



Bogotá D.C

**PARA:** **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**  
 Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá - Belencito (PEI 115)

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá – Belencito (PEI 115) realizada los días 11 y 12 de agosto de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No conformidades	Recomendaciones	Buenas prácticas/ Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá – Belencito (PEI 115)	3*	8*	8*

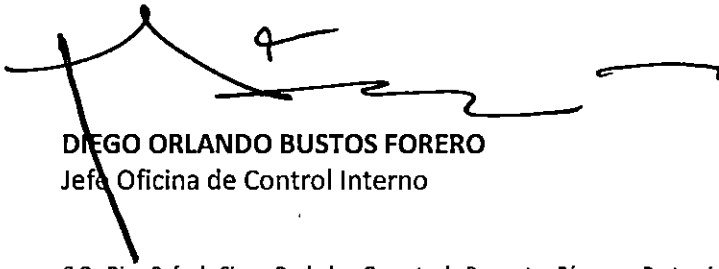
\*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

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

Con un muy cordial saludo,



**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios  
Samir Eduardo Espitia Angulo- Supervisor del proyecto.

Anexo: Informe 18 Folios  
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno *MFV*  
20161020019946

Para contestar cite:  
 Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
 \*\*RAD\_S\*\*  
 Fecha: \*F\_RAD\_S\*

Bogotá D.C

**PARA:**           **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**  
 Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:**       Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá - Belencito (PEI 115)

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá – Belencito (PEI 115) realizada los días 11 y 12 de agosto de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Buenas prácticas/ Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá - Belencito (PEI 115)	3*	8*	8*

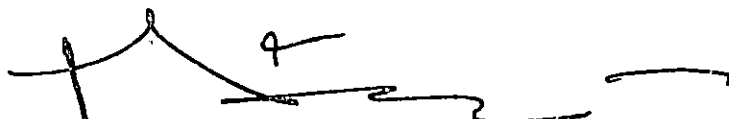
\*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

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

Con un muy cordial saludo,



**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios  
Samir Eduardo Espitia Angulo- Supervisor del proyecto.

Anexo: Informe 18 Folios  
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno *MFV*  
20161020019946

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

Bogotá D.C

**PARA:** ANDRÉS FIGUEREDO SERPA  
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá - Belencito (PEI 115)

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá – Belencito (PEI 115) realizada los días 11 y 12 de agosto de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto/ Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Buenas prácticas/ Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá – Belencito (PEI 115)	3*	8*	8*

\*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

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

Con un muy cordial saludo,



**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Dina Rafaëla Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios  
Samir Eduardo Espitia Angulo- Supervisor del proyecto.

Anexo: Informe 18 Folios  
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno MFV  
20161020019946

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

Bogotá D.C

**PARA:** ANDRÉS FIGUEREDO SERPA  
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá - Belencito (PEI 115)

Apreciado doctor Figueredo:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá – Belencito (PEI 115) realizada los días 11 y 12 de agosto de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto / Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Buenas prácticas / Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Corredor férreo Bogotá – Belencito (PEI 115)	3*	8*	8*

\*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

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



Agencia Nacional de  
Infraestructura



Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

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

Con un muy cordial saludo,

**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios  
Samir Eduardo Espitia Angulo- Supervisor del proyecto.

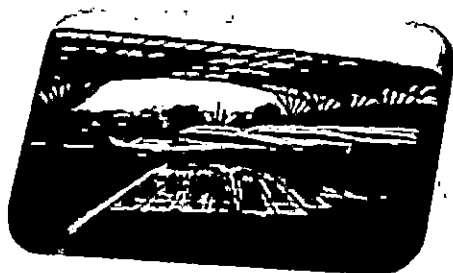
Anexo: Informe 18 Folios  
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno *MFV*  
20161026019946





# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto corredor férreo Bogotá - Belencito (PEI 115)

# 2016



## CONTENIDO

1.	OBJETIVOS .....	4
2.	ALCANCE.....	4
2.1.	Componentes Analizados .....	4
2.2.	Información de Contratos.....	5
3.	METODOLOGÍA.....	7
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	8
5.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	8
5.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	9
5.2	Descripción del proyecto a auditar .....	10
5.3	Temas abordados de manera específica: .....	13
5.3.1	Avance de la construcción de los pasos a nivel en la variante Gachancipá .....	13
5.3.2	Control de invasiones en el corredor.....	14
5.3.3	Gestiones realizadas para activar la operación temprana del corredor .....	16
5.3.4	Planeación de la terminación y liquidación del contrato.....	18
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR	19
6.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría .....	21
6.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	22
6.1.2	Desempeño del componente técnico.....	24
6.1.3	Desempeño del componente ambiental .....	26
6.1.4	Desempeño del componente financiero .....	27
6.1.5	Desempeño del componente jurídico .....	28
6.1.6	Desempeño del componente social .....	29
6.1.7	Desempeño del componente operación y estadísticas. ....	30
7.1	No Conformidades.....	31
7.1.1	Para la Interventoría .....	31
7.1.2	Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual (Coordinación Estrategia Contractual y Permisos) <sup>32</sup>	
7.2	Recomendaciones .....	32
7.2.1.	Para la Interventoría .....	32
7.2.2.	Para la Supervisión.....	33
7.2.3.	Para la Vicepresidencia de Estructuración.....	33

7.3	Buenas prácticas y observaciones .....	34
-----	--	----

### INDICE DE TABLAS

Tabla 1-	Datos de los contratistas evaluados.....	5
Tabla 2 –	Plazos estimados para el contrato.....	6
Tabla 3 –	Datos asociados a la conformación del Consorcio Dracol Líneas Férreas .....	6
Tabla 4 –	Datos asociados a la Firma Interventora .....	6
Tabla 5 –	Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora .....	7
Tabla 6 –	Antecedentes informes Contraloría General de la República.....	8
Tabla 7 –	Temas programados para la Auditoría .....	9
Tabla 8 –	Resultados de calificación MED de marzo de 2014 .....	19
Tabla 9 –	Resultados de calificación MED de agosto de 2016 .....	20

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-	Mapa del Proyecto.....	11
----------------	------------------------	----

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de restablecimiento de la línea férrea, corredor férreo Bogotá - Belencito, analizando puntualmente la atención de los 72 puntos críticos y las gestiones que se están realizando para activar la operación temprana en el corredor, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la Agencia respecto a la interventoría del proyecto corredor férreo Bogotá – Belencito y las actuaciones de vigilancia y control del Consorcio interventoría vías férreas.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.

## 2. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta, enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría en los últimos 8 meses, es decir, cubre un espectro de tiempo que va desde enero a agosto de 2016, haciendo un seguimiento particular a las actividades que se están realizando por parte de la ANI y el contratista para la activación de la operación temprana en el corredor férreo.

### 2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle del proyecto se resalta la etapa de MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE PASOS A NIVEL en la variante Gachancipá asociadas al objeto del contrato de obra pública que viene realizando el Consorcio Dracol Líneas Férreas tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interventoría Vías Férreas, en virtud del contrato No. 427 de 2013.

Cabe aclarar que para la fecha de la auditoría, ya se finalizaron y entregaron oportunamente la reparación y atención de los 72 puntos críticos del corredor férreo, razón por la cual se están ejecutando actividades de mantenimiento, control de tráfico, vigilancia y revisión de ocupaciones

ilegales. De igual manera, y considerando que el contrato tiene fecha de finalización el 30 de noviembre de 2016, se están analizando alternativas que permitan dar continuidad al Consorcio Dracol Líneas Férreas hasta febrero de 2017, con el fin de iniciar la operación temprana del corredor.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por segunda ocasión a la misma interventoría, lo cual permite ver una comparación de las actuaciones del Consorcio Interventoría Vías Férreas, en la cual se denota la trazabilidad de las actuaciones referida a los componentes analizados y a las recomendaciones planteadas al proyecto.

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

- Manual de evaluación del desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Criterios de evaluación matriz MED (Matriz de Evaluación de desempeño) para los modos: Carretero, aeroportuario, portuario y férreo. EVCI-M-003
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Manual de interventoría y supervisión GCSP-M-002
- Guía para la construcción de informes de interventoría EVCI-I-001

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la Agencia, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link "Sobre la ANI – Sistema integrado de gestión – Manuales"

## 2.2. Información de Contratos

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Contratista	Reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: Bogotá (PK5) Belencito (PK262); La Caro (PPK32+628) Zipaquirá (PK53); y Bogotá (PK5) Facatativá (PK35+871), así como su administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico entre otras actividades complementarias por el tiempo de vigilancia del contrato	No. 356 de 2013	Consorcio Dracol Líneas Férreas
Interventor	Interventoría integral del contrato derivado del módulo 2, que incluye la interventoría técnica, socio-ambiental, lega, administrativa, financiera y operativa del señalado contrato.	No. 427 de 2013	Consorcio Interventoría Vías Férreas
Supervisor	Profesional de planta Experto G3-06	Resolución 112 de 2016	Ing. Samir Eduardo Espitia Angulo

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 32. Junio de 2016

*Tabla 2 – Plazos estimados para el contrato*

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de suscripción	8 de octubre de 2013
Fecha de terminación inicial	31 de diciembre de 2015
Plazo actual estimado de contrato (meses)	37*
Fecha acta de Inicio	1 de noviembre de 2013
Otrosí No. 1	24 de abril de 2015
Otrosí No. 2	30 de septiembre de 2015
Otrosí No. 3	21 de diciembre de 2015
Fecha de terminación actual	30 de noviembre de 2016

\*Duración final del contrato, considerando las modificaciones estipuladas en los 3 otrosíes.

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 32. Junio de 2016

La composición del contratista de obra pública, para el proyecto corredor férreo Bogotá – Belencito, se presenta a continuación:

*Tabla 3 – Datos asociados a la conformación del Consorcio Dracol Líneas Férreas*

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	Dragados IBE	
Vías y Construcciones		35,00%
Constructora Colpatría		30,00%
	TOTAL	100,00%

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 32. Junio de 2016

*Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora*

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consorcio Interventoría Vías Férreas
Representante Legal	Eduardo Jose Zambrano Caicedo
Valor inicial del Contrato	\$ 7.718.491.520,00
Tiempo inicial	25 meses
Tiempo con modificaciones	37 meses
Fecha de Inicio del Contrato	31 de octubre de 2013
Otrosí No. 1	\$ 142.192.000,00
Otrosí No. 2	\$ 3.877.137.090,00
Otrosí No. 3	\$ 0,00
Valor final del Contrato	\$ 11.759.935.588,00
Fecha de terminación del Contrato	31 de diciembre de 2016

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 32. Junio de 2016

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Consultores Unidos S.A.	60,00%
Consultoría Integral y Estudios CINEA S.A.S	40,00%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 32. Junio de 2016

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1 Metodología Empleada

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

**Solicitud de Información:** Se solicitó información referente al contrato de obra pública y contrato de interventoría al supervisor del proyecto, adicional a ésta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión.

**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por la Gerencia de proyectos férreos y portuarios, aportada en medio magnético luego del requerimiento mediante correo electrónico del 26 de julio de 2016. Cabe resaltar, que la información fue entregada oportunamente por el supervisor mediante correo electrónico del 1 de agosto.

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

**Entrevistas:** Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora en la ciudad de Bogotá y Tunja con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas. De igual manera, se asistió al Plan de regularización organizado por la supervisión el 5 de agosto de 2016 y se realizó reunión con el supervisor el 9 de agosto, en donde se evidenció que se tiene un conocimiento amplio de todos los aspectos del proyecto e implementa gradualmente procedimientos de seguimiento al mismo.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental, además de la evidenciada por la interventoría en la auditoría los días 11 y 12 de agosto.

**Visitas de campo:** Se llevó a cabo visita a la estación de Tunja, cinco (5) puntos críticos ya finalizados, la construcción y entrega de dos (2) pasos a nivel que colindan con el corredor vial Briceño – Tunja – Sogamoso, y en general actividades de operación y mantenimiento durante el corredor.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 6 y 7 del presente informe.

#### 4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- ✓ Ley 1150 de 2007, artículo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Decreto 1510 de 2013, reglamentación del estatuto general de contratación.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- ✓ Contrato de obra pública a auditar. (Contrato 356 de 2013, prorrogas, adicionales y otrosés)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 427 de 2013, anexos y apéndices)

#### 5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se revisaron los diferentes hallazgos que existen para el proyecto corredor férreo Bogotá - Belencito, generados por la Contraloría General de la República y a la fecha se evidencia que el proyecto tiene 9 hallazgos en total, de los cuales todos se encuentran en término, considerando que son producto de la auditoría vigencia 2015.

Es importante mencionar que a la fecha, todos los hallazgos tienen formuladas las unidades de medida y se espera el cumplimiento de las mismas en el 2017.

*Tabla 6 – Antecedentes informes Contraloría General de la República*

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2016	9	Plan de Mejoramiento Institucional	0%	0%

**Fuente:** Plan de mejoramiento institucional. Fecha de actualización: Agosto 8 de 2016.

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.



Por otro lado, se consultó ORFEO<sup>2</sup>; Página web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, razón por la cual a la fecha no se han generado peticiones al respecto.

Por último, es importante resaltar que a la fecha de la auditoría, el proyecto presenta al 100% de cumplimiento las no conformidades que hacen parte del PMP, razón por la cual la Oficina de Control Interno mediante correo electrónico del 22 de junio de 2016 informó dicha situación a la supervisión.

### 5.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI. Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

*Tabla 7 – Temas programados para la Auditoría*

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	11/08/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la Interventoría (Bogotá)	11/08/2016	8:30 a. m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión administrativa, técnica, financiera y ambiental	11/08/2016	9:00 a. m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; jurídica, operación y estadística, social	11/08/2016	2:00 p. m.
Recorrido al Corredor Férreo	12/08/2016	8:30 a.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	12/08/2016	5:30 p.m.

Se realizó revisión de la documentación con el supervisor y el apoyo técnico el día 9 de agosto de 2016, en donde se analizó el avance del proyecto, considerando la terminación de los 72 puntos críticos que hacían parte del alcance, al igual que actividades adicionales como mantenimiento, vigilancia, control de tráfico, entre otros.

Es importante resaltar la gestión que ha realizado el equipo de la supervisión sobre la puesta en punto y operación temprana del corredor, en donde se han analizado factores de rendimiento y operatividad que permitan transportar carga de distintas empresas entre Bogotá – Belencito, La Caro – Zipaquirá y Bogotá – Facatativá, con la infraestructura existente.

<sup>2</sup> Sistema de gestión documental Interno - AGENCIA

Por tal motivo, se ha acompañado a la Entidad en reuniones con empresas privadas, con el fin de fijar tarifas competitivas en el mercado, de tal manera que el corredor se convierta en una opción de movilización de carga entre los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, permitiendo que el transporte férreo sea considerado rentable y eficaz.

Es necesario mencionar que el contrato de obra pública tiene fecha de finalización el 30 de noviembre de 2016, razón por la cual la Vicepresidencia de Estructuración se encuentra adelantado soluciones que permitan dar continuidad al mantenimiento y operación del corredor, al igual que invertir recursos considerables en mejorar el equipo rodante e infraestructura, de tal manera que se las optimicen las condiciones actuales de velocidad y seguridad.

Por otro lado, la auditoría de la interventoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio Interventoría Vías Férreas en la ciudad de Bogotá y Tunja. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI.

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

- Avance de la construcción de los pasos a nivel en la variante Gachancipá
- Control de invasiones en el corredor
- Gestiones realizadas para activar la operación temprana del corredor
- Planeación de la terminación y liquidación del contrato

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

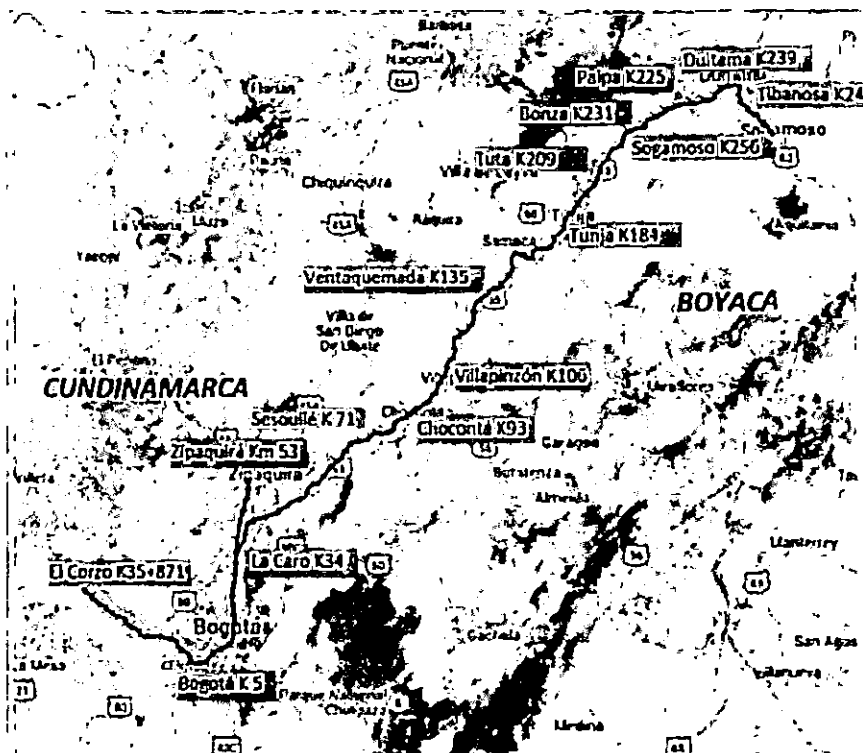
A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas de la interventoría, se pudo corroborar la información suministrada con documentos soportes generados en campo; de igual manera, se entregan registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

## 5.2 Descripción del proyecto a auditar

El proyecto consta de 317.3 km de corredor férreo distribuido entre Bogotá – Belencito, La Caro – Zipaquirá y Bogotá – Facatativá, y tiene como objetivo reparar 72 puntos críticos requeridos para reactivar la operación en la línea, los cuales están distribuidos en 11 puntos en el subtramo La Caro – Chocontá, 41 puntos en el subtramo Chocontá – Tunja y 20 puntos en el subtramo Tunja – Belencito. Cabe aclarar, que estos puntos son producto de las afectaciones presentadas a causa de las olas invernales del 2010, 2011 y 2012.

De igual manera, dentro del alcance del proyecto se encuentra la administración, mejoramiento de las especificaciones técnicas actuales, mantenimiento del corredor y pasos a nivel, dentro de las cuales se resaltan actividades de cambio de traviesas, suministro de balasto, rocería, riego químico, entre otros. Adicional, se consideró la vigilancia y control de tráfico, además de llevar un seguimiento de los inmuebles entregados por la Nación y la carga transportada en el corredor.

Ilustración 1- Mapa del proyecto



Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 32. Junio de 2016

Como se muestra en el mapa anterior, el corredor es una sola línea férrea que colinda con los municipios pertenecientes a los departamentos de Cundinamarca y Boyacá como son: Madrid, Mosquera, Funza, Chía, Cajicá, Zipaquirá, Tocancipá, Gachancipá, Sesquilé, Chocontá, Villapinzón, Ventaquemada, Tunja, Oicatá, Tuta, Paipa, Duitama, Sogamoso y Belencito.


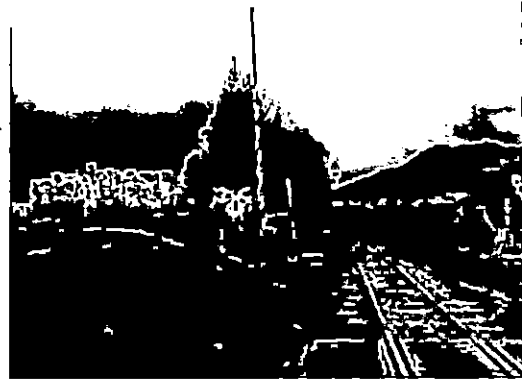


Es importante mencionar que a la fecha de la auditoría, ya se terminaron las intervenciones de los 72 puntos críticos, los cuales tiene acta de recibo parcial por parte de la interventoría, y se revisará su estado una vez se termine el contrato de obra.

De igual manera, se lleva un control financiero y de avance de las otras actividades a realizar por parte del Consorcio Dracol Vías Férreas, como son: mantenimiento y conservación (96.89%), administración del material rodante (89.45%), obras y actividades accesorias (99.19%) y seguimiento al programa socio-ambiental (90.69%).

Actualmente, se encuentra en construcción y terminación de acabados de los dos pasos a nivel en la variante de Gachancipá por parte del contratista, los cuales no hacen parte del alcance inicial, pero fue necesario incluirlos considerando que la concesión vial Bogotá – Tunja – Sogamoso colinda

con la línea férrea. Al respecto, se informa que falta por instalar los ocho (8) postes de energía y terminar los permisos que permitan realizar las conexiones de acueducto y alcantarillado.

De igual manera, se tiene a disposición 8 cuadrillas (20 personas cada una) las cuales están a cargo del mantenimiento y conservación de la vía férrea, y realizan actividades como rocería, deshierbe, limpieza de cunetas, riego químico, entre otros. Cabe aclarar que mensualmente se presenta un cronograma de actividades, y la interventoría realiza la verificación del mismo.

<p>Foto 1. Valla informativa - Estación de Tunja</p> 	<p>Foto 2. Paso a nivel Gachancipá</p> 
<p>Valla informativa con logo de la ANI</p>	<p>Construcción variante Gachancipá a cargo de BTS</p>
<p>Foto 3. Actividades de mantenimiento</p> 	<p>Foto 4. Actividades de mantenimiento</p> 
<p>Deshierbe sobre el corredor férreo</p>	<p>Limpieza de alcantarillas</p>

Por último, es de resaltar la gestión que se ha realizado por parte del equipo de supervisión y la interventoría para la activación y operación temprana del corredor, mediante la cual se han llevado a cabo reuniones con empresas privadas interesadas en movilizar carga y/o pasajeros en la vía férrea en los diferentes tramos del corredor, aprovechando la infraestructura existente.

Al respecto, se indica que actualmente se transportan estudiantes de la Universidad Militar y la Universidad Sabana, al igual que turistas en el servicio del Tren Turístico de la Sabana – TURISTREN; sin embargo, se espera que finalizando el año se inicie contratos con las empresas Molsabana S.A.S y Argos S.A, las cuales actualmente tienen el arrendamiento de los bodegas cercanas al corredor, dando viabilidad al transporte de materiales como cemento.



### 5.3 Temas abordados de manera específica:

#### 5.3.1 Avance de la construcción de los pasos a nivel en la variante Gachancipá

Dentro del alcance del proyecto se tiene el seguimiento y acompañamiento de la construcción de pasos por la línea férrea, de tal manera que se dé continuidad a una carretera que colinda con la misma, según lo especificado en la ley 146 de 1963<sup>3</sup>.


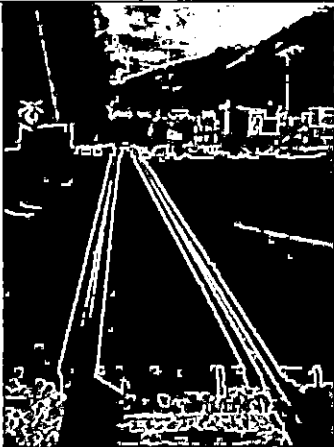
Es por tal motivo, que la concesión Briceño – Tunja – Sogamoso requirió la construcción de dos pasos a nivel con el corredor férreo, por lo que se necesitó modificar la geometría de la vía existente mediante el mejoramiento de peraltes y curvas existentes. Cabe resaltar que, mediante el marco legislativo que protege los corredores férreos, se indica que los pasos tienen que ser elevados o subterráneos; sin embargo, al ser pasos que no fueron considerados en la estructuración del proyecto, fue necesario realizarlos a nivel aplicando la resolución 716 de 2015<sup>4</sup>.

El costo de los dos pasos a nivel asciende a la suma de \$1.200 millones aproximadamente, dentro de los cuales se hicieron actividades de movimiento de tierras, construcción de casetas y filtros, pavimentación y colocación de rieles. Además, se instalaron equipos de seguridad, semáforos, barreas y señalización vertical.

Foto 5. Variante Gachancipá – PK 59+840	Foto 6. Variante Gachancipá – PK 59+840
	
Falta instalar los postes de energía	Construcción de caseta de operación

<sup>3</sup> Marco jurídico que protege los corredores férreos.

<sup>4</sup> Marco jurídico de permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada y Férrea a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura

Foto 7. Variante Gachancipá – PK 57+340	Foto 8. Variante Gachancipá – PK 57+340
	
Instalación de señalización vertical	Pavimentación del paso a nivel en concreto rígido

Por último, se evidencia que los pasos a nivel aún no se encuentran en operación ya que falta la instalación de ocho (8) postes de energía y los permisos necesarios para realizar las conexiones de acueducto y alcantarillado; sin embargo, ya se encuentran con operadores y vigilancia las 24 horas del día.

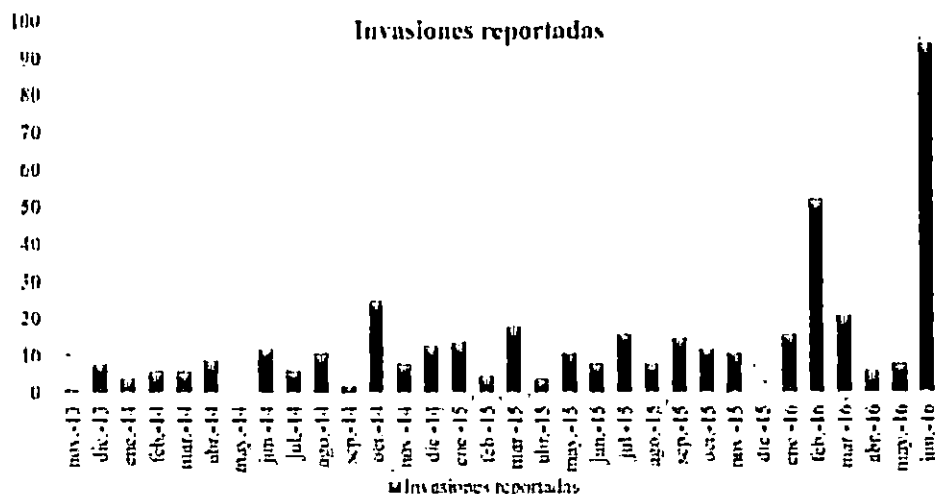
### 5.3.2 Control de invasiones en el corredor

Dentro las obligaciones contractuales que tiene el contratista, y su respectivo seguimiento a cargo de la interventoría, se encuentra la revisión de ocupaciones ilegales dentro de todo el corredor, de tal manera que se estableció un procedimiento a realizar por parte del Consorcio Dracol Vías Férreas, dentro del cual se resaltan las siguientes actividades:

1. Realizar identificación física de las invasiones y revisar el estado en el que se encuentran
2. Interponer querellas ante el órgano jurisdiccional competente y realizar seguimiento de las mismas, mediante el acompañamiento jurídico.
3. Reportar mensualmente el estado de los procesos policivos que se iniciaron y los que se encuentran en curso, al igual que las actividades que se han realizado respecto a la defensa jurídica de la vía férrea.

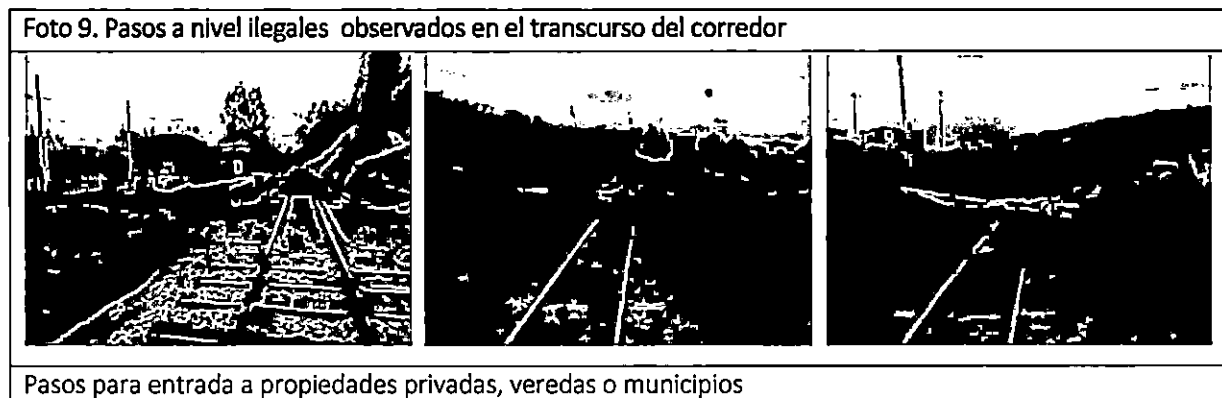
Respecto a lo anterior, se evidencia que a la fecha de la auditoría, se han reportado 430 invasiones durante todo el corredor, de los cuales sólo 87 se han culminado satisfactoriamente debido a que el órgano jurisdiccional emitió una resolución del bien público, de tal manera que se ordene su respectiva recuperación.

A continuación se muestra una gráfica de seguimiento de la interventoría:



Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 32. Junio de 2016

De acuerdo a lo observado, es de resaltar que existen pasos a nivel ilegales durante todo el corredor, los cuales han sido ejecutados por los habitantes de la zona para permitir el ingreso a sus propiedades. De igual manera, municipios que no han realizado la gestión e inversión necesaria para construir pasos que cumplan con las especificaciones mencionadas en la resolución 716 de 2015.



Al respecto, se informa que la Alcaldía de Tunja y Tocancipá han mostrado interés en legalizar dichas invasiones, considerando que gran parte de ellas se encuentran reportadas en su jurisdicción; sin embargo, han manifestado que la inversión tanto de la construcción como de la operación de dichos pasos a nivel es elevada, por lo que se hace difícil su gestión. Por otro lado, la Alcaldía de Bogotá cuenta con un convenio interadministrativo con la Secretaría de Movilidad, la cual se encarga de vigilar y controlar los nueve (9) pasos a nivel legales que se encuentran durante las líneas KM5 – La Caro y KM5 – Facatativá.

Por último, y considerando que es una de las actividades determinantes para la activación de la operación en el corredor, es necesario prestar mayor dedicación por parte del equipo de la supervisión, la interventoría y el contratista, de tal manera que se gestione la culminación de las querellas identificadas a la fecha, se adopten los correctivos para que no reincidan las invasiones y se tengan las medidas de seguridad necesarias para movilizar carga sin ningún contratiempo.

### 5.3.3 Gestiones realizadas para activar la operación temprana del corredor

El alcance del proyecto contempla la atención de 72 puntos críticos priorizados por la ANI, los cuales eran requeridos para garantizar la transitabilidad de locomotoras por la vía férrea, y a la fecha se encuentran al 100% de cumplimiento. De igual manera, fue necesario realizar mantenimiento de 12 km contractuales, dentro de los cuales se hizo el cambio de traviesas, suministro e instalación de balasto, cambiavías, entre otros.



De acuerdo a lo mencionado anteriormente, el corredor férreo ha logrado de una manera progresiva brindar operatividad en algunos tramos, principalmente con la movilización de pasajeros, por lo que a la fecha se cuenta con los siguientes servicios:

- Tren de la Sabana – TURISTRÉN:  
Horario: Domingos y Festivos.  
Recorrido: KM5 – Zipaquirá
- Estudiantes Universidad la Sabana:  
Horario: Lunes a Viernes.  
Recorrido: KM5 – Cajicá
- Estudiantes Universidad Militar:  
Horario: Lunes a Viernes.  
Recorrido: KM5 – La Caro

Por otro lado, la ANI con el apoyo del contratista y la interventoría, ha liderado una serie de concertaciones con empresas privadas que han mostrado interés en transportar carga mediante la vía férrea, de tal manera que se inicie una operación con una proyección aproximada de 4.320 toneladas entre KM5 - Sogamoso y 6.000 toneladas entre KM5 – Tocancipá.

Por tal motivo, y una vez se llegaron a acuerdos con la empresa ARGOS S.A, se elaboró un plan para los días 19 al 21 de julio, en donde se transportaría cemento desde Belencito a KM5 mediante la utilización de un tren de prueba. Este ejercicio sirvió para medir tiempos de movilización, estado del corredor férreo, estado del equipo rodante, costos a incurrir por parte del Estado y el privado, entre otros. Cabe aclarar que por ser un tren de prueba, no se solicitó pago a ARGOS S.A por la carga movilizada, por lo que el contrato asumió los costos de operación y el privado el riesgo de la carga, en caso de que se presentara algún inconveniente.



	<p>Agencia Nacional de Infraestructura  <b>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CORREDOR FÉRREO</b>  <b>BOGOTÁ - BELENCITO</b></p>	
---	--	---

Además, y aunque el tren movilizó sólo 14 de las 18 plataformas esperadas, se dejó un registro detallado por parte del contratista y la interventoría, en donde se observa que se presentaron una serie de falencias en el corredor, tales como velocidades limitadas en algunos tramos, descarrilamiento y falla mecánica de una locomotora, entre otros.

<p>Foto 10. Tren de prueba ARGOS S.A</p> 	<p>Foto 11. Tren de prueba ARGOS S.A</p> 
<p>Montaje de 18 plataformas</p>	<p>Cargue de cemento en las 18 plataformas.</p>
<p>Foto 12. Tren de prueba ARGOS S.A</p> 	<p>Foto 13. Tren de prueba ARGOS S.A</p> 
<p>Paso por la Estación de Tunja</p>	<p>Paso de carga hacia KM5</p>

Fuente: Registro fotográfico suministrado por la interventoría en la auditoría.

De acuerdo al ejercicio anterior, el equipo de la supervisión se encuentra realizando ejercicios matemáticos que permitan determinar un valor que se cobraría a ARGOS S.A por tonelada movilizada en los 247 km de vía férrea, en donde se considera abarcar los costos operacionales del corredor como combustible, mantenimiento de equipo y personal requeridos con el estado actual de la vía. Además, se está calculando un valor de uso de vía cargado al valor final de la tarifa a cobrar, el cual se encuentra regularizado y es un ingreso para el Estado por movilizar carga en el corredor, de tal manera que pueda ser revertido al proyecto para realizar actividades adicionales.

Actualmente, y en vista que el ejercicio con ARGOS S.A tuvo éxito, otras empresas como MOLSABANA S.A.S, ALMAVIVA S.A, DIACO S.A y ACERÍAS PAZ DEL RÍO han mostrado interés en utilizar la vía férrea para movilizar sus materiales, razón por la cual se está realizando el cálculo de tarifa atractivas para cada una de ellas.

Es importante aclarar que, dentro del contrato con el Consorcio Dracol Vías Férreas, no se tiene considerado como obligación del contratista la operación del corredor, por lo que en caso de cerrar algún negocio entre la ANI y alguna empresa privada, se recomienda considerar algún mecanismo legal que permita dicha situación, al igual que redistribuir nuevamente los riesgos entre las partes y realizar las aclaraciones que sean del caso, ya sea mediante un acta de entendimiento y/o documento contractual.

#### 5.3.4 Planeación de la terminación y liquidación del contrato



De acuerdo a lo establecido en la cláusula quinta del contrato de obra pública, y teniendo en cuenta las modificaciones concertadas mediante los otrosíes No. 1, 2 y 3, la finalización del mismo es hasta el 30 de noviembre de 2016. Por otro lado, el contrato de la interventoría está hasta el 31 de diciembre de 2016, de tal manera que se cuente con un mes para realizar las actividades propias de la etapa de liquidación.

Sin embargo, y de acuerdo a lo evidenciado en el plan de regularización del 5 de agosto, el equipo de supervisión en compañía del equipo de la Vicepresidencia de Estructuración, se encuentran adelantando gestiones que permitan prorrogar el contrato de obra hasta febrero de 2017, de tal manera que se dé continuidad con las actividades relacionadas a la activación temprana de operación en el corredor, al igual que el mantenimiento rutinario, vigilancia y control de tráfico.

Para tal fin, se están realizando verificaciones presupuestales y obligaciones a cargo del contratista, de tal manera que con los recursos que están destinados hasta noviembre, se genere un rebalanceo de cantidades que permitan garantizar operación hasta final de año. Para enero y febrero de 2017, se está considerando solicitar trámite de vigencia futura, con el fin de abarcar las actividades mínimas requeridas de funcionamiento.

Una vez se termine el contrato a cargo del Consorcio Dracol Vías Férreas, se tiene planeado dar inicio a un nuevo contrato de obra o concesión (decisión que será definida por la Entidad según la estructuración que se dé del corredor férreo), de tal manera que se atiendan y se rehabilite la vía férrea, se estandarice de acuerdo a especificaciones internacionales y se realicen actividades de mantenimiento periódico y rutinario con una mayor inversión. Además, se contemple la adquisición de equipo rodante e infraestructura más moderna a la actual, que permita tener una operación óptima y movilización de mayor carga de la que se tiene proyectada.

Respecto a lo anterior, se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración analizar con detenimiento este proyecto, de tal manera que se adelanten las gestiones requeridas que permitan que dar inicio a un contrato APP para el corredor, y de esta manera continuar con la supervisión de contratos que no vayan en contravía de la misión de la Entidad.

 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p>Agencia Nacional de Infraestructura  <b>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CORREDOR FÉRREO</b>  <b>BOGOTÁ - BELENCITO</b></p>	
--	--	---

En caso de que no se realice dicha modificación, la interventoría ya se encuentra adelantando la recolección de información y formatos establecidos por la ANI para la liquidación del contrato, además de los trámites relacionados a los inventarios de muebles e inmuebles que serían entregados a la Nación por parte del contratista. Al respecto, es importante mencionar que a la fecha no se cuenta con un formato establecido por la Entidad sobre la entrega de planos records, razón por la cual es necesario que se analice dicho requerimiento y se incluya dentro de los documentos solicitados.

## 6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR


Por parte de la auditoría de la OCI se generó un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la interventoría Consorcio Interventoría Vías Férreas en los años anteriores, en donde se denotan las actuaciones progresivas de la interventoría, ya que puede evidenciarse que las recomendaciones realizadas en su momento fueron aplicadas para un mejoramiento continuo.

Se realizó la actualización de la calificación obtenida en la auditoría pasada, con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED, producto del desarrollo y mejoramiento que ha tenido el proyecto en el transcurso desde la auditoría pasada hasta la evaluación del presente año.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Interventoría Vías Férreas Para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de **70.04** sobre 100, resultado global, realizada el mes de agosto de 2016.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en marzo de 2014:

Tabla 8 – Resultados de calificación MED de marzo de 2014


 <p>Agencia Nacional de Infraestructura</p>	Nombre Proyecto Concesión	Atención puntos críticos Bogotá Belencito
	Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interventoría Vías férreas
	No. Contrato Interventoría	427 de 2013
	Fecha de Evaluación	20 y 21 Marzo 2014

Id	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 Predial					70.50
<b>Promedio General =</b>		<b>67.65</b>				

Para la presente auditoría realizada en agosto de 2016, se presenta la segunda medición bajo los parámetros de la matriz MED con la siguiente calificación:

Tabla 9 – Resultados de calificación MED de agosto de 2016

	Nombre Proyecto Concesión	CORREDOR FÉRREO BOGOTÁ - BELENCITO				
	Nombre interventoría del proyecto	CONSORCIO INTERVENTORÍA VÍAS FÉRREAS				
	No. Contrato Interventoría	427 DE 2013				
	Fecha de Evaluación	AGOSTO 11 Y 12 DE 2016				
<b>Calificación desempeño de Interventoría FÉRREA</b>						
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
<b>Id</b>	<b>Componente</b>	<b>Muy bajo</b>	<b>Bajo</b>	<b>Medio</b>	<b>Alto</b>	<b>Muy Alto</b>
01	Gestión Administrativa				71,61	
02	Gestión Técnica				72,17	
03	Gestión Financiera				70,50	
04	Gestión Jurídica				69,94	
05	Gestión de Operación y Estadísticas				70,50	
06	Gestión Ambiental				68,17	
07	Gestión Social				67,38	
08	Gestión Predial	NA	NA	NA	NA	NA
<b>Promedio General =</b>						<b>70,04</b>

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las matrices de evaluación de desempeño para los dos periodos (2014 y 2016), bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 8 y 9 los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

Dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED).

El responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26, de tal forma que debe enviar el plan de acción en no más de 30 días calendario posteriores a la radicación del informe, de tal manera que el supervisor formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y remita al correo electrónico [mforero@ani.gov.co](mailto:mforero@ani.gov.co), para su revisión y aprobación. Una vez surtido el procedimiento, la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, diligenciará el formato EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", realizará seguimiento hasta superar las no conformidades.

**6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría**

En la auditoría realizada el 11 y 12 de agosto de 2016, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la ANI y con la firma constructora. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de lo contemplado contractualmente, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la ANI.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – contratista – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el contratista PQR's de las comunidades con respecto al manejo social, estado de consultas previas, control de invasiones, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del contratista en el área técnica durante la ejecución de actividades de construcción y mantenimiento, según aplique en el contrato, así como la terminación del contrato de interventoría y/o del contrato de obra pública.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de obra pública, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de obra pública es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de

mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de obra pública

7. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el contratista para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de obra pública. Por la naturaleza del proyecto, este componente no aplica.
8. **Operación y Estadísticas:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo, operaciones y mediciones de carga movilizadas en el corredor, incluyendo entre otros, la revisión de informes y cifras reportadas por el contratista, tales como el control de pasajeros movilizadas.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría. A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de agosto de 2016, así:

#### 6.1.1 Desempeño del componente administrativo.

##### *Calificación Obtenida: 71.61*

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada respecto a los parámetros mínimos exigidos por la ANI, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control.

Debido a que el proyecto se encuentra en etapa de mantenimiento, la interventoría cuenta con dos sedes (Bogotá y Tunja), las cuales tienen un adecuado equipamiento para las labores a realizar y dos camionetas a disposición del proyecto, al igual que un laboratorio certificado para muestras de materiales y especialistas en cada uno de los temas. Adicionalmente, cuentan con una residente técnica y un inspector en Gachancipá, los cuales están realizando seguimiento a la construcción de los dos (2) pasos a nivel que se intersectan con la concesión vial Briceño – Tunja – Sogamoso.

El Consorcio Interventoría Vías Férreas adoptó el sistema de gestión de calidad, seguridad, salud ocupacional y ambiente de la empresa Consultoría Colombiana S.A – CONCOL S.A, razón por la cual cuentan con certificaciones ICONTEC 9001, 14001 y 18001, las cuales a la fecha se encuentran vigentes y en proceso de recertificación en el mes de julio. Por tal motivo, y con el fin de llevar un seguimiento al sistema de gestión, la interventoría implementó una serie de auditorías de calidad internas, de tal manera que se miden indicadores y lleva un control de las acciones de mejora implementadas.



Respecto al contratista, se evidencia que cuenta con un plan de calidad el cual fue aprobado por la interventoría a inicio del proyecto; sin embargo, dentro del informe mensual entregado a la ANI no se observa el seguimiento, recomendaciones u observaciones sobre el mismo, por lo que se recomienda a la interventoría plasmar dicha actividad.

Es importante destacar el sistema de autoevaluación al interior de la interventoría, mediante la implementación de una plataforma llamada "Universidad Concol". Esta permite que se realice una evaluación anual de 365 grados (diagnóstico de competencias) a cada uno de los integrantes de la interventoría, la cual busca implementar un programa de capacitaciones y garantizar la actualización técnica continua de su personal.

De igual manera, cuenta con una herramienta de gestión documental muy completa basada en el sistema de workflow, la cual permite que la correspondencia y el tratamiento de comunicaciones sean conforme a requerimientos de todo tipo. Además, se evidencia que se tiene la trazabilidad de todas las comunicaciones desde el 2013 debido a que se hizo una recopilación de documentación.

Por tal motivo, y en vista de que se evidencia una gestión muy importante en estos aspectos administrativos, se recomienda incluir en el informe mensual las actividades que se realizan sobre el particular, incluyendo la medición de indicadores de eficacia y eficiencia al interior de la interventoría.

Por otro lado, se verifica que la entrega del Informe mensual de la interventoría se está entregando oportunamente y dentro de los tiempos establecidos contractualmente, al igual que mediante correo electrónico, se envía al equipo de supervisión un informe semanal con los avances y el registro fotográfico de las actividades realizadas por el contratista. Cabe aclarar que éste último no es una obligación contractual, por lo que se resalta como una buena práctica por parte de la interventoría, ya que permite llevar a la ANI un seguimiento más detallado de la obra ejecutada y los recursos invertidos para la misma.

Se incluye en el informe el seguimiento mensual que se lleva a la matriz de riesgos del proyecto, dentro de la cual se indica la cuantificación y posibilidad de ocurrencia dentro del transcurso del contrato. De igual manera, se cuenta con una matriz de riesgos del contrato de interventoría, que aunque se encuentra dentro de los documentos del sistema de gestión de calidad, no se lleva seguimiento de la misma, por lo que se recomienda incluir y llevar el control respectivo.


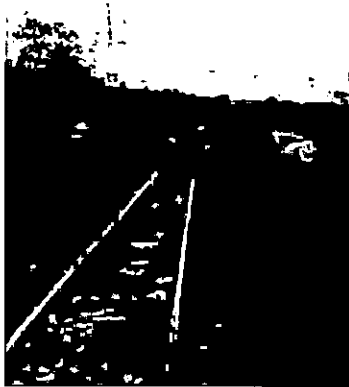
### 6.1.2 Desempeño del componente técnico

#### *Calificación obtenida: 72.17*

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de mantenimiento y operación que actualmente realiza el contratista, al igual que la trazabilidad y documentación soporte que se tiene respecto a la atención de los 72 puntos críticos, en la etapa de construcción.

Como se mencionó anteriormente, la interventoría cuenta con una oficina en la ciudad de Tunja, en la cual se encuentra al 100% un coordinador técnico y dos residentes de obra, además del especialista socio – ambiental y una comisión de topografía (cuando se requiera). Esto permite que se distribuya de una manera homogénea el corredor férreo, de tal manera que se analice en detalle las actividades realizadas por las 8 cuadrillas de mantenimiento, además del control de tráfico, vigilancia y seguridad de la vía.

Es importante destacar los formatos implementados desde el área operativa de la interventoría, los cuales llevan un control detallado por cantones del corredor férreo y están acompañados con registros fotográficos y gráficas ilustrativas de avance físico y financiero. La recopilación de la información de estos formatos, se plasma en el informe semanal que se envían a la ANI, permitiendo realizar el seguimiento continuo del proyecto.

Foto 16. Cuadrillas de mantenimiento	Foto 17. Cuadrillas de mantenimiento
	
Deshierbe en la vía	Rocería en derecho de vía







	<p>Agencia Nacional de Infraestructura  <b>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CORREDOR FÉRREO  BOGOTÁ - BELENCITO</b></p>	
---	---	---

Foto 18. Cuadrillas de mantenimiento	Foto 19. Cuadrillas de mantenimiento
	
Limpieza de alcantarillas	Limpieza de rieles

De igual manera, y de acuerdo a lo evidenciado en visita de obra, se observa que se lleva una bitácora de obra en conjunto con el contratista, en donde quedan reportadas las acciones realizadas todos los días de ejecución y los compromisos a los que se llegan. Por tal motivo, las cantidades de obra medidas día a día constituyen las actas mensuales de pago al contratista, las cuales son revisadas por la interventoría y aprobadas por el equipo de supervisión.

Por otro lado, se resalta la acción oportuna por parte de la interventoría, la cual está soportada en comunicaciones al contratista, en donde se solicitó la implementación de acciones correctivas respecto a inconsistencias estructurales y constructivas que se identificaron sobre la reparación de los puntos críticos, tales como ajustes a los diseños, mejoramientos en los taludes, construcción de muros reforzados, entre otros.




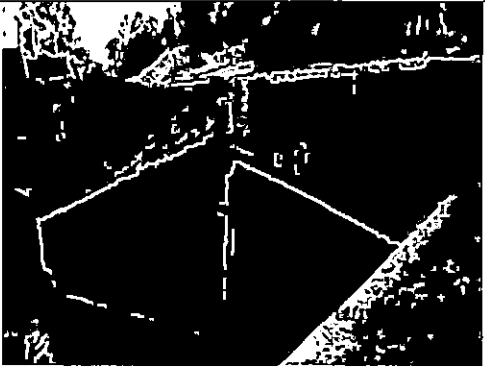
Foto 20. Punto crítico – PK 255+200	Foto 21. Punto crítico – PK 188+150
	
Construcción de box culvert	Estabilización de talud – concreto lanzado

Foto 22. Punto crítico – PK 188+150	Foto 23. Punto crítico – PK 188+600
	
Construcción de muro de contención	Construcción de box culvert

La interventoría ha realizado conceptos oportunos respecto a la viabilidad técnica de varias obras requeridas en el proyecto, además de posiciones y cálculos que sirvieron de soporte para las actividades (tiempos y costos) pactadas mediante los otrosíes del contrato. Actualmente, se están realizando proyecciones de carga con la infraestructura existente, de tal manera que sean de insumo para la firma de contratos entre la ANI y las empresas privadas, con el fin de activar la operación del corredor.

Por último, se evidencia que se tienen los formatos requeridos para documentar los inventarios que se necesitarían realizar al finalizar el contrato, en caso de ser el 30 de noviembre de 2016, de tal manera que se contraste los bienes muebles e inmuebles que se entregaron al contratista a inicio del proyecto, y el estado en el que se entregarían nuevamente a la Nación.

### 6.1.3 Desempeño del componente ambiental

**Calificación obtenida: 68.17**

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto, donde mediante la matriz de identificación y evaluación de impactos ambientales, se hace seguimiento a cada uno de los requerimientos de la ANLA y las distintas Corporaciones que tienen incidencia en el corredor férreo.

Al respecto, es importante aclarar que el proyecto cuenta con una licencia ambiental, la cual fue cedida por FENOCO – Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A – y con base en ella, se tiene un plan de gestión ambiental que evidencie cumplimiento de todas las obligaciones por parte del contratista. De igual manera, se tienen nueve (9) resoluciones emitidas por la autoridad ambiental, las cuales tienen incidencia principal en aprovechamiento forestal y ocupación del cauce.

Debido al seguimiento sobre el tema, la interventoría en el mes de marzo de 2015 advirtió oportunamente sobre el reiterativo incumplimiento por parte del contratista respecto a la adecuación de zonas no autorizadas para botaderos. Aunque se solicitó en varias ocasiones tener un plan de contingencia sobre dicho inconveniente, el contratista no mostró avance al respecto,



por lo que la ANI consideró necesario iniciar un proceso de incumplimiento. Luego de una serie de mesas de trabajo y evidencias de cumplimiento por parte del contratista, se tomó la decisión de dar por terminado el proceso administrativo en febrero de 2016.

De igual manera y por solicitud de Corpochivor, el contratista se encuentra en la siembra y mantenimiento de 2500 árboles, las cuales hacen parte del cierre ambiental del proyecto. Cabe aclarar que esto hace parte de una compensación ambiental, y tiene una fecha de cumplimiento de 3 años.

Por otro lado, el contratista entrega a la interventoría un resumen de todas las actividades realizadas en el mes respecto al tema ambiental, en donde se envía el cronograma de seguimiento ambiental y las fichas ambientales con su respectivo cumplimiento de las obligaciones; sin embargo, y aunque el especialista ambiental tiene dentro de sus obligaciones revisar dichos documentos, no se evidencia que se lleve un formato de seguimiento ni se plasme dicha acción en el informe mensual entregado a la ANI. Por tal motivo, es necesario incluir el control y la vigilancia por parte de la interventoría sobre el particular, de tal manera que se advierta con anticipación cualquier anomalía o situación que afecte el correcto funcionamiento del corredor.

Además, se recomienda con base en esta información, el cálculo de indicadores y/o índices de gestión la ambiental a cargo del contratista, además de generación de estadísticas y controles gráficos que evidencien avance en los compromisos ambientales.

Por último, se resalta el seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, se verifica que dentro de las actividades programadas anualmente por la interventoría, se realiza una auditoría interna que analiza cada uno de los factores mencionados anteriormente, al igual que el avance planes de mejoramiento y/o acciones planteadas. Cabe mencionar que dicha auditoría también se aplica al contratista, de tal manera que la interventoría tiene un estricto control para el cumplimiento de este componente.

#### 6.1.4 Desempeño del componente financiero

##### *Calificación obtenida: 70.50*

En la auditoría se evidencia que la interventoría cumple con los tiempos establecidos contractualmente y entrega la información actualizada en cada uno de los informes, de tal manera que se lleva un control estricto de los pagos que se han realizado al contratista mes a mes. Por tal motivo, se lleva un registro diario de las cantidades de obra ejecutadas por parte del contratista, diferenciando cada una respecto al ítem que corresponde, y de ésta manera tener un seguimiento financiero del proyecto.

Respecto a lo anterior, se lleva un control de los montos que corresponden a cada vigencia comprometida para el proyecto, y el saldo a la fecha que se tiene para actividades propias de obligación contractual. Además, y mediante la utilización de un cuadro y gráficas, se registra los

montos autorizados por la ANI para actividades relacionadas en los otrosíes del contrato. Cabe aclarar, que el contratista tiene la obligación de recaudar los ingresos por arrendamiento de las bodegas que colindan el corredor férreo, al igual que el correspondiente por el uso de vía que actualmente paga la empresa TURISTRÉN al Estado.

Por último y considerando que es un contrato de obra pública, no se tiene como obligación la conformación de una fiducia exclusiva para el proyecto, por lo que no se realizan mensualmente comités ni revisiones adicionales desde el punto de vista financiero. De igual manera, no se verifica ni controla la violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo) por ser dineros públicos. Es importante mencionar que, en caso de iniciar contratos de movilización de carga con empresas privadas, es necesario que tanto el contratista como la interventoría implementen mecanismos de seguimiento y/o revisión de los ingresos, con el fin de tener claridad respecto al pago por tonelada transportada.

#### 6.1.5 Desempeño del componente jurídico


##### *Calificación obtenida: 69.94*

En el componente jurídico, se evidencia la labor de vigilancia y control que ha realizado la interventoría, ya que se advirtió oportunamente sobre el posible incumplimiento por parte del contratista, respecto al uso de espacios no aprobados por la Autoridad Ambiental para disposición de escombros producto de los trabajos de construcción que se ejecutaron en el corredor.

De igual manera, ha acompañado a la Entidad en temas relevantes como viabilidad y estudios de conveniencia para cada uno de los otrosíes que se han generado en el transcurso del contrato, controversias con el contratista como el pago de los salarios de los trabajadores ofertados mediante la preforma del proceso licitatorio, entre otros. Es importante destacar las comunicaciones que se han generado para dar contestación a solicitudes de entes de control, al igual que el seguimiento que se realiza a los hallazgos provenientes de la visita al proyecto por parte de la Contraloría General de la República en julio de 2015.

Es de resaltar el seguimiento que realiza la interventoría a la vigencia y aprobación de las pólizas del contrato, de tal manera que el contratista cumpla a cabalidad con las obligaciones sobre el particular. Además, se evidencia en el informe mensual que se lleva un seguimiento a la matriz de riesgos del proyecto, en donde se abarca de una manera general las actividades que actualmente se están realizando con su respectiva cuantificación.

Por último, se evidencia que la interventoría no tiene un cronograma de capacitaciones establecido, aunque se informa que mediante el aplicativo "Universidad Concol" se entrega información que permita tener actualizado al personal.

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura  <b>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CORREDOR FÉRREO  BOGOTÁ - BELENCITO</b></p>	
---	---	---

### 6.1.6 Desempeño del componente social

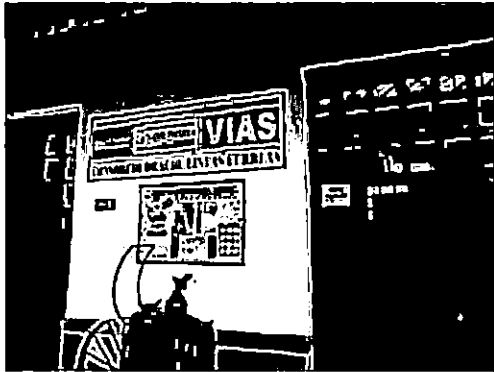

**Calificación obtenida: 67.38**

Se pudo observar un adecuado control y seguimiento al respecto, mediante la inclusión en el informe mensual del seguimiento que se realiza a la atención al ciudadano por parte del contratista, las cuales están distribuidas en dos (2) oficinas fijas, una ubicada en Bogotá y la otra en Tunja. De igual manera, en las estaciones más relevantes como la de Tunja, se cuenta con buzones de atención al usuario y recepción de PQR's.

En la auditoría se verifica que durante todo el proyecto se han recibido un total de 66 PQR's, las cuales han sido tratadas oportunamente por el contratista, dando cumplimiento al plan de gestión social aprobado por la interventoría.

Al respecto, se evidencia que por la metodología que utiliza el especialista social, se categoriza una sola PQR's como "abierta" y por la fecha de respuesta, pareciera que ya se encuentra vencida en plazo para contestación por parte del contratista; sin embargo, se hace la aclaración que en una PQR's que nuevamente se le está haciendo trámite y por tal motivo tiene dicha categorización. Por lo anterior, es necesario modificar el formato de tal manera que no se lugar a falsas interpretaciones. Además, incluir más casillas en el formato de seguimiento que permitan explicar de una forma detallada y clara el tratamiento que se tiene de cada una de las PQR'S, y se evidencie de una manera precisa el cumplimiento de atención a las PQR's del proyecto.

Al igual que en el componente ambiental, no se evidencia que se lleve un formato de seguimiento al plan de gestión social ni se plasma indicadores de cumplimiento en el informe mensual entregado a la ANI. Por tal motivo, es necesario implementar una herramienta de seguimiento sobre el tema, al igual que sugerir recomendaciones que permitan optimizar el accionar del contratista sobre el tema.

Foto 24. Estación de Tunja	Foto 25. PK 178+000
	
Oficina de recepción de PQR's	Construcción de box culvert

Se corrobora que la interventoría acompaña continuamente las socializaciones, reuniones de información y formación que realiza el contratista con las poblaciones cercanas al proyecto, atención de sugerencias o recomendaciones y concientización del cuidado del corredor mediante un adecuado manejo de basuras. Respecto a lo anterior, se hace evidente que en algunos tramos del corredor se presenta acumulación de basuras, por lo que se sugiere darle prioridad al tema e informar a los municipios de la incidencia que éste, considerando que se tiene planeado activar la operación de la vía férrea.



De igual manera, se tiene el reporte de las invasiones encontradas en los distintos recorridos del proyecto, las cuales han sido informadas al contratista para su respectivo trámite y han quedado actas de verificación entre las partes. En los informes mensuales se incluye el consolidado de las invasiones identificadas, las cuales a la fecha suman más de 430, por lo que se recomienda a la Entidad realizar el respectivo acompañamiento de las querellas que actualmente se encuentran en proceso, de tal manera que se busque una solución que permita controlar y erradicar dicha situación.



**6.1.7 Desempeño del componente operación y estadísticas.**

*Calificación obtenida: 70.50*

Como se mencionó anteriormente en el informe, en el transcurso del contrato se han realizado una serie de actividades que han permitido mejorar las condiciones de operatividad en el corredor, de tal manera que a la fecha está siendo utilizado para movilizar pasajeros de la empresa TURISTRÉN y estudiantes de la Universidad La Sabana y Militar.

Por tal motivo, la interventoría presenta mensualmente en el informe, las estadísticas y controles que se llevan sobre el particular, discriminando por ocupación, total de trenes cargados y vacíos, kilometraje recorrido por trenes cargados y vacíos, comparaciones y eventos de accidentalidad en el transcurso del proyecto, entre otros.

Foto 26. Estación de Tunja	Foto 27. Estación de Tunja
	
Infraestructura existente	Bodega del contratista

	<p>Agencia Nacional de Infraestructura  <b>INFORME AUDITORÍA - PROYECTO CORREDOR FÉRREO  BOGOTÁ - BELENCITO</b></p>	
---	---	---

Para tal fin, se cuenta con un coordinador operativo e inspectores que cumplen con el seguimiento de las actividades que se realizan en este componente, y mediante la utilización de formatos propios de la interventoría, se registra diariamente cada operación que se ejecuta en el corredor. Cabe aclarar, que estos datos sirven de apoyo para el cálculo de proyecciones de transporte de pasajeros con la infraestructura existente, al igual que llevar rendimientos y tiempos de movilización, de tal manera que sean comparables con los suministrados por el contratista.

Respecto al tren de prueba que se realizó con la empresa ARGOS S.A del 19 al 21 de julio de 2016, los inspectores operativos registraron cada uno de los movimientos y maniobras que se requieren para movilizar cemento del KMS a Belencito, considerando las 18 plataformas y 5 locomotoras disponibles actualmente. Este ejercicio permitió advertir sobre falencias e inconsistencias que se evidenciaron durante los 3 días, los cuales han servido para considerar factores adicionales de control y así permitir tiempos menores de desplazamiento.

Por último se evidencia en recorrido al proyecto, que se cuenta con los equipos mínimos de comunicación (tanto en las estaciones como los carrmotores), materiales para actividades de mantenimiento, personal calificado para operar la estación como un coordinador y un encargado, y en general, las herramientas disponibles en caso de presentarse un retraso o situación atípica.

## 7. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

### 7.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como son:

#### 7.1.1 Para la Interventoría

1. No se cuenta con un formato de seguimiento y/o documentación soporte que evidencie el seguimiento que hace la interventoría a la documentación entregada por el contratista respecto al cumplimiento de las actividades plasmadas en el plan de gestión socio – ambiental, en especial lo relacionado con el cronograma, fichas ambientales e indicadores de cumplimiento en el proyecto.

Por tal motivo, se solicita a la interventoría tomar medidas al respecto, considerando lo establecido en el numeral p) del literal 3) Informes mensuales el cual menciona: *“Así mismo, los informes mensuales deberán contener el estado de las obras (intervención a puntos críticos, mantenimiento, mejoramiento de vía y obras adicionales) teniendo en cuenta los aspectos técnicos, socio - ambientales, económicos y financieros”*.

2. En la auditoría se verifica que por la metodología que utiliza el especialista social, se categoriza una PQR's como “abierta”, la cual está relacionada a un reclamo por parte del señor Bernardo Moreno respecto a unos accesos de obra en el PK 188, y por la fecha en la que se recibió (14 de octubre de 2015), se hace evidente que ya cumplió el plazo máximo de respuesta por parte del contratista. Sin embargo, una vez analizada la situación, la interventoría hace la aclaración que a ésta PQR's se le dio respuesta oportunamente, y se encuentra “abierta” ya que se le está dando alcance adicional para su cierre.

Por lo anterior, es necesario que la interventoría realice las modificaciones pertinentes al formato de seguimiento de PQR's, de tal manera que no se lugar a falsas interpretaciones y se evidencie con claridad la trazabilidad de cada una de ellas.

#### 7.1.2 Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual (Coordinación Estrategia Contractual y Permisos)

1. No se evidenció que la Entidad cuenta, en el marco del proceso de liquidación de los contratos, con un esquema que permita la entrega de los planos records por parte del contratista.

### 7.2 Recomendaciones

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

#### 7.2.1. Para la Interventoría

1. Se evidencia que el contratista cuenta con un plan de calidad el cual fue aprobado por la interventoría a inicio del proyecto; sin embargo, dentro del informe mensual entregado a la ANI no se observa el seguimiento, recomendaciones u observaciones sobre el mismo, por lo que se recomienda a la interventoría plasmar dicha actividad.
2. Se recomienda incluir en el informe mensual las actividades que se realizan al interior de la interventoría relacionadas con aspectos administrativos tales como seguimiento al sistema de gestión de calidad, gestión documental, entre otros, de tal manera que se evidencie la medición de indicadores de eficacia y eficiencia de su gestión.



3. La interventoría cuenta con una matriz de riesgos propio de su contrato con la ANI, y aunque se encuentra dentro de los documentos del sistema de gestión de calidad, no se lleva seguimiento de la misma, por lo que se recomienda incluir y llevar el control respectivo.
4. Se corrobora que la interventoría acompaña continuamente las socializaciones y reuniones de concientización del cuidado del corredor mediante un adecuado manejo de basuras; sin embargo, se recomienda incluir actividades y/o acciones que evidencien efectividad sobre el tema, ya que aún se observa gran cantidad de basuras en sectores colindantes a la vía férrea, lo que podría generar situaciones de inseguridad en la operación y movilización de carga en el corredor.

#### 7.2.2. Para la Supervisión

1. Considerando que las invasiones son uno de los factores determinantes para dar viabilidad a la activación de la operación en el corredor, es necesario prestar mayor dedicación por parte del equipo de la supervisión, la interventoría y el contratista, de tal manera que se gestione la culminación de las querellas identificadas a la fecha, se adopten los correctivos para que no reincidan las invasiones y se tengan las medidas de seguridad necesarias para movilizar carga sin ningún contrat tiempo.
2. Es importante aclarar que, dentro del contrato con el Consorcio Dracol Vías Férreas, no se tiene considerado como obligación del contratista la operación del corredor, por lo que en caso de cerrar algún negocio entre la ANI y alguna empresa privada, se recomienda considerar algún mecanismo legal que permita dicha situación, al igual que redistribuir nuevamente los riesgos entre las partes y realizar las aclaraciones que sean del caso, ya sea mediante un acta de entendimiento y/o documento contractual.
3. Es importante mencionar que, en caso de iniciar contratos de movilización de carga con empresas privadas, es necesario que tanto el contratista como la interventoría implementen mecanismos de seguimiento y/o revisión de los ingresos, con el fin de tener claridad respecto al pago por tonelada transportada.

#### 7.2.3. Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. Se recomienda a la Vicepresidencia de Estructuración analizar con detenimiento este proyecto, de tal manera que se adelanten las gestiones requeridas que permitan dar inicio a un contrato APP para el corredor, y de esta manera continuar con la supervisión de contratos que no vayan en contravía de la misión de la Entidad.

### 7.3 Buenas prácticas y observaciones

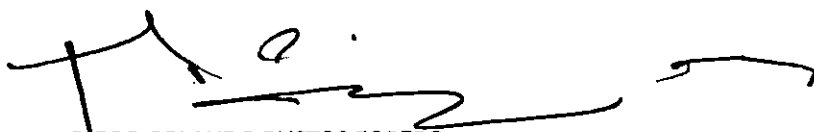
Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la interventoría y la supervisión, se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Es de resaltar la gestión que se ha realizado por parte del equipo de supervisión y la interventoría para la activación y operación temprana del corredor, mediante la cual se han llevado a cabo reuniones con empresas privadas interesadas en movilizar carga y/o pasajeros en la vía férrea, de tal manera que sea considerado el corredor como una opción rentable y rápida de transporte al interior del país.
2. Es importante destacar el sistema de autoevaluación al interior de la interventoría, mediante la implementación de una plataforma llamada "Universidad Concol". Esta permite que se realice una evaluación anual de 365 grados (diagnóstico de competencias) a cada uno de los integrantes de la interventoría, la cual busca implementar un programa de capacitaciones y garantizar la actualización técnica continua de su personal.
3. La interventoría cuenta con una herramienta de gestión documental muy completa basada en el sistema de workflow, la cual permite que la correspondencia y el tratamiento de comunicaciones sean conforme a requerimientos de todo tipo. Además, se evidencia que se tiene la trazabilidad de todas las comunicaciones desde el 2013 debido a que se hizo una recopilación de documentación.
4. Se verifica que la interventoría entrega mediante correo electrónico al equipo de supervisión, un informe semanal con los avances y el registro fotográfico de las actividades realizadas por el contratista. Cabe aclarar que éste no es una obligación contractual, por lo que se resalta como una buena práctica por parte de la interventoría, ya que permite llevar a la ANI un seguimiento más detallado de la obra ejecutada y los recursos invertidos para la misma.
5. Es importante destacar los formatos implementados desde el área operativa de la interventoría, los cuales llevan un control detallado por cantones del corredor férreo y están acompañados con registros fotográficos y gráficas ilustrativas de avance físico y financiero. La recopilación de la información de estos formatos, se plasma en el informe semanal que se envían a la ANI, permitiendo realizar el seguimiento continuo del proyecto.
6. Se resalta la acción oportuna por parte de la interventoría, la cual está soportada en comunicaciones al contratista, en donde se solicitó la implementación de acciones correctivas respecto a inconsistencias estructurales y constructivas que se identificaron sobre la reparación de los puntos críticos, tales como ajustes a los diseños, mejoramientos en los taludes, construcción de muros reforzados, entre otros.
7. Se resalta el seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial; se verifica que, dentro de las actividades programadas anualmente por la

interventoría, se realiza una auditoría interna que analiza cada uno de los factores mencionados anteriormente, al igual que el avance sobre planes de mejoramiento y/o acciones planteadas. Cabe mencionar que dicha auditoría también se aplica al contratista, de tal manera que la interventoría tiene un estricto control para el cumplimiento de este componente

8. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de agosto de 2016 de **70.04** valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes superiores a 80).

Atentamente,



**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno. HFV  
 Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía – Contratista Oficina de Control Interno. IM