a los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
15. Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley.
16. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, de acuerdo con las condiciones contractuales.
17. Realizar la medición y/o seguimiento de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y demás obligaciones establecidas en los contratos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.
18. Asesorar a las entidades descentralizadas, territorialmente o por servicios y a las entidades nacionales, en la estructuración técnica, legal y financiera de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada, para lo cual se suscribirán los convenios y contratos que sean necesarios.
19. Administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio esta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías (Invías).
20. Adelantar con organismos internacionales o nacionales, de carácter público o privado, gestiones, acuerdos o contratos para el desarrollo de actividades relacionadas con su objeto, tales como la realización de estudios o la estructuración de proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada o la prestación de servicios de consultoría.
21. Las demás funciones que se le asignen de conformidad con lo establecido en la ley". (Subrayas fuera de texto)

Así las cosas, observamos prima facie que la misión institucional está asociada al cumplimiento de la función pública (desde la planeación, pasando por la administración y otras, llegando hasta

el control) en materia de concesiones y otras formas de asociación público privada. Dicho objeto, por supuesto, limita la esfera de competencia de la entidad y no podrían desarrollarse actividades ajenas a dicha competencia, a menos que así lo dispusiera la Ley.

En este sentido el contrato de obra pública no es propio de la naturaleza institucional de la ANI.

Ahora bien, dentro de las funciones generales de la ANI, que serían tanto como aquellas actividades que despliegan el objeto social, sólo para parodiar a las sociedades de comercio, se encuentra la función relativa a: "Administrar y operar de forma temporal la infraestructura ferroviaria nacional cuando por razones de optimización del servicio esta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías (Invías)". Esta función pública temporal, debe ser analizada en contexto con el objeto de la entidad, que como hemos dejado sentado, está circunscrito a las concesiones y otras formas de asociación público privada APP. No podría entenderse una función derivada de un objeto que no comulgase con aquel. En ese sentido, la función temporal de administración y de operación de la infraestructura ferroviaria nacional, debería realizarse en función de las concesiones o de otras formas de APP.

Por otro lado, habría que analizar el resto de la funcionalidad temporal del modo ferroviario que impone una condición, es decir, que además de administrar y operar -mediante contratos de concesión o APP como lo dice el objeto social-, señala que se debe efectuar *cuando por razones de optimización del servicio esta haya sido desafectada de un contrato de concesión y hasta tanto se entregue a un nuevo concesionario o se disponga su entrega definitiva al Instituto Nacional de Vías*. Lo anterior, implica la existencia de dos (2) escenarios, así:

- 1) Un concesionario del cual se desafecta una infraestructura y
- 2) Un futuro nuevo concesionario o el INVIAS a quien se le entregaría la nueva infraestructura.

Cuando la norma prevé que la nueva infraestructura se entregue a un nuevo concesionario, está suponiendo que su origen estriba en un concesionario anterior. En un principio de sana lógica, y tal y como sucede con todos los proyectos concesionados la infraestructura puede proseguir siendo administrada por un concesionario o simplemente administrada por el INVIAS, retornando la misma en este último caso a la Nación.

Y cuando la norma prevé que debe obedecer a una desafectación de un concesionario vigente, hace alusión simplemente al reconocimiento de la existencia de concesionarios férreos en el país en la actualidad, a los cuales se les restan acciones o tramos asociados a los tramos que tenían en custodia, para promover más aceleradamente procesos de modernización convenientes para el desarrollo de la infraestructura en el modo férreo.

De modo que la norma previendo las circunstancias que se observan en la actualidad y observando las que se avecinan en el futuro, siempre hizo alusión a concesionarios, lo cual no podría ser distinto si se tiene en cuenta el objeto social de la entidad. Siendo esto así, la funcionalidad específica en materia férrea debió interpretarse armónicamente con el objeto

social, para de esa manera generar concesiones u otras formas de APP y no contratos de obra que desnaturalizan, esta vez, la misión institucional de la ANI.

También es importante apreciar la dimensión que tiene la obra pública en el contexto institucional del sector transporte. En efecto, debemos abordar el concepto de contrato de obra pública en la Ley 80 de 1993 para ubicarnos en dicho contexto, así:

“Artículo 32. De los Contratos Estatales. Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación

10. Contrato de Obra

Son contratos de obra los que celebren las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago.(...) (Subrayas fuera de texto)

Ahora bien, a sabiendas de que se trata de una obra pública justamente la labor adelantada, debemos interpretar quien en el sector tiene a su cargo los contratos de obra pública asociados a la red férrea?

Pues bien para resolver ese interrogante debemos acudir a las normas vigentes que orientan la naturaleza, objetivos y funciones del INVIAS. Dicha institución nació con ocasión de la expedición del decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, el cual asumió nuevas funciones y modificó su estructura interna mediante los Decretos N° 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003.

Reza entonces, con fundamento en dichas normas, que el objeto de dicha entidad pública es:

“El Instituto Nacional de Vías, Invías, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte”. (Las subrayas son nuestras)

A título de corolario creemos indispensable que la administración coloque una señal de alarma sobre esta circunstancia y analice con detalle las reales dimensiones y efectos que reviste la celebración de un contrato de obra pública en la ANI, impidiendo que florezcan nuevos proyectos de esa naturaleza que desconocen y vulneran la naturaleza institucional de la entidad.

8.2 Aspectos técnicos del contrato de Atención de Puntos Críticos - Modulo 2

Producto de la auditoría realizada a los documentos relacionados con el proyecto de “Reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: Bogotá (PK 5) – Belencito (PK 262); La Caro (PK 32+628) – Zipaquirá (PK 53); y Bogotá (PK 5) – Facatativá (PK 35+871), así como su administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de

tráfico entre otras actividades complementarias por el tiempo de vigencia de este contrato.”, surge desde ya una inquietud importante para la Oficina de Control Interno, y que tiene que ver con la forma como se realizaron las valoraciones de las obras requeridas para atender los diferentes puntos críticos identificados en su momento. Bien es conocido por toda nuestra organización, que para la actual presidencia, la etapa de estructuración de todo proyecto es tarea fundamental y requerida para la generación de nuevos procesos de adjudicación de proyectos, además de ser una obligación enmarcada dentro de los lineamientos jurídicos que rigen los contratos estatales.

Tarea enmarcada en esta auditoría, corresponde al análisis de la documentación generada en su momento en la etapa previa a la adjudicación del contrato de obra, para lo cual se inició con la revisión de la documentación de la bitácora de éste proyecto que la OCI obtuvo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera en medio magnético. Producto de la revisión realizada, se han encontrado varios aspectos de orden técnico, los cuales relacionamos a continuación:

- El insumo primario para valorar las obras en cada uno de los puntos, y que fue base para el cálculo del valor de las obras para originar el proceso licitatorio, lo encontramos en el Anexo No.1 de la bitácora de éste proyecto, denominado “Valoración de Puntos Críticos – Modulo 2”. (Desde página 585 hasta la 740).
- La información relacionada en el punto anterior, no corresponde ni mucho menos a diseños definitivos. Son fichas técnicas elaboradas en el segundo semestre del año 2012, por parte de la interventoría que en ese momento tenía la ANI para el proyecto de Fenoco.
- Se encontraron igualmente en los documentos de la bitácora, los diferentes formatos desarrollados para cada punto crítico en el año 2012, que corresponden a pre-dimensionamientos producto de visitas de campo, pero sin ningún tipo de pre-diseño ni mucho menos diseños que se deberían tener para haber logrado un dimensionamiento de las cantidades de obra reales que se requerían para dar solución en cada uno de los puntos críticos

Al no ser diseños definitivos, las obras y los alcances proyectados pueden sufrir un incremento importante, que alertamos desde este momento a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, para efectos de no tener valores contractuales superiores al valor actual del contrato de obra.

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Producto de los diferentes temas analizados, verificados y en general auditados por la oficina de Control Interno en terreno y en oficina, se resaltan las siguientes recomendaciones para que tengan en cuenta como elementos proactivos para el mismo proyecto, con el objeto de generar las tareas y estrategias robustas, con la periodicidad que se requieren para lograr la correcta ejecución de los trabajos contratados con el Consorcio Dracol Líneas Férreas.

Por tratarse el asunto de la estructuración, generación y adjudicación del contrato de obra VJ-356 de 2013 de atención de puntos críticos en la línea férrea Bogotá – Belencito un tema que para esta oficina no es nada claro, resaltamos el hecho de nuestra posición al respecto, en el sentido de nuestro desacuerdo con la forma como se llevaron a cabo las tareas previas a la adjudicación del contrato de obra, aunado a que el tipo de proyecto adjudicado no es pertinente direccionar y gestionar su ejecución por parte de nuestra entidad, como se expresó en este informe en el capítulo 8.

9.1 Conclusiones para el supervisor de la ANI

A reglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Julian Rueda:

- a) Debido al esquema contractual de este proyecto, en virtud del cual el contratista desarrolla diseños definitivos de las obras que se requieren en los puntos críticos identificados, que para el sector auditado corresponden a 72 sitios, se deberá tener en cuenta el factor de invierno, hecho comunicado por el supervisor y el interventor durante el transcurso de la auditoría, que en los últimos meses ha incrementado las inestabilidades y fallos a lo largo del corredor férreo, según inspecciones visuales de campo que ha venido realizando el personal técnico de la interventoría a algunos sitios críticos que serán intervenidos por el contratista. Es por ello, que se deberá tener perfecto control de las cantidades de obra que arrojen los diseños definitivos entregados por el contratista y revisados y avalados por la interventoría de la ANI, teniendo en cuenta el valor del contrato adjudicado al Consorcio Dracol Líneas Férreas. El objetivo debe ser el mismo con la interventoría, tendiente a velar por el cumplimiento del contrato de construcción, con todos los parámetros de calidad, oportunidad y cumplimiento que ello deriva, en beneficio finalmente de la comunidad y el propio país, dada la importancia de ésta línea férrea que une los departamentos de Cundinamarca y Boyacá.
- b) Se deberá recibir de la interventoría, la información actualizada que se consigna en la ficha técnica del proyecto, para lo cual se deberá verificar por parte del supervisor de éste contrato, el suministro en medio magnético del formato actualizado y que se debe entregar diligenciado mensualmente por parte del interventor.
- c) El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente férreo para ése fin, debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – y diligenciar el formato EVCI-F-004: "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Este Plan debe ser estructurado por la propia interventoría con base en lo formulado y presentado en este informe de auditoría y presentado al supervisor para su análisis inicial. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se poseen cinco (5) días

hábiles después de recibir el presente informe la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y debe ser remitido por correo electrónico al funcionario jsaenz@ani.gov.co, para su revisión y observaciones del caso.

9.2 Conclusiones hacia la interventoría del proyecto

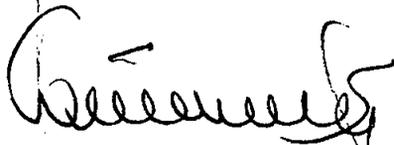
Para la Interventoría del proyecto se deberán tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe, producto de la Auditoría realizada de manera pormenorizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:

- a) Para la Agencia Nacional de Infraestructura es claro que las labores de seguimiento y control que debe realizar el equipo de interventoría en los diferentes componentes de su labor integral (técnico, administrativo, predial, ambiental, social, jurídico, financiero) se debe basar en información oportuna y completa suministrada por el contratista, teniendo en cuenta que a partir de próximas semanas se deberán iniciar las labores masivas de construcción en los diferentes puntos críticos definidos para el contrato de obra. Adicionalmente todas las solicitudes generadas por la Interventoría del proyecto sobre temas inherentes al mismo, deben ser atendidas y tenidas en cuenta por el mismo contratista. En caso contrario, la Interventoría debe informar a la ANI sobre situaciones de ésta índole, para efectos de tener las acciones correctivas necesarias en beneficio del mismo proyecto.
- b) Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada hasta este momento por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de la Interventoría para el mes de Marzo de 2014 de **67.95**, que se encuentra dentro del rango definido como Alto (puntajes entre 61 a 80). Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan, en la próxima evaluación a realizar, a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría hacia el desarrollo del proyecto. Para ello, se entregan anexos al presente informe, los diferentes listados y gráficos que arroja la MED, en beneficio del estudio y utilización por parte de la Interventoría para implementar las acciones de mejora que correspondan. De éste punto se resaltan los siguientes aspectos:
 - Página WEB del interventor: se deberá tener una herramienta para la ciudadanía robusta y con contenido oportuno y actualizado, para lograr cumplir con la misión de informar el seguimiento y control que se le realiza al contratista. Igualmente estar revisando la página WEB del contratista.
 - Contar con indicadores de gestión para resumir de manera gerencial aspectos y variables realizadas por la Interventoría.
 - Llevar un control permanente de LA/FT según lo reglamenta la ley de la Nación.

- Generar mensualmente una matriz de riesgos para el contrato de interventoría y del contratista, y así se contará por parte de la ANI con una herramienta gerencial para la toma de decisiones o acciones en pro del logro estratégico del proyecto férreo.
 - Dentro del tema social, se hace especial recomendación hacia la interventoría, para realizar seguimiento estructurado y programado, de las quejas y reclamos que se vienen generando por parte de las comunidades que están adyacentes a la línea férrea. Esta labor es muy importante para garantizar que el ciudadano tiene efectivamente un canal de comunicación efectivo y directo con el propio proyecto.
 - Producto de la evaluación realizada a través del diligenciamiento de la matriz MED, se resaltan los aspectos mostrados en la Auditoría como “mejora” de procesos y metodologías propias de la labor misional de la Interventoría; y por ser un proceso de mejora continua, se continua recomendando a la Interventoría, los análisis, mejoras y acciones que se deriven de los encontrados en la presente Auditoría, para bien de las labores propias de “Vigilancia, Seguimiento y Control” que la Entidad espera tener de sus interventorías. Sin embargo, como proceso de mejoramiento continuo, se recomienda producto de los resultados identificados y arrojados por la matriz MED para el mes de marzo de 2014, el establecer técnicas de mejoramiento continuo con estrategias de implementación de procedimientos y acciones por parte de la interventoría para lograr mejorar su nivel de servicio, resaltando los puntos relacionados en el presente informe de auditoría.
 - Implementar capacitaciones y transmisión de conocimiento hacia el personal que labora en la interventoría, desde los diferentes aspectos y temas que incluye el contrato de interventoría integral.
 - Desarrollar e incluir en los informes mensuales de interventoría, las matrices de riesgos periódicas para el contrato del constructor y de la interventoría.
 - Tener convenientemente almacenado los registros fotográficos que la interventoría lleva en el diario que hacer de sus labores de vigilancia y control en obra. Además, cada foto debe quedar con la fecha impresa para efectos de ubicación de lo mostrado en el tiempo.
 - Diligenciar y entregar oportunamente la información actualizada de la ficha técnica del proyecto. Este formato será suministrado por el supervisor del contrato de interventoría.
- c) La Agencia Nacional de Infraestructura deberá evaluar integralmente, con el apoyo directo y permanente de la Interventoría, los temas pertinentes a las cantidades finales que están arrojando los diseños definitivos desarrollados por el mismo contratista. Se hace especial mención, a la revisión detallada de los precios unitarios no previstos que se generen con base en los diseños. Las labores de interventoría deberán incluir análisis de rendimientos, precios unitarios del mercado, revisión de cantidades de obras unitarias, dado que ello incidirá de manera directa en los presupuestos finales que tendrá el contrato de construcción.

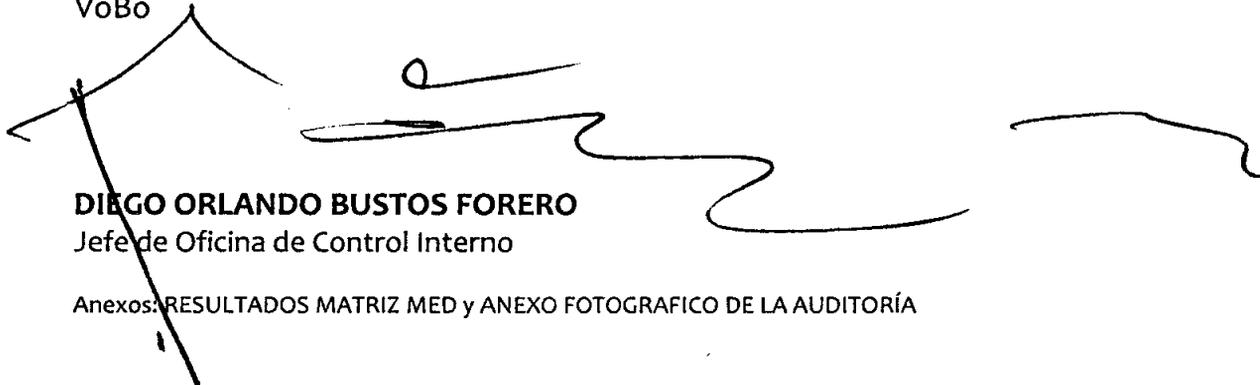
- d) Se hace recomendación especial a la Interventoría del proyecto, para que continúe de manera sistemática y permanente con las labores de seguimiento y control del tema ambiental, toda vez que el seguimiento a las labores constructivas cercanas a los cauces y zonas hídricas al corredor férreo serán repetitivas y muy frecuentes.

Atentamente,



JUAN CARLOS SAENZ BAQUERO
Ingeniero Auditor Oficina Control Interno

VoBo



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexos: RESULTADOS MATRIZ MED y ANEXO FOTOGRAFICO DE LA AUDITORÍA



ANEXO: REGISTRO FOTOGRÁFICO DETALLADO



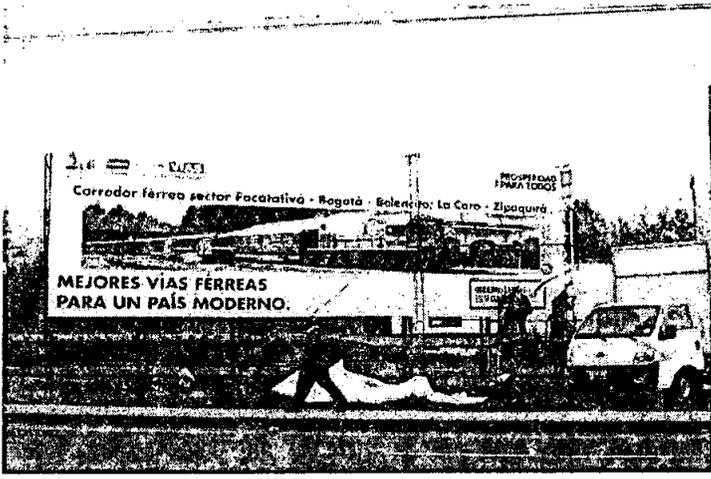
Orden y Ocio

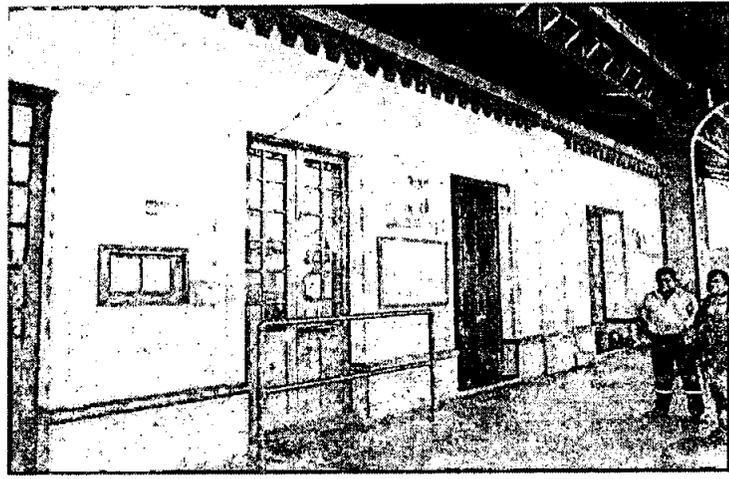


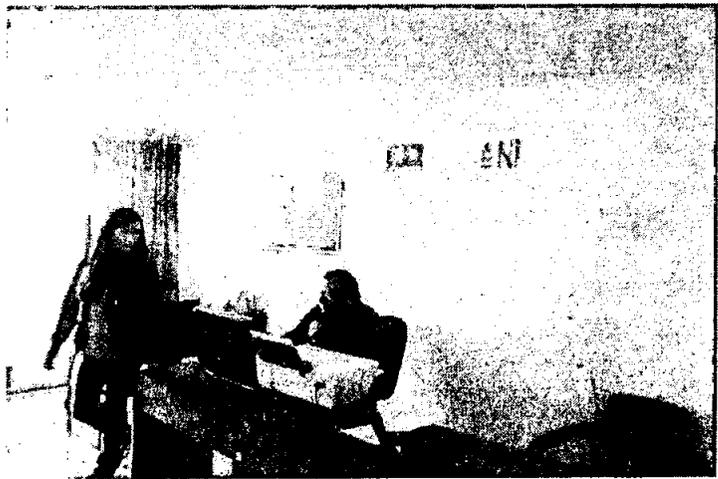
Índice de Registro Fotográfico - Puntos críticos línea Férrea Bogotá-Belencito

Núm. Foto	Descripción de fotografía
1	Valla en proceso de instalación de identificación del proyecto de la ANI, localizada en la zona de la estación de tren de Tunja, al lado de avenida principal
2	Instalaciones del contratista, en la estación férrea de Tunja, con logotipos de la ANI.
3	Oficinas de la interventoría de proyecto en la ciudad de Tunja con presencia de logotipo institucional y equipos modernos de computo.
4	Oficinas y sala de juntas de la interventoría en la ciudad de Tunja.
5	Cuadrilla de trabajos de mantenimiento, cumpliendo con los trabajos propios asignados y con el personal que exige el contrato, utilizando todos los EPP que se requieren para este tipo de trabajos
6	Seguimiento de la interventoría a las cuadrillas de mantenimiento del contratista, con acciones de recuperación del balasto de la línea férrea en puntos críticos.
7	Muestra de zona identificada como punto crítico en el perímetro de Tunja, con deslizamiento sobre quebrada contigua que requiere obras de protección y estabilización.
8	Frente de obra en ejecución, en paso férreo que desapareció sobre la quebrada el Chulo, en casco urbano de Tunja.
9	Trabajos de pilotaje en ejecución con elementos pre-excavados, utilizando tubería metálica. Inicio de trabajos en el mes de marzo, con todos los permisos y licencias que se requieren.
10	Situación actual en la quebrada la Pinócha, en el departamento de Boyacá, donde se presentan situaciones críticas de estabilidad de los taludes contiguas, dentro de la zona de ronda hidráulica.
11	Tabla estacado que presenta movimientos masivos que están afectando la zona de ronda hídrica y que requiere de acciones inmediatas de estabilización.
12	Oficinas de atención al usuario, con escaso material ilustrativo para los ciudadanos que acuden a ella. Se debe complementar y dotar de todos los elementos que sirvan como información para el usuario.
13	Letreros que se están colocando en diferentes zonas del corredor férreo, para orientar a la ciudadanía sobre el proyecto y los sitios y teléfonos dispuestos para absolver dudas colocar quejas o reclamos.
14	Detalle de la información que se está divulgando en las áreas aferentes del proyecto férreo.
15	Instalación de nuevas vallas informativas del proyecto férreo auditado.

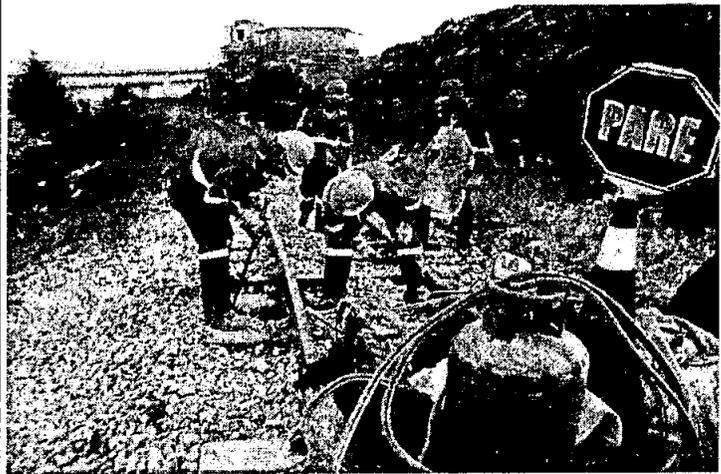


Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	1 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Valla en proceso de instalación de identificación del proyecto de la ANI, localizada en la zona de la estación de tren de Tunja, al lado de avenida principal

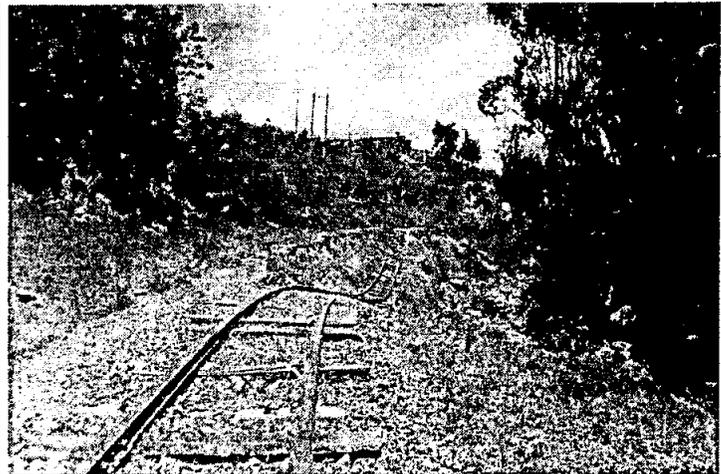
Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	2 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Instalaciones del contratista, en la estación férrea de Tunja, con logotipos de la ANI.

Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	3 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Oficinas de la interventoría de proyecto en la ciudad de Tunja con presencia de logotipo institucional y equipos modernos de computo.

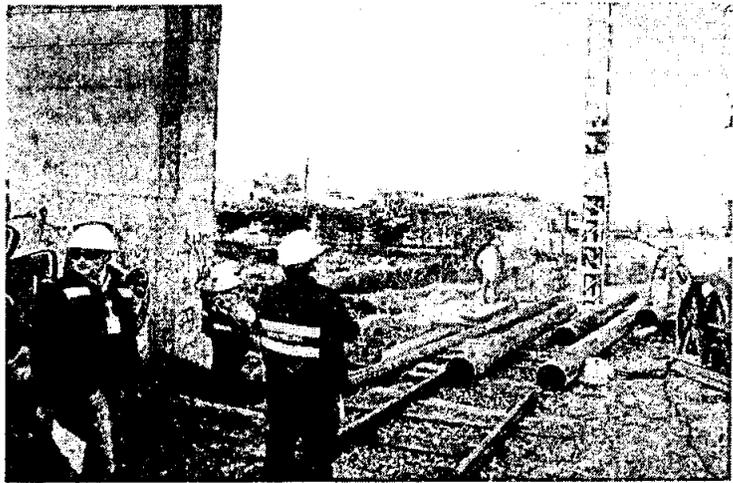
Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	4 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Oficinas y sala de juntas de la interventoría en la ciudad de Tunja.

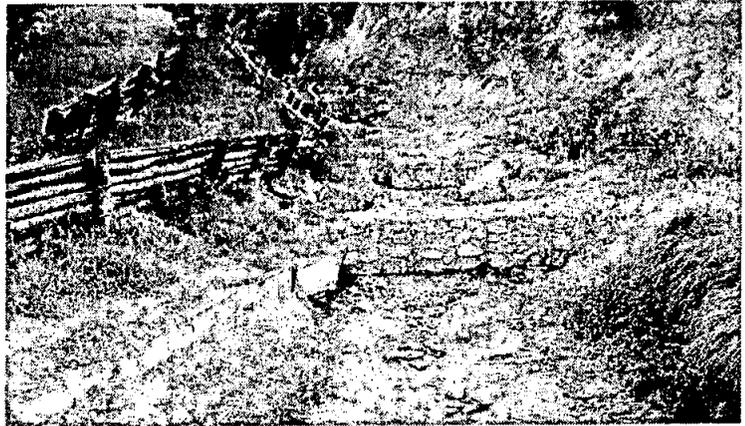
Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	5 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Cuadrilla de trabajos de mantenimiento, cumpliendo con los trabajos propios asignados y con el personal que exige el contrato, utilizando todos los EPP que se requieren para este tipo de trabajos

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	6 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Seguimiento de la interventoría a las cuadrillas de mantenimiento del contratista, con acciones de recuperación del balasto de la línea férrea en puntos críticos.

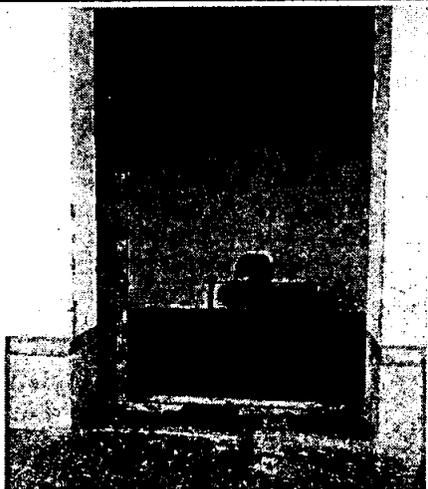
Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	7 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Muestra de zona identificada como punto crítico en el perímetro de Tunja, con deslizamiento sobre quebrada contigua que requiere obras de protección y estabilización.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	8 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Frente de obra en ejecución, en paso férreo que desapareció sobre la quebrada el Chulo, en casco urbano de Tunja.

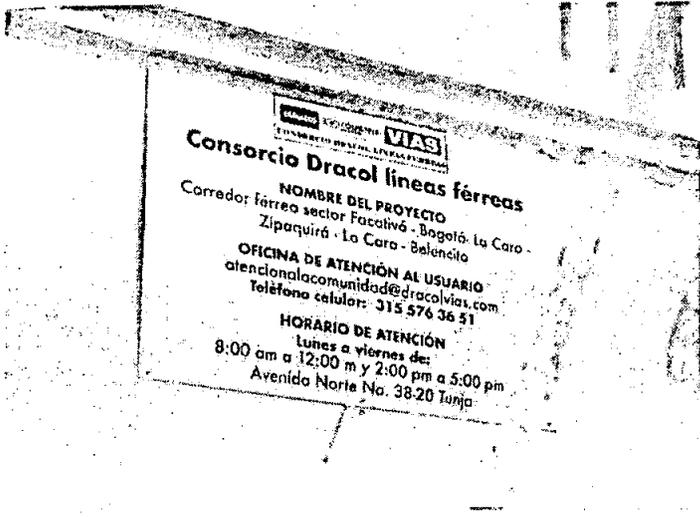
Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	9 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Trabajos de pilotaje en ejecución con elementos pre-excavados, utilizando tubería metálica. Inicio de trabajos en el mes de marzo, con todos los permisos y licencias que se requieren.

Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	10 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Situación actual en la quebrada la Pinocha, en el departamento de Boyacá, donde se presentan situaciones críticas de estabilidad de los taludes contiguos, dentro de la zona de ronda hidráulica.

Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	11 Seguimiento Auditoría
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Tabla estacado que presenta movimientos masivos que están afectando la zona de ronda hídrica y que requiere de acciones inmediatas de estabilización.

Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	12 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Oficinas de atención al usuario, con escaso material ilustrativo para los ciudadanos que acuden a ella. Se debe complementar y dotar de todos los elementos que sirvan como información para el usuario.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	13 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Letreros que se están colocando en diferentes zonas del corredor férreo, para orientar a la ciudadanía sobre el proyecto y los sitios y teléfonos dispuestos para absolver dudas colocar quejas o reclamos.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	14 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Detalle de la información que se está divulgando en las áreas aferentes del proyecto férreo.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	15 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	Instalación de nuevas vallas informativas del proyecto férreo auditado.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	16 Ptos Críticos Línea Férrea Bta-Belencito
	
Fecha:	20 al 21 de marzo de 2014
Detalle	



Agencia Nacional de
Infraestructura

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

**ANEXO: RESULTADOS DE LA MATRIZ
DE EVALUACIÓN DE INTERVENTORÍA –
MED, DISCRIMINADO POR LOS
COMPONENTES DE SU CONTRATO
INTEGRAL**



REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoria del proyecto	Consorcio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

01 Componente Administrativo			02 Componente Técnico			03 Componente Financiero			04 Componente Jurídico			05 Componente Aforos			06 Componente Ambiental			07 Componente Social			08 Componente Predial		
Id	Calific.	C/ BP	Id	Calific.	C/ BP	Id	Calific.	C/ BP	Id	Calific.	C/ BP	Id	Calific.	C/ BP	Id	Calific.	C/ BP	Id	Calific.	C/ BP	Id	Calific.	C/ BP
01	70.5	BP	1	70.5	BP	01	NA	C	01	70.5	C	01	NA	C	01	NA	C	01	70.5	C	01	NA	BP
02	70.5	BP	2	70.5	BP	02	NA	C	02	70.5	C	02	NA	BP	02	NA	BP	02	70.5	C	02	NA	C
03	NA	BP	3	70.5	BP	03	NA	C	03	45.5	BP	03	NA	C	03	NA	BP	03	70.5	BP	03	70.5	C
04	70.5	C	4	70.5	BP	04	NA	C	04	70.5	C	04	NA	C	04	70.5	C	04	NA	C	04	70.5	BP
05	90.5	C	5	90.5	BP	05	70.5	C	05	70.5	BP	05	NA	C	05	NA	C	05	90.5	C	05	NA	BP
06	45.5	BP	6	70.5	BP	06	90.5	BP	06	70.5	BP	06	NA	BP	06	NA	C	06	NA	C	06	NA	BP
07	70.5	BP	07	NA	C	07	NA	BP				07	NA	BP	07	70.5	C	07	70.5	BP	07	NA	C
08	45.5	BP	08	90.5	C	08	45.5	C				08	NA	BP	08	70.5	C	08	70.5	BP	08	70.5	BP
09	NA	BP	09	70.5	C	09	70.5	BP				09	NA	BP	09	45.5	BP	09	45.5	BP	09	70.5	BP
10	90.5	C	10	70.5	C							10	NA	BP	10	45.5	BP						
11	90.5	BP	11	45.5	C							11	NA	BP	11	NA	BP						
12	90.5	C	12	45.5	C							12	NA	BP	12	70.5	C						
13	90.5	C	13	45.5	C							13	NA	BP	13	NA	C						
14	90.5	C	14	NA	C							14	NA	BP	14	70.5	BP						
15	90.5	C	15	70.5	BP									15	70.5	C							
16	90.5	C	16	90.5	BP									16	45.5	BP							
17	90.5	C	17	90.5	C									17	NA	BP							
18	45.5	C	18	NA	C																		
19	90.5	BP	19	NA	BP																		
20	45.5	BP	20	90.5	C																		
21	45.5	BP	21	70.5	BP																		
22	90.5	BP	22	45.5	BP																		
23	45.5	BP	23	70.5	BP																		
24	NA	BP	24	NA	BP																		
25	70.5	BP	25	NA	BP																		
26	45.5	BP	26	NA	BP																		
27	45.5	BP	27	NA	BP																		
28	90.5	BP																					
29	90.5	BP																					
30	90.5	BP																					
31	90.5	BP																					
32	90.5	BP																					
33	70.5	BP																					
34	NA	BP																					
35	70.5	BP																					
36	45.5	BP																					

Convenciones



CALIFICACION EN EL RANGO ENTRE 90 A 100 PUNTOS SOBRE 100

CALIFICACION EN EL RANGO ENTRE 65 A 89 PUNTOS SOBRE 100

CALIFICACION EN EL RANGO MENOR A 64 SOBRE 100

59 CALIFICACION MENOR A 59 PUNTOS SOBRE 100

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Organización de la Interventoría	B	70.5	BP
02	Actualización científica y tecnológica	B	70.5	BP
03	Exigencia al concesionario de sus obligaciones	NA	NA	BP
04	Advertir incumplimientos de obligaciones Concesionario	B	70.5	C
05	Acompañar advertencias con conceptos y análisis	E	90.5	C
06	Control de plazos de ejecución del concesionario	M	15.5	BP
07	Análisis estadístico e indicadores gestión Interventoría	B	70.5	BP
08	Pagina WEB de la Interventoría	R	45.5	BP
09	Revisión de la pagina de la Concesión	NA	NA	BP
10	Archivo organizado y completo de la Interventoría	E	90.5	C
11	Archivo histórico de la concesión	E	90.5	BP
12	Archivo de correspondencia enviada y recibida de Interventoría	E	90.5	C
13	Información de diseños actualizada	E	90.5	C
14	Plan de Aseguramiento de Calidad de Interventoría	E	90.5	C
15	Seguimiento al Plan de Aseguramiento de Calidad	E	90.5	C
16	Inventario de la vía EXISTENTE	E	90.5	C
17	Cumplimiento de pagos de aportes parafiscales de la Interventoría	E	90.5	C
18	Comunicación en línea Interventoría-ANI	R	45.5	C
19	Comunicaciones entre personal de Interventoría	E	90.5	BP
20	Registro fotográfico obras construcción	R	45.5	BP
21	Registro fotográfico obras Mantenimiento	R	45.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos críticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoría Vías ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
22	Legalidad equipos de Interventoría	E	90.5	BP
	Programas de control de trabajos del concesionario :			
23	Control de Obra	R	45.5	BP
24	Control predial	NA	NA	BP
25	Control de Ensayos	B	70.5	BP
26	Control de Riesgos concesionario	R	45.5	BP
27	Control de Riesgos Interventoría	R	45.5	BP
28	Certificado de Aseguramiento de Calidad	E	90.5	BP
29	Certificado de Gestión de Calidad Ambiental	E	90.5	BP
30	Certificado de Aseguramiento de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional	E	90.5	BP
31	Acreditacion Laboratorios de Materiales	E	90.5	BP
32	Identificacion de la ANI en los campamentos, vehiculos y recursos de obra de la Interventoría	E	90.5	BP
33	Elementos de EPP de Interventoría	B	70.5	BP
34	Retroalimentación del personal extranjero	NA	NA	BP
35	Informes de Especialistas de Interventoría	B	70.5	BP
36	Transmision de conocimiento de especialistas	R	45.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interventoria Vías ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
	Idoneidad y conocimiento profesional técnico:			
1	Director de Interventoría	B	70.5	BP
2	Coordinadores	B	70.5	BP
3	Residentes	B	70.5	BP
	Conocimiento del proyecto integral:			
4	Director de Interventoría	B	70.5	BP
5	Coordinadores	E	90.5	BP
6	Residentes	B	70.5	BP
07	Identificación de daños y novedades en sector de proyecto (Construcción y Mnto)	NA	NA	C
08	Inventario del proyecto en operación	E	90.5	C
09	Seguimiento técnico a los trabajos constructivos de la Concesión	B	70.5	C
10	Calidad en la Interventoría en Construcción y Mantenimiento	B	70.5	C
11	Ficha Técnica del Proyecto	R	45.5	C
12	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción	R	45.5	C
13	Revisión de señalización de obra en frentes que estén en Operación y Mantenimiento según el Reglamento de Movilización de trenes	R	45.5	C
14	Seguimiento de elementos de contención - seguridad Ferrea	NA	NA	C
15	Primeros Auxilios del Interventor	B	70.5	BP
16	Recorridos de verificación de vía constatando trabajos de las cuadrillas, con base en la programación semanal suministrada por el concesionario	E	90.5	BP
17	Se realizan analisis y recomendaciones en informes de interventoria hacia los temas desarrollados por la concesión	E	90.5	C
18	Se realizan verificaciones de calidad sobre los materiales utilizados en las labores de mantenimiento	NA	NA	C

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
19	Verificación del estado físico de las instalaciones de infraestructura férrea	NA	NA	BP
20	Equipos de topografía de Interventoría	E	● 90.5	C
21	La Interventoría revisa los trabajos de las cuadrillas y equipos del concesionario en las labores de mantenimiento de la línea férrea.	B	○ 70.5	BP
22	Capacitaciones internas	R	⊗ 45.5	BP
23	Contenido Técnico en el Informe Mensual de Interventoría	B	○ 70.5	BP
24	Control de basculas	NA	NA	BP
25	Sistemas de Comunicaciones 1	NA	NA	BP
26	Sistemas de Comunicaciones 2	NA	NA	BP
27	Sistemas de Comunicaciones 3	NA	NA	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos críticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoría Vías ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

03 Componente Financiero				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Seguimiento a información financiera Concesionario	NA	NA	C
03	Revisión Informes de Fideicomiso	NA	NA	C
04	Comités de Fiducia	NA	NA	C
05	Informes de formatos financieros ANI	B	70.5	C
06	Idoneidad personal del área	E	90.5	BP
07	Claridad en los conceptos y lineamientos del area especializada	NA	NA	BP
08	Se examina que no hay violación a los LA/FT	M	15.5	C
09	Contenido Financiero en el Informe Mensual	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

04 Componente Jurídico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Consultas jurídicas	B	<input type="radio"/> 70.5	C
02	Comunicaciones de incumplimiento de toda índole	B	<input type="radio"/> 70.5	C
03	Capacitaciones jurídicas de Interventoría	R	<input checked="" type="radio"/> 45.5	BP
04	Seguimiento pólizas concesión	B	<input type="radio"/> 70.5	C
05	Idoneidad personal del área	B	<input type="radio"/> 70.5	BP
06	Contenido Jurídico en el Informe Mensual	B	<input type="radio"/> 70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Balencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

05 Componente Aforos				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Controles de Carga Neta transportada	NA	NA	C
02	Registros Estadísticos	NA	NA	BP
03	Proyección de carga	NA	NA	C
04	Seguimiento de la carga proyectada	NA	NA	C
05	Controles de Carga Bruta transportada	NA	NA	C
06	Reportes de pesos propios y frecuencias	NA	NA	BP
07	Estadísticas de cargas	NA	NA	BP
08	Aforos sobre transporte de carga	NA	NA	BP
09	Trazabilidad de la movilizacion	NA	NA	BP
10	Toneladas de carga movilizada mensual	NA	NA	BP
11	Toneladas-Km de carga movilizada mensual	NA	NA	BP
12	total de trenes cargados y vacios	NA	NA	BP
13	Kilometraje recorridos por trenes cargados y vacios	NA	NA	BP
14	Accidentalidad en la linea férrea	NA	NA	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoría Vías ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

06 Componente Ambiental				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Revisión y verificación Análisis de laboratorio del concesionario	NA	NA	C
02	Seguimiento en talleres	NA	NA	BP
03	Seguimiento a manejo de aguas industriales	NA	NA	BP
04	Seguimiento licencias concesionario	B	70.5	C
05	Estadísticas de control de las fichas ambientales	NA	NA	C
06	Control por Corporación	NA	NA	C
07	Revisión del sistema de Calidad ambiental y SISO del concesionario	B	70.5	C
08	Seguimiento al componente de seguridad industrial	B	70.5	C
09	Seguimiento charlas de seguridad industrial del concesionario	R	45.5	BP
10	Charlas de seguridad personal de Interventoría	R	45.5	BP
11	Cronograma de seguimiento ambiental	NA	NA	BP
12	Acciones de manejo ambiental implementadas y comunicadas por la Interventoría	B	70.5	C
13	Preparación y presentación de indicadores ambientales	NA	NA	C
14	Revisión de la aplicación del Manual de de SISO por parte del concesionario	B	70.5	BP
15	Comité de seguimiento ambiental	B	70.5	C
16	Idoneidad personal del área	R	45.5	BP
17	Contenido Ambiental en el Informe Mensual	NA	NA	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vias ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

07 Componente Social				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Oficinas de atención al usuario del concesionario	B	○ 70.5	C
02	Control del plan de Gestión Social del concesionario	B	○ 70.5	C
03	Socializacion del punto de atencion al ciudadano	B	○ 70.5	BP
04	Seguimiento tramites de peticiones quejas hacia el concesionario por parte de la comunidad	NA	NA	C
05	Seguimiento y asistencia reuniones sociales de la Concesión	E	○ 90.5	C
06	Análisis de indicadores sociales de la concesión	NA	NA	C
07	Idoneidad personal del área	B	○ 70.5	BP
08	Contenido Social en el Informe Mensual	B	○ 70.5	BP
09	Registros de atención al ciudadano	R	⊙ 45.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Atencion puntos criticos Bogota Belencito
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interventoria Vías ferreas
Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

08 Componente Predial				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Afectaciones a terceros	NA	NA	BP
02	Inspecciones sobre utilizacion adecuada de zonas del concesionario en talleres y estaciones	NA	NA	C
03	Tareas de seguimiento a zonas de invasion del corredor	B	70.5	C
04	Control grafico de zonas invasion	B	70.5	BP
05	Comunicación a municipios sobre zonas de invasion	NA	NA	BP
06	Solicitud de información actualizada	NA	NA	BP
07	Recomendaciones a la ANI	NA	NA	C
08	Idoneidad personal del área	B	70.5	BP
09	Contenido Predial en el Informe Mensual	B	70.5	BP