

Para contestar cite:  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Memorando No. 2015-102-009293-3  
Fecha: 11/08/2015 09:14:27->102  
FUN: ANDRÉS FIGUEREDO SER-300  
Anexos: Informe (22 folios)



Bogotá D.C.

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


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

**ASUNTO:** Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo Concesión Red Férrea del Atlántico (PEI 41)

Apreciado Doctor Figueredo:


Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo Concesión Red Férrea del Atlántico (PEI 41) realizada los días 14 y 15 de julio de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,

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

Anexo: Informe (22 folios)

CC. Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Proyectos Férreos  
Julian David Rueda Acevedo – Experto – 7, Supervisor del Proyecto

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control Interno.   
Nro Borrador: 2015 1020 01 67 58  
GADF-F-010

# ANI

Agencia Nacional de  
Infraestructura

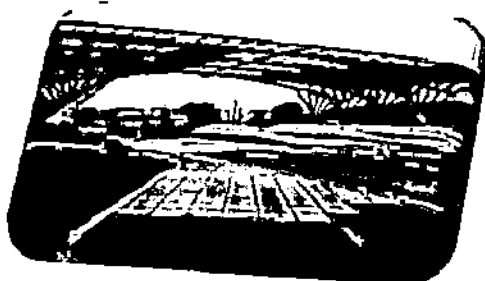
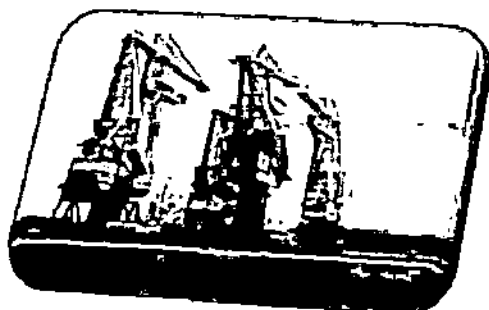


**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de  
Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto férreo,  
Concesión Red Férrea del Atlántico  
(PEI 41)

# 2015



## CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
2. ALCANCE .....	6
2.1. Componentes Analizados.....	6
2.2. Información de Contratos .....	6
3. METODOLOGÍA .....	9
3.1 Metodología Empleada.....	9
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	10
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	11
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA .....	15
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	15
6.2 Descripción del proyecto a auditar .....	16
6.3 Temas abordados de manera específica:.....	20
6.4 Consideraciones principales de la auditoría.....	29
6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED.....	29
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	29
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	32
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.....	33
7.1.2 Desempeño del componente técnico .....	35
7.1.3 Desempeño del componente Ambiental .....	38
7.1.4 Desempeño del componente Social.....	38
7.1.5 Desempeño del componente Aforos (operación).....	40
8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	40
8.1 No Conformidades .....	41
8.1.1 Para la Interventoría .....	41
8.1.2 Para la Supervisión.....	42
8.2 Recomendaciones.....	42
8.2.1 Para la Interventoría .....	42
8.2.2 Para la Supervisión .....	43
8.3 Buenas Prácticas .....	43

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados .....	6
Tabla 2 – Plazos estimados para la concesión.....	7
Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. – FENOCO S.A.....	8
Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora .....	8
Tabla 5- Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora .....	10
Tabla 6 - Antecedentes informes Contraloría General de la República .....	11
Tabla 7. Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	11
Tabla 8 – Relación de Observaciones PMP y su avance .....	13
Tabla 9. Temas programados para la Auditoría.....	15
Tabla 10 – Descripción de tramos del proyecto .....	18
Tabla 11. Resultados de calificación MED de noviembre de 2013.....	30
Tabla 12. Resultados de calificación MED de julio de 2015.....	31

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Vista General del proyecto y los avances de la segunda línea.....	17
Ilustración 2. Gráfico del corredor Férreo – Mediante ITCS.....	27
Ilustración 3. Determinación de la ubicación del tren y del control de velocidad.....	28

## ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Proyección de Carga Proyectada vs Ejecutada 2015.....	20
Gráfica 2. Promedio de trenes movilizados al mes.....	21
Gráfica 3. Resume de querrelas 2000 - 2015.....	22
Gráfica 4. Bloqueos por causas externas (mes a mes).....	39

## INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.<sup>1</sup>

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.

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

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

*“ (...) es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargada de evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles y de asesorar a la dirección en la continuidad del proceso administrativo, la reevaluación 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,

<sup>1</sup> Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

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

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias.

Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI); la auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 19 de junio de 2015, solicitando la información referente al proyecto, lo cual fue oficializado mediante memorando interno No. 20151020071613 del 22 de junio; por otro lado, mediante correo del 8 de julio de 2015 y oficio No. 20151020150451 del 9 de julio de 2015 se remitió a las partes involucradas la decisión de auditar la concesión respectiva y la programación planteada de la auditoría.

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el comportamiento de la Interventoría y de la Supervisión asociadas al proyecto indicado en el numeral 2.2 de este informe, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en los planes de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP.

### 1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general a la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la Interventoría del proyecto de concesión modo férreo, Red Férrea del Atlántico y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Interférrea Atlántico.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en noviembre del año 2013, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría para subsanar las recomendaciones planteadas.

## 2. ALCANCE

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

### 2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle, del proyecto de concesión férrea, se resaltan las etapas de CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN asociados a la explotación comercial que viene realizando la Concesión Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. – FENOCO S.A., tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Consorcio Interférrea Atlántico en virtud del contrato 265 de 2012; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto férreo, componente administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social, contraprestación (recaudo) y financiero.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por segunda ocasión a esta misma interventoría (la primera evaluación se llevó a cabo en noviembre de 2013), lo cual permite ver una comparación en los resultados obtenidos con el objeto de atender las recomendaciones planteadas en las auditorías anteriores.

Se lleva a cabo una evaluación aplicando la matriz de evaluación de desempeño MED que hace parte de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe

### 2.2. Información de Contratos

*Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados*

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Otorgar en Concesión para su construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, operación y explotación, la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico, para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, infraestructura que está conformada por los tramos: Chiriguaná (PK 724) - Ciénaga (PK 934), Ciénaga (PK 934) - Santa Marta (PK 969), Bogotá (Km 5) - Belencito (PK 262), La Caro (PK 34) - Lenguzaque (PK 110), Bogotá (Km 5) – Dorada (PK 200), Dorada (PK 200) – Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) – Chiriguaná (PK 724) y Puerto Berrío (PK 333) - Medellín (Bello) (PK 509), incluyendo los	Contrato O-ATLA-0-99	Ferrocarril del Norte de Colombia S.A. – FENOCO S.A.

	bienes inmuebles, los bienes muebles y el material rodante consignados en los anexos del pliego de condiciones que dio origen al presente contrato <sup>2</sup>		
Interventor	Ejecutar para la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del Contrato de Concesión No 0-ATLA-00-99, sus adicionales y Otrosíes de la Red Férrea del Atlántico.	No. 265 de 2012	Consortio Interférrea Atlántico
Supervisor	Profesional de Planta		Ing. Julian Rueda

*Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión*

<b>ETAPAS CONTRATO</b>	<b>FECHAS ASOCIADAS</b>
Fecha de Suscripción	09 de Septiembre de 1999
Fecha de Terminación Estimada	03 de marzo de 2030
Fecha Acta de Inicio	03 de marzo de 2000
Plazo Actual Estimado de contrato (años)	30
Iniciación etapa previa a la rehabilitación-reconstrucción y construcción y mantenimiento	03 de marzo de 2000
Iniciación etapa rehabilitación-reconstrucción, construcción y mantenimiento	27 de marzo de 2001
Iniciación etapa operación	03 de marzo de 2000

Fuente: Ficha técnica del Proyecto ANI, actualización Junio de 2015.

La composición de la concesión férrea, para el proyecto Red Férrea del Atlántico se presenta a continuación:

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



Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A. – FENOCO S.A.

No.	DESCRIPCIÓN	PORCENTAJE
1	Drummond Coal Mining LLC	41.0 %
2	CI Prodeco S.A	24.1 %
3	Carbones de La Jagua S.A	12.0 %
4	Colombia Natural Resources I S.A.S (CNR)	8.4 %
5	CNR Transport S.A.S	8.4 %
6	Consortio Minero Unido S.A.	3.6 %
7	Sloandes Logistics S.A.S.	2.4 %
<b>TOTAL</b>		<b>100%</b>

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consortio Interférica Atlántico
Representante Legal	Jaime Salcedo Castro
Valor inicial del Contrato	\$ 8.505.824.056
Valor de la aclaración	\$162.199.729
Valor del contrato adicional 1	\$187.124.549
Valor del contrato adicional 2	\$337.000.000
Valor del contrato adicional 2	\$438.157
Valor del contrato adicional 3	\$175.000.000
Valor del contrato adicional 4	\$250.158.478
Valor del contrato adicional 5	\$1.003.707.894
Actualizaciones	\$359.906.674
Actualizaciones	\$186.776.161
<b>Total</b>	<b>\$11.168.135.698</b>
Tiempo	41 meses
Fecha de Inicio del Contrato	24 de julio de 2012
Fecha de terminación del Contrato	23 de diciembre de 2015

Fuente: Información del contrato de Interventoría allegado por la supervisión.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Ardanuy Ingeniería S.A.	30%
TNM Limited	20%
Consultora Latinoamericana de Ingeniería S.A. – Conlisa S.A.	50%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1 Metodología Empleada

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

Se resalta en éste punto la información allegada por la supervisión e interventoría ya que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; la auditoría se centró en una verificación documental y fue corroborada con un recorrido físico al corredor férreo, aun cuando las obras representan un porcentaje bajo, son determinantes en la culminación del proyecto. Se verificó la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos del proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

**Solicitud de Información:** Mediante correo electrónico del 22 de junio de 2015 y memorando interno de la misma fecha generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia el Gerente Técnico de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y el supervisor del proyecto a auditar. La recepción de la información se dio el 3 de Julio por medio magnético.

Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema; es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registros fotográficos, registros filmicos, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría y la supervisión.

**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio físico y magnético luego del requerimiento. La información solicitada para revisión es la relacionada a continuación:

1. Ficha técnica del proyecto.
2. Contrato de concesión, Otro sí, adiciones, entre otros documentos contractuales.
3. Apéndice técnico del contrato de concesión.
4. Contrato de la interventoría con todos sus anexos, otro si, adiciones, entre otros documentos contractuales.
5. Propuesta económica de interventoría.
6. Acta de inicio de interventoría.
7. Últimos dos informes de supervisión. (correspondientes al mes de mayo y junio)
8. Personal y perfiles de interventoría, aprobación por parte de la ANI. (todo el equipo mínimo y que actualmente está laborando)

9. Últimos informes de interventoría. (mes de mayo y junio)
10. Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
11. Últimas dos actas de comités técnicos.

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

**Entrevistas:** Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

**Visitas de campo:** Se llevó a cabo visita al corredor férreo, en tramos del proyecto definidos previamente para verificar el estado general del corredor y algunos pasa niveles de gran incidencia así como el centro de control operativo del concesionario; se dio apoyo con material fotográfico y filmico aportado por la interventoría.

**Plan de mejoramiento por procesos:** Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisaron documentalmente las acciones de mejora y los avances que ha implementado el interventor Consorcio Interférrea Atlántico y la supervisión al momento de esta nueva auditoría realizada en julio de 2015.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.

#### 4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>3</sup>
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 0-ATLA-0099, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 265 de 2012, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndice del contrato de Interventoría.

<sup>3</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

## 5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Red Férrea del Atlántico, generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría. Adicionalmente, es importante aclarar que el ingeniero Julian Rueda fue designado como supervisor del proyecto Red Férrea del Atlántico desde finales del año 2013 y quien formuló las metas y cronogramas para el desarrollo del proyecto en el presente año.

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que frente a los mismos se ha dado cumplimiento en las unidades de medida propuestas por el supervisor para atender su causalidad, en virtud de dar efectivo cumplimiento y proceder al cierre respecto a lo solicitado por la Contraloría General de la República; esta completitud se genera conforme al plan de choque para el cierre de hallazgos solicitados por Vicepresidencia de la República a 30 de junio del año 2015.

De esta manera, queda pendiente la revisión de estos para que por parte de la comisión auditora de la Contraloría, se proceda a la verificación y cierre de los 10 hallazgos que mantenía el proyecto. En la tabla 6 se presenta un resumen de este particular.

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

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	10	Plan de Mejoramiento Institucional	100%	100%

Se consultó ORFEO<sup>4</sup>; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

*Tabla 7 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control*

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Visita al Proyecto Concesión Red Férrea del Atlántico, Contrato de Concesión 0-ATLA-0-99. Fecha de la visita 25 al 28 de mayo.	Ejecutada
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

<sup>4</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI

Se presentan a región seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en noviembre de 2013, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

*Tabla 8- Relación de Observaciones PMP y su avance*

No.	Descripción e identificación no conformidad real o potencial.	Observaciones	Avance %
2042	Supervisión Los temas por solucionar con respecto a los tramos pendientes por viabilizar las condiciones necesarias para la terminación de la construcción de la doble línea férrea, deben dársele la prioridad que requiere y para ello se debe fundamentar en estrategias de seguimiento permanentes, generando los espacios, reuniones y acciones en general tendientes a culminar con las soluciones requeridas, en beneficio del mismo proyecto. Y es en cabeza de la Vicepresidencia de Gestión Contractual los objetivos que se deben trazar para tal objetivo.	Se viene adelantando de manera sistemática conforme a la programación propuesta por la Concesión, sin embargo se han encontrado dificultades para la obtención de las nuevas licencias, adicional a las restricciones interpuestas en febrero y mayo de 2015.	50%
2043	Interventoría 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. Adicionalmente todas las solicitudes generadas por la Interventoría del proyecto sobre temas inherentes al mismo, deben ser atendidas y tenidas en cuenta por el concesionario. En caso contrario, la Interventoría debe seguir informando a la ANI sobre situaciones de ésta índole, para efectos de tener las acciones correctivas necesarias en beneficio del mismo proyecto.	Se está dando de manera oportuna la información por parte del concesionario referida a la mayoría de los componentes señalados; sin embargo, se evidencia en los requerimientos de la interventoría demora con algunos papeles de trabajo, lo cual incide en el oportuno accionar tanto de la Agencia como de la misma interventoría, se sugiere oficiar estrictamente estos casos para la toma de acciones al respecto.	80%

<p>2044</p>	<p>Para la labor para la Interventoría del proyecto tener en cuenta:</p> <p>De éste punto se resaltan los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Llevar un control permanente de LA/FT según lo reglamenta la ley de la Nación.</li> <li>o 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. Igualmente estar revisando la página WEB del concesionario.</li> <li>o Contar con indicadores de gestión para resumir de manera gerencial aspectos y variables realizadas por la Interventoría.</li> <li>o Dado que el consorcio interventor lo componen compañías extranjeras, se resalta la recomendación de recibir de dichas empresas retroalimentación propias de los trabajos de interventoría férrea, aprovechando su amplia experiencia a nivel internacional. Estas capacitaciones y transmisión de información es fundamental para elevar los niveles de servicio de una interventoría sólida y modera, como las que quiere la ANI dentro del desarrollo de sus proyectos.</li> <li>o 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 Atlántico.</li> <li>o Dentro del tema ambiental, la interventoría deberá implementar el uso de indicadores y parámetros que permitan identificar la trazabilidad de variables importantes de ésta especialidad, como parte de las herramientas</li> </ul>	<p>No se evidencia el control y seguimiento de (LA/FT) mediante SARLAFT, lo cual incide en no tener contemplado este instrumento de vigilancia, se sugiere solicitarlo a través de la Fiduciaria en los comités de Fiducia mensuales. (0%)</p> <p>Si bien se tiene la página web, se debe mejorar la información que brinda. En el capítulo 7.1.1 se describen las mejoras que deben hacerse. (50%)</p> <p>Se encuentran indicadores a lo largo del informe con tablas y gráficas que permiten mejor interpretación de las acciones realizadas. (100%)</p> <p>Se contó con apoyo de las empresas extranjeras para el entendimiento e implementación del sistema ITCS. Sin embargo al ser un consorcio prácticamente 100% extranjero puede transmitirse mayor conocimiento al respecto. (80%)</p> <p>Se lleva la matriz de riesgos del concesionario con seguimiento pero no de la interventoría. (50%)</p> <p>El control de quejas y reclamos no se evidencia</p>	<p>50%</p>
-------------	--	---	------------

	gerenciales que las Interventorías deben tener.  o Dentro del tema social, se hace especial recomendación hacia la interventoría, para realizar seguimiento estructurado y programado, de las quejas y reclamos que se vienen generando por parte de las comunidades que permanecen adyacentes a la línea férrea. Esta labor es muy importante para garantizar que el ciudadano tiene efectivamente un canal de comunicación efectivo y directo con el propio proyecto.	cuantitativa ni cualitativamente, el concesionario desde el mes de febrero de 2015 no ha entregado el consolidado por lo cual el seguimiento en este aspecto no es claro. (0%)	
2045	Interventoría: La Agencia Nacional de Infraestructura deberá evaluar integralmente, con el apoyo directo y permanente de la Interventoría, el avance de los tribunales de arbitramento que tiene éste proyecto en la actualidad.	Con base en el proceso adelantado, los antecedentes, consideraciones y los acuerdos presentados, el 24 de mayo de 2013, el Tribunal de Arbitramento mediante Acta No 43 del 11 de Junio de 2013 resuelve acoger el Acuerdo Conciliatorio celebrado entre las partes y declarar terminado el proceso arbitral.	100%
2046	Interventoría Se hace recomendación especial a la Interventoría del proyecto, para que continúe de manera sistemática y permanente con las labores de seguimiento y control del tema ambiental, toda vez que el seguimiento de las PQR es una estrategia y metodología muy importante para la Entidad en beneficio de atender convenientemente las inquietudes que tenga la comunidad del área aferente del proyecto férreo.	No se presenta evidencia al seguimiento y atención de las PQR generadas en el proyecto.  Se dio solicitud al concesionario desde febrero de 2015 por el consolidado sin obtenerse respuesta. Debe insistirse sobre tal circunstancia.	50%
2047	Interventoría Se recomienda a la Interventoría continuar al interior de su organización, con generar charlas o capacitaciones realizadas por los mismos especialistas asignados al proyecto, toda vez que ello genera un valor agregado a nivel de los conocimientos que todo el equipo debe contar	Se evidencia capacitación al respecto sobre todo en el tema de implementación del sistema ITCS, brindada por una de las empresas extranjeras consorciadas.	100%

	para el buen desarrollo de las labores integrales de interventoría. Estos espacios deben ser programados por la dirección de interventoría y documentados convenientemente tal y como lo exigen los lineamientos de calidad.		
2591	Se observó que las básculas de pesaje dinámico ubicadas al margen de la línea férrea de Ciénega – Magdalena no cuentan con el certificado de calibración actualizado.	Se mantiene la observación ya que ni la báscula de Ciénega, ni la de El Paso están calibradas actualmente.	0%

## 6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI.

Se estableció el miércoles 8 de julio una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 14 y 15 de julio, a desarrollarse un día en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Santa Marta, Magdalena, y al día siguiente recorrido al proyecto.

Se relaciona a continuación el cronograma para la auditoría del proyecto:

*Tabla 9. Temas programados para la Auditoría*

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura – Plan de mejoramiento por procesos.	14/07/2015	08:00 a. m.
Presentación resumen de la interventoría	14/07/2015	08:30 a.m.
MED gestión administrativa	14/07/2015	09:00 a.m.
MED gestión técnica	14/07/2015	10:00 a.m.
MED gestión financiero	14/07/2015	11:00 a.m.
MED gestión jurídica	14/07/2015	12:00 m
MED gestión predial	14/07/2015	2:00 p.m.
MED gestión aforos y recaudo	14/07/2015	3:00 p.m.
MED gestión ambiental	14/07/2015	4:00 p.m.



MED gestión social	14/07/2015	5:00 p.m.
Reunión de cierre (documental)	14/07/2015	6:00 p.m.
Visita al Corredor Férreo, Red Férrea del Atlántico	15/07/2015	8:00 a.m.
Conclusiones de cierre (general)	15/07/2015	6:00 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio Interférrea Atlántico en la ciudad de Santa Marta, Magdalena; tal como fue programada la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido de mayo y junio de 2015.

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del director de la interventoría y algunos de los integrantes del personal asociado a la misma.

En esta reunión, se desarrolló el avance general del proyecto de concesión, las mayores dificultades que se presentan en la actualidad y los avances generados en los últimos meses debido a acciones determinantes en el proyecto. Se precisó la importancia del proyecto de incorporación de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

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

- Invasiones de la línea férrea
- Restricciones de operación y su impacto en el desarrollo del proyecto
- Señalización a lo largo del corredor
- Licenciamiento ambiental
- Obras ejecutadas y por ejecutar de la segunda línea (Otro si 12)
- Nuevo sistema de operación ITCS

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

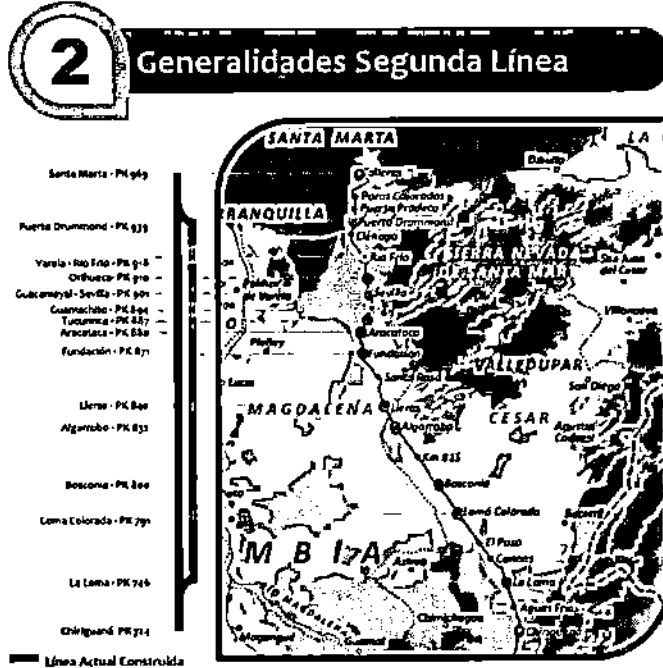
A lo largo de la reunión llevada a cabo en las oficinas del interventor se pudo corroborar la información suministrada con documentos soporte generados en campo; adicionalmente, con registros fotográficos y fílmicos que denotan las actividades realizadas.

## 6.2 Descripción del proyecto a auditar

El corredor férreo concesionado consta hoy en día de una vía férrea de 245km continuos en lo que se denominaría línea 1 que va desde el municipio de Chiriguaná, Cesar, hasta la ciudad de Santa

Marta, Magdalena; y una segunda línea incompleta que va desde La Loma, Cesar, hasta Puerto Drummond, en cercanías de Santa Marta, comprendiendo 191km aproximadamente; de la segunda línea se han construido 151km y faltan por construir 40km para culminarla.

Ilustración 1. Vista General del proyecto y los avances de la segunda línea



**Total Segunda Línea Construida Marzo 2015 - 151.4 Km**

Segunda Línea Construida – Sin operación: 5.5 Km			
Pk. Inicio Tramo	Pk. Fin Tramo	Distancia (m)	Sector
789.500	792.500	3.000	Loma Colorada
845.032	847.500	2.468	Lleras

Segunda Línea en Construcción: 0,789 Km Avance Marzo 2015 – 58.78% *			
831.500	832.289	0,789	Algarrobo

Segunda Línea Licenciada - Por construir			
889.100	894.500	5.400	Guamachito
896.700	898.250	1.550	Guamachito
911.250	917.945	6.695	Varela Rio – Frio

Segunda Línea sin Licenciar – 22.12 Km			
801.053	809.500	2.447	Bosconia
872.209	873.300	1.091	Fundación
873.300	882.430	9.13	Aracataca
907.650	911.250	3.6	Orihueca
884.650	889.100	4.41	Tucurínca
898.250	901.337	3.087	Guacamayal
903.497	905.450	1.953	Sevilla

**Avance General Segunda Línea: 78.8%**

\* Información fuente interventoría IRFA

Fuente: Presentación de la Supervisión de la ANI, Mayo de 2015.

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

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

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

*Tabla 10 – Descripción de tramos del proyecto*

SECTOR	ALCANCE ACTUAL				TRAMOS O SECTORES
	Punto Referencia	Long (km)	Cantidades a Intervenir (km)	Por Ejecutar	
1	PK 724	22	-	-	Chiriguana – La Loma
2	PK 746	45	-	-	La Loma – Loma Colorada
3	PK 791	9	3	Segunda Línea	Loma Colorada – Bosconia
4	PK 800	32	2.45	Segunda Línea	Bosconia – Algarrobo
5	PK 832	8	0.79	Segunda Línea	Algarrobo – Lleras
6	PK 840	31	2.47	Segunda Línea	Lleras – Fundacion
7	PK 871	9	1.09	Segunda Línea	Fundación – Aracataca
8	PK 880	7	9.13	Segunda Línea	Aracataca – Tucurínca
9	PK 887	7	4.41	Segunda Línea	Tucurínca - Guamachito
10	PK 894	7	6.95	Segunda Línea	Guamachito – Guacamayal–Sevilla
11	PK 901	9	3.09 + 1.95	Segunda Línea	Guacamayal–Sevilla – Orihueca
12	PK 910	6	3.60	Segunda Línea	Orihueca – Varela-Río Frio
13	PK 916	23	6.70	Segunda Línea	Varela-Río Frio – Puerto Drummond
14	PK 939	30	-	-	Puerto Drummond - Talleres
15	PK 969	-	-	-	Talleres (Fenoco)

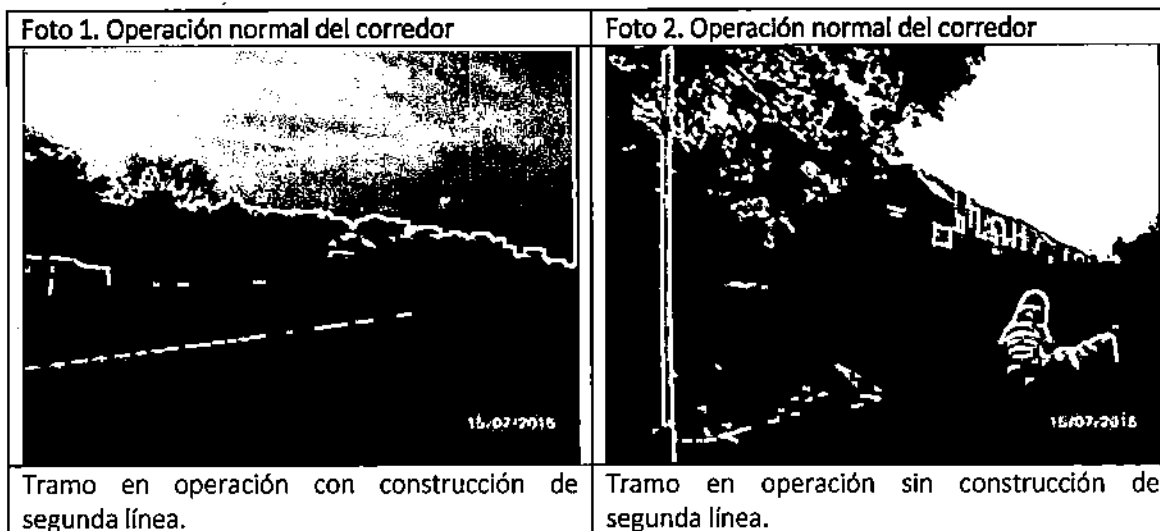
Fuente: Informe de Interventoría, Consorcio Interférica Atlántico, Junio 2015.

Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de Construcción, Operación, Mantenimiento y Explotación, atravesando el 52% de ejecución en tiempo y cuenta con operación 100% del corredor; las acciones más importantes que se adelantan son la gestión para la obtención de la licencia ambiental que les permita terminar de construir la segunda línea en un tramo aproximado de 22km; sin embargo, se pueden adelantar las labores de construcción de los tramos licenciados, siendo estos 14.5km aproximadamente.

Por otra parte también se gestiona la recuperación del corredor férreo debido a las invasiones que se han presentado en los últimos años, donde los casos más complejos se dan en los municipios de Bosconia, Aracataca, Zona Bananera y la ciudad de Santa Marta; para este particular, se adelanta un plan de reasentamiento que permitirá trasladar a las comunidades que están establecidas dentro del derecho de vía a lo largo del corredor férreo.

Debido a la operación del corredor y la optimización del mismo, dentro del otro si 19 quedó estipulada la implementación de un sistema de seguridad y operación; el concesionario optó por el sistema denominado ITCS, el cual significa Sistema Incremental de Control de Trenes. El sistema entró en operación hacia el mes de febrero y se viene implementando paulatinamente lo cual mejora tanto en seguridad como en operación la gestión que se adelanta por el concesionario, permitiendo manejar de manera remota en un centro de control las operaciones del corredor; sin duda esta es una gran apuesta que permitirá mejorar la seguridad en el corredor férreo, sabiendo el

paso del mismo por diferentes centros poblados y también optimizará la operación movilizand mayor cantidad de trenes lo que supone mayor cantidad de carga, reflejando así un crecimiento en las proyecciones que beneficiarán a la Agencia y al Concesionario.



En el presente año se han presentado dificultades en el avance del proyecto referido a la construcción de la segunda línea, específicamente debido a 3 restricciones de movilización nocturna en diferentes puntos de la vía, lo cual ha impedido movilizar trenes en horario de 10.30pm a 4.30am; esta situación ha generado una reducción en la movilización de carga que se tenía proyectada en el corredor; adicional a esto, una de las acciones de tutela que enmarca la restricción nocturna por los municipios de Algarrobo, Zona Bananera y Fundación también impide cualquier obra constructiva a lo largo del corredor férreo, refiriéndose a construcción de segunda línea por 3 meses, hasta tanto no se establezcan medidas adecuadas de mitigación de ruido generado por el tren en el paso cercano por los diferentes municipios.

Ante estas eventualidades, la ANI y el Concesionario trabajan en conjunto con ANLA para definir las medidas de mitigación adecuadas, las cuales han venido implementándose, como lo son muros de gavión armado, pantallas de mitigación de ruido y siembra de arbustos que permitan llegar a una disminución de ruido, tal como lo denota la sentencia. Mientras estas implementaciones se dan, se trabaja en la optimización del sistema ITCS, el cual aumenta la operación sucesiva y controlada de los trenes mientras recorren la vía férrea, ya sea en un sentido o en doble sentido, conforme lo permita el corredor; esto ha permitido no tener un decrecimiento tan drástico debido a las restricciones nocturnas.

### 6.3 Temas abordados de manera específica:

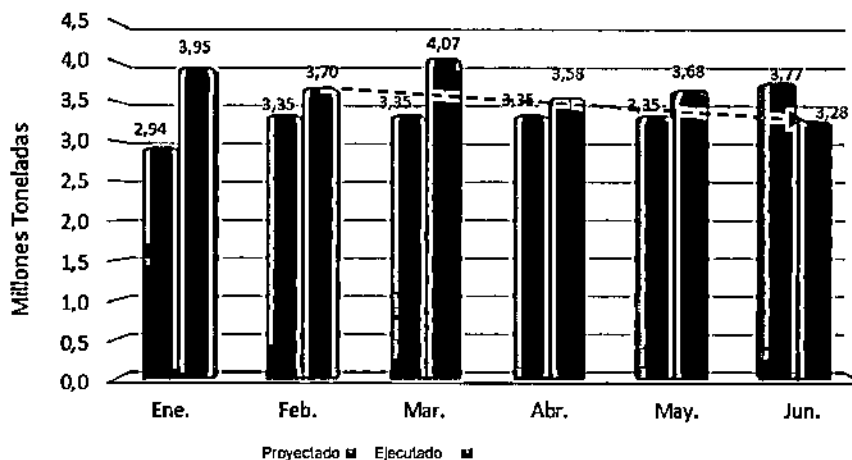
#### 6.3.1 Restricciones de operación y su impacto en el desarrollo del proyecto

La construcción y operación del corredor concesionado a FENOCO ha tenido varias novedades a lo largo del presente año; sin lugar a dudas, la más compleja ha sido la restricción de movilización de trenes durante las 6 horas nocturnas entre las 22:30 y las 4:30. Las 3 restricciones por las cuales se define claramente no poder movilizar trenes en el paso por los municipios de Algarrobo, Zona Bananera y Fundación tienen su origen en la acción de tutela No. 4520563 de 2015; la restricción de tránsito en el municipio de Bosconia mediante la Sentencia de Tutela No. T-672 de 2014 por un término de 6 meses; y la Resolución No. 2018 de 2007 que hace alusión a la restricción de movilización entre Puerto Drummond y Puerto Prodeco.

La disminución de la operación de 6 horas diarias impide movilizar alrededor de 2 a 4 trenes mensuales que constituye dejar de transitar entre 400.000 y 800.000 toneladas mensuales, que en el año representan más de 2.8 millones de toneladas de carbón, siendo este un efecto perjudicial en las proyecciones planteadas para las metas tanto de la Agencia como del concesionario.

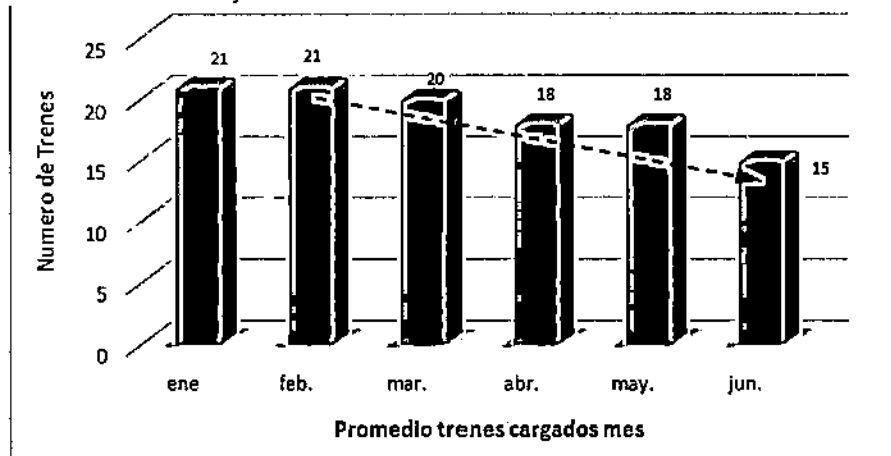
A continuación se muestran las proyecciones dadas por la supervisión del proyecto respecto a la situación que atraviesa el proyecto.

Gráfica 1. Proyección de Carga Proyectada vs Ejecutada 2015



Disminución entre febrero y junio de 400.000 toneladas, y en casos de mejor operación entre marzo y junio de 800.000 toneladas.

Gráfica 2. Promedio de trenes movilizados al mes



Es determinante el seguimiento a las actividades planteadas por los diferentes organismos, en el sentido de mitigar el impacto que aducen las comunidades y en general los municipios a lo largo del corredor férreo; estas actividades se encaminan a la disminución del ruido en el paso por los municipios que entablaron las diferentes acciones frente al concesionario y la Agencia, la de mayor relevancia es la disminución de ruido, por lo cual se vienen construyendo pantallas en gavión, siembra de arbustos y se proyecta la construcción de paneles que mitiguen en cierta manera el ruido, que se percibe en el paso de los trenes como ya lo dijimos antes; adicional a esto, la fricción que tiene el tren en el paso por estas poblaciones requiere un mantenimiento más específico en las juntas de riel y paso niveles referidos a su estructura física.

Foto 3. Paso Nivel Bosconia



Paso del tren en uno de los pasa niveles del municipio de Bosconia

Foto 4. Obras Muros de Gavión



Paso nivel con implementación de muros de mitigación de ruido, municipio de Bosconia

### 6.3.2 Invasiones de la línea férrea

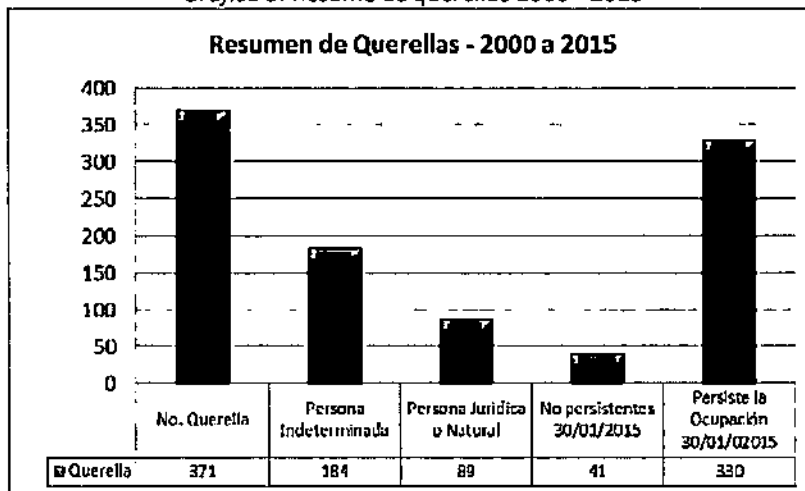
Desde que se concesionó el corredor en el año 2000, se ha venido recuperando paulatinamente el derecho de vía del corredor férreo; las invasiones que se fueron dando por el desuso de la línea férrea permitió que en diferentes puntos se invadiera el derecho de vía con asentamientos de comunidades que fueron estableciendo sus casas o ranchos; a medida que iban mejorándolos y ampliándolos se tornó más compleja la recuperación de la vía férrea, lo cual hoy en día evidencia que en varios puntos del corredor se presenta una alta inmediatez de población que básicamente vive con el tren.

Esta problemática va más allá del asentamiento, debido a que en ciertos puntos la dificultad es acceder a reasentar familias en sitios diferentes dentro de su jurisdicción; para esto se viene adelantando un Plan de Reasentamiento liderado por la ANI; en este sentido, se adelanta la restitución de viviendas para los invasores del corredor. Esta restitución involucra un tema social determinante y es la falta de formalización a la que están acostumbradas dichas comunidades lo que dificulta este proceso, ya que viviendo en cercanías del corredor han tomado los servicios públicos de manera ilegal, como lo son el servicio de luz y agua.

De esta manera, la concepción de pagar servicios públicos ha sido resistente para lograr que el Plan de Reasentamientos avance de manera más rápida. Vale la pena recalcar que este plan de reasentamiento se contempla dentro de las zonas donde se tiene segunda línea o se proyecta construir segunda línea.

En el panorama actual se estima la existencia de 2024 invasiones a lo largo del corredor férreo, de las cuales 438 invasiones son preexistentes, de las cuales se han interpuesto 371 querellas, donde 41 han obtenido la restitución de los bienes en disputa. En censo realizado en 2011 se tienen identificadas 1927 invasiones. A continuación se presenta el cuadro consolidado de seguimiento que viene realizando la interventoría.

Gráfica 3. Resume de querellas 2000 - 2015



Fuente: Consorcio Interferrería Atlántico, informe mensual No. 35, Junio de 2015.

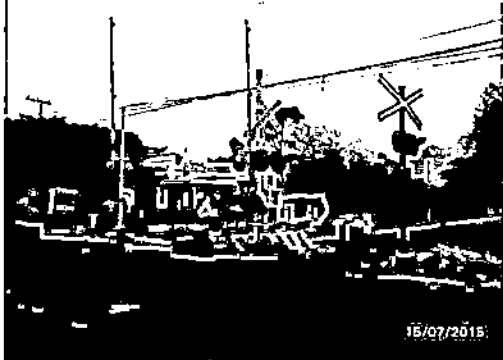

En la ciudad de Santa Marta la situación es diferente: El corredor que atraviesa la ciudad comprende un único sentido, el cual está encaminado a unir los puertos carboníferos con los talleres del Concesionario; en este trayecto no se proyecta segunda línea, pues la idea es mantener adecuadamente la línea actual; sin embargo, la zona aledaña a la vía férrea está densificándose de manera progresiva en los últimos años y el asentamiento que se encontró allí es de un manejo más complicado. Para este particular la Alcaldía de Santa Marta trabaja en conjunto con el Concesionario y se pudo establecer dentro del censo realizado en 2014 que hay 1141 viviendas tipo invasión entre el PK 960 y el PK 969.

En Santa Marta se ha dispuesto la restitución de viviendas mediante el apoyo del Ministerio de Vivienda con el programa de viviendas gratis, a fin de reubicar la mayor cantidad de familias y poder recuperar la zona de seguridad del corredor férreo evitando así accidentes y ocupaciones que generen riesgo a la operación férrea y a la comunidad.

### 6.3.3 Señalización a lo largo del corredor

Las normas de señalización de tipo férreo se encaminan, en gran medida, a los pasos a nivel a lo largo del corredor; en general, no se prevén mayores cantidades de señales más allá de avizorar la proximidad de poblaciones y de paso niveles en las mismas; de esta manera, es de gran importancia poder formalizar los paso niveles, categorizándolos y previendo la incidencia de la población en los mismos con las campañas de cultura

Se evidencian diferentes tipos de pasos a nivel, con lo cual se tiene señalización y estructuras diferentes para cada uno; la diferencia se resalta en el tránsito que tiene cada uno y la ubicación a lo largo del corredor férreo; es así que los pasos que atraviesan Bosconia son de alto impacto tanto como aquellos que cruzan los municipios de Aracataca y El Paso; esto implica el adecuado y completo estado de la señalización y acorde, con sistemas funcionando adecuadamente; sin embargo, en la visita se evidenciaron falencias en las talanqueras de paso en el municipio de Bosconia, que son eléctricas y no funcionaron, teniendo un mecanismo alternativo pero poco técnico con el que se hizo el cierre; esto denota falencia en el mantenimiento o puesta a punto.

Foto 5. Paso Nivel Bosconia	Foto 6. Paso Nivel Bosconia
	
<p>Paso nivel grado 1, en municipio de Bosconia</p>	<p>Señalización dispuesta, ausencia de demarcación horizontal.</p>



Estos pasos son determinantes, sobre todo en un proyecto que tiene tanta incidencia social, porque atraviesan diferentes poblaciones; las talanqueras, señalizaciones de cruz de San Andrés, precaución, resalto y otros; deben estar plenamente identificadas tal como lo define el Manual de Señalización de Vial del Ministerio de Transporte emitido en el año 2004

Particularmente hacer énfasis en los apartes, 3.2.10 Demarcación de aproximación a pasos a nivel, en los pasos tipo 1, tipo 2A y 2B y tipo 3 referidos e identificados en la Re categorización propuesta por FENOCO S.A. contenido en el plan de movilidad propuesto por el Concesionario; las señales verticales descritas a continuación: SP-25 Resaltos, SP-30 Vel. Máxima, SP-52. Cruce a nivel con el ferrocarril, SP-53 Barrera, SP-54 Paso a Nivel, SR-01 Pare; el procedimiento 5.2.3 Resaltos y su disposición según la características propias del paso, además de los semáforos requeridos descritos en el procedimiento 7.4.3 Semáforos y barreras para indicar la aproximación de trenes y lo dispuesto en el 7.4.3.3 Características de las barreras; complementado de manera ajustada con el procedimiento 7.5.7 Controles de semáforos y barreras para indicar la aproximación de trenes.

Lo anterior se evidencia en el informe técnico de seguimiento y verificación realizado por la interventoría al plan de movilidad propuesto por FENOCO S.A. y realizado en el mes de marzo de 2015; sin embargo, no se denota cumplimiento por parte del concesionario; sin duda este es uno de los elementos preponderantes a fin de evitar accidentes, prevenir y culturizar a la población; generando mecanismos de mitigación de riesgo asociado al paso continuo de la red férrea por los diferentes municipios del corredor; mientras no se puedan ejecutar las obras asociadas a pasos a desnivel en los cruces de mayor incidencia, se debe propender por la inclusión y mantenimiento de estos elementos de prevención señalizada y semaforizada.

#### 6.3.4 Licenciamiento ambiental

El proyecto tiene como propósito llevar a cabo una segunda línea a lo largo de 191km aproximadamente, mediante una línea paralela a la existente o en caso dado mediante variante en las poblaciones que se determine en conjunto con la Agencia; sin embargo, la medida adoptada es llevar a cabo la segunda línea paralela a la vía actual que está en operación; de estos 191km ya se tienen construidos 151km, representando un 79% de obras ejecutadas y operando; no obstante lo anterior, de los 40km por ejecutar se encuentran dificultades con el licenciamiento en alrededor de 26km; adicional a 13.5km que tienen EIA pero pendientes de licencia; los municipios de Bosconia y Aracataca representan la mayor dificultad para alcanzar este trámite por problemas con la comunidad y su objeción con el proyecto.

Es claro que el impacto para la obtención de las licencias ambientales pendientes se debe a un tema estrictamente social y de la comunidad, y por ello, es determinante el acercamiento con las mismas para poder adelantar los trámites respectivos de obtención. Según las metas planteadas por concesionario y Agencia, para el presente año se debe adelantar los EIA en el paso por el municipio de Guamachito, a fin de dar vía libre a 6.95km de construcción y prever lo dispuesto para 2016 referido a los tramos de los municipios de Varela-Río Frio con 6.70km y Orihueca con 3.60km.

El trabajo conjunto con el Plan de Reasentamiento de estas poblaciones permitirá avanzar el proyecto; de lo contrario, puede enfrentar serias dificultades en su ejecución como ha venido presentándose hasta el momento.

La interventoría debe hacer seguimiento específico a las resoluciones 370 y 326 expedidas por ANLA en marzo de 2015, sobre las cuales el concesionario interpuso recurso de reposición para iniciar evaluando de manera adecuada las actividades a realizar por parte del concesionario para mitigar los problemas que han surgido y que derivaran en las diferentes restricciones de operación; es decir, mitigación de ruido tanto del tren como de rozamiento en los pasos urbanos.

### 6.3.5 Obras ejecutadas y por ejecutar de la segunda línea (Otro Sí 12)

En lo corrido del año se han podido adelantar labores de construcción de segunda línea en sitios específicos, pero que no representan gran avance en km de ejecución, debido principalmente a 2 situaciones: La primera, el licenciamiento de los tramos a intervenir y la segunda, lo interpuesto por la acción de tutela No. 4520563 de 2015 en la cual se restringe la construcción para la segunda línea férrea, acción interpuesta en el mes de mayo y que empezó a regir el 6 de junio, lo cual frenó las obras a realizarse hasta el 6 de septiembre para poder continuar.

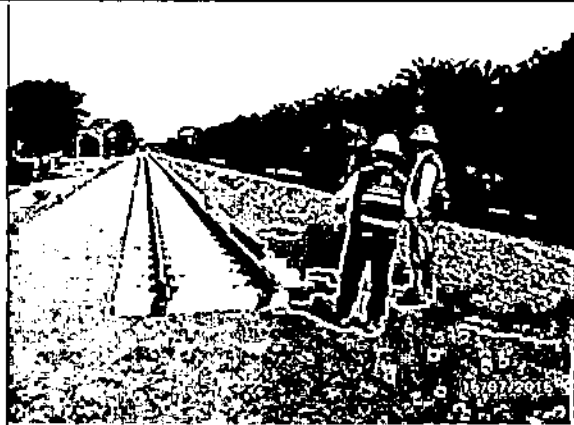
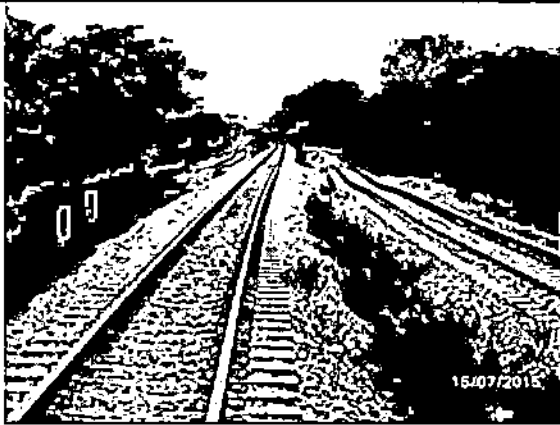


De los 6200m en los cuales se tiene licencia para abordar obras, se denota un ritmo bajo; a pesar de que en mayo se tenga la restricción, los avances no son alentadores ya que en casi 6 meses los porcentajes denotan lo siguiente<sup>5</sup>:

- Construcción de Segunda línea Centro Poblado Loma Colorada (PK 789+500 – PK 792+500)  
Infraestructura 100%  
Superestructura 100%  
Obras Complementarias 12.27%
- Construcción de Segunda línea Centro Poblado Algarrobo (PK 831+500 – PK 832+289)  
Infraestructura 100%  
Superestructura 30.05%  
Obras complementarias 0%
- Construcción de Segunda línea Centro Poblado Lleras (PK 845+032 – PK 847+500)  
Infraestructura 100%  
Superestructura 81.85%  
Obras Complementarias 31.25%

El avance en obras complementarias, las cuales van dirigidas a la comunidad en gran medida, generan una gran preocupación en tanto que atienden los disgustos de los habitantes; sin

<sup>5</sup> Avances tomados del informe de interventoría No. 35, correspondiente al mes de Junio de 2015.

embargo, los avances en infraestructura y superestructura denotan un avance acorde, faltando básicamente los empalmes de líneas férreas para poner en operación tramos de vía nueva que mejorará el tránsito de los trenes.

Foto 7. Avances en Infraestructura y Superestructura	Foto 8. Avances en Infraestructura y Superestructura
	
Avance en infraestructura, pendiente completar superestructura para empalmar.	Pendiente empalme de infraestructura terminada.
Foto 9. Avances en obras complementarias.	Foto 10. Avances en obras complementarias
	
Puente a construir sobre la línea férrea	Obras adyacentes al corredor férreo e invasiones.

Es determinante tener un plan de reactivación de frentes de obra por lo menos 15 días antes del vencimiento de la restricción para seguir las obras a realizar, ya que en este momento denotan cierto abandono; adicional a esto, aprovechar que ya se tiene el licenciamiento para poderlas terminar conforme a los tiempos planteados. De esta manera, es vital el acompañamiento y proactividad, tanto del concesionario, como de la interventoría, por preparar el plan de reactivación de labores constructivas con los contratistas correspondientes.

### 6.3.6 Nuevo sistema de operación ITCS

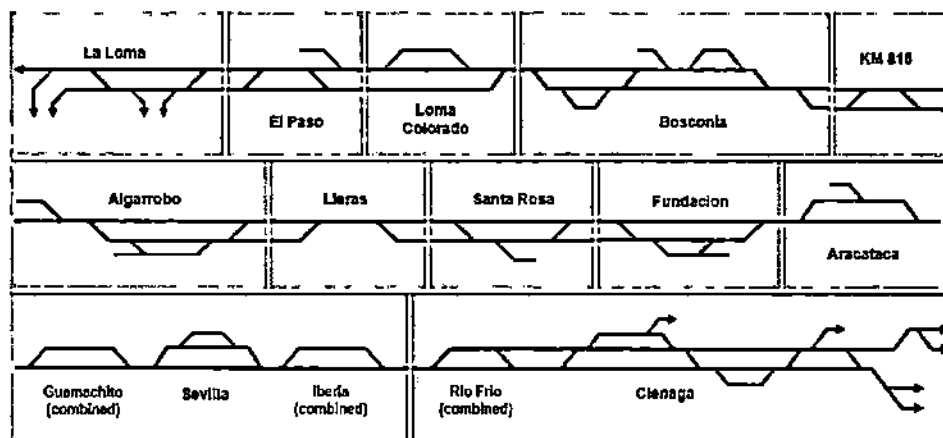
Sin lugar a dudas la implementación del Sistema Incremental de Control de Trenes ITCS, es una de los mayores avances que tiene el proyecto; este sistema comprende a nivel general dos grandes mejorías para el proyecto, la primera, es mejorar en cuanto a seguridad la operación del corredor férreo con un monitoreo al detalle de los trenes que operan a lo largo de la vía férrea y, la segunda, la optimización de la operación a lo largo del corredor, mejorando tiempos de utilización de la vía por parte de los trenes que a diario pasan.

De esta manera, dadas las condiciones actuales del proyecto, es posible manejar desde un centro de control de operaciones del concesionario la ocupación de la vía férrea por parte de los diferentes operadores férreos que actualmente utilizan el corredor, como los son Drummond, Prodeco y CNR. La mejoría del aprovechamiento del corredor férreo permitirá movilizar mayor cantidad de carga en menores tiempos, ya que los intervalos se pueden manejar de manera más segura y programada.

Entre las principales funciones del sistema están:

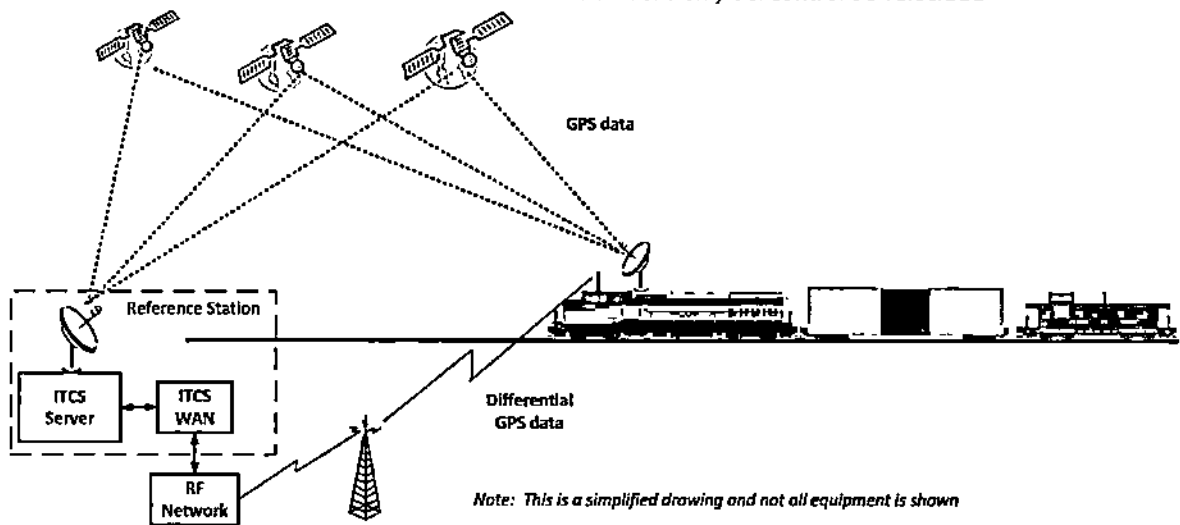
- Determinación de Velocidad del Tren
- Determinación de Ubicación del Tren
- Límite de Velocidad Aplicada
- Exceso de Velocidad Aplicada
- Recuperación de Freno de Penalidad
- Aplicación de Pronostico de Frenado
- Aplicación de Frenado Sin Objetivo
- Señalización virtual
- Informe de Ocupación de Bloque
- Pérdida de Integridad
- Bloqueo de Vías
- Bloqueo de Cambiavías
- Restricción Temporal de Velocidad

*Ilustración 2. Gráfico del corredor Férreo -- Mediante ITCS*



Fuente: Fenoco, ITCS Manual.

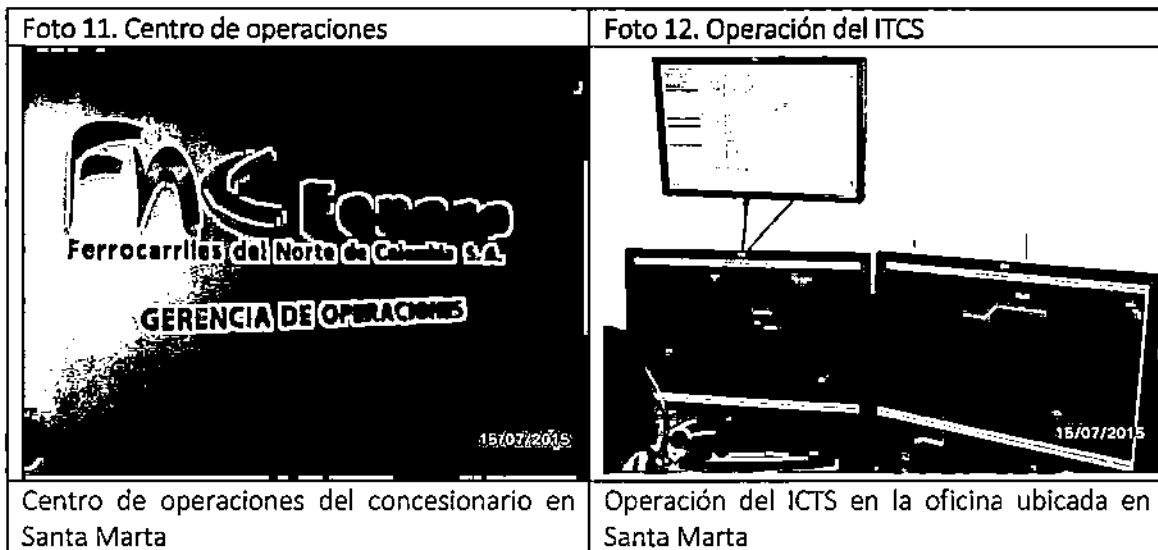
Ilustración 3. Determinación de la ubicación del tren y del control de velocidad



Fuente: Fenoco, ITCS Manual.

La implementación del sistema se dio en febrero de 2015, donde comienza la operación integrándolo gradualmente hasta llevarlo al 100% en el mes de julio de 2015, lo que permitirá lograr su mayor eficiencia en pro de la carga a movilizar. Mientras se viene implementando el sistema, se cuenta con un acompañamiento especial del fabricante atendiendo los diferentes entrenamientos no solo al concesionario sino también a la interventoría.

El sistema ITCS solo se tiene en 4 lugares en el mundo y está a la vanguardia en temas de operación de trenes a nivel mundial, algo que será de gran relevancia para la Agencia y el país contar con un sistema de este estilo.



Es importante por parte de la interventoría evidenciar la implementación de manera muy detallada del sistema, ya que en este periodo de tiempo se resaltan las novedades que pueda tener el mismo y las dificultades para el manejo en un proyecto como el que se tiene actualmente.

#### 6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Red Férrea del Atlántico, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato de concesión.
- Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- Cambiar la visión de mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:
  - Servir a la comunidad.
  - Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
  - Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural de la Nación.

#### 6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED

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

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

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por el Consorcio Interférica Atlántico, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de noviembre de 2013 y julio de 2015.


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

Los resultados que permite tener esta calificación comparativa, revela la evolución que viene teniendo la interventoría y la supervisión en la medida del tiempo; lo cual da cuenta de un adecuado manejo y mejoramiento presentado en las conclusiones dadas en este informe referidas en cada uno de los componentes, la aplicación de los lineamientos y metodologías del proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones, permiten llevar a cabo este ejercicio comparativo y muy productivo a la hora de evaluar en el tiempo las mejoras continuas.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Interférica Atlántico para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de 70.52 sobre 100, resultado global, realizada el mes de julio de 2015.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en noviembre de 2013:

Tabla 11. Resultados de calificación MED de noviembre de 2013

	Nombre Proyecto Concesión	Concesión Ferrea del Atlántico			
	Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Interférica del Atlántico			
	Nº. Contrato Interventoría	265 de 2012			
	Fecha de Evaluación	26 a 29 de Noviembre 2013			

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificación desempeño de Interventoría				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				64.72	
02	Gestión Técnica				74.90	
03	Gestión Financiera				61.06	
04	Gestión Jurídica				65.50	
05	Gestión de Afijos					87.29
06	Gestión Ambiental				66.44	
07	Gestión Social				62.17	
08	Gestión Predial				77.17	
<b>Promedio General =</b>		<b>69.90</b>				

La segunda medición se realizó en julio de 2015, encontrando mejoras dentro de la calificación como se presenta a continuación:

Tabla 12. Resultados de calificación MED de julio de 2015



Nombre Proyecto Concesión	Red Férrea del Atlántico
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Interférica Atlántico
No. Contrato Interventoría	265 de 2012
Fecha de Evaluación	14 y 15 de Julio de 2015

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificación desempeño de Interventoría				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				68,08	
02	Gestión Técnica				71,20	
03	Gestión Financiera				64,39	
04	Gestión Jurídica				70,50	
05	Gestión de Afros					85,50
06	Gestión Ambiental				69,83	
07	Gestión Social				67,72	
08	Gestión Predial				68,93	
<b>Promedio General =</b>		<b>70,52</b>				

Presenta un mejoramiento relativo en algunos componentes lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Dentro de los objetivos que resalta este informe de auditoría es el comparativo de componente a componente, dados los resultados obtenidos en cada una de las calificaciones. Ya que este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos períodos, bajo los mismos parámetros de calificación. Se presentan en las Tablas No. 9 y 10, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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 a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría.

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



El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 10 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico [immejia@ani.gov.co](mailto:immejia@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 14 y 15 de julio de 2015, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría suscrito con la entidad para el contrato de concesión O-ATLA-0099.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación comunidad – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión,

incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por transporte de carga en el corredor y la contraprestación recibida por la Agencia, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.

5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Contraprestación (recaudo):** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control de pesajes asociados al control del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes con las cantidades transportadas, trenes movilizados, proyecciones esperadas, operadores actuales y futuros para el corredor.
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.
8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la recuperación de las áreas correspondientes a la línea férrea y del Plan de reasentamiento dispuesto para tal fin.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de julio de 2015, así:

#### 7.1.1 Desempeño del componente administrativo.

*Calificación Obtenida: 68.08*

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada; el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en

la ciudad de Santa Marta cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar, se cuenta también con otra oficina en el municipio de Fundación donde mantiene el personal técnico de la interventoría y el cual hace las labores propias de campo. Debido a que las oficinas quedan en un punto intermedio del proyecto, la vigilancia y el control se pueden hacer de manera constante sobre el mismo corredor férreo. En la ciudad de Bogotá se tiene la oficina de la empresa líder del consorcio para manejar los componentes financieros y jurídicos los cuales son de mayor movimiento en la capital del país.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de diferente índole y actualmente se implementará un control más robusto, vale la pena resaltar que mientras se administraron de manera paralela los tramos en desafectación se tuvo un adecuado alcance a las labores de vigilancia y control; asimismo, cuando se dio la liquidación y entrega de estos bienes por parte del concesionario a la ANI y estos a los nuevos contratistas que atienden los tramos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguana, este hecho se evidencia en el acta de entrega y desafectación de los tramos derivados del otro si 13 del contrato de concesión O-ATLA-0-99.

El control de las obligaciones contractuales, se adelanta de manera adecuada; sin embargo, es necesario precisar que los avances de construcción antes de que se impusiera la restricción no era el mejor, por lo cual requieren ser más asertivos en el cumplimiento de cronogramas presentados por el concesionario, así como la implementación del sistema ITCS que llevó a cabo más tiempo de lo previsto según lo que plantee el otro si 19. Para este tipo de requerimientos en tiempos la interventoría debe procurar ser más estricta a fin de apremiar a la concesión a cumplir lo establecido contractualmente.

Las páginas web de la interventoría, como de la concesión, presentan déficit en su información y actualización; es así como la página de interventoría no está actualizada en contenidos como en el aparte del contrato, donde la información está a mayo de 2015; se sugiere también en la parte de Documentos complementar los componentes allí señalados ya que la información es demasiado general y desactualizada, estos son Ambiental, Social, Técnico, Operaciones (ITCS), ROFF y Señalización Férrea. Lo más importante que es la posibilidad de contactarse con la interventoría a través de “Contáctenos” no responde, lo cual indica que no es posible comunicarse con la interventoría; por estas razones es de gran importancia actualizar por lo menos 1 vez al mes la página web pudiendo colocar en la web información actualizada y de utilidad para los visitantes.

De igual manera, la página web del concesionario requiere actualización en todos los campos: Las noticias de portada están desactualizadas, el avance del proyecto no se evidencia en ningún link así como la información general del proyecto y sus avances, con la cual un ciudadano acceda a conocer la información relativa al proyecto, sus avances y dificultades así como el componente social que se viene adelantando y es de gran influencia para la comunidad. Se sugiere involucrar en un link la ficha técnica generada por la ANI para conocimiento general a cualquier usuario que visite la web y también un mapa general del proyecto por tramos, con el fin de evidenciar cada uno de los trayectos.

En cuanto al sistema de gestión de calidad, se puede evidenciar que deriva de una de las empresas que conforman el consorcio, donde se aplica la certificación ISO 9001, esto se hace notar en los formatos, procesos y procedimientos empleados.

El control de plazos empleado por la interventoría en las labores de construcción de la segunda línea y las obras complementarias es acorde a ítems medibles y ponderados, que evidenciaban un real avance por cada una de estas intervenciones; sin embargo, preocupan los avances que se denotan.

Se sugiere acompañar los inventarios con registro fotográfico para evidenciar el estado de los bienes a cargo de la concesión y la periodicidad de la actualización de la información conforme a lo dispuesto en el contrato; igualmente actualizar los elementos nuevos que se incorporen a la administración de bienes a cargo del concesionario y sean reversibles para la entidad una vez finalice la concesión.

El archivo fotográfico que mantiene la interventoría resalta el permanente seguimiento; sin embargo, se recomienda unificar el formato de seguimiento fotográfico dependiendo del componente; con esto se podrá hacer un seguimiento documental más adecuado y uniforme.

Si bien el líder del consorcio es la empresa Conlisa perteneciente al grupo mexicano Cal & Mayor de origen mexicano, y sus otros dos consorciados también son de origen extranjero, Ardanuy de España y TNM Limited de Israel, no es notorio el complemento extranjero tanto de personal como de tecnología y experticia que esta sociedad le aporta al consorcio interventor; se viene manejando más por un asesoramiento externo en la implementación del Sistema ITCS manejado por la empresa Ardanuy experta en sistemas férreos de casos a nivel mundial, dado el origen de esta empresa. Precisar en qué otros componentes pueden aportar los consorciados a la interventoría de este proyecto a fin de generar mayor consolidación de conocimientos en el personal que viene trabajando en la interventoría, con capacitaciones técnicas, conferencias u otros aspectos de transmisión del conocimiento que aporten tanto a la entidad como a los profesionales que se encuentran supervisando el proyecto.



#### 7.1.2 Desempeño del componente técnico

##### **Calificación obtenida: 71.20**



En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de construcción, mantenimiento y operación del corredor férreo, control en básculas, medición de estado del corredor e intervenciones constructivas que adelanta el concesionario.

De acuerdo a los parámetros evaluados se encuentra que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto, de la misma manera los especialistas que mantienen una asesoría permanente a los temas que vienen siendo objeto de mayor detalle, como es el tema de vial del corredor férreo y sus empalmes, el componente sociopredial y ambiental, dada la incidencia de estos temas en los tramos por construir y que son definitivos en el avance del proyecto.



El estado general del corredor es bueno y se denota en la operación; sin embargo, hay puntos donde debe hacerse mayor control en temas de mantenimiento, como son los frentes de obra que quedaron abiertos ante la restricción; de la misma manera, la señalización en los pasos a nivel debe mejorarse y sobre todo verificar su adecuado funcionamiento en los pasos de mayor incidencia del corredor en Bosconia, El Paso y Aracataca.

<p><b>Foto 13. Estado del corredor con frentes de obra</b></p>	<p><b>Foto 14. Estado de avance de muros de gavión en Bosconia</b></p>
 <p>15/07/2015</p>	 <p>15/07/2015</p>
<p>Puente peatonal, obra complementaria.</p>	<p>Barreras para mitigación de ruido.</p>

Para la reactivación de las obras se debe establecer un cronograma más apretado a fin de cumplir las metas dispuestas para 2015 en los 6.2km de corredor licenciado, ya que se denotan avances importantes respecto a infraestructura y superestructura; pero en obras complementarias el avance es muy bajo y hasta tanto no se concluyan estas no se da vía libre a lo avanzado en cuestión de infraestructura vial para operación del corredor.

<p><b>Foto 15. Avances en Infraestructura y Superestructura</b></p>	<p><b>Foto 12. Avances hasta cuando se interpuso la restricción.</b></p>
 <p>15/07/2015</p>	 <p>15/07/2015</p>
<p>Obras adelantadas pendientes de empalme.</p>	<p>Se denota culminación en infraestructura y avance en superestructura.</p>

La implementación del sistema ITCS es la novedad más marcada del proyecto y será la clave para optimizar el corredor y sacarle provecho; sin embargo, deben darse los tiempos de implementación planteados por el concesionario en lo cual la interventoría debe ser muy vigilante y exigente al respecto dado que es la única manera de lograr las metas de cargue propuestas aun con la restricción de tránsito nocturno interpuesta.

Foto 13. Muros de gavión con paso	Foto 14. Implementación de postes para ITCS
	
Primera fase de implementación de muros.	Colocación de postes para transmisión de datos.

Las actuaciones que tenga el concesionario en estos meses de restricción y las determinaciones referidas a mitigar las acciones interpuestas por la comunidad para poder continuar, son la base para que el proyecto no se frene y pierda el ritmo con el cual viene andando; el cronograma estimado a culminación de obras en 2018 debe cumplirse para llegar a las cargas máximas a movilizar, que son del orden de 60 millones de toneladas año; esto, sin contar con la movilización de otros productos diferentes al carbón, una vez se consoliden propuestas de operadores que están en curso.


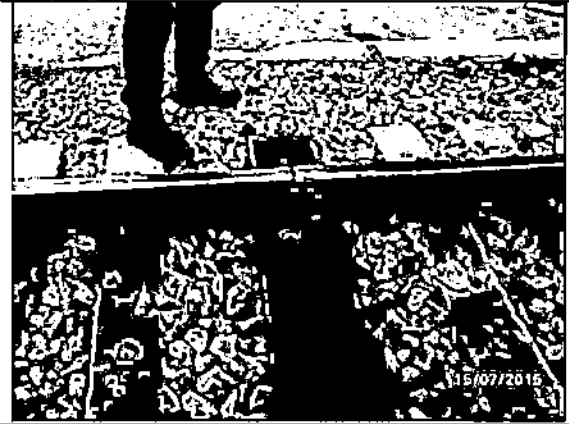
Causa preocupación que las 2 estaciones de pesaje tienen vencimiento en la calibración que data en los certificados aportados por la interventoría; si bien se tiene fuera de funcionamiento la ubicada en La Loma que, desde junio de 2013 no ha sido calibrada, también preocupa la ubicada en Ciénaga porque desde enero de 2014 no se calibra. El informe de interventoría refleja la novedad pero es determinante acometer acciones al respecto debido a que este tipo de contratos plantean la contraprestación en función de la carga transportada. Se sugiere tomar acciones al respecto por parte de la interventoría y supervisión respecto a este tema.

Es determinante el análisis que se viene desarrollando respecto al índice de estado y el pavimento en general de todo el corredor vial; si bien se ve en un óptimo estado hay que seguir investigando las causas que dieron lugar al envejecimiento prematuro que impide mantener la carpeta asfáltica con tiempos extensos de operación y de igual manera exigirle al concesionario cumplir con el índice de estado de operación el cual es de 4.5.

### 7.1.3 Desempeño del componente Ambiental

*Calificación obtenida: 69.83*

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto frente al licenciamiento ambiental en los tramos pendientes de ello; sin embargo, preocupa que aún se tengan dificultades con las propuestas planteadas por el concesionario, referidas a las recomendaciones dadas por ANLA con las pantallas de mitigación de ruido y se haya interpuesto un recurso de reposición al respecto, acción que demandará más tiempo para ejecutar las labores.

Foto 15. Siembra de arbustos	Foto 16. Ajuste para mitigación de fricción
	
<p>Siembra de arbustos que servirán de barrera de contención para mitigación de ruido.</p>	<p>Mejoramiento de juntas para mitigación de ruido.</p>

Es importante adelantar, por lo menos mensualmente, el comité ambiental para dar alcance a los diferentes temas de interés de las partes; de esta manera, es adecuado un seguimiento conjunto por parte de concesionario, interventoría y entidad; se sugiere definir periodicidad del comité y darle cumplimiento al mismo.


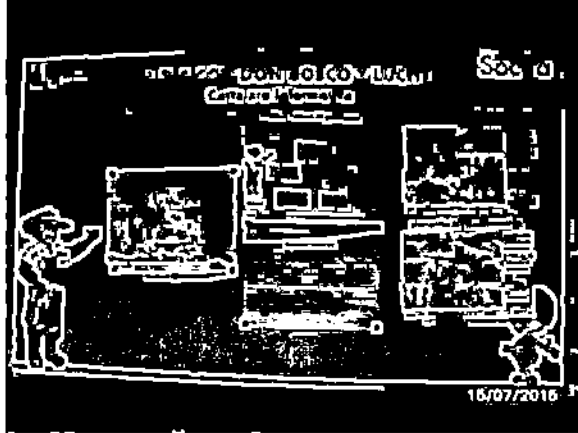
Se sugiere que la programación para actividades de mantenimiento rutinario de índole ambiental se establezcan a lo largo del corredor con más de un frente de trabajo; si bien son 245km del corredor, se evidencia que en muchos puntos existe vegetación por encima de lo reglamentado, generando el crecimiento de especies en inmediaciones del corredor.

### 7.1.4 Desempeño del componente Social

*Calificación obtenida: 67.72*

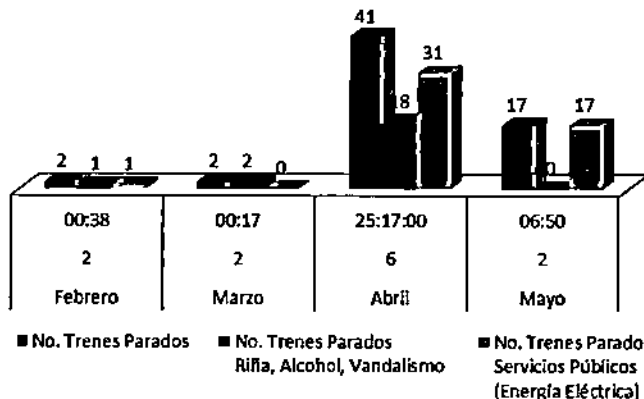
Es claro que este proyecto tiene un componente social marcado y de gran injerencia; solo a través de las acciones realizadas a través de este, se podrá avanzar en la terminación física y la operación continua del corredor.

Se requiere mantener actualizado el consolidado de PQR y darle el seguimiento adecuado, ya que se informa por parte de la interventoría que este consolidado no se ha suministrado desde febrero cuando se hizo el requerimiento. Estas solicitudes y su seguimiento son fundamentales para satisfacer el interés de la comunidad quien reclama por diferentes tipos de información frente al proyecto. En este sentido, cobra valor afirmar que esta falencia constituye una gran afectación al acercamiento de la comunidad en torno al proyecto.

Foto 17. Paso por la vía férrea con tren en marcha	Foto 18. Cartelera informativa Plan de Reasentamiento
	
Falta de cultura de prevención por parte de los estudiantes de colegios cercanos al corredor.	Información a la comunidad sobre avances del plante de reasentamientos.

Los bloqueos presentados ajenos a la operación normal del corredor nos preocupan, debido al consolidado anual, sobre todo en el mes de abril y mayo; la causa principal se da por temas referidos a mala prestación de servicios públicos en los diferentes sectores (la mayor parte es con la empresa Electricaribe); por lo tanto, la comunidad como método de protesta bloquea el tren para obtener atención al respecto. Es un tema de manejo directo entre las empresas prestadoras de servicios públicos y las alcaldías municipales y se esperan las acciones correspondientes por parte del concesionario para que esta práctica que afecta la operación no se siga presentado, ya que produce una disminución importante de movilización de carga.

Gráfica 4. Bloqueos por causas externas (mes a mes)





Fuente: Informe No. 35 Consorcio Interférica del Atlántico



**7.1.5 Desempeño del componente Aforos (operación)**

*Calificación obtenida: 85.50*

Se observa un gran trabajo en materia de seguimiento y análisis en el componente de Aforos (Recaudo, Operación y Contraprestación) ya que este es sin duda la clave para el funcionamiento de la Concesión, los seguimientos al cargue y operación de cada uno de los operadores que tiene el corredor en este momento evidencia una claridad en las cantidades, proyecciones y optimización del sistema, sin embargo es claro precisar que se deben acometer medidas para el ajuste y calibración de las basculas que son determinantes en este proyecto.

<p>Foto 17. Operación con ITCS</p>	<p>Foto 18. Monitoreo de cámaras desde centro de control</p>
	
<p>Módulos al margen izquierdo para implementación de ITCS, activación de cambiavías remoto</p>	<p>Monitoreo con cámaras a lo largo del corredor dividido por departamentos.</p>

Se evidencia una optimización del uso del corredor mediante el sistema ITCS instalado y en operación, la consolidación del mismo evidenciará resultados muy favorables para la movilización de carga por el corredor y a su vez en la retribución por dicho concepto para la Agencia, a pesar de las restricciones nocturnas no se evidencia un decaimiento tan drástico como podía haberse presentado ante tal medida, en todos los meses se ha presentado una movilización mayor a la estimada y en gran medida es por la implementación del ITCS, se espera que luego de implementar las medidas de mitigación y con el avance de las obras se pueda llegar a movilizar por lo menos 4.5 millones de toneladas mensuales frente a las 3.4 millones movilizadas entre mayo y junio.

**8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la

interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

### 8.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como las que se presentan a continuación:

#### 8.1.1 Para la Interventoría

1. El seguimiento y control a la calibración de las básculas debe darse de manera programada y estricta; es un componente fundamental en el control de este tipo de contratos ya que por medio de la carga movilizada se da el patrón de pago al concesionario.

Se evidencia que la certificación de calibración correspondiente a la báscula de pesaje dinámico de Ciénaga está desajustada, se aporta una certificación de calibración de enero 24 de 2014, debió haberse calibrado, como mínimo, en enero de 2015; esta báscula se encuentra en funcionamiento, pero sus resultados pueden llegar a diferir de las cantidades reales. De manera más preocupante se encuentra la báscula de La Loma, en la cual el certificado de calibración data de junio de 2013 y en este momento está fuera de funcionamiento.

Es claro que la interventoría presenta en el informe la novedad de que solo la báscula de Ciénaga está en operación, pero dados los tiempos en que se debió calibrar tanto la báscula de La Loma, como la de Ciénaga, debe comunicarse de manera más oportuna y reiterada al concesionario sobre el cumplimiento en este particular.

2. Dentro de la señalización requerida en los pasos a nivel, se evidencia en campo la falencia de los elementos de control en el paso por el municipio de Bosconia; la talanquera instalada, y que supone una maniobra automática en el paso del tren, no se encuentra en funcionamiento, ejerciéndose manualmente el control, pese a la infraestructura instalada. Se solicita a la interventoría asegurar el adecuado funcionamiento de los 3 pasos a nivel instalados recientemente con este tipo de tecnología para beneficio del proyecto y de la comunidad.

De la misma manera, se solicita hacer seguimiento estricto a los demás pasos a nivel en función de la señalización requerida, tal como se deja comentado en el numeral 6.3.3, según lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte.

3. No se evidencia que la interventoría examina y ejerce control sobre LA/FT (Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo); este control es viable de realizar mediante solicitud a la Fiduciaria que maneja el Patrimonio Autónomo y las cuentas del contrato de concesión. Esta directriz está dada por el gobierno nacional a través de la Superintendencia Financiera de Colombia, con el propósito de detectar y reportar las operaciones que se pretendan

realizar o se hayan realizado, para intentar dar apariencia de legalidad a operaciones vinculadas al LA/FT.

#### 8.1.2 Para la Supervisión

1. Se sugiere a la supervisión del proyecto suministrar la información del proyecto de manera más oportuna y completa en virtud de la auditoría a realizar; no se suministró a la Oficina de Control Interno con celeridad dicha documentación ni tampoco de manera completa; de esta manera, se recalca la función de esta Oficina enmarcada en abordar de manera aleatoria proyectos en ejecución de la Agencia verificando el adecuado seguimiento y control.

#### 8.2 Recomendaciones

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

##### 8.2.1 Para la Interventoría

1. Llevar a cabo un control más estricto a los cronogramas planteados por el concesionario referido a obra o implementación de sistemas; se evidencian atrasos marcados en la ejecución de las obras respecto a los mismos cronogramas propuestos por la concesión y más aún en las metas previstas, motivo por el cual se evidencia un posible incumplimiento; de la misma manera, para el sistema ITCS, respecto a las fechas estipuladas contractualmente en el Otro Si 19, distan de la implementación final del sistema.
2. Adelantar un plan de reactivación de obras supeditado al comienzo de las labores de construcción por parte de los contratistas del concesionario, debido a que en el mes de septiembre se levanta la restricción interpuesta que no permitía adelantar obras a lo largo del corredor Férreo. Particularmente se requiere hacer una reprogramación específica a las obras complementarias y superestructura en los frentes de Algarrobo, Loma Colorada y Lleras.
3. Seguimiento al licenciamiento ambiental de los tramos pendientes por expedir licencia para ampliación de segunda línea en especial en los pasos por los centros poblados de Bosconia y Aracataca, sitios de mayor dificultad; trabajar mancomunadamente con las autoridades locales para la obtención de las licencias respectivas.
4. Verificar de manera estricta las medidas de mitigación de ruido implementadas por el concesionario en los diferentes puntos donde se requirieron barreras para la disminución de ruido tales como muros de gavión, siembra de especies vegetales y pantallas de aislamiento, estas medidas permitirán adelantar labores constructivas posteriores una vez se demuestre su mejoría en particular.

5. Aumentar las campañas de culturización vial en las zonas aledañas al corredor; es un tema eminentemente social que involucrando a la comunidad con el proyecto puede salir adelante. Prevenir a la comunidad sobre el paso por el corredor férreo mientras transite el tren ya que se evidencia que no se respeta la señalización que se encuentra instalada.
6. Apoyar el plan de Reasentamiento que se viene adelantando por parte de la ANI y el Concesionario a fin de formalizar el asentamiento de las familias en sitios adecuados, fuera de la zona de seguridad del corredor férreo; priorizar los casos y atender de manera inmediata las demoliciones de predios donde se dé el reasentamiento para evitar que sean ocupados nuevamente.

### 8.2.2 Para la Supervisión

1. Adelantar de manera proactiva proyecciones con los diferentes escenarios que presenta actualmente el proyecto como consecuencia de las restricciones que se tienen, permitiendo visualizar a la Agencia probabilidades de impacto de los acontecimientos en las cargas proyectadas a movilizar para el cumplimiento de metas del año 2015.
2. Coordinar escenarios de discusión con las autoridades regionales en pro de apoyo al proyecto viendo los beneficios del tránsito del tren por el corredor concesionado y la reactivación económica que este trae para el país.
3. Gestionar de manera proactiva las observaciones y recomendaciones de PMP que vienen desde la auditoría del año 2013 ya que aún no han sido subsanadas en su totalidad, dar un adecuado seguimiento para su cierre ya que no se evidencia estricto seguimiento.

### 8.3 Buenas Prácticas

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la Interventoría y la Supervisión se resalta de los mismos lo siguiente:

1. La idoneidad del personal de la interventoría referido a un tema tan específico como es el modo férreo, poco desarrollado en el país pero que a través de personal especializado brinda seguridad en la vigilancia y control que se realiza al proyecto.
2. La completitud del informe mensual presentado denota un adecuado seguimiento a los diferentes componentes a supervisar por parte de la interventoría, complementado con gráficas y registro fotográfico que evidencia las acciones realizadas.
3. Se resalta el trabajo realizado por el supervisor para atender el Plan de Mejoramiento Institucional – PMI, logrando completar las unidades de medida de los hallazgos que contemplaba el proyecto en los tiempos previstos. Se espera la verificación de la Contraloría General de la República respecto a los mismos para que se dé el cierre de estos.

4. Se denota un muy buen conocimiento del proyecto por parte del Supervisor, evidenciado en los informes y presentaciones allegadas para la Auditoría, dada la continuidad en el mismo y el manejo sobre los diferentes componentes.
5. La aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral el desempeño de las labores propias de la Interventoría, se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de julio de 2015 de 70.52 valor que se encuentra dentro del rango definido como muy alto (puntajes superiores a 80).

Atentamente,



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

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