



Bogotá D.C.

PARA: Dr. CAMILO MENDOZA ROZO
Vicepresidente Gestión Contractual

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

ASUNTO: Entrega informe de seguimiento a las funciones de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo Línea Férrea del Pacífico, (PEI 18).

Apreciado Doctor Camilo:

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 enfocado hacia el proyecto de concesión, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan múltiples observaciones anómalas en el informe aquí presentado.

Igualmente recordamos a la gerente de éste proyecto, que el supervisor respectivo debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – diligenciando el FM 29 "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 jjaenz@ani.gov.co.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexo: INFORME Y ANEXOS

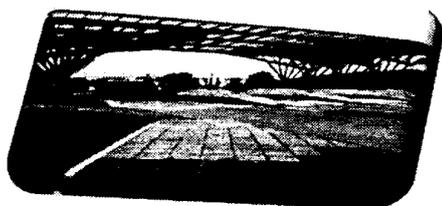
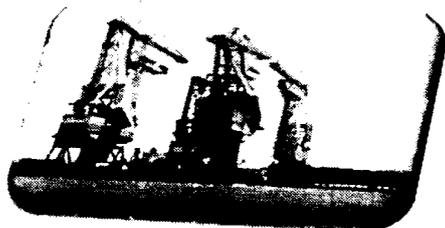
cc. Dra. Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyecto

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



Agencia Nacional de
Infraestructura

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



**Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto
férreo de Línea Férrea del Pacífico (PEI 18)**

2013

Contenido

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETIVO	5
3.	ALCANCE	5
3.1.	Componentes Analizados.....	5
3.2.	Periodo	6
3.3.	Información de Contratos	6
3.3.1.	Obligaciones del Supervisor:.....	6
3.3.2.	Obligaciones del Interventor:	8
4.	METODOLOGÍA.....	8
4.1.	Metodología Empleada	8
4.2.	Información Relacionada y Verificada	9
5.	MARCO LEGAL	10
6.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	10
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	11
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	11
7.2	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	13
7.3	Desarrollo y resultados sobre el proyecto por parte de la Auditoría	14
7.3.1	Antecedentes contractuales.....	14
7.3.2	Aspectos Trayecto en Operación Palmira – Zaragoza y Zarzal – La Tebaida.....	17
7.3.3	Aspectos Trayecto en Operación Buenaventura - Cali.....	19
7.4	Resultados evaluación de la Interventoría durante la Auditoría.....	21
7.4.1	Desempeño del Componente Administrativo.....	24
7.4.2	Desempeño del Componente Técnico	25
7.4.3	Desempeño del Componente Financiero	26
7.4.4	Desempeño del Componente Jurídico	26
7.4.5	Desempeño del Componente Aforos	26
7.4.6	Desempeño del Componente Ambiental	26
7.4.7	Desempeño del Componente Predial.....	27
7.5	Evaluación del personal de la Interventoría	27
8.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	28

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados.....	6
Tabla 2 Obligaciones Supervisor	7
Tabla 3 Temas programación de Auditoría.....	11
Tabla 4 Distribución de Tramos.....	12
Tabla 5 Distribución de Tramos.....	13
Tabla 6 Resultados de calificación MED de Interventoría	22
Tabla 7 Análisis estadístico realizado sobre la evaluación de desempeño.....	23
Tabla 8 Resultados evaluación Criterios Contractuales.....	24
Tabla 9 Resultados evaluación Criterios Buenas Prácticas.....	24

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 9° 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. 5°), 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 viene realizando, adjudicada por la ANI en el año 2011, se programó para el mes de Octubre de 2013 la verificación y seguimiento de las obligaciones de la Interventoría y de la supervisión del proyecto férreo Línea Férrea del Pacífico, en el departamento del Valle del Cauca.

Para ello, se presenta el actual informe de auditoría generado desde la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, el cual toma como base fundamental la auditoría en el sitio del desarrollo del proyecto férreo en mención realizada los días 24 al 26 de Octubre de 2013, por parte del profesional técnico de la Oficina de Control Interno designado para tal fin. La documentación suministrada por el supervisor del contrato, así como otra información que fue investigada y alistada por parte del auditor, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

Importancia relevante en la ejecución de la presente auditoría, radicó en el hecho de la primera aplicación que se realizó en el transcurso de la presente auditoría, de la matriz de evaluación de desempeño MED a un proyecto férreo. Para ello, se estructuraron previo a la auditoría, los criterios de calificación bajo los aspectos de Buenas Prácticas (BP) y Contractuales (C) y de allí, se realizaron trabajos específicos por parte del ing. Sáenz para integrar, modelar y generar el modelo matemático que permitiera, previo a la auditoría, tener la herramienta de evaluación aplicable para las interventorías férreas.

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 de concesión férrea, se resalta el componente de OPERACIÓN que viene realizando el concesionario Ferrocarril Férreo del Pacífico S.A. en la actualidad y labores pertinentes de la Interventoría designada por la ANI mediante concurso de méritos en el año 2011; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances muy específicos y particulares que se encuentran en un proyecto férreo respecto a una concesión carretera.

- Componente Administrativo
- Componente Ambiental
- Componente Técnico
- Componente de Operación

- Componente Legal
- Componente Predial
- Componente Financiero
- Componente Jurídico

3.2. Periodo

El periodo de la evaluación auditada corresponde la fecha del presente informe, Octubre de 2013, basándose en la información suministrada por el supervisor del contrato en el transcurso de los días 17 a 18 del mismo mes. Para ello, se realizó la auditoría en el transcurso de los días 24, 25 y 26 de Octubre de 2013.

3.3. Información de Contratos

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Concesión: Rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la red Pacífico, entre Buenaventura y La Felisa, y Zarzal – La Tebaida - Prominex; la cesión del derecho de paso de un tramo de la línea en la ciudad de Cali; y la construcción, operación y mantenimiento de una terminal de transferencia de carga en La Felisa.	09-CONP-98 del 18 de diciembre de 1998	CONCESIONARIO FERROCARRIL DEL PACIFICO
INTERVENTOR	Interventoría técnica, socio ambiental, legal, administrativa, predial, financiera y operativa del Contrato de Concesión 09-CONP-98, sus adicionales y otrosíes	337 DE 2011	CONSORCIO FERROPACIFICO
SUPERVISOR	Profesional Contratista de la ANI.	251 de Agosto de 2012	Carlos Arboleda Arjona

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

3.3.1. Obligaciones del Supervisor:

Entre otras, según el contrato de prestación de servicios profesionales que tiene el Ing. Carlos Arboleda.

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 Concesión 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. 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.
9. Desarrollar las actividades en el lugar del proyecto, es decir en los Municipios, y departamentos de influencia.
10. 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.
11. 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 de concesión, requiera adelantar acciones en conjunto o de competencia de algún Grupo Interno de Trabajo de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.
12. 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 337 de 2011, 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 Concesionario derivadas del Contrato de Concesión, sus anexos y modificaciones y las que se encuentren estipuladas en el Anexo de Requerimientos Técnicos Contrato de Interventoría; el seguimiento y control deberá garantizar el cumplimiento de todos los objetivos y previsiones contenidos en el presente contrato, sus anexos, especialmente las Hojas de Datos que hacen parte integral del mismo y en el mencionado Anexo de Requerimientos Técnicos, el Pliego de Condiciones y su propuesta”.

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 llevar a cabo posteriormente el recorrido de obra completo y detallado por el proyecto, realizar análisis documental en las oficinas de Interventoría y así generar el presente informe:

- **Solicitud de Información:** Mediante comunicación escrita generada por la Oficina de Control Interno el día 15 de Octubre de 2013 dirigida hacia la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con copia al gerente carretero y el supervisor del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:
 - Último informe de Interventoría
 - Último informe de supervisor proyecto (FM 100)
 - Última legalización de comisión Supervisor.

- Esquema general del proyecto.
- Informe gerencial del proyecto.
- De igual manera se revisaron los contenidos de las páginas Web tanto del concesionario como de la interventoría del proyecto.
- Se realizó recorrido al proyecto concesionado en los días programados, con asistencia del equipo técnico de Interventoría del proyecto.
- Se realizó procedimiento de análisis de cumplimiento de las obligaciones del Interventor, según lo definido en su contrato.

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 del director actual de Interventoría. Igualmente se realizaron verificaciones de controles estandarizados que tiene la Interventoría, así como comprobación integral del diferente personal que tiene la Interventoría asignado actualmente al 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 las diferentes reuniones, comunicación permanente con todo el personal de interventoría de campo, 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 8 del presente informe.



5. MARCO LEGAL

Documentos entregados y evaluados antes de la Auditoría:

- Contrato de Interventoría 337 de 2011.
- Informe de Interventoría del periodo Septiembre de 2013.
- Relación de hallazgos de la CGR al proyecto.
- Contrato de concesión.
- Acta de Adjudicación Interventoría.
- Apéndices del contrato de concesión.

6. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

De acuerdo a la información recolectada en la Vicepresidencia de Gestión Contractual y en la Oficina de Control Interno de la ANI con el propósito de conocer la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, se han encontrado los hallazgos de la Contraloría General de la Nación sin que hasta el momento se hayan terminado de realizar las metas previstas en el Plan de Mejoramiento que existe para tal fin. En el Anexo No.3 se presentan los diferentes hallazgos vigentes en detalle.

Se pudo evidenciar en el transcurso de la auditoría que la actual interventoría viene realizando una importante labor de participación en los temas pertinentes de cada hallazgo, generando conceptos, informes y documentación que ha sido remitida a la ANI, en beneficio de dar solución al levantamiento de los mencionados hallazgos.

7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

7.1 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 ser desarrolladas en el transcurso de las labores de seguimiento de la Oficina de Control Interno, diligenciando para ello el formato Fm 22, con temas y tiempos asociados que comprendería la auditoría. Esta programación fue ajustada puntualmente en el transcurso de la ejecución de la auditoría. En particular, se relacionan a continuación los alcances programados para la Auditoría del proyecto, los cuales fueron atendidos y desarrollados en su totalidad:

Programa de la Auditoria:	Día	Hora Inicio Actividad	Lugar
	24-oct		
Reunión Apertura de Auditoria	24-oct	07:00	Oficinas de la interventoría
Exposicion de proyecto IIFEE	24-oct	08:00	Oficinas de la Interventoría - CALI
Recorrido detallado a sectores críticos actuales del proyecto de concesión (Taller Palmira - Tramo Buenavetura-Cali)	24-oct	09:00	Frentes de proyecto distribuidos en los tramos y sectores identificados
Pernoctar en Cali	25-oct		
Presentación a directivas de Interventoría del proyecto de matriz MED - retroalimentación de aspectos específicos	25-oct	07:30	Oficinas de la Interventoría CALI
Aplicación de Matriz MED	25-oct	08:15	Oficinas de la Interventoría CALI
Pernoctar en Cali	26-oct		
Reunión con Supervisión de proyecto	26-oct	07:30	Oficinas de la Interventoría - CALI
Análisis de Hallazgos CGR	26-oct	08:30	Oficinas de la Interventoría - CALI

Tabla 3 Temas programación de Auditoría

Como primera parte de la Auditoría, se realizó seguimiento selectivo a puntos de especial interés propuestos por la Interventoría. Por ello, y teniendo en cuenta de que el vehículo especial que tiene la interventoría para hacer los recorridos utilizando la propia vía férrea, se encontraba en mantenimiento y no estaba operativo, se realizaron los recorridos a los sitios claves del tramo comprendido entre Cali - Yumbo – Palmira a Buga utilizando los vehículos de la Interventoría.

Los alcances totales de este proyecto férreo se muestran en el siguiente esquema:

RELACION DE TRAMOS DEL PROYECTO

Tramo #	Sub Tramo	Departamento	Descripción geográfica del tramo	Longitud (Km)
Tramo 1	Total de Tramo:	Valle del Cauca	Buenaventura - Cali	
	Buenaventura - Cisneros		K 2 +600 a k 52+585	49.99
	Cisneros - Lomitas		K 52+585 a k 106+000	53.42
	Lomitas - Yumbo		K 106+000 a k 155+000	49.00
	Yumbo - Cali		k 155+000 a k 171+500	16.50
Tramo 2	Cali - Zaragoza	Valle del Cauca	k 171+500 a k 334+147	162.65
Tramo 3	Ramal Zarzal - La Tebaida	Valle, Risaralda y Quindio	k 298+007 a k 340+478	42.47
Tramo 4	Zaragoza - La Felisa	Quindio y Caldas	k 334+147 a k 454+812	120.67

Tabla 5 Distribución de Tramos

Adicionalmente, se realizó recorrido a las instalaciones del concesionario férreo en Palmira, donde tiene una zona de taller y almacenamiento de elementos propios de su operación.

Además, se realizó paralelamente en terreno, una evaluación integral de la metodología que tiene implementada actualmente la Interventoría del proyecto para el “seguimiento y control” de los diferentes trabajos realizados por el concesionario.

7.2 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Dentro de las labores de Auditorías a proyectos en ejecución que viene realizando la Oficina de Control Interno desde el presente año, utilizando metodologías estandarizadas y enfocando los resultados de las mismas hacia aspectos que agreguen valor dentro de las conclusiones y observaciones consignadas en los mencionados informes, el proyecto férreo Línea Férrea del Pacífico tiene unos aspectos particulares.

En particular, ésta Auditoría tuvo en cuenta los antecedentes importantes del proyecto concesionado, destacando lo relacionado con los alcances del Otrosí 16 al contrato de concesión legalizado entre las partes el 5 de julio de 2013, el cual se suscribió entre la ANI y Ferrocarril del Pacífico SAS, en el que se establece un periodo de transición para la regularización del proyecto hasta el 31 de diciembre de 2014 y se crea un comité para revisar el avance de las condiciones de viabilidad y de su auto sostenibilidad; se establece la presentación de un Plan de Normalización y se incorporan dos locomotoras a la concesión. Todo esto, en beneficio de la solución que para el proyecto se requería por los innumerables inconvenientes con el anterior concesionario, denominado Tren de Occidente S.A.

Y evidentemente se constató a través de la auditoría, con acompañamiento de la interventoría, de los recursos adicionales que están mostrando el nuevo concesionario en las diferentes áreas del proyecto concesionado como son:

- Zona de Talleres.
- Zona de Cargue y recibo de mercancía transportada en el área de Jumbo.
- Oficinas del concesionario y centro de control operativo del proyecto concesionado, en la Ciudad de Cali.

Es de importante mención indicar que en el transcurso de la auditoría se llevó a cabo una actividad complementaria y no menos importante, la cual consistió en una exposición dirigida por el auditor de la OCI a todo el personal de Interventoría de campo, donde se reforzó, destacó y exaltó la importante aplicación de las Buenas Prácticas en todas las actividades de la interventoría integral dentro del desarrollo del proyecto de concesión, y cómo espera la Entidad evidenciar los resultados dentro de sus propios desempeños.

Otra actividad realizada consistió en aplicar los criterios que hasta el momento la oficina de Control Interno de la Agencia tiene implementado para efectos de calificar de una manera objetiva y gerencial, el desempeño del ejercicio de las funciones propias de la Interventoría de concesiones. Este ejercicio de aplicación de la matriz MED realizado para la interventoría del proyecto, permitirá a la OCI continuar con la aplicación de la metodología de evaluación de desempeño y que serán presentados sus resultados en el presente informe.

7.3 Desarrollo y resultados sobre el proyecto por parte de la Auditoría

Para tener claridad en los conceptos y poseer el fundamento necesario para los procesos posteriores de la auditoría, se realizó con personal de la Interventoría un resumen cronológico de los hechos importantes a nivel contractual que han ocurrido en el proyecto férreo del Pacífico desde el año 1995, cronología que se presenta en primera instancia.

Posteriormente, se expondrán aspectos evidenciados en el transcurso de la auditoría, con registros fotográficos relevantes y temas que servirán para efectos de generar las observaciones y conclusiones del presente informe.

7.3.1 Antecedentes contractuales.

Al inicio de los años 90 del siglo XX, el Estado Colombiano decidió reactivar el transporte por ferrocarril, y para ello propició el jalonamiento de la inversión privada mediante la estructuración de proyectos prioritarios para el Estado y la utilización de la red férrea que manejaba hasta entonces los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, buscando de ésta forma el objetivo de darle

al país una infraestructura de transporte con aspectos importantes de operación y explotación continua mediante éste modo de transporte, buscando para ello firmas con amplia experiencia en éste tipo de trabajos a nivel internacional.

Para el caso del Ferrocarril del Pacífico, se estimó en su momento una inversión privada de U\$ 120 millones, cifra idéntica como aporte de la Nación en el corredor del Pacífico, que permitiría conectar a Buenaventura con la Felisa en el eje cafetero, en una extensión aproximada de 500 kilómetros. Los alcances originales con estos recursos, consistían en rehabilitación de la infraestructura de transporte férreo en la zona citada, para que con recursos del privado se ejecutaran los trabajos restantes, se efectuara la operación comercial, se procediera a la adquisición de modernos equipos y se realizara la conservación y mantenimiento del citado corredor férreo. Tal esquema se direccionó para que a través de un contrato de concesión y bajo un carácter eminentemente integral, se pudieran cumplir los fines y los propósitos de la política pública contenida en el documento CONPES 2776 de abril de 1995.

Cronológicamente se tuvieron posteriormente los siguientes avances:

- 18 de diciembre de 1998: se entregaron en concesión 498 km de vía del Ferrocarril del Pacífico a través de un contrato que se suscribió entre la Empresa Colombiana de Vías Férreas, hoy Agencia Nacional de infraestructura, y la sociedad concesionaria del Ferrocarril del Pacífico, denominada después como Tren de Occidente S.A. Su objeto principal era efectuar la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la red entre Buenaventura y La Felisa, y entre Zarzal y La Tebaida, así como la construcción, operación y mantenimiento de una terminal de carga en La Felisa.
- Diciembre 2001: mediante un contrato de transacción, el Concesionario adquirió la obligación de reconstruir el tramo Cartago – La Felisa con la construcción de variantes, dada la imposibilidad de otorgarle continuidad a este trayecto por las invasiones existentes en el corredor.
- Debido a los problemas e inconvenientes financieros de la concesión Tren de Occidente obligaron a las partes a buscar una salida del conflicto. Así las cosas, con el otrosí 15 al contrato de concesión del 10 de julio de 2008, con vigencia hasta el año 2030 y se formalizó la cesión total del contrato a la sociedad Ferrocarril del Oeste S.A., hoy Ferrocarril del Pacífico SAS. Por ello, el nuevo concesionario tiene las obligaciones de operar y mantener la vía férrea entre Buenaventura – Zaragoza y Zarzal – La Tebaida en una longitud aproximada de 380 kilómetros. El tramo restantes entre Zaragoza y La Felisa, continuaban a cargo de Tren de Occidente, quien conservaba la calidad de fideicomitente y tenía las labores de rehabilitación, reconstrucción y construcción de éste corredor.
- Debido a que Tren de Occidente no logró finalizar los trabajos contractualmente exigidos, el 22 de noviembre de 2012 la Agencia Nacional de Infraestructura le ordenó proceder a restituir la infraestructura de transporte concesionada, y el 22 de enero de 2013, no le aceptó la pretendida “terminación anticipada del contrato”.

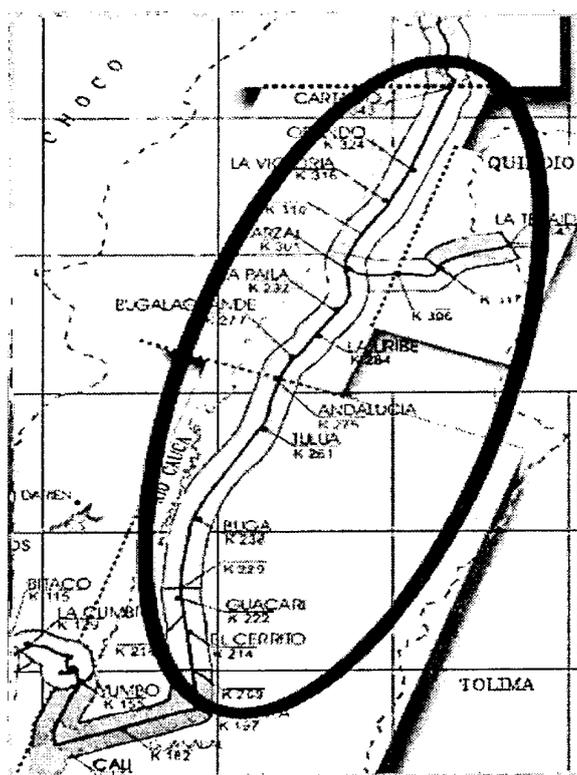
- Como consecuencia de ello, Ferrocarril del Pacífico SAS ha debido asumir todas las funciones que estaban transitoriamente bajo la responsabilidad de Tren de Occidente S.A., como se lo ordenó la ANI, quedando obligado a constituir o ampliar las garantías establecidas contractualmente en materia de rehabilitación, construcción y reconstrucción del trayecto Cartago a La Felisa, así como el celebrar el contrato de asistencia técnica, retomar el plan de obras en curso y recibir los bienes pendientes, pero esto aún no ha sucedido y recientemente se le exoneró de la obligación de rehabilitar el tramo Cartago – La Felisa.
- El 5 de julio de 2013 se suscribió entre la ANI y Ferrocarril del Pacífico, el Otrosí 16 al contrato de concesión, en el que se establece un periodo de transición para su regularización hasta el 31 de diciembre de 2014 y se crea un comité para revisar el avance de las condiciones de viabilidad y de su auto sostenibilidad; se reduce la garantía única de cumplimiento del contrato a Us750 mil; se establece la presentación de un Plan de normalización y se incorporan dos locomotoras a la concesión.
- Sobre el Plan de obras, la Agencia le comunicó a la Interventoría con el oficio 2013-307-012184-1 del 2013 del 1 de agosto de 2013, que de acuerdo con los otrosíes 15 y 16, el tramo entre Cartago y La Felisa está bajo la responsabilidad y tenencia de Tren de Occidente S.A., por cuanto no se han terminado las actividades del Plan de Obras de Rehabilitación y no se ha recibido la conformidad de la actual Interventoría – Consorcio Ferropacífico, y que por tanto el concesionario Ferrocarril del Pacífico no tiene responsabilidad alguna ya que el responsable de la rehabilitación y reconstrucción de este tramo sigue siendo Tren de Occidente S.A.
- Los trabajos pendientes de rehabilitación y construcción entre Cartago y La Felisa continúan suspendidos a la fecha del presente informe de auditoría; los equipos, inmuebles y los rieles instalados en escalera, siguen siendo custodiados por Tren de Occidente.
- Los trabajos de rehabilitación y reconstrucción en el trayecto Cartago – La Felisa se encuentran suspendidos y Ferrocarril del Pacífico de los 380 km que recibió rehabilitados por el anterior concesionario, solo opera en la actualidad 164 km y efectúa trabajos parciales de mantenimiento únicamente en 171 km.
- Por el presunto incumplimiento de Tren de Occidente S.A. por no haber finalizado el Plan de Obras en el sector de Cartago a La Felisa, la actual Interventoría, Consorcio Ferropacífico, le solicitó a la ANI la iniciación de un proceso sancionatorio, mediante oficio CF-2013-388; el valor de los perjuicios al Estado calculados se tasaron en \$75.595.355.872,00, y con la comunicación CF-2013-400 del 5 de junio de 2013 se le solicitó a la Agencia instrucciones sobre el procedimiento a seguir.
- El Tribunal de Arbitramento instaurado por la sociedad Tren de Occidente S.A. en su momento, contra la Agencia Nacional de Infraestructura, continúa desarrollándose a la fecha.

7.3.2 Aspectos Trayecto en Operación Palmira – Zaragoza y Zarzal – La Tebaida

Tal y como se evidenció en el estudio que la Auditoría realizó a los documentos e informes enviados por el supervisor del contrato de la ANI antes de las labores de campo, en éstos tramos citados el actual concesionario tiene obligaciones claras de realizar labores de mantenimiento y consecuentemente la operación respectiva sobre la línea férrea existente.

Para ello, se programó como parte de las labores de campo de la auditoría, desplazamiento a puntos críticos de éstos sectores, para evidenciar las diferentes comunicaciones que se han generado desde la interventoría hacia el concesionario Ferrocarril del Pacifico resaltando el hecho del incumplimiento de las labores propias definidas en el contrato, respecto a los trabajos de mantenimiento a realizar allí.

Para ubicar al lector del presente informe, se mostrará a continuación la situación geográfica de los tramos donde se enmarca éste hecho:



Esquema 1: situación geográfica tramo en Mantenimiento y Operación Palmira -Zaragoza - La Tebaida

La situación actual sigue siendo que las labores de mantenimiento no se han venido realizando por parte del concesionario CFP, para lo cual la auditoría, en compañía del personal profesional de la Interventoría de la ANI, se desplazó por los tramos resaltados en el esquema anterior. En particular se realizó un recorrido desde la población de Palmira hasta la población de Buga,

donde se evidenció que efectivamente el concesionario no tiene en estos momentos recursos asignados a los trabajos de mantenimiento.

Esta situación se agudiza ante el hecho de que producto de las diferentes olas invernales que ha soportado el país en los últimos tres (3) años, las condiciones de operación se ven cada vez más adversas para ejecutarse. Adicionalmente, los recursos que la Nación destinó en el pasado para las obras de rehabilitación de éste corredor férreo, se continúan viendo afectadas y desmejoradas cada día que no se ejecuten los trabajos requeridos y programados.

La Interventoría del proyecto debe continuar con todas las acciones tendientes a soportar a la ANI para efectos de lograr las soluciones que se requieran para generar de forma inmediata los trabajos requeridos de mantenimiento del sector Palmira hasta Zaragoza y del ramal de Zarzal a la Tebaida.



Fotografía No.1: Tramo sin presencia del concesionario en labores de mantenimiento

Complementario a lo resaltado hasta aquí, es fundamental tener en cuenta el hecho por el cual tener un corredor férreo desprotegido, sin intervención ni acciones ni presencia del concesionario, genera inmediatamente una condición de riesgo ligado hacia unos bienes físicos de la infraestructura que son finalmente del Estado y cuya responsabilidad actual está en manos del actual concesionario. Esto genera condiciones posibles de robo a los materiales de la carrilera, materiales granulares que hacen parte de la infraestructura férrea; además de posibilidades latentes y que se siguen evidenciando de invasiones al corredor férreo que

incrementan la dificultad de mantener el corredor en condiciones de transitabilidad una vez se ejecuten las tareas de rehabilitación.

No obstante, la presente auditoría también evidenció sectores críticos donde la acciones de agentes externos al concesionario férreo, vienen realizando trabajos de obras civiles, encabezados por los propietarios de los cultivos de realizan trabajos contiguos al corredor férreo pero que vienen afectando de manera significativa y directa, las condiciones de transitabilidad. Este tema debe ser liderado ante los municipios y alcaldías para efectos de encontrar las soluciones que se requieran para atender las afectaciones sobre la carrilera y zonas contiguas.

En éste tramo igualmente se resalta el tema del puente férreo sobre el Río Otún. Aunque en el transcurso de la Auditoría no estaba programado el desplazamiento hasta esa zona por la lejanía y los tiempos programados para todas las actividades desarrolladas por el Auditor, se estudió la documentación y los antecedentes informados dentro de los últimos informes de interventoría, así como la información suministrada en campo por el supervisor. Como se recordará, con la situación invernal de los últimos años, generándose el pasado mes de Octubre del año 2012 el colapso de la estructura, con antecedentes suficientes e importantes de la interventoría y de la ANI con respecto a las obras de mitigación y de reforzamiento estructural que se debieron ejecutar antes de que se generara el lamentable hecho que se presenta en la siguiente fotografía.



Fotografía No.2: Foto de Interventoría sobre condición de colapso del puente sobre el río Otún

En particular, para ésta situación se requiere definir la solución y las responsabilidades asociadas a la generación de la actual situación, para efectos de ejecutar los diseños y las obras de construcción asociadas.

7.3.3 Aspectos Trayecto en Operación Buenaventura - Cali

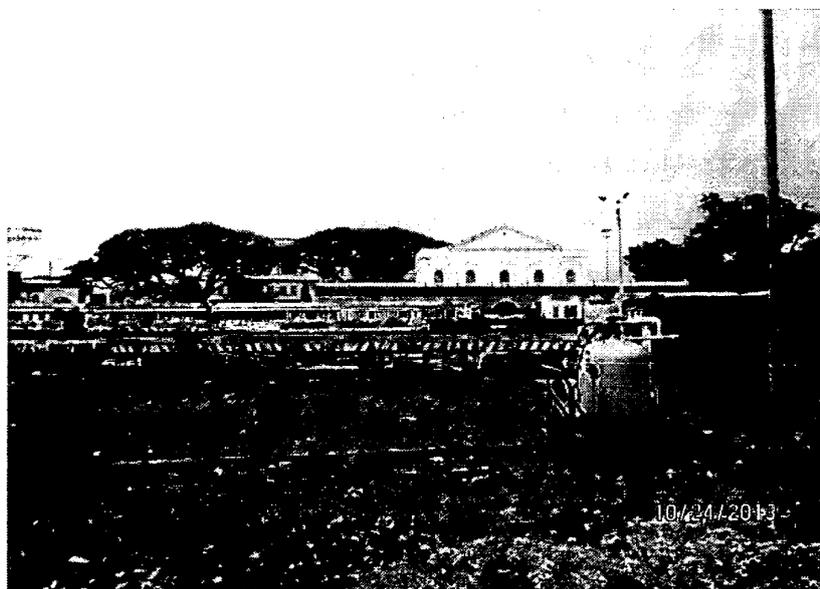
Este tramo actualmente se encuentra en operación, con una carga promedio diaria para el presente año de 10 mil toneladas, transportando diferentes productos desde y hacia

Buenaventura. Los patios de almacenamiento y despacho de carga se encuentran en Yumbo, instalaciones que fueron visitadas en el transcurso de la auditoría.

En el recorrido, se pudo evidenciar importantes avances en la parte de infraestructura y organización que tiene actualmente la Concesión. Por información recolectada en terreno tanto a la Interventoría como a la Concesión, se denota un nuevo esquema y disposición del actual concesionario para atender y dar soluciones a aspectos que llevan varios años sin solución o sin acciones. Un ejemplo de ello tiene que ver con la llegada al proyecto de dos (2) nuevas locomotoras, con todos sus requerimientos que por ley y por contrato debe tener previamente el concesionario, para ponerlas en función de la operación de la línea férrea del Pacífico.

Otro aspecto evidenciado en los predios del concesionario en la Estación Palmira, tiene que ver con la cantidad importante de elementos e infraestructura que no pertenecen al concesionario y que no están incluidos en los inventarios de entrega que realizó el INCO y la ANI al actual concesionario. Esta situación, lo que está generando, es que hay un buen espacio en metros cuadrados, que están siendo utilizados para el almacenamiento de elementos diversos pero que se requieren éstas áreas “disponibles” para el actual concesionario, para efectos de organización e implementación de la nueva infraestructura que tendrá el proyecto.

Se pudo evidenciar de éste tema, el listado detallado de inventarios con que cuenta la Interventoría del proyecto, y que deben ser insumo de significativa importancia para todos los trámites y acciones que se requieren para poder sacar esos elementos del sector entregado al actual concesionario.



Fotografía No.3: Vista general de patio y talleres en Palmira

Igualmente, a través de la auditoría de campo, se visitaron las instalaciones de talleres del concesionario en Palmira, con la explicación generada por personal administrativo de Tren de Occidente S.A., con respecto a los alcances del diseño en curso para la ampliación de éstas instalaciones, factor importante y necesario teniendo en cuenta la incorporación de nuevas

locomotoras y de los alcances y metas programadas al corto plazo por el concesionario para incrementar la carga transportada por la línea férrea.

De otra parte, dentro de los temas importantes que se deben resaltar y priorizar, se destaca lo referente a los pasos a nivel sobre la línea férrea, en zonas urbanas o sub-urbanas. La regularización de los mismos, teniendo en cuenta que entre menos pasos a nivel se tengan, menores probabilidades de accidentes se generarán, requiere de una estrategia importante de manejo ante la comunidad y de acciones que se deriven para colocar la señalización necesaria para alertar e informar a los ciudadanos en éstos sectores. Todas éstas variables generan un plan de regularización el cual se debe actualizar con las condiciones actuales y de ello se derivarán acciones para atender esos particulares puntos del corredor concesionado.



Fotografía No.4: Pasos a nivel continuos en zonas urbanas

7.4 Resultados evaluación de la Interventoría durante la Auditoría

Se presentan a reglón 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, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental realizada.

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 Ferropacífico tuvo una calificación de 69.35, resultado de la evaluación integral de los ocho (8) componentes que se evaluaron.



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
No. Contrato Interventoría	337 de 2011
Fecha de Evaluación	24 e 26 de Octubre 2013

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestion Administrativa				76.42	
02	Gestión Técnica				76.50	
03	Gestión Financiera				60.42	
04	Gestion Jurídica				66.33	
05	Gestion de Aforos				64.94	
06	Gestion Ambiental				60.61	
07	Gestion Social				70.50	
08	Gestion Predial				78.83	
Promedio General =		69.35				

Tabla 6 Resultados de calificación MED de Interventoría

De importante mención en ésta calificación, se destaca el hecho que de los criterios evaluados, tuvieron una retroalimentación de la misma interventoría previo a las tareas de su calificación, en el sentido de incluir como criterios de calificación, algunas tareas propias de una interventoría de éste modo de transporte, y de ésta forma lograr recibir calificaciones con un sentido de integralidad en la evaluación de las funciones propias de esas empresas o grupos de empresas. El resultado de estos trabajos fue exitoso debido a que era la primera vez en la ANI que se aplicaba la matriz MED en una interventoría férrea, como parte estratégica de la aplicación del proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado", el cual está aplicando la OCI a los proyectos en ejecución de la ANI.

Adicionalmente, los resultados encontrados producto de la aplicación realizada arrojaron los siguientes gráficos:



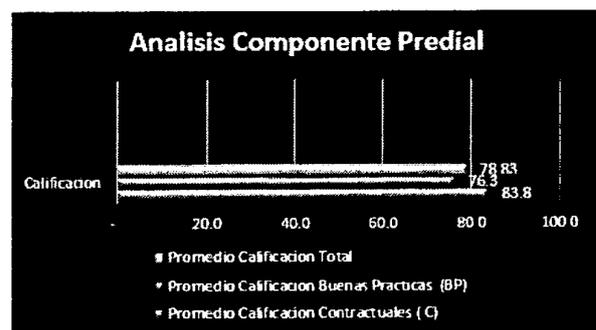
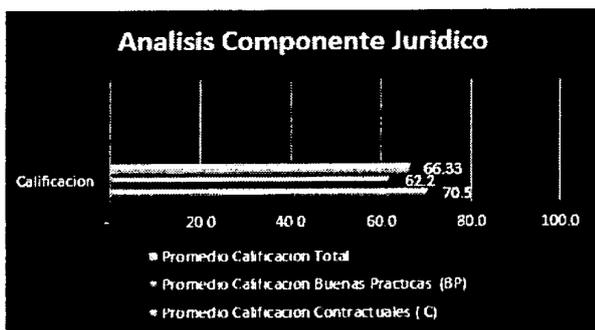
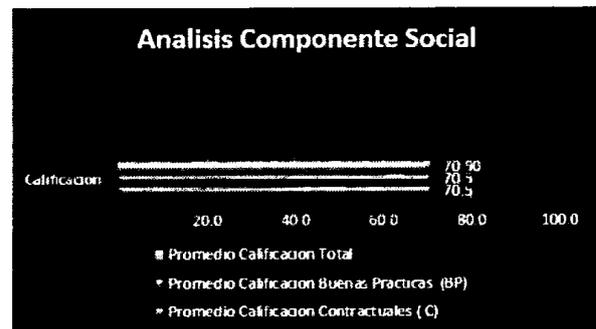
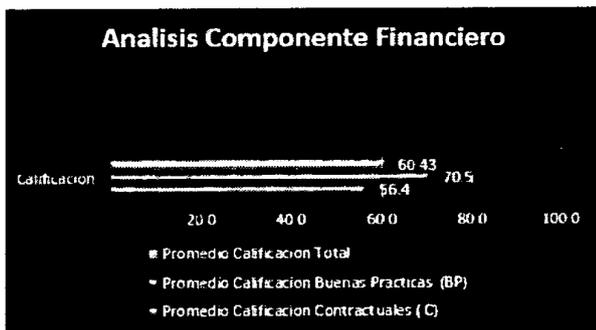
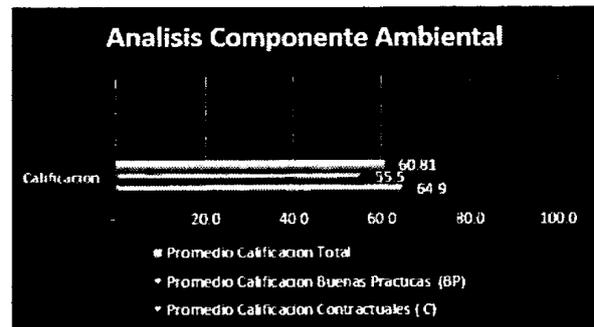
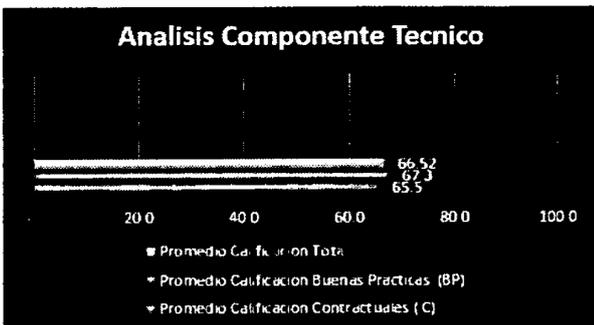
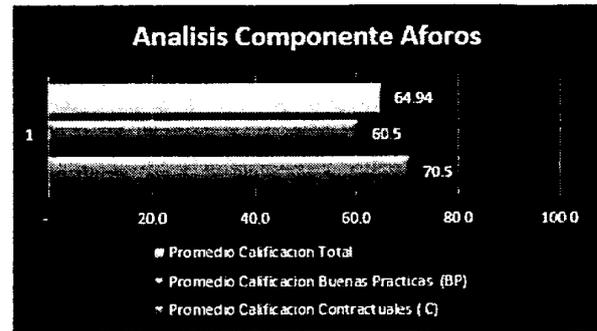
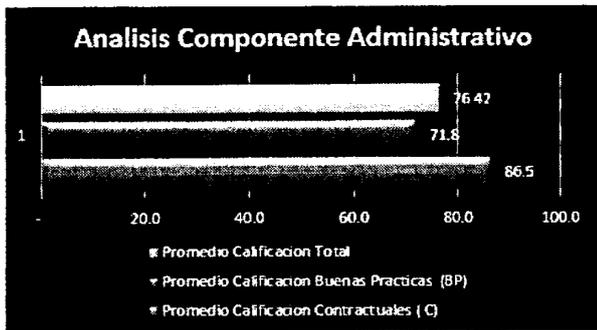


Tabla 7 Análisis estadístico realizado sobre la evaluación de desempeño.

Igualmente, la matriz MED arroja según la evaluación de los criterios realizada a través de la auditoría, los siguientes indicadores que son de interés de la interventoría y se constituyen elementos importantes para las acciones de mejoramiento que se desprenden de aquí:

	01 Componente Administrativo	02 Componente Técnico	03 Componente Financiero	04 Componente Jurídico	05 Componente Aforos y Recaudos	06 Componente Ambiental	07 Componente Social	08 Componente Predial
	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)
Suma calificaciones componentes Contractuales (C)	865	654.5	282	211.5	282	584.5	141	251.5
Número componentes Contractuales (C)	10	9	5	3	4	9	2	3
Promedio Calificación Contractuales (C)	86.5	72.7	56.4	70.5	70.5	64.9	70.5	83.8

Tabla 8 Resultados evaluación Criterios Contractuales

	01 Componente Administrativo	02 Componente Técnico	03 Componente Financiero	04 Componente Jurídico	05 Componente Aforos y Recaudos	06 Componente Ambiental	07 Componente Social	08 Componente Predial
	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)	Id. Habilidad (C / BP)
Suma calificaciones componentes Buenas Prácticas (BP)	1,580.5	875.5	141.0	186.5	302.5	388.5	282.0	458.0
Número componentes Buenas Prácticas (BP)	22	11	2	3	5	7	4	6
Promedio Calificación Buenas Prácticas (BP)	71.8	79.6	70.5	62.2	60.5	55.5	70.5	76.3

Tabla 9 Resultados evaluación Criterios Buenas Prácticas

7.4.1 Desempeño del Componente Administrativo

- Se recomienda especialmente la mejora de la página WEB de la interventoría en contenido y actualización para el usuario y ciudadanos que circulan por la zona aferente del proyecto, ya que es 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 concesionario, con los mismos criterios de actualización, contenido y calidad en la información presentada.
- La actualización y retroalimentación de información y conocimiento 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, hacia todo el personal de campo que desempeña sus funciones importantes 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.
- El tema de los indicadores y análisis estadísticos es una herramienta gerencial que deben ser utilizadas por las interventorías de la ANI. De la información revisada, se resalta que se presentan algunos indicadores interesantes, pero esta labor de herramienta gerencial con más indicadores y gráficas que vayan mostrando

trazabilidad y tendencias de la información analizada debe ser un bastión importante para esta interventoría con el objeto de seguir mejorando la calidad de la información presentada.

- Estructurar, desarrollar y mantener dentro de los informes de interventoría, una matriz de riesgos de los temas que en 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.
- Continuar la Interventoría con la labor de que el concesionario difunda e instale el logotipo de la ANI en los bienes donde aquel es un imperativo, de tal manera que se permita identificar su labor de vigilancia y control de parte del Estado.
- Informes de Interventoría: tener en cuenta los aspectos de optimización y de mejora gerencial que se deben aplicar al interior de los informes citados, aplicando para ello los lineamientos contenidos en la Cartilla para informes de Interventoría que se puede consultar en los documentos contenidos actualmente en la página WEB de la entidad.

7.4.2 Desempeño del Componente Técnico

- En general, los resultados técnicos obtenidos por parte de la interventoría del presente proyecto, arrojan que existe un cumplimiento muy interesante sobre cada uno de los aspectos evaluados. Este aspecto es soportado con la calidad y la amplia experiencia que tienen varios de los integrantes de la Interventoría, en bien de las labores de vigilancia y control que desea la ANI de éstas organizaciones. Sin embargo, como en todo proceso de calidad, los aspectos de mejoramiento siempre estarán presentes y será labor del Interventor, evaluar y proponer aspectos que generen mejoras en las calificaciones obtenidas en ésta primera evaluación de desempeño.
- Aunque se tiene por parte de la Interventoría un laboratorio externo subcontratado de Cali, con las acreditaciones y certificados que la Auditoría pudo verificar en documentos, es importante realizar ensayos en campo aleatorios y escogidos con criterio y oportunidad para que se garantice integralmente la calidad de los materiales y los trabajos que realiza el concesionario. Así mismo, hacer presencia y seguimiento a los temas que de calidad realice el concesionario con su infraestructura particular.
- Se recomienda tener una metodología establecida por el interventor para la revisión periódica de los temas de los recursos con que dispone el concesionario para los aspectos de primeros auxilios y elementos para atender emergencias.

- Los temas de plan de calidad al interior de la organización interventora debe ser actualizado y ajustado, según la identificación de aspectos por mejorar que ya se han identificado y que se complementan con los temas consignados en el presente informe de auditoría.

7.4.3 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 concesionario, referente al tema de Lavado de Activos / Financiación de Terrorismo y Narcotráfico.

7.4.4 Desempeño del Componente Jurídico

- Se recomienda a la actual interventorías, un programa de capacitaciones con temas jurídicos pertinentes para todo el personal, que puede ser liderado y realizado por el mismo personal especializado de la interventoría. Si se tienen aspectos jurídicos totalmente difundidos, explicados y analizados entre el mismo personal, logrará mejores acciones en todas las otras áreas y finalmente se verá reflejado en el servicio integral que presta la interventoría para el proyecto y para la ANI.

7.4.5 Desempeño del Componente Aforos

- Complementar y profundizar la información estadística que se lleva actualmente por parte de la Interventoría, con el propósito de robustecer la estructura gerencial que la ANI está en la labor de recibir de sus Interventorías. La importancia de que el interventor Consorcio Ferro Pacífico tenga mucha información en sus archivos, producto de sus labores propias de seguimiento y control, que harán fácil ésta observación generada por la presente Auditoría. Los indicadores y gráficas de trazabilidad con las respectivas conclusiones sobre la interpretación de los resultados, son las herramientas modernas en el control y gestión de proyectos a nivel mundial.

7.4.6 Desempeño del Componente Ambiental

- 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 concesionario. Charlas de capacitaciones permanentes reforzarán ésta tarea.

- Los cronogramas de tareas de seguimiento ambiental, que involucran las actividades programadas por la interventoría en el tema pertinente en un período específico, generalmente mensual, dan la posibilidad de organizar las acciones de vigilancia y control sobre un tema de tan alta importancia como lo es el ambiental y los temas SISOMA. Por ello, se deberán generar estas herramientas de programación y control y entregarlas en los respectivos informes mensuales de Interventoría.
- La interventoría debe tener dentro de sus prioridades y tareas, las revisiones ambientales que se incluyen en el Plan de Manejo Ambiental del proyecto. Así, los ensayos de calidad de agua, aire, ruido y en general todos los ensayos ambientales que garanticen las condiciones mínimas dentro del desarrollo propio de los trabajos de operación y mantenimiento del concesionario. Así mismo, realizar seguimiento y revisión a los ensayos y controles que a nivel ambiental realice el concesionario. Todo esto, debe ser informado al interior de los informes mensuales de interventoría.
- Incluir en los informes de Interventoría, indicadores y gráficas específicas para este componente, que sirvan de herramienta gerencial para las labores de seguimiento, control del proyecto en cabeza de la interventoría.

7.4.7 Desempeño del Componente Predial

- La interventoría debe realizar seguimiento y control sobre las áreas de invasión que se tienen a la fecha a lo largo del corredor férreo del proyecto. Esta información debe ser incluida mensualmente en los informes de Interventoría y se deberán utilizar herramientas gerenciales para presentar la información recolectada en campo, como son gráficas y tablas de control gráfico usadas en la mayoría de proyectos de la ANI.
- Desarrollar indicadores específicos del componente predial, para mostrar, de manera gerencial, aspectos relevantes y particulares de éste tema.

7.5 Evaluación del personal de la Interventoría

Como parte de las labores de la Auditoría programadas, capítulo importante se realizó con el tema de la revisión por parte del Auditor, al personal que actualmente tiene la Interventoría dentro del desarrollo de su contrato en el proyecto carretero Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca. Para ello, se tuvieron en cuenta en primera instancia, los requisitos contractuales que se tienen definidos para los diferentes profesionales y personal técnico que debe como mínimo tener el consorcio Intercol SP. Esta información se cruzó contra el organigrama que se tiene actualmente en la zona del proyecto y en las oficinas centrales de Bogotá.

Posteriormente, se revisaron aleatoriamente diferentes hojas de vida del personal que está actualmente interviniendo en la interventoría del proyecto, revisando su experiencia general y específica. 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, y que han sido aprobados previamente por la Vicepresidencia de Gestión Contractual.

El resultado de la revisión arrojó el cumplimiento de los perfiles y de la dedicación de los profesionales evaluados en el caso de tiempo completo (100%).

8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Producto de los diferentes temas analizados, verificados y en general auditados por la oficina de Control Interno en terreno y en oficinas, se resaltan las siguientes recomendaciones para que tengan en cuenta como elemento constructivo, con el objeto de generar las tareas y estrategias que se deriven de las mismas en beneficio del proyecto y de los fines que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura para éste proyecto.

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

1. Se pudo evidenciar en el transcurso de la auditoría, el buen desempeño y conocimiento transmitido por el Ing. Arboleda en cada uno de los temas del proyecto. Será labor permanente de la supervisión, la de seguirse apoyando por el conocimiento y estructura que tiene la interventoría del proyecto.
2. El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente carretero para ése fin, debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el FM 29 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz 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 aprobación.
3. Se resalta el tema contractual relacionado con el tramo de Cartago – La Felisa. Para ello se recuerda que Tren de Occidente se comprometió en los diferentes documentos contractuales, a finalizar los trabajos de rehabilitación establecidos en el plan de obras

del trayecto Cartago – La Felisa, pero esto no ha sucedido hasta el momento. Como consecuencia de ello, es bien conocido que Ferrocarril del Pacífico SAS ha debido asumir todas las funciones que estaban transitoriamente bajo la responsabilidad del primero. Es importante recordar, que el pasado 1 de agosto de 2013 la ANI conceptuó que el tramo entre Cartago y La Felisa está bajo la responsabilidad y tenencia de Tren de Occidente S.A., y que Ferrocarril del Pacífico no tiene responsabilidad alguna sobre él. Por ello, se recomienda especialmente que la Vicepresidencia a cargo del contrato, establezca las acciones y metodologías requeridas para dar solución integral y estimada en el tiempo de los trabajos asociados, para efectos de lograr la finalización de los trabajos de rehabilitación y reconstrucción de éste trayecto, (113 Km) que hay entre estas dos localidades, y que finalmente no se dilate indefinidamente el proyecto que busca la conectividad del ferrocarril desde el Valle del Cauca con la zona del Eje Cafetero. La actual Interventoría deberá ser garante y organismo fundamental para estas acciones, respaldadas con conceptos y el apoyo que la ANI requiere para una definición trascendental para el proyecto férreo en la zona occidental de Colombia.

4. Con base en la información que tiene consolidada y actualizada la interventoría, respecto al tema de afectaciones de terceros sobre la línea férrea, se debe generar estrategias y acompañamiento al concesionario para efectos de encontrar las soluciones al corto plazo que han generado afectaciones dentro del corredor férreo y en varios casos, afectación a la misma infraestructura del ferrocarril. Este tema, ligado al tema de invasiones en zonas urbanas, donde los organismos y entidades departamentales tienen una especial importancia en las acciones que se deben realizar para la recuperación y los planes asociados a esta labor. Será labor del supervisor, el acompañamiento y seguimiento por parte de la ANI a ésta fundamental tarea.
5. Sobre el tema de las labores de rehabilitación y mantenimiento en tramo Palmira Zaragoza y Zarzal – La Tebaida, la ANI deberá liderar los espacios y acciones efectivas para que el actual concesionario atienda las labores correspondientes de rehabilitación. Se deberán tener en cuenta los sitios críticos que actualmente se tienen en este sector, para efectos de encontrar las soluciones particulares a las causales y los responsables del origen de la afectación sobre la línea férrea.
6. La regularización y control de los pasos a nivel en zonas urbanas del proyecto férreo del Pacífico debe ser una tarea prioritaria dentro de las acciones que se deben generar desde el concesionario, con participación y seguimiento por parte de la ANI y de la interventoría del proyecto.

De igual manera, será labor para la Interventoría del proyecto 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:

1. 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 contar con información oportuna y completa suministrada por el concesionario. Se evidenciaron buenas prácticas implementadas por parte de interventoría que deberán ser mejoradas en la medida que se identifiquen acciones que lo permitan.
2. 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 Octubre de 2013 de **69.35**, 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 en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría hacia el desarrollo del proyecto. De éste aspecto se resaltan los siguientes temas:
 - 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 concesionario.
 - Resaltar los temas de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional en las labores regulares del concesionario. Se destaca el tema de labores en zonas de talleres, con el seguimiento al manejo de aceites, lubricantes y aguas residuales.
 - Contar con indicadores de gestión para resumir de manera gerencial aspectos y variables realizadas por la Interventoría.
 - Generar mensualmente una matriz de riesgos para el contrato de interventoría y de concesión, donde 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 del Pacífico.
 - Seguir mejorando dentro de los informes de interventoría.
3. Llevar a cabo un procedimiento para presentar a la ANI, de manera estandarizada, clara y actualizada, la matriz de riesgos del contrato, resaltando los aspectos del contrato de interventoría, de concesión y del mismo proyecto como tal, para que sea esta información una herramienta e instrumento efectivo para la Entidad con el fin de generar los mecanismos y soluciones que se deriven de lo presentado en la mencionada matriz.
4. La actual interventoría deberá continuar con la labor de apoyo directo y oportuno sobre los temas propios del desarrollo hasta ahora de la concesión, con los inconvenientes y temas contractuales que se vienen manejando, complementario a las labores de seguimiento y control sobre los temas actuales que contractualmente está desarrollando el actual concesionario.

5. Incluir dentro de los informes mensuales de interventoría, aspectos y criterios gerenciales en el manejo, presentación e interpretación de la voluminosa información que maneja regularmente la interventoría de la concesión, para lograr al corto plazo, informes que sean muy útiles para la entidad, con manejo de indicadores, gráficas y conclusiones y recomendaciones muy robustas, actualizadas e importantes, en beneficio del desarrollo mismo del proyecto y de las acciones que se requieran para contribuir a las mencionadas soluciones, de común acuerdo con la Entidad.
6. Realizar seguimiento permanente a los alcances y obligaciones del concesionario con respecto al Plan de Manejo Ambiental vigente, para asegurar su cumplimiento, y así evitar inconvenientes totalmente indeseables para el proyecto en ésta parte de su avance.
7. Continuar con el seguimiento y generación de informes de avance, sobre los 3 puntos críticos que actualmente se tienen en el tramo entre la Tebaida y Jumbo, que están impidiendo en éstos momentos la circulación férrea (en el Fraile, Km 240 en Buga y en el K328- Caicedonia).
8. La interventoría será actor fundamental en la generación de un Plan de Regularización actualizado, estructurado y planteado por el concesionario, en los pasos actuales existentes sobre la línea férrea. La minimización de los mismos será regla importante a tener en cuenta. El aspecto y manejo social será un elemento muy importante en realizar antes de acometer las obras que se requieran producto del plan aquí mencionado
9. La Interventoría debe cumplir lo reglamentado por Ley en Colombia, respecto a examen que los ciclos de los recursos del concesionario garanticen que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo).
10. Con respecto al carromotor que está destinado para las labores de seguimiento propias de la Interventoría sobre el corredor férreo, deberá asegurarse que se garantice una detallada y exhaustiva labor de revisión técnico-mecánica realizada por personal idóneo del concesionario, para efectos de no tener inconvenientes indeseables, dadas las altas pendientes que topográficamente se encuentran en el tramo 1 (Buenaventura – Cali). Además, se deberá asegurarse que cuente con extinguidor y botiquín, siguiendo los lineamientos de seguridad industrial que se deben aplicar a éste vehículo especial.
11. Continuar la Interventoría con las importantes labores de seguimiento y establecimiento de tareas acerca del tema de Inventario de Bienes Concesionados del proyecto férreo, combinadas con los elementos diversos que no están a cargo de la concesión, que pertenecen a otros actores diferentes a los que intervienen en el proyecto concesionado, pero que están ocupando actualmente un espacio físico importante asignado a Ferrocarriles de Occidente, como son en los talleres de Yumbo y en la estación principal-central de Cali.

12. Se hace recomendación especial a la Interventoría del proyecto, para que continúe de manera sistemática y permanente con las labores de seguimiento y control, toda vez que se denota una actitud y disposición del actual concesionario de retomar trabajos importantes y atrasados, en beneficio del mismo proyecto.

Atentamente,



JUAN CARLOS SAENZ BAQUERO
Ingeniero Auditor Oficina Control Interno

VoBo



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXO FOTOGRAFICO DE LA AUDITORÍA
RESULTADOS MATRIZ MED
RELACION DE HALLAZGOS VIGENTES DE CGR

ANEXO: REGISTRO FOTOGRÁFICO DETALLADO



Libertad y Orden

Índice de Registro Fotográfico - Proyecto Línea Férrea del Pacífico

Núm.. Foto	Descripción de fotografía
1	Exposición del proyecto de Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del estado con el personal de la interventoría del proyecto férreo.
2	Inspección de las locomotoras utilizadas por el concesionario para la movilización de carga actualmente.
3	Vista general de la zona de Taller en Palmira, donde el concesionario tiene contemplado realizar ampliación en el transcurso del próximo año. (Detalle de cárcamo de trabajo inferior)
4	Organización y estructuración organizada, limpia y con elementos propios de seguridad industrial para el desarrollo de las tareas de mecánica de los trenes y vagones.
5	Manejo de distritos de riego de los cultivos en la zona del Valle del Cauca, que producto de las malas prácticas, afectan las zonas de corredor férreo
6	Zona de carrilera que fue afectada en el 2011 (cubierta con una capa de sedimentos de aproximadamente 45 cms, producto de fallo de vallados contiguos al corredor férreo.
7	Vehículo para recorridos de interventoría por la línea férrea en proceso de reparación y mantenimiento preventivo del sistema de frenos
8	Aspecto del centro de control operativo del concesionario con los recursos propios para el control de la operación permanente del tren de carga hacia Buenaventura
9	Vista general de zona de almacenamiento de materiales que llegan desde Buenaventura
10	Repuestos para vagones de carga importados desde Brasil, en hierro fundido y recibido en los días de la auditoría por parte del Concesionario.
11	Vista general de cruces férreos con calles urbanas en la zona de Yumbo, sin ningún tipo de señalización preventiva, que generan potenciales riesgos de accidentalidad
12	Detalles de Dresina de control del concesionario, la cual se encuentra en reconstrucción, la cual sirve para realizar chequeos de deformaciones o inconvenientes de la línea férrea.
13	Zona de parque de vagones usados por el concesionario, así como almacenamiento de otros vagones que no son propiedad del concesionario pero están localizados en los terrenos de sus talleres.
14	Zona donde la línea férrea se ha perdido, en el trayecto de Yumbo hacia Buga - k245, lo cual implica labores de recuperación.
15	Planillas de control llevadas a cabo por los controladores del Centro de Control del concesionario y que sirven para alimentar las bases de datos e información necesaria de Operación.
16	Explicación del supervisor sobre los elementos de ruedas para locomotoras que también fueron importados por el concesionario desde Brasil.
17	Cargue de material llegado por tren desde Buenaventura, el cual es cargado en carros particulares para su distribución.
18	Estación del concesionario en Yumbo donde almacena materiales transportados en el tren desde Buenaventura.
19	Zona de talleres con altos estándares de aseo y limpieza, implementados hace poco según información del interventor.
20	Zona del corredor férreo invadido por material granular
21	Zonas de vías férreas muy cercanas a las calzadas vehiculares del área urbana de Yumbo
22	Utilización conveniente de elementos de protección personal por parte del nuevo concesionario de la línea férrea.

tem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	1 Línea Férrea del Pacífico



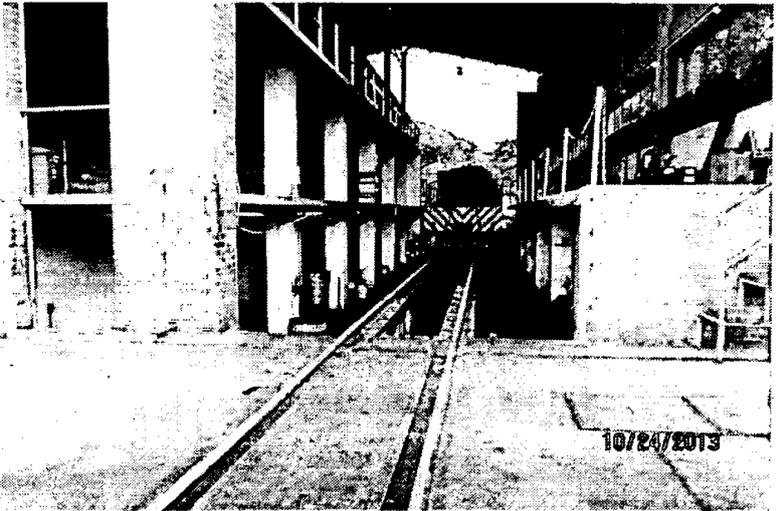
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Exposición del proyecto de Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del estado con el personal de la interventoría del proyecto férreo.

Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	2 Línea Férrea del Pacífico



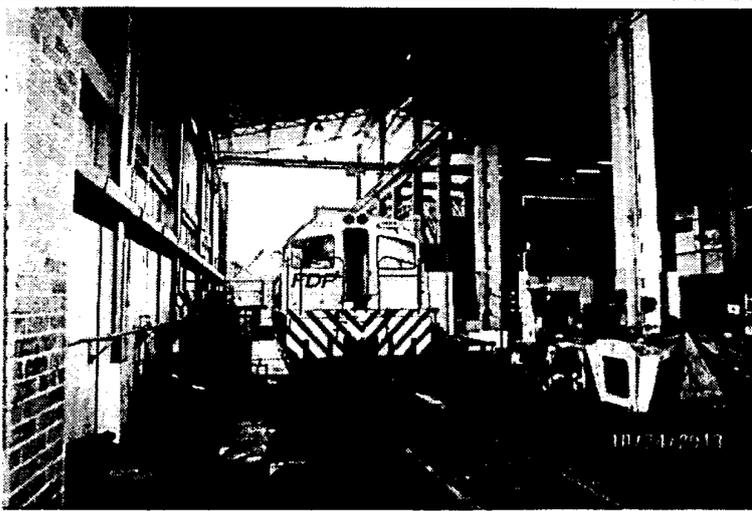
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Inspección de las locomotoras utilizadas por el concesionario para la movilización de carga actualmente.

tem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	3 Línea Férrea del Pacífico



Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Vista general de la zona de Taller en Palmira, donde el concesionario tiene contemplado realizar ampliación en el transcurso del próximo año. (Detalle de cárcamo de trabajo inferior)

Ítem:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	4 Línea Férrea del Pacífico

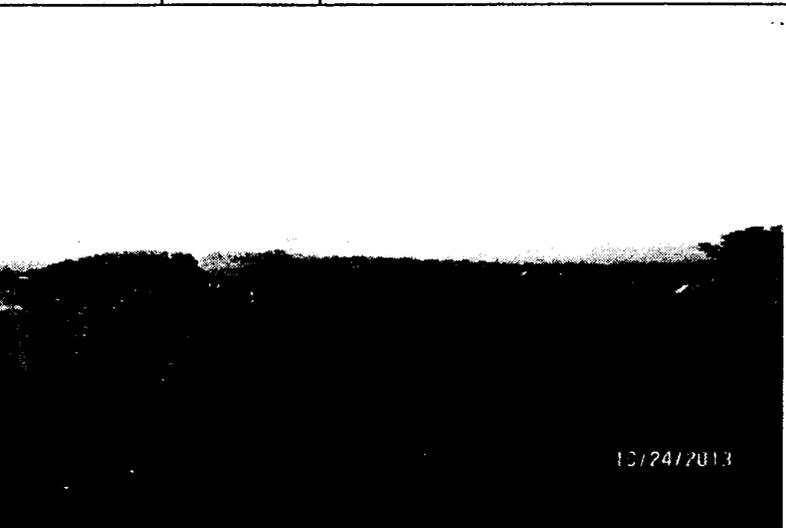


Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Organización y estructuración organizada, limpia y elementos propios de seguridad industrial para el desarrollo de las tareas de mecánica de los trenes y vagones.



Gobierno del Cauca

Item:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	5 Línea Férrea del Pacifico



10/24/2013

Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Manejo de distritos de riego de los cultivos en la zona del Valle del Cauca, que producto de las malas prácticas, afectan las zonas de corredor férreo



Agencia Nacional de Infraestructura

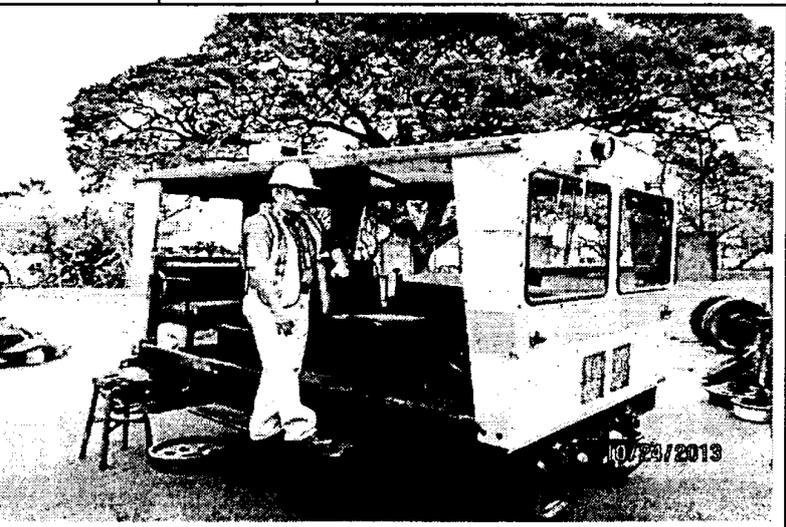
Item:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	6 Línea Férrea del Pacifico



10/24/2013

Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Zona de carrilera que fue afectada en el 2011 (cubierta) con una capa de sedimentos de aproximadamente 10 cms, producto de fallo de vallados contiguos al corredor férreo.

Item:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	7 Línea Férrea del Pacifico



10/24/2013

Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Vehículo para recorridos de interventoría por la línea férrea en proceso de reparación y mantenimiento preventivo del sistema de frenos

Item:	Seguimiento Auditoría
Numero Foto	8 Línea Férrea del Pacifico

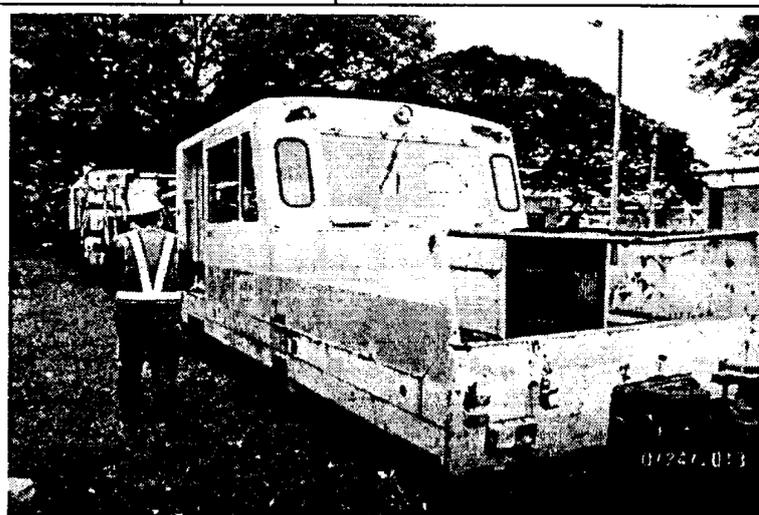


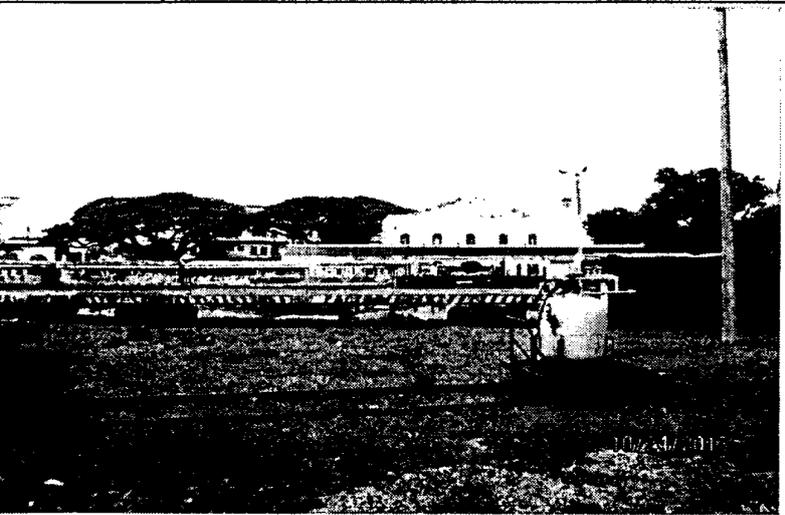
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Aspecto del centro de control operativo del concesionario con los recursos propios para el control de la operación permanente del tren de carga hacia Buenaventura

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	9 Línea Férrea del Pacífico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Vista general de zona de almacenamiento de materiales que llegan desde Buenaventura

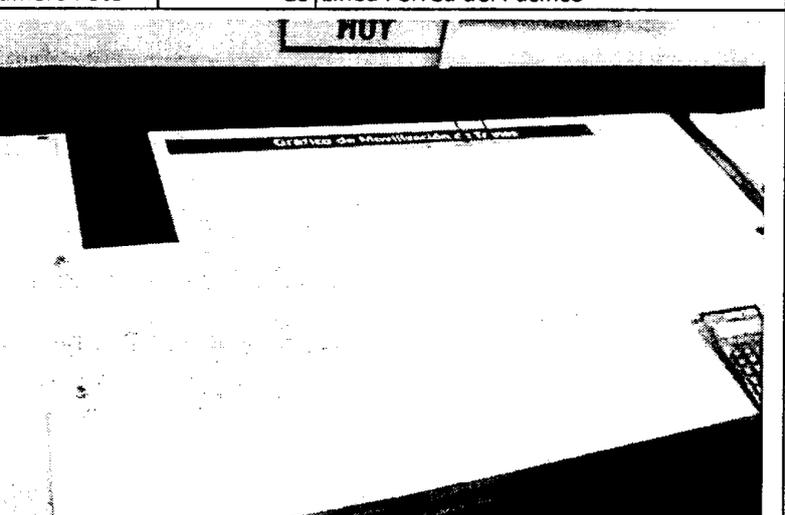
Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	10 Línea Férrea del Pacífico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Repuestos para vagones de carga importados de Brasil, en hierro fundido y recibido en los días de auditoría por parte del Concesionario.

Ítem: Técnico	
Numero Foto	11 Seguimiento Auditoría
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Vista general de cruces férreos con calles urbanas en la zona de Yumbo, sin ningún tipo de señalización preventiva, que generan potenciales riesgos de accidentalidad

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	12 Línea Férrea del Pacífico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Detalles de Dresina de control del concesionario, la cual se encuentra en reconstrucción, la cual sirve para realizar chequeos de deformaciones o inconvenientes de la línea férrea.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	13 Línea Férrea del Pacífico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Zona de parque de vagones usados por el concesionario, así como almacenamiento de otros vagones que no son propiedad del concesionario pero están localizados en los terrenos de sus talleres.

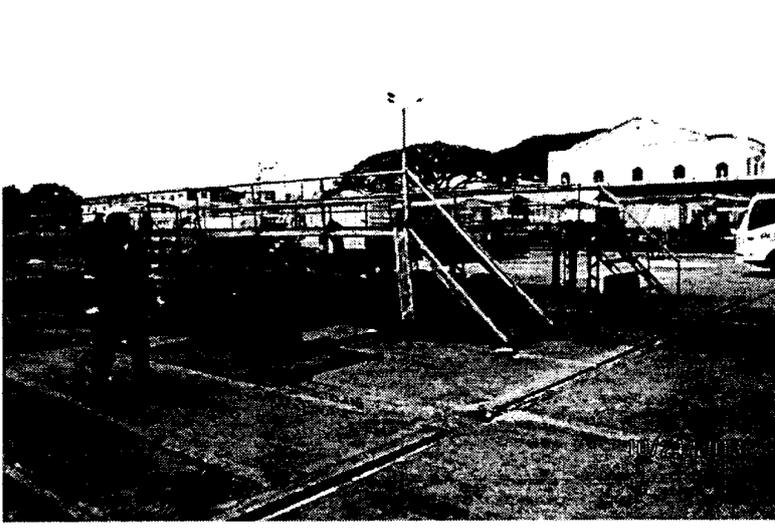
Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	14 Línea Férrea del Pacífico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Zona donde la línea férrea se ha perdido, en el trayecto de Yumbo hacia Buga - k245, lo cual implica labores de recuperación.

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	15 Línea Férrea del Pacífico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Planillas de control llevadas a cabo por los controladores del Centro de Control del concesionario y que sirven para alimentar las bases de datos e información necesaria de Operación.

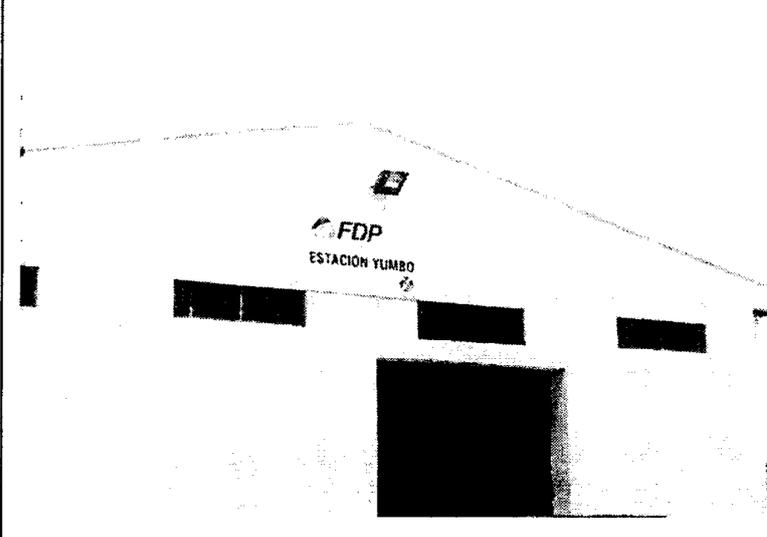
Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	16 Línea Férrea del Pacífico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Explicación del supervisor sobre los elementos de ruedas para locomotoras que también fueron importados por el concesionario desde Brasil.



Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	21 Línea Férrea del Pacifico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Zonas de vías férreas muy cercanas a las calzadas vehiculares del área urbana de Yumbo

Ítem: Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	22 Línea Férrea del Pacifico
	
Fecha:	24 al 26 de Octubre de 2013
Detalle	Utilización conveniente de elementos de protección personal por parte del nuevo concesionario de la línea férrea.

Ítem:		Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	17	Línea Férrea del Pacífico	
			
Fecha:		24 al 26 de Octubre de 2013	
Detalle	Cargue de material llegado por tren desde Buenaventura, el cual es cargado en carros particulares para su distribución.		

Ítem:		Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	18	Línea Férrea del Pacífico	
			
Fecha:		24 al 26 de Octubre de 2013	
Detalle	Estación del concesionario en Yumbo donde almacena materiales transportados en el tren desde Buenaventura.		

Ítem:		Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	19	Línea Férrea del Pacífico	
			
Fecha:		24 al 26 de Octubre de 2013	
Detalle	Zona de talleres con altos estándares de aseo y limpieza, implementados hace poco según información del interventor.		

Ítem:		Seguimiento Auditoría	
Numero Foto	20	Línea Férrea del Pacífico	
			
Fecha:		24 al 26 de Octubre de 2013	
Detalle	Zona del corredor férreo invadido por material granular.		

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

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
20	Registro fotográfico obras construcción	NA	NA	BP
21	Registro fotográfico obras Mantenimiento	B	70.5	BP
22	Legalidad equipos de Interventoría	E	90.5	BP
	Programas de control de trabajos del concesionario :			
23	Control de Obra	NA	NA	BP
24	Control predial	B	70.5	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 Interventoria	B	70.5	BP
33	Elementos de EPP de Interventoria	B	70.5	BP
34	Retroalimentación del personal extranjero	na	na	BP
35	Informes de Especialistas de Interventoria	B	70.5	BP
36	Transmision de conocimiento de especialistas	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
0	Idoneidad y conocimiento profesional técnico:	0	70.5	0
1	Director de Interventoría	B	90.5	BP
2	Coordinadores	E	90.5	BP
3	Residentes	E	90.5	BP
	Conocimiento del proyecto integral:			
4	Director de Interventoría	E	90.5	BP
5	Subdirector Interventoria	E	90.5	BP
6	Residentes	E	90.5	BP
07	Identificación de daños y novedades en sector de proyecto (Construccion y Mnto)	B	70.5	C
08	Inventario del proyecto en operación	B	70.5	C
09	Seguimiento técnico a los trabajos constructivos de la Concesión	NA	NA	C
10	Calidad en la Interventoría en Construcción y Mantenimiento	B	70.5	C
11	Ficha Técnica del Proyecto	B	70.5	C
12	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción	NA	NA	C
13	Revisión de señalización de obra en frentes que estén en Operación y Mantenimiento según el Reglamento de Movilizacion de trenes	B	70.5	C
14	Seguimiento de elementos de contención - seguridad Ferrea	B	70.5	C
15	Primeros Auxilios del Interventor	B	70.5	BP
16	MANUAL DE MANTENIMIENTO DOCUMENTO DAT 055	B	70.5	BP
17	MANUAL DE MANTENIMIENTO DOCUMENTO DAT 055	B	70.5	C

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesión Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
18	MANUAL DE MANTENIMIENTO DOCUMENTO DAT 055	B	70.5	C
19	Verificación del estado físico de las instalaciones de infraestructura férrea	B	70.5	BP
20	Equipos de topografía de Interventoría	E	90.5	C
21	Cuenta el concesionario con la Dresina de Control	NA	NA	BP
22	Capacitaciones internas	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

03 Componente Financiero				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Seguimiento a información financiera Concesionario	B	70.5	C
02	Control de Cargas	B	70.5	C
03	Revisión Informes de Fideicomiso	B	70.5	C
04	Comités de Fiducia	NA	NA	C
05	Informes de formatos financieros ANI	B	70.5	C
06	Idoneidad personal del área	NA	NA	BP
07	Claridad en los conceptos y lianamientos del area especializada	B	70.5	BP
08	Se examina que no hay violación a los LA/FT	N	0	C

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

04 Componente Jurídico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Consultas jurídicas	B	70.5	C
02	Comunicaciones de incumplimiento de toda índole	B	70.5	C
03	Capacitaciones jurídicas de Interventoría	R	45.5	BP
04	Seguimiento pólizas concesión	B	70.5	C
05	Idoneidad personal del área	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

05 Componente Aforos y Recaudos				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Controles de Carga Neta transportada	B	70.5	C
02	Registros Estadísticos	R	45.5	BP
03	Proyección de carga	B	70.5	C
04	Seguimiento de la carga proyectada	B	70.5	C
05	Controles de Carga Bruta transportada	B	70.5	C
06	Reportes de pesos propios y frecuencias	B	70.5	BP
07	Estadísticas de cargas	B	70.5	BP
08	Aforos sobre transporte de carga	R	45.5	BP
09	Trazabilidad de la movilizacion	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

06 Componente Ambiental				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Revisión y verificación Análisis de laboratorio del concesionario	R	45.5	C
02	Seguimiento en talleres	B	70.5	bp
03	Seguimiento a manejo de aguas industriales	B	70.5	BP
04	Seguimiento licencias concesionario	B	70.5	C
05	Estadísticas de control de las fichas ambientales	B	70.5	C
06	Control por Corporación	B	70.5	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	B	70.5	BP
11	Cronograma de seguimiento ambiental	M	15.5	BP
12	Acciones de manejo ambiental implementadas y comunicadas por la Interventoría	B	70.5	C
13	Preparación y presentación de indicadores ambientales	R	45.5	C
14	Revisión de la aplicación del Manual de de SISO por parte del concesionario	NA	NA	BP
15	Comité de seguimiento ambiental	B	70.5	C
16	Idoneidad personal del área	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

07 Componente Social				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
0	0	0	#¡REF!	0
01	Oficinas de atención al usuario del concesionario	NA	NA	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	B	70.5	C
05	Seguimiento y asistencia reuniones sociales de la Concesión	NA	NA	C
06	Análisis de indicadores sociales de la concesión	NA	NA	C
07	Idoneidad personal del área	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

08 Componente Predial				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Afectaciones a terceros	E	90.5	BP
02	Inspecciones sobre utilizacion adecuada de zonas del concesionario en talleres y estaciones	E	90.5	C
03	Tareas de seguimiento a zonas de invasion del corredor	B	70.5	C
04	Control grafico de zonas invasión	R	45.5	BP
05	Comunicación a municipios sobre zonas de invasión	E	90.5	BP
06	Solicitud de información actualizada	B	70.5	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA



Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Organización de la Interventoría	E	90.5	BP
02	Actualización científica y tecnológica	E	90.5	BP
03	Exigencia al concesionario de sus obligaciones	E	90.5	BP
04	Advertir incumplimientos de obligaciones Concesionario	E	90.5	C
05	Acompañar advertencias con conceptos y análisis	B	70.5	C
06	Control de plazos de ejecución del concesionario	E	90.5	BP
07	Análisis estadístico e indicadores gestión Interventoría	R	45.5	BP
08	Pagina WEB de la Interventoría	N	0	BP
09	Revisión de la pagina de la Concesión	R	45.5	BP
10	Archivo organizado y completo de la Interventoría	E	90.5	C
11	Archivo histórico de la concesión	NA	NA	0
12	Archivo de correspondencia enviada y recibida de Interventoría	E	90.5	C
13	Información de diseños actualizada	B	70.5	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	E	90.5	C
19	Comunicaciones entre personal de Interventoría	E	90.5	BP



REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	Concesion Ferrea del Pacifico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Ferro Pacifico
Fecha de Evaluación	24 a 26 de Octubre 2013

01 Componente Administrativo			02 Componente Técnico			03 Componente Financiero			04 Componente Jurídico			05 Componente Aforos y Recaudos			06 Componente Ambiental			07 Componente Social			08 Componente Predial		
Id	Calificación	C/BP	Id	Calificación	C/BP	Id	Calificación	C/BP	Id	Calificación	C/BP	Id	Calificación	C/BP	Id	Calificación	C/BP	Id	Calificación	C/BP	Id	Calificación	C/BP
01	91	BP	1	71	BP	01	71	C	01	71	C	01	71	C	01	46	C	01	NA	C	01	91	BP
02	91	BP	2	91	BP	02	71	C	02	71	C	02	46	BP	02	71	bp	02	71	C	02	91	C
03	91	BP	3	91	BP	03	71	C	03	46	BP	03	71	C	03	71	BP	03	71	BP	03	71	C
04	91	C	4	91	BP	04	NA	C	04	71	C	04	71	C	04	71	C	04	71	C	04	46	BP
05	71	C	5	91	BP	05	71	C	05	71	BP	05	71	C	05	71	C	05	NA	C	05	91	BP
06	91	BP	6	91	BP	06	NA	BP	06	71	BP	06	71	BP	06	71	C	06	NA	C	06	71	BP
07	46	BP	07	71	C	07	71	BP				07	71	BP	07	71	C	07	71	BP	07	91	C
08	0	BP	08	71	C	08	0	C				08	46	BP	08	71	C	08	71	BP	08	91	BP
09	46	BP	09	NA	C	09	71	BP				09	71	BP	09	46	BP	09	71	BP	09	71	BP
10	91	C	10	71	C										10	71	BP						
11	NA	0	11	71	C										11	16	BP						
12	91	C	12	NA	C										12	71	C						
13	71	C	13	71	C										13	46	C						
14	91	C	14	71	C										14	NA	BP						
15	91	C	15	71	BP										15	71	C						
16	91	C	16	71	BP										16	71	BP						
17	91	C	17	71	C										17	46	BP						
18	91	C	18	71	C																		
19	91	BP	19	71	BP																		
20	NA	BP	20	91	C																		
21	71	BP	21	NA	BP																		
22	91	BP	22	71	BP																		
23	NA	BP	23	71	BP																		
24	71	BP																					
25	71	BP																					
26	46	BP																					
27	46	BP																					
28	91	BP																					
29	91	BP																					
30	91	BP																					
31	91	BP																					
32	71	BP																					
33	71	BP																					
34	na	BP																					
35	71	BP																					
36	71	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 MENOR A 59 PUNTOS SOBRE 100

CALIFICACION EN EL RANGO MENOR A 64 SOBRE 100

**ANEXO: MATRIZ DE HALLAZGOS
VIGENTES DE LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA PARA EL
PROYECTO AUDITADO**

Nº	Descripción (Máximo de 50 palabras)	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Metas	Designación de la Unidad de medida de la Meta	Fecha Inicio de Metas	Fecha Terminación de Metas
4	<p>H20 Se estableció que el Concesionario Ten de Occidente S.A. no legalizó los remolques dados para el transporte de los materiales requeridos en los frentes de obra por carretera, según el plazo establecido para el 1 de noviembre de 2004, no cumpliendo los compromisos adquiridos, aumentando el atraso en la ejecución de las obras de rehabilitación y además, el concesionario no realizó la aplicación de los recursos entregados al Concesionario por este concepto.</p> <p>H12.418 A través de Acta de Acuerdo No. 36 de 2001, FERROVIAS autorizó el desembolso de pagos para la importación de fijadores, néhas 30 kN/y, cambiavías y elementos de unión. En julio de 2003 fueron girados al concesionario por parte de Ferrovías USD\$879.112 (\$2.733.15M), para la compra de 26 cambiavías con un plazo de entrega de noventa (90) días calendario, según sea a la fecha de expedición de las ordenes de compra. Se constata que los recursos fueron girados por FERROVIAS al concesionario en julio de 2003 y los cambiavías no han sido depositados en las bodegas ni instalados en la red férrea, lo cual demuestra que la inversión no se ha realizado, generándose presunto deterioro de los recursos del Estado, por el valor girado.</p> <p>H17.8 D importación cambiavías. Respecto a la importación de los 26 juegos de cambiavías, según el INCO el pasado 23 de marzo de 2008 llegaron solo 7 (seis) juegos procedentes del Brasil y se encuentran depositados en la estación de Yumbo.</p> <p>H18.33 Avances y avances. En cuanto a las actividades correspondientes a Suministro de balasto, importación de 26 juegos de cambiavías, adquisición de síps, construcción de puentes nuevos, reconstrucción Cartago - La Flesia, ejecución de obras preliminares y complementarias, entre otras. Se observa que a abril de 2008, aún sin legalizar existían \$30.596 millones de anticipos entregados al Concesionario desde el año 2002 hasta el 2007.</p> <p>H17.111 Plazo de obra. Se presenta incumplimiento del último Plazo que se le otorgó al Concesionario hasta 27 de marzo de 2008 para terminar las obras que no tienen que ver con puentes y obras ambientales. Con corte a 24 de abril de 2008, se observó que existen por ejecutar obras de construcción (9 puentes) y rehabilitación (42,22 kilómetros de H2181.72 Se evidenció poco avance en la ejecución de las obras de las Varandas de Camalito (solamente se han adelantado actividades de desapego, cortes alistamiento para reple de balasto) y de Chirchiva (solamente construcción del puente sobre el Río Chirchiva).</p>	<p>1. Legalización de los remolques para el transporte de material</p> <p>2. Terminar el plan de obras de rehabilitación del corredor férreo, teniendo en cuenta que los cambiavías son una actividad del plan de obras previsto en el contrato.</p>	<p>Verificar el cumplimiento del concesionario de cada una de las obligaciones adquiridas en recursos entregados a la entrega de recursos para el desarrollo del contrato. Terminar el plan de obras establecido en el contrato de concesión.</p>	<p>1. Informe donde se pueda verificar el saldo de las obligaciones adquiridas al concesionario, yionar las acciones pendientes.</p> <p>2. Informe a la Interventoría del cumplimiento de las actividades del plan de obras.</p>	<p>1. Informe dirigido al Ministerio de Ambiente de la Coordinación Técnica sobre el cumplimiento de la normatividad ambiental exigida en el contrato de concesión para verificar su cumplimiento.</p> <p>2. Oficio a la Contraloría General de la República solicitando el traslado del Hallazgo al Ministerio de Ambiente.</p>	1/01/2013	31/12/2013
6	<p>H14.4 Las situaciones citadas reflejan presuntas deficiencias en la ejecución oportuna del Concesionario, de sus obligaciones estipuladas en el contrato, en particular la cláusula 13.11 la cual estipula que la "... Realización de las obras necesarias para mitigar los efectos adversos derivados de las obras de rehabilitación...", lo que está generando una afectación en el nivel de eficiencia del cumplimiento de lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental y las demás normas ambientales. Lo anterior denota que los mecanismos implementados por la Entidad no han dado los resultados esperados, lo cual impacta en la ejecución oportuna a hora del contrato. No obstante que se evidencian retrasos incumplimientos, el INCO Comisión de a Contrataria "... En el último comité ambiental, celebrado el pasado 11 de abril de 2005, se requirió a la Interventoría a continuar al concesionario estableciendo fechas posteriores de a Contrataria..."</p>	<p>Solicitar un informe al Ministerio de Medio Ambiente sobre el cumplimiento por parte del Concesionario de las normas ambientales exigidas para la ejecución del contrato de concesión.</p>	<p>Verificar el cumplimiento del concesionario de cada una de las obligaciones adquiridas, por parte de las entidades de orden nacional y regional.</p>	<p>Un informe en el cual se permita evidenciar que se cumplen los objetivos de los mismos.</p>	<p>1. Informe dirigido al Ministerio de Ambiente de la Coordinación Técnica sobre el cumplimiento de la normatividad ambiental exigida en el contrato de concesión para verificar su cumplimiento.</p> <p>2. Oficio a la Contraloría General de la República solicitando el traslado del Hallazgo al Ministerio de Ambiente.</p>	1/01/2012	30/11/2012
9	<p>H14.4 Se presentan deficiencias en la gestión de la Entidad en algunos proyectos, tal es el caso de la concesión Ten de Occidente que a la fecha presenta un estado crítico presentándose incumplimiento sobre el futuro del proyecto y de los recursos invertidos por el Estado que se encuentran en poder del concesionario.</p>	<p>Cesión de la concesión de TREN DE OCCIDENTE a FERROCARRIL DEL</p>	<p>Reactivar el corredor férreo del Pacifico.</p>	<p>Informes y documentos que permitan evidenciar que se cumple el objetivo del contrato</p>	<p>1. Informe con el cumplimiento de los objetivos</p>	1/01/2013	31/12/2013
54	<p>Preso a nivel. Debido a la escasa presencia y vigilancia por parte del Concesionario en el corredor férreo, recientemente se han presentado entre Buenaventura - Cartago - 107 pasos a nivel nuevos, más 14 entre Zarzal - La Tebaldía que suman 121. Lo anterior agregado a los 253 existentes entre Buenaventura y Cartago más 18 entre Zarzal La Tebaldía totalizan 392 pasos a nivel irregulares en toda la extensión de la red férrea rehabilitada, para un promedio aproximado de un paso a nivel irregular por cada kilómetro de la red férrea en operación. Situación que además de incrementar el riesgo de accidentalidad de peatones, vehículos y trenes en circulación, incide negativamente en los niveles de calidad y confiabilidad del servicio de carga y pasajeros que actualmente se realiza en los sectores rehabilitados.</p>	<p>Trasladar a los municipios el hallazgo de los pasos a nivel irregulares para su repleo por tratarse de un problema de carácter férreo y ser ellos la autoridad competente.</p>	<p>Asignar el cumplimiento de las obligaciones a la entidad competente para su ejecución y control y de esta forma poder garantizar la operación férrea en el país.</p>	<p>Copia de las actuaciones realizadas frente a las autoridades municipales y/o demás en las cuales se solicita la restitución del corredor férreo invadido.</p>	<p>1. Recopilación de los oficios remitidos a las autoridades municipales y/o corredor férreo.</p> <p>2. Oficio a la Contraloría General de la República solicitando el traslado del Hallazgo a los municipios, para el control de las obras respectivas.</p>	1/04/2011	30/09/2011
55	<p>H15.92 Tráveses en concreto presentados. Existe incumplimiento en cuanto a la fabricación o consecución de 33.500 unidades (talantes para terminar las obras de rehabilitación. Lo anterior, si se tiene en cuenta que desde el pasado 23 de abril de 2007 el Concesionario efectuó el desmonte de la planta de tráveses de Yumbo, por consiguiente, a partir de esa fecha no se han producido más tráveses de concreto preesforzado tipo monobloque que se requieren para concluir el proyecto</p>	<p>Solicitar un informe sobre: "Número de tráveses que se requieren para terminar el plan de obras de rehabilitación y la adquisición de las mismas."</p>	<p>Dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el contrato de concesión.</p>	<p>1. Un informe en el que se especifique la cantidad de tráveses que se requieren para terminar el plan de obras</p>	<p>1. Un informe</p>	1/01/2012	30/11/2012
57	<p>Requerimientos Interventoría. No se anotó reporte alguno que evidencie la gestión de INCO ante los descargos y omisiones del Concesionario a las solicitudes de carácter técnico realizadas por la Interventoría en sus informes mensuales durante la vigencia de 2007. Las citadas omisiones son las más relevantes se tienen: - Respuesta a las 12 modificaciones de la Interventoría General, realizadas desde el 16 de mayo de 2007 hasta el 21 de septiembre de 2007, que tratan aspectos sobre acciones tomadas por el Concesionario como consecuencia de las inspecciones por parte de terceros sobre Corredor férreo en general, sector de Guanabana, corredor Yumbo-Cali, Zarzal-Cartago, Zarzal La Tebaldía, Ardiaká-Zarzal, entre otros.</p>	<p>Se investigan y aplican los mecanismos de sanción establecidos en el contrato de concesión.</p>	<p>Verificar el cumplimiento del contrato de concesión</p>	<p>1. Verificación de los mecanismos de sanción establecidos en el contrato de concesión y las actuaciones de la entidad para el cumplimiento de los mismos</p>	<p>1. Resolución de incumplimiento</p>	1/07/2010	31/03/2011
58	<p>H15.98 Predeca licencia ambiental. Variante Fierca sobre el Río Chirchiva (Caldas). Aún no se ha dado la entrega de los predios que según lo previsto en el Plan de Contingencia en el cronograma de obras, se debió realizar el pasado 9 de enero de 2007, además no se cuenta con la Licencia Ambiental</p>	<p>INCO continuará exigiendo al Concesionario el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones contractuales, utilizando los mecanismos establecidos en el Contrato de Concesión.</p> <p>Se solicitará un informe sobre la gestión adelantada para la compra de los predios y la expedición de la licencia ambiental para la variante de Chirchiva</p>	<p>Verificar el cumplimiento de las obligaciones del plan de obras de la variante de rehabilitación.</p>	<p>1. Un informe sobre la gestión para la adquisición de los predios y la licencia ambiental del plan de obras de la variante Camalito y Chirchiva</p>	<p>1. Un informe donde se verifique la gestión adelantada por el concesionario para la compra total de los predios y obtención de la licencia ambiental</p>	1/06/2011	30/09/2012
59	<p>H114 Corredor férreo Buenaventura - Cali. Presenta nuevas inspecciones a todo y lado de la vía férrea, específicamente en el tramo comprendido entre el K4+000 y K12+000. H115 Corredor férreo sector Córdoba - San Cipriano. comprendido entre Buenaventura y Cali, se encuentran invadido por vehículos ampuados por motodactiles que circulan por la línea férrea para el transporte de pasajeros, demorando en las salidas, situación que representa el riesgo existente para la operación de los trenes de carga. H16+100 Estación corredor férreo Sector Córdoba - San Cipriano. Comprendido entre Buenaventura y Cali. La estabilidad del corredor férreo se encuentra afectada por la tubería que conduce el agua potable del acueducto de Buenaventura</p>	<p>Solicitar informe sobre el seguimiento que adelanta la Procuraduría Provincial de Buenaventura sobre las inspecciones efectuadas en el corredor férreo y denuncias por el Instituto y el Concesionario.</p>	<p>Asignar el cumplimiento de las obligaciones a quienes las pueden operar.</p>	<p>Informe de seguimiento por parte de la Procuraduría Provincial a las denuncias realizadas sobre la invasión del corredor férreo</p>	<p>1. Recopilación de los oficios remitidos a la Procuraduría y de las actuaciones realizadas para la restitución del corredor férreo invadido.</p>	1/10/2010	30/09/2011

Nº	Descripción (Máximo 50 palabras)	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las tareas	Responsabilidad de la Unidad de medida de la Meta	Fecha Inicial Meta	Fecha Terminación Meta
----	----------------------------------	------------------------	----------	---------------------------	---	--------------------	------------------------

62	<p><u>H32.102</u> Mantenimiento corredor ferreo. El tramo en toda su extensión presenta deficiencias en el mantenimiento de la vía férrea, específicamente en el correspondiente a rielera, limpieza de carriles, surtimiento de balasto y nivelación en algunos sectores, cambios de las traviesas en mal estado de los puentes y puentes que conforman la red, retro de alcantarillas y limpieza de alcantarillas entre otros. Sector Zarzal - Taboada. En el tramo comprendido entre el K332 y K333, debido a la contaminación de la curvatura y aporamiento de la alcantarilla del lugar se presenta desbordamiento de la quebrada sobre la banca tierra que amenaza la estabilidad de la misma.</p> <p><u>H32.103</u> Travesas de madera. Las traviesas de madera que conforman los sectores de arico y terminación de cada una de las curvas comprendidas entre Zarzal y La Taboada, presentan un alto grado de deterioro por lo tanto, las rieles se empiezan a desmenuzarse. Situación que pone en alto riesgo la seguridad en el tránsito de trenes y demás vehículos ferroviarios.</p> <p><u>H32.105</u> - Sin rehabilitar. El sector comprendido entre Yumbo - Cali y la población de Centlo en una extensión aproximada de 50 kilómetros, presenta condiciones de alto riesgo para la operación ferrea, debido entre otros aspectos a la presencia de rieles desmenuzados sobre una banca tierra destruida con traviesas deterioradas en toda su extensión y puentes sin rehabilitación y mantenimiento alguno.</p> <p><u>H321.20</u> En vista de inspección al Corredor Ferreo se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, en los tramos Buenaventura - Dagua y Yumbo - Pájarita.</p>	<p>cumplimiento de las actividades de mantenimiento establecidas en el contrato de concesión y en caso de no dar cumplimiento revisar los mecanismos de sanción establecidos en el contrato de concesión.</p>	<p>Revisar el cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento establecidas en el contrato de concesión.</p>	<p>Informe de cumplimiento de las actividades de mantenimiento del contrato de concesión.</p>	<p>1. Informe donde se verifique el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de concesión</p> <p>2. En caso de no dar cumplimiento revisar los mecanismos de sanción establecidos en el contrato de concesión.</p>	1903/2013	31/12/2013
----	--	---	---	---	--	-----------	------------

64	<p>H34.104 Comunicaciones. No existe un Sistema de Comunicaciones con servicio satelital que permita el cobrimiento en tiempo real de la totalidad del corredor ferreo. Tal como lo define el correspondiente al Plan de Obras vigente. El control de la operación de transporte ferreo se realiza por radio telefónico y celular, presentándose sectores donde existe deficiencia en la cobertura de estos dos medios de comunicación, tales como los comprendidos entre Cali - La Cumbre - Buenaventura, Buga - Zarzal. El sector Zarzal - La Taboada aún no cuenta con cobrimiento alguno.</p>	<p>1. Gestión adelantada para la implementación del sistema de comunicaciones.</p>	<p>1. Dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el contrato de concesión.</p>	<p>Informe de cumplimiento de las actividades de comunicaciones, en el contrato de concesión.</p>	<p>1. Un informe</p>	1903/2013	31/12/2013
----	---	--	---	---	----------------------	-----------	------------

66	<p>Transporte carga y pasajeros. El trayecto comprendido entre Buenaventura - Cali - Zarzal - Taboada, actualmente utilizado para la operación de transporte de carga y pasajeros, no cumple a cabalidad con lo establecido en el Artículo 113 de la Ley 789 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre y Decreto 3110 de 1997 en su artículo 8, por cuanto en la mayoría de los pasos a nivel que existen, persiste la carencia de señalización establecida en el Manual de Señalización Vial vigente. Además de ser escasas la señalización vial y la horizontal en toda la extensión de la línea ferrea rehabilitada, las estaciones y anexidades aún no cuentan con adecuado programa arquitectónico que incluya: servicios complementarios, salas de espera, servicios sanitarios, facilidades para personas discapacitadas, mapeles, servicios de comunicaciones para el público, ordenas de administración y señalización.</p>	<p>La Entidad solicita un concepto al Ministerio de Transportes y el concesionario, está en la obligación de dar cumplimiento al Artículo 113 de la Ley 789 de 2002, pues las concesiones ferreas son para el transporte de carga.</p>	<p>Verificar el cumplimiento de la normalidad para el transporte de carga y pasajeros en el modo ferreo.</p>	<p>1. Solicitar concepto al ministerio de transporte sobre la obligatoriedad de dar cumplimiento a la ley para el transporte de pasajeros en el corredor ferreo.</p>	<p>1. Un concepto de la autoridad competente y el cumplimiento de la normalidad vigente para el transporte de pasajeros en el corredor ferreo concesionario.</p>	1/08/2010	31/03/2011
----	--	--	--	--	--	-----------	------------

67	<p><u>H323.76</u> Actualmente algunos camiones destinados para la operación se encuentran en fardamiento, dado que el Camionero 623, que se accidentó ha entregado por la inventaria al INCO hasta el 16 de Julio de 2010.</p> <p><u>H324.27</u> La Prensa de Control, entregada al Concesionario no cumple con su función, ya que se encuentra en el Taller de Pájarita en total abandono y según lo manifestado por el Jefe del Taller no tiene motor y no ha sido utilizada para programar el mantenimiento del corredor ferreo.</p>	<p>Informe sobre el equipo de tracción y la disponibilidad del mismo en la operación comercial.</p>	<p>Informe sobre el estado de los bienes entregados en concesión, de acuerdo con las obligaciones establecidas en el contrato.</p>	<p>1. Mediante un Informe al Oficio de requerimiento al verificar sobre el equipo de Concesionario (1) el Informe sobre el equipo de tracción disponible para la operación, la carga atendida, disponible para la operación y la carga Camionero 623 y estado de la flota. (1) Diresna 3.</p>	1/01/2011	31/12/2011
----	---	---	--	---	-----------	------------

68	<p>Velocidades de operación. Durante el 2007, el Concesionario incumplió con las velocidades máximas establecidas en el anexo 5 del pliego de condiciones de la licitación de la Concesión. De acuerdo con lo informado por la inventaria, las velocidades promedio durante dicha vigencia que se dieron en los distintos tramos de operación comercial no superaron los 18 km/hora. Lo contrastalmente establecida para el trayecto Buenaventura - Cali, es de 27,70 km/h y para el trayecto Yumbo - Manzanilla, la velocidad mínima exigida es de 36 km/h.</p>	<p>Teniendo en cuenta que se presenta diferencia en el cumplimiento del anexo 5 del pliego de condiciones y la velocidad de operación en los diferentes tramos del corredor ferreo, se solicita mesa de trabajo con CGR.</p>	<p>Verificar el cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión.</p>	<p>Verificar el cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión.</p>	1/08/2010	30/06/2011
----	--	--	---	---	-----------	------------

69	<p>Tramo subutilizado. El tramo comprendido entre las poblaciones de Zarzal y La Taboada con una extensión de 40 kilómetros, no posee la infraestructura necesaria que permita en el diseño. Debido a un empaje multimodal o estación de transferencia que facilite las condiciones para el transporte de carga. En la actualidad este trayecto se encuentra subutilizado, pues únicamente transita el Tren Turístico los fines de semana.</p>	<p>Verificar cumplimiento de la rehabilitación del tramo subutilizado de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión.</p>	<p>Verificar el cumplimiento de las obligaciones del contrato, en especial las señaladas en el plan de obras de rehabilitación.</p>	<p>Informe sobre las obligaciones establecidas en el contrato de concesión</p>	<p>1. Informe sobre el cumplimiento de la rehabilitación del tramo Zarzal - La Taboada rehabilitado y demás obligaciones del contrato de concesión</p>	1/10/2010	30/09/2011
----	--	--	---	--	--	-----------	------------

70	<p>Manual de Trenes. El Reglamento de Movilización de Trenes actualmente elaborado y utilizado por el Concesionario, no cuenta con el respectivo acto administrativo por parte Ferrovial o del INCO, mediante el cual se avale su contenido en cuanto al acatamiento de las normas establecidas para tal fin por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Solicitar concepto al grupo jurídico sobre la validez del manual de trenes elaborado y utilizado por el concesionario.</p>	<p>Verificar el cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión y de la entidad.</p>	<p>1. Informe Mado Ferreo para solicitar concepto al Grupo Jurídico sobre la validez del Manual de Trenes, con el fin de solicitar el concepto de aprobación del Manual de Trenes. 2. Concepto Grupo Jurídico.</p>	<p>Informe de la Coordinación de Mado Ferreo sobre la vigencia del manual de Trenes, con el fin de solicitar el concepto de aprobación del Manual de Trenes, con el fin de solicitar el concepto de aprobación del Manual de Trenes, con el fin de solicitar el concepto de aprobación del Manual de Trenes.</p>	1/08/2010	30/06/2011
----	---	---	---	--	--	-----------	------------

276	<p>Mediante un Oficio 200903070156971 de diciembre 18 de 2009, el INCO aprobó la ampliación del plazo de la ejecución del Plan de Obras al Concesionario hasta el 18 de diciembre de 2010, sin mediar un acto administrativo para la modificación del contrato y pese a los reiterados incumplimientos del Concesionario.</p>	<p>1. Cumplimiento de los procesos administrativos y jurídicos para la modificación de los contratos de concesión</p>	<p>Desempeñar el procedimiento utilizado para ampliar el plazo para la ejecución del plan de obras de Rehabilitación.</p>	<p>1. Concepto jurídico del procedimiento utilizado para la ampliación del plazo para la ejecución del plan de obras de rehabilitación.</p>	<p>1. Informe sobre la aplicabilidad del procedimiento utilizado para la ampliación del plazo del plan de obras de rehabilitación</p>	1/08/2010	30/06/2011
-----	---	---	---	---	---	-----------	------------

N h	Descripción (máximo 800 caracteres)	Acción de mejoramiento	Objetivo	Descripción de las Medidas	Denominación de la Unidad de medida de la Medida	Fecha Inicio Medida	Fecha Terminación Medida
277	El Concesionario incumplió la obligación de presentar oportunamente los certificados de expedición y renovación de la Garantías del Contrato	Verificación del cumplimiento de las obligaciones en cuanto a modificación y entrega de garantías	Verificar el cumplimiento de las obligaciones en aplicación de garantías establecidas en el contrato de concesión.	1. Mediante un Informe verificar la vigencia de las garantías presentadas por el concesionario	1. Oficio de requerimiento al Concesionario. 2. Informe en el que se detallan las garantías las vigencias y cantidades de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión y tarificación.	19/03/2013	31/12/2013
278	El Concesionario incumplió la obligación establecida en el Contrato de Concesión, numerales 2.1.62 y 2.7 del Pliego de condiciones, Cláusulas 95 y 107 del Contrato de Concesión y Cláusula Novena del Oficio 15 de julio de 2008, ya que no ha diligenciado y aportado todos los documentos requeridos por el cambio en su composición accionaria, que requieren ser aprobados por INCO.	Verificación del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la cesión del contrato de concesión.	Verificar las obligaciones del concesionario con ocasión de la cesión del contrato de concesión.	1. Mediante un Informe verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas con ocasión de la cesión del contrato de concesión.	1. Oficio de requerimiento al Concesionario. 2. Informe en el que se establezca el cumplimiento de las obligaciones adquiridas por el concesionario con ocasión de la cesión del contrato.	19/03/2013	31/12/2013
279	Se evidenció inadecuado señalización y operación de los pasos a nivel a lo largo de la Concesión, tal como se observó en el Trayecto Yumbo - Cal y Buenaventura - Agua, donde no funcionan las barreras, alambrados, salientes, salientes los pasovivientes operan con conos y paletas de pase - siga.	Verificación de los controles en los pasos a nivel automatizados y el registro de las pruebas realizadas.	Verificar que se implementen las medidas de seguridad para la implementación de los pasos a nivel con seguridad de los pasos a nivel.	1. Mediante un Informe verificar la implementación de las medidas de seguridad en los pasos a nivel. 2. Derivado del Informe tomar las medidas pertinentes.	1. Oficio de requerimiento al Concesionario. 2. Informe para verificar el cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión.	19/03/2013	31/12/2013
280	El Concesionario no ha presentado los ensayos de laboratorio que determinen el cumplimiento de las especificaciones técnicas de las 5.374 travessas de concreto que fueron instaladas en el Trayecto Yumbo - Centro, con ocasión de los trabajos de rehabilitación, dado que no existe proceso de control de calidad en la producción de travessas de la Planta de Travessas de Buenaventura, incumpliendo las Especificaciones Técnicas establecidas por el Asistente Técnico.	Verificación de las especificaciones técnicas sobre los controles que se requieren realizar en las travessas de concreto utilizadas para el mantenimiento y las del Plan de Obras de Rehabilitación.	Verificar el cumplimiento de las especificaciones de las travessas utilizadas en la rehabilitación del corredor de mantenimiento y sobre los ensayos de materiales.	1. Mediante un Informe verificar las especificaciones de las travessas de concreto utilizadas en el mantenimiento y las del Plan de Rehabilitación del Corredor de Ferrocarril.	1. Informe sobre el cumplimiento de las especificaciones de las travessas utilizadas en un Plan de Obras de Rehabilitación de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión. 2. Informe cumplimiento de las especificaciones de las travessas utilizadas en el mantenimiento del tramo.	11/2/2010	31/07/2011
282	En la Estación de Buenaventura se observó deficiencia en el mantenimiento del cerramiento perimetral y las puertas de acceso 1 y 5 se encuentran en mal estado. Dentro del Programa de Salud Ocupacional, aun no se ha implementado el plan de emergencia establecido en la matriz de riesgos y por ende con la falta de esta actividad de mitigación de riesgos para la hixación de los bombardos y carro móviles.	Verificación del adecuado mantenimiento realizado a la estación de Buenaventura.	Verificar que se realice el mantenimiento adecuado a la estación de Buenaventura, bien entregado en concesión.	1. Mediante un Informe verificar sobre las actividades de mantenimiento realizadas a la estación de Buenaventura. 2. Derivado del Informe tomar las medidas pertinentes.	1. Oficio de requerimiento al Concesionario. 2. Informe sobre el cumplimiento de las actividades de mantenimiento en la estación de Buenaventura.	1/08/2010	30/08/2011
285	H 215/12 Se evidenció inadecuado manejo ambiental por y en cuanto a seguridad industrial, dado que los exidores tienen carga vendida, falta señalización informativa y de evacuación en caso de emergencia. H 216/12 Se evidenció inadecuado manejo ambiental por el destino final de residuos sólidos, no hay señalización informativa, se observó desorden en el almacenamiento en la bodega como a lo largo del país, abandono de equipo rodante, incumpliendo con la adecuada operación de la infraestructura concesionaria.	Cumplimiento de elementos utilizados en el programa de seguridad industrial que se lleva a cabo en las diferentes dependencias del concesionario, especialmente sobre los exidores y el cumplimiento del Programa de Seguridad Industrial.	Garantizar la adecuada vigencia de los elementos que se utilizan en los programas de seguridad industrial y el cumplimiento del Programa de Seguridad Industrial.	1. Informe sobre los elementos utilizados en la seguridad industrial y las dependencias de fabricación y explotación respectivamente. 2. Informe sobre el programa de seguridad y control del programa de seguridad industrial en las diferentes dependencias del concesionario.	1. Oficio de requerimiento al Concesionario. 2. Informe sobre el estado de los elementos utilizados en la seguridad industrial, particularmente para el taller de Palmira. 3. Informe sobre el cumplimiento del Programa de Seguridad Industrial.	11/2/2010	31/07/2011
288	Se observó que la cota de inundación podría afectar la estabilidad del cerramiento perimetral y de la vía tierra, igualmente el almacenamiento de la vía de conformidad con el diseño establece que debe ser retirado un individuo arboreo, el cual no tiene permiso de tala por parte de la Corporación Ambiental. La canalización de los desagües del muro de contención presenta deficiencias constructivas, debido a que se presenta empousamiento de agua en los extremos.	Cumplimiento en el proceso constructivo al diseño y las recomendaciones dadas para garantizar la estabilidad del cerramiento perimetral de la Central de la Felisa. Revisión del Permiso de tala del individuo arboreo.	Verificar que las obras se ejecuten de acuerdo a los diseños presentados por el concesionario.	1. Mediante un Informe verificar la conformidad del cerramiento perimetral y la estabilidad de la Felisa. 2. Derivado del Informe tomar las medidas pertinentes.	1. Informe la ejecución de las obras con verificación de los especialistas sobre la canalización de los desagües del muro de contención y la estabilidad del cerramiento perimetral de la terminal de carga. 2. Permiso de tala.	11/2/2010	30/09/2011

