

85111

Bogotá, D.C.,

Doctor

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO

Presidente

Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

Ciudad

Asunto: Informe Final de Auditoría Agencia Nacional de Infraestructura - ANI
Vigencia 2015

Respetado doctor Andrade:

Finalizado el proceso auditor adelantado a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI Vigencia 2015, de manera atenta hago entrega en copia dura del Informe Final de Auditoría CGR-CDIFTCEDR- No. 010, debidamente firmado.

La entidad debe ajustar el Plan de Mejoramiento con las acciones y actividades que se implementarán, las cuales deberán responder a cada una de las debilidades detectadas y comunicadas en este informe, el cronograma para su implementación y los responsables de su desarrollo. Este Plan debe ser reportado al Sistema de Rendición de Cuentas e Informes - (SIRECI) en el término de los veinte (20) días hábiles posteriores al recibo del informe, de igual manera, deberá rendirse los avances del mismo.

Cordial saludo,



JULIÁN EDUARDO POLANÍA POLANÍA
Contralor Delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones,
Comercio Exterior y Desarrollo Regional

Anexo: Un (1) informe con 62 folios

Proyectó: Luis Guillermo Hernández Ochoa *su*

Revisó: Rosa Díaz de Arrieta *RA*

Aprobó: Javier Ernesto Gutiérrez Oviedo *2*

TRD 85111-077-162 Informe Final de Auditoría

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad No. 2016-409-077877-2
Fecha: 02/09/2016 12:30:53 -> 100
OEM: CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Anexos: 1 LEQAJ0



INFORME DE AUDITORÍA

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Vigencia 2015

CGR-CDSIFTCEDR No.010
Julio de 2016

Handwritten signature

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Contralor General de la República	Edgardo José Maya Villazón
Vicecontralora	Gloria Amparo Alonso Masmela
Contralor Delegado para el Sector	Julián Eduardo Polanía Polanía
Director de Vigilancia Fiscal	Javier Ernesto Gutiérrez Oviedo
Coordinadora de Gestión-Supervisora	Rosa Díaz de Arrieta
Equipo de auditores:	
Responsable de Auditoría	Luis Guillermo Hernández Ochoa
Integrantes del Equipo Auditor	Blanca Lucía Bonilla de la Torre Sandra Manuela Moreno Escobar Fabiola Patricia Rodríguez Moncayo María Elena Carrillo Soto Nubia Esther Castañeda Gómez Víctor Manuel Sánchez Villamil Manuel Orlando Barrera Prieto Edgar Vega Pérez Germán Murillo Higuera Orlando López Niño Gladys Rojas Rojas – Asesora Despacho

TABLA DE CONTENIDO

Página

1. HECHOS RELEVANTES EN EL PERIODO AUDITADO	5
2. DICTAMEN INTEGRAL	8
2.1 GESTIÓN Y RESULTADOS	11
2.1.1 Control de Gestión	11
2.1.2 Control de Resultados	11
2.1.3 Control de Legalidad	15
2.1.4 Control Financiero	16
2.1.4.1 Opinión de los Estados Financieros	16
2.1.5 Evaluación del Sistema de Control Interno	18
2.2 FENECIMIENTO DE LA CUENTA	18
2.3 RELACIÓN DE HALLAZGOS	18
2.4 BENEFICIOS	19
2.5 PLAN DE MEJORAMIENTO	19
3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	21
3.1 EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN Y RESULTADOS	21
3.1.1 Gestión	22
3.1.1.1 Planeación Estratégica	22
3.1.1.2 Presupuesto	27
3.1.1.3 Gestión Ambiental Institucional	34
3.1.2 Resultados	35

3.1.2.1	<i>Proyectos con Recursos en Fiducia.</i>	35
3.1.2.2	<i>Proyectos de Concesión de Cuarta Generación.</i>	58
3.1.3	Legalidad	77
3.1.3.1	Contratación	77
3.1.3.2	Gestión de Defensa Judicial	81
3.1.3.3	Denuncias y Otras Solicitudes	88
3.1.3.4	Seguimiento Cuenta Fiscal	97
3.1.3.5	Seguimiento Glosas de la Cámara	97
3.1.4	Financiera	97
3.1.5	Evaluación del Sistema de Control Interno.	104
3.1.6	Seguimiento Plan de Mejoramiento	105
4.	ANEXOS	108

1. HECHOS RELEVANTES EN EL PERIODO AUDITADO

Saldos en Fiducias a 31 de diciembre de 2015

La ANI ha realizado desembolsos de recursos provenientes del Presupuesto General de la Nación¹ por \$7,8 billones a los Patrimonios Autónomos de los proyectos de concesión, con cargo a compromisos en diferentes modalidades, de los cuales se han efectuado pagos por \$5,2 billones, es decir el 66% de dichos recursos, por lo que, a 31 de diciembre de 2015, existe un saldo de \$2,5 billones en las subcuentas "Aportes ANI".

Programa de Concesiones de Cuarta Generación

La ANI durante la vigencia 2015 inició ejecución de los Contratos de Concesión 4G, denominados de Primera Ola y adjudicó los Proyectos de Iniciativas Privadas del modo carretero así:

Inicio de Ejecución de Contratos de Concesión Primera Ola

1. Girardot –Honda – Puerto Salgar
2. Cartagena – Barranquilla 4G
3. Autopista Conexión Pacífico 3
4. Perimetral Oriental de Cundinamarca
5. Autopista Conexión Pacífico 1
6. Autopista Conexión Pacífico 2
7. Río Magdalena II
8. Autopista Conexión Norte
9. Mulaló – Loboguerrero
10. Río de Oro-Aguaclara – Gamarra, Adicionado a Ruta del Sol Sector II

Adjudicación de Proyectos de Iniciativa Privada Carreteros

1. Pasto – Rumichaca, Resolución de adjudicación No. 1309 del 24 de julio de 2015.
2. Villavicencio – Yopal, Resolución de adjudicación No. 886 del 2 de junio de 2015.
3. Puerta de Hierro - Carreto - Palmar de Varela; Carreto - Cruz del Viso, Resolución de adjudicación No. 822 del 19 de mayo de 2015.

¹ Entre las vigencias 2008 a 2015.

4. Santana - Mocoa – Neiva, Resolución de adjudicación No. 911 del 9 de junio de 2015
5. Santander de Quilichao – Popayán, Resolución de adjudicación No. 938 del 16 de junio de 2015.
6. Autopista Mar 1, Resolución de adjudicación No. 1110 del 30 de junio de 2015.
7. Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, Resolución de adjudicación No. 1160 del 6 de julio de 2015.
8. Transversal del Sisga, Resolución de adjudicación No. 845 del 25 de mayo de 2015
9. Autopista Mar 2, Resolución de adjudicación, No. 1635 del 22 de septiembre de 2015.
10. Ibagué – Cajamarca, Resolución de adjudicación No. 151 del 15 de Enero de 2015.
11. Chirajara – Villavicencio, Resolución de adjudicación No. 703 del 23 de Abril de 2015.
12. Malla Vial del Meta, Resolución de adjudicación No. 638 del 9 de Abril de 2015.
13. Cesar – Guajira, Resolución de adjudicación No. 823 del 19 de Mayo de 2015
14. Cambao – Manizales, Resolución de adjudicación No. 893 del 3 de Junio de 2015.
15. Girardot – Neiva, Resolución de adjudicación N° 1579 del 15 de septiembre de 2015.
16. Antioquia – Bolívar, Resolución de adjudicación N° 1597 del 17 de septiembre de 2015.
17. Vías del Nus, Resolución de adjudicación No. 2018 del 3 de diciembre de 2015.

Planeación y Financiación de las Concesiones de Cuarta Generación – 4G

Dentro de las concesiones de 4G se destaca el tema relacionado con el cierre financiero de los proyectos, donde el concesionario ha solicitado ampliación del plazo para dicho cierre, lo que podría modificar el alcance de los proyectos ante la posibilidad de no instalar los peajes requeridos².

² Proyecto Iniciativa Privada IP Cesar – Guajira, proyecto Puerta de Hierro - Cruz del Viso (Montes de María) IP, proyecto Malla Vial del Meta IP.

Concesión Bosa – Granada – Girardot

El proyecto vial Construcción de la doble calzada Bosa - Granada - Girardot hace parte del corredor Vial Bogotá – Buenaventura, el cual cuenta con una longitud origen destino de 131,75 Km, se encuentra dividido en 12 Trayectos de los cuales 3 se encuentran en etapa de operación, los 9 restantes se encuentran puestos en servicio sin acta de inicio de etapa de operación debido a que no se ha concluido la totalidad de las obras contratadas, pese a que en agosto de 2015 se obtuvo el 100% del ingreso esperado. (\$882 mil millones en pesos de 2002)³

Concesión Desarrollo Vial del Oriente de Medellín – Devimed

El proyecto se encuentra en etapa de operación, a través del adicional No. 14 se adelanta la construcción de la segunda calzada entre los municipios de Marinilla y Santuario. Longitud 9.4 kilómetros. De los 60.4 kilómetros de construcción de doble calzada se han construido 56.8 kilómetros en el proyecto.

Se instauró Tribunal de Arbitramento por parte de la ANI, ya que se presenta controversia entre la Entidad y el concesionario sobre el tiempo de permanencia del concesionario en el proyecto.

Existe saldo a favor de la ANI, por concepto de ingresos de peaje entre el Mínimo Garantizado y el Máximo Aportante, situación que se constituye en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado.

Teniendo en cuenta el seguimiento al Plan de Mejoramiento de la Entidad, con corte a 31 de diciembre de 2015, se encontró lo siguiente:

La ANI presentó sustitución de la Demanda de Reconvención, radicada ante el Centro Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, convocada por la Unión Temporal Devinorte (Concesionario Desarrollo Vial del Norte de Bogotá, contrato 664 de 1994).

En la sustitución de reconvención la ANI estimó las pretensiones en \$315.413 millones, sin perjuicio de lo que se pruebe o lo que se compruebe conforme al acervo probatorio en el curso del trámite procesal del Tribunal de Arbitramento.

³ Informe de Gestión de la ANI 2015.

2. DICTAMEN INTEGRAL

85111

Doctor

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO

Presidente

Agencia Nacional de Infraestructura - ANI

Ciudad

La Contraloría General de la República con fundamento en las facultades otorgadas por el Artículo 267 de la Constitución Política, practicó Auditoría a la Agencia Nacional de Infraestructura, a través de la evaluación de los principios de la gestión fiscal: economía, eficiencia y eficacia y con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en los procesos examinados, el examen del Balance General al 31 de Diciembre de 2015 y el Estado de Actividad Financiera, Económica, Social y Ambiental por el año terminado en esa fecha. Dichos Estados Contables fueron examinados y comparados con los del año anterior, los cuales fueron auditados por la Contraloría General de la República. Así mismo, evaluó el Sistema de Control Interno.

La auditoría incluyó la comprobación de que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme con las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada por el sujeto de control y analizada por la Contraloría General de la República. La Agencia Nacional de Infraestructura en enero de 2016, entregó a la CGR la carta de salvaguarda debidamente firmada por el señor Presidente de la Agencia. La responsabilidad de la Contraloría General de la República consiste en producir un informe integral que contenga el concepto sobre el examen practicado.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con normas de auditoría gubernamental colombianas (NAGC), compatibles con las normas internacionales de auditoría (NIA) y con políticas y procedimientos de auditoría integral prescritos por la Contraloría General de la República. Tales normas requieren que planifique y efectúe la auditoría para obtener una seguridad razonable acerca de si los estados contables están libres de errores significativos. Una auditoría integral incluye examinar, sobre una base selectiva, la evidencia que soporta las cifras, las revelaciones en los estados contables, los documentos que soportan la gestión y resultados de la entidad y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como

At

la adecuada implementación y funcionamiento del sistema de control interno y el cumplimiento del plan de mejoramiento.

Los procedimientos de auditoría seleccionados dependen del juicio profesional del auditor, incluyendo su evaluación de los riesgos de errores significativos en los Estados Contables y de la gestión y resultados de la entidad. En la evaluación del riesgo, el auditor considera el control interno de la Entidad como relevante para todos sus propósitos, con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias. Una auditoría también incluye, evaluar los principios de contabilidad utilizados y las estimaciones contables significativas hechas por la administración, así como evaluar la presentación general de los Estados Contables. Consideramos que la auditoría proporciona una base razonable para expresar nuestro concepto y la opinión.

Las observaciones validadas como hallazgos se dieron a conocer oportunamente a la entidad dentro del desarrollo de la auditoría, las respuestas de la administración fueron analizadas y se incorporaron en el informe.

El representante legal de la Agencia Nacional de Infraestructura, rindió la cuenta o informe anual consolidado por la vigencia fiscal 2015, el 1 de marzo de 2016, de acuerdo al reporte del Sistema de Rendición Electrónica de la Cuenta e Informes - SIRECI.

ALCANCE DE LA AUDITORIA:

El alcance de la auditoría se enfocó a la evaluación de los Macroprocesos:

- a) Gestión Financiera, Presupuestal y Contable.
- b) Gestión de Adquisición de Bienes y Servicios de la ANI.
- c) Entrega, Control y Seguimiento a Recursos Administrados por Terceros: Mecanismos de administración y control y gestión y resultados para el desarrollo de los Contratos de Concesión Modo Carretero: Concesión Bogotá – Villavicencio; Concesión ruta Caribe, Concesión Bogotá – Villeta; Concesiones de cuarta generación primera ola: Conexión Autopista Pacífico I, Conexión Autopista Pacífico II y Conexión Autopista Pacífico III.
- d) Gestión de la Defensa Judicial
- e) Plan de Mejoramiento

f) Denuncias y Otras Solicitudes. Concesión Desarrollo Vial del Oriente de Medellín – Devimed.

2.1 GESTIÓN Y RESULTADOS

La evaluación de la gestión y resultados se fundamenta en los sistemas de control de: Gestión, Resultados, Legalidad, Financiero y Control Interno; los cuales contemplan las variables que fueron verificadas y calificadas por el equipo auditor de conformidad con los procedimientos establecidos en la Guía de Auditoría de la CGR, teniendo en cuenta los principios de la gestión fiscal basados en la eficiencia, la economía y la eficacia, obteniéndose una calificación final de gestión y resultados ponderada de **78.276** que la ubica en el rango **Desfavorable**.

2.1.1 Control de Gestión

Con base en los hallazgos que se relacionan y en la evaluación a los componentes que comprenden la gestión, de la cual se obtuvo una calificación promedio de **75.03**, que se sustenta en los resultados de la Auditoría.

2.1.2 Control de Resultados

En cuanto a la evaluación de resultados, se obtuvo una calificación de **74.35**, fundamentado en los siguientes hechos:

Recursos en Fiducias.

- Se han realizado desembolsos de recursos provenientes del Presupuesto General de la Nación por \$7,8 billones a los Patrimonios Autónomos de los proyectos de concesión, con cargo a compromisos en diferentes modalidades, de los cuales se han efectuado pagos por \$5,2 billones, es decir el 66% de dichos recursos, por lo que, a 31 de diciembre de 2015, existe un saldo de \$2,5 billones en las subcuentas "Aportes ANI", que se encuentran disponibles en las respectivas Fiduciarias.

Devimed:

- Contrato de Concesión No 0275 de 1996. El Concesionario ha percibido ingresos entre el Mínimo Garantizado y el Máximo Aportante, que se han recaudado entre 2010 y 2015, los cuales no han sido imputados a la amortización de la TIR o utilizados para cubrir déficits en el proyecto y, a 31 de diciembre de 2015, la ANI tiene un saldo a su favor que asciende a

74

\$43.413.5 millones, valor resultante de la modelación financiera realizada por la entidad. Lo que se configura en un presunto daño al patrimonio público por \$43.413.5 millones.

- Las adiciones al Contrato de la Concesión 275 de 1996, superan el 50% del valor inicialmente contratado, desconociendo lo establecido en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, lo cual denota debilidades en el seguimiento y control del contrato, así como la existencia de deficiencias en la planeación del proyecto, lo cual ha generado demoras en la entrega de las obras e insatisfacción de los usuarios de la vía.

Bogotá – Villavicencio:

- No se ha dado inicio al Contrato de Transacción suscrito entre la ANI y la Gobernación del Meta; transcurridos 12 meses, no se observa que la Gobernación del Meta haya iniciado la ejecución de dicho contrato de transacción. Pese a las solicitudes efectuadas por la ANI y el Ministerio de Transporte.
- Deficiencias en la Planeación y Ejecución del Proyecto Bogotá – Villavicencio. Para el contrato programado con ingreso mínimo garantizado, con un plazo inicial de 192 meses (de 1994 hasta 2010), sin embargo, se incluyó el adicional No. 1 de 20 de enero de 2010, con una duración de 8 años adicionales, es decir, hasta el año 2018.
- Modificación de cronogramas y eventuales retrasos en la ejecución del Contrato No 444 de 1994, adición No. 1 de 2010, principalmente en la ejecución de los cronogramas para la construcción de puentes y tramos, algunos de ellos que generan riesgos geológicos. Así como por la adquisición de predios.
- Sustitución de obligaciones a cargo del concesionario⁴ por cuanto no se lograron acuerdos que permitieran realizar las obras debido a dificultades topográficas y los impedimentos relacionados con la adquisición de predios del contrato 444 de 1994. Así como deficiencias en la planeación del contrato, y principalmente en los estudios y diseños para la adición No. 1 de enero de 2010.
- Deficiencias en la gestión para la adquisición de predios. Transcurridos 5 años no se ha obtenido la titularidad de todos los 585 predios programados en las etapas del proyecto doble calzada Bogotá - Villavicencio.
- Incrementos en el valor de los recursos necesarios para cubrir riesgos de posibles contingencias que permita culminar la ejecución de la adición No 1 del contrato 444 de 1994.

⁴ Coviandes

- Continúan generándose rendimientos financieros en las cuentas existentes en las Fiducias que administran los recursos de algunas concesiones, (Aportes de la ANI vigencias futuras e ingresos por concepto de recaudo de peajes), por un monto total de \$301.562.6 millones; los cuales no han sido consignados en la Dirección General del Tesoro Nacional.

Bogotá – Villeta:

- Entre los años 2008 - 2013, en el proyecto de concesión Bogotá (Puente El Cortijo)-Siberia-La Punta-El Vino-La Vega-Villeta⁵, el concesionario venía ajustando las tarifas del peaje Siberia en el mes de junio de cada año. La Entidad en varias ocasiones solicitó al concesionario que se ajustaran las tarifas en el mes de enero de cada año, tal como lo establece el anexo técnico suscrito en agosto de 2007; sin embargo, hasta inicios del año 2014, se realizó este ajuste. De lo anterior, la interventoría del proyecto, realizó un modelo financiero marginal⁶, contemplando ingresos y egresos reales del proyecto, entre febrero de 2008 y diciembre de 2013, y determinó⁷ que el Concesionario, por haber ajustado los 21 de junio después de haber firmado el Anexo Técnico Financiero, la ANI tiene un saldo a favor por \$2.895.2⁸ millones a precios de enero de 2014. Situación que genera un presunto detrimento patrimonial al Estado por este valor.

Ruta Caribe:

- El análisis del Contrato 008/2007 Concesión Proyecto Vial Ruta Caribe evidenció atrasos en la construcción de los diferentes tramos y desfases frente a los Cronogramas de Obras lo cual generó disminuciones en la remuneración del Concesionario. También se han presentado incidentes con comunidades aledañas a las obras respecto de la desestabilización de las casas por la construcción del proyecto y problemas con miembros de la comunidad que derivan su sustento de las ventas ambulantes en las orillas de estas vías, lo cual ha ocasionado la instauración de acciones judiciales por parte de los afectados y como consecuencia de ello se ha dado la parálisis de la Obra en algunos tramos.

⁵ Contrato 447 de 1994

⁶ Entregó a ANI un "Informe de Revisión y corrección del modelo financiero marginal de tarifas para el proyecto Bogotá-Siberia-La punta- El vino- La vega- Villeta" con oficio 2014-409-0220862 del 13/05/2014

⁷ con oficio 2014-409-0220862 del 13/05/2014 se determinó que "...como resultados de la corrida de este modelo, se tiene que el Concesionario por haber ajustado los 21 de junio después de haber firmado el Anexo Técnico Financiero Modificado en 2007, tiene un saldo a favor de la ANI por \$2.895.212.987 a precios de enero de 2014..."

⁸ \$2.895.212.987

72

Proyectos de Concesión 4 G: Pacífico 1, 2 y 3:

- Pacífico 1 y 2: En los contratos de 4G seleccionados, Autopistas para la Prosperidad, Pacíficos 1 y 2, se evidenció que los estudios realizados para determinar los montos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales y redes, tendientes a compensar y adquirir los predios o compensaciones socioeconómicas, pago de estudios de impacto, sustracción de reserva y traslado de redes entre otros, presentan déficits, debido a que los estudios efectuados por la entidad presentan desfases en la proyección realizada, generando que los recursos apropiados por el concesionario en las diferentes subcuentas, presenten una subvaloración y no son congruentes con la cifra real requerida, en porcentajes que superan en más del doble los montos tendientes a adquirir predios, compensaciones socioeconómicas, pago de estudios de impacto, sustracción y traslado de redes; esta situación evidencia que con la concepción de las concesiones 4G, se siguen presentando los mismos inconvenientes relacionados con los aspectos prediales y ambientales que caracterizaron las concesiones anteriores.
- De otra parte, en estas mismas concesiones Pacífico 1, 2 y 3, no han realizado el traslado del valor correspondiente a la contribución del 2,5 por mil del valor total del recaudo bruto generado por las concesiones al Fondo de Seguridad Ciudadana.
- Pacífico 1: Se evidenció que la Fase de Preconstrucción que debía culminar el pasado 9 de noviembre de 2015, a mayo de 2016, no ha sido terminada. Lo anterior debido a que el Concesionario no ha cumplido con el lleno de condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción, tales como la Expedición de la licencia ambiental y la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de los predios que se requieren para empezar la construcción.
- Pacífico 3: El Proyecto de Concesión Autopista Conexión Pacífico 3 en el Alcance del Proyecto, estableció que las obras objeto de la concesión consistían en el mejoramiento de la calzada actual de los tramos de: La Felisa- La Pintada, Irra- La Felisa, La Manuela – Tres Puertas – Irra, La Virginia – Asia y la construcción de la Variante de Tesalia, basadas en los diseños realizados con anterioridad por parte de Interconexión Eléctrica S.A. (ISA). Sin embargo, debe resaltarse que el alcance de las concesiones se ha visto modificado con respecto a estos. La diferencia fundamental residió en que en ellos se contempló la construcción de doble calzada a lo largo de todo el recorrido, mientras que la concesión a la que hace referencia el alcance de la citada concesión, comprende únicamente la construcción de una calzada, afectando el beneficio a los usuarios.

- La ejecución contractual presenta algunas debilidades, en cuanto a mantenimiento del pavimento, señalización vertical y horizontal a lo largo del corredor concesionado que no afectan los indicadores de la Etapa Preoperativa, pero que, si pueden afectar la seguridad de la vía, así mismo, se presentan incumplimientos en el desarrollo de las obligaciones ambientales a cargo del Concesionario, evidenciando deficiencias en el seguimiento y control.

2.1.3 Control de Legalidad

Uno de los componentes básicos de la Auditoría es la verificación del cumplimiento de las normas externas e internas aplicables a la Entidad, donde se obtuvo una calificación de **69.00**, encontrándose lo siguiente:

- **Defensa Judicial:** Existen deficiencias en el control a la gestión procesal, situación que impide efectuar un seguimiento efectivo de sus actuaciones; su proceso de gestión jurídica no cuenta con efectivos indicadores de control, seguimiento y evaluación de la gestión de sus funcionarios, personal externo y de los recursos recuperados por acciones de repetición y llamamientos en garantía; a octubre de 2015, la entidad no contaba con un plan de acción con estrategias encaminadas a conjurar el daño antijurídico, este plan de acción tampoco cuenta con un diagnóstico de todas las acciones judiciales promovidas por la ANI y contra la ANI que determinen la mayor incidencia y priorización de ser atacada, evidencia falta de una adecuada administración de riesgos en materia judicial, así como de indicadores de impacto que midan el avance de la prevención del daño antijurídico. Así mismo, el Sistema Único de Gestión e Información Litigiosa del Estado "EKOGUI" presenta debilidades para su debida implementación dentro de la ANI.
- **Gestión Contractual:** Se encontraron inconsistencias relacionadas con el cumplimiento de la normatividad aplicable con el procedimiento y operación de archivos documentales, con el procedimiento de supervisión e información oportuna, respecto del desarrollo contractual en adquisición de bienes y servicios y con el procedimiento de aprobación y estructuración de garantías contractuales, lo que muestra deficiencias de la gestión contractual y post contractual de la Entidad.
- **Derecho de Petición:** Debilidades en protocolos del proceso de atención ciudadana, ya que la entidad no está dando respuesta oportuna a los requerimientos dentro de los términos que establece la ley. Tal es el caso

44

del Derecho de Petición radicado con el No. 20154090034992 del 23 de enero de 2015.

2.1.4 Control Financiero

La calificación de la gestión financiera fue de **90,0**.

2.1.4.1 Opinión de los Estados Contables

La opinión sobre los Estados Contables de la Entidad para el año 2015 es **Con Salvedades**.

En opinión de la Contraloría General de la República, excepto por lo expresado en el párrafo que fundamenta la opinión, los Estados Contables presentan razonablemente, en todos los aspectos importantes, la situación financiera de la Agencia Nacional de Infraestructura a 31 de diciembre de 2015 y los resultados de sus operaciones por el año que terminó en esta fecha, de conformidad con las normas y principios de contabilidad generalmente aceptados o prescritos por la Contaduría General de la Nación.

La opinión emitida Con Salvedades se fundamenta principalmente en:

Incertidumbre contable no generalizada

La salvedad más significativa está representada en la contabilidad que la ANI lleva en SINFAD-Subsistema Financiero, y/o SIIF la que presenta incertidumbre no generalizada en los registros de las cuentas 111005 Cuenta Corriente, en los movimientos y saldos así: saldo anterior (31 de diciembre de 2014) \$1.489.77 millones, y para la vigencia 2015 en débitos por \$355.424.99 millones, créditos por \$355.212.96 millones y saldo de \$1.701.81 millones (31 de diciembre de 2015), y en la cuenta de ahorro auxiliar 111006 que no está parametrizada en SINFAD, en los mismos valores y movimientos enunciados para la cuenta 111005-cuenta corriente, tal como se muestra a continuación:

Tabla 1. Registro en la Cuenta Corriente en SINFAD

Cifra en millones de pesos

Código	Vigencia 31/12/2014	Débitos	Créditos	Saldos 31/12/2015
111005	1.489.77	355.424.99	355.212.96	1.701.81
111006	0	0	0	0

Fuente: Libros SINFAD

- Del análisis del total de movimientos del Libro Diario vigencia 2015 auxiliar 111005007 cuenta de ahorros Bancolombia (SINFAD) libro detallado de saldos y movimientos, por el periodo enero a 2015, presenta los siguientes movimientos: débitos \$296.086,89 y créditos \$295.874,86 millones arrojando una diferencia con lo reportado en SIIF NACION II por valor de \$59.338,10 millones.

Por otra parte, en las cuentas por pagar se presenta lo siguiente:

- Verificada la información reportada por la ANI a través de SIIF NACION II, a 31 de diciembre de 2015, se observan diferencias entre los auxiliares (240101 y 240102) soportes de cuentas por pagar (2401) registrados en SINFAD y SIIF por valor de \$55.505.11 millones. Por su importancia relativa se menciona que la diferencia de los movimientos débitos en el auxiliar 240102 proyectos de inversión es de \$4.527.324,67 millones y en créditos de \$4.497.228,69 millones, en SIIF, cifras que no se ven reflejadas en SINFAD en la cual solo se registra en débitos \$188.786.67 millones y créditos \$488.085.31 millones.
- Verificados los auxiliares 246002 -Sentencias y 246090-Otros créditos judiciales en SINFAD se presentan las diferencias entre SINFAD y SIIF, a 31 de diciembre de 2015 en \$1.878,2 millones y \$44.158.22 millones, respectivamente en sus saldos, igual situación se presenta en sus movimientos débitos y créditos. Por su importancia relativa se menciona que la diferencia de los movimientos débitos en el auxiliar 246090-Otros créditos judiciales es de \$2.433.660 millones y en créditos de \$2.432.688 millones, en SINFAD, cifras que no se ven reflejadas en SIIF en la cual solo se registra en débitos \$187.405,54 millones y créditos \$41.953.31 millones.

La opinión sobre los Estados Contables de la Entidad para 2015, es con Salvedades la cual varió con relación al año 2014 que fue Sin Salvedades.

Control Interno Contable

Como resultado de la evaluación al diseño de controles implementados por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI, la calificación obtenida fue 1 puntos, que corresponde al concepto de "Adecuado". En la evaluación a la efectividad de controles, el resultado obtenido es **1,75** puntos, valor correspondiente al concepto de "Con deficiencias". En consecuencia, de acuerdo con la metodología vigente para la evaluación del control interno, el puntaje final obtenido es **1,525**, valor que permite a la Contraloría General de la República

conceptuar que, para el periodo auditado, la Calidad y Eficiencia del Control Interno contable de la entidad es "**Con deficiencias**".

Glosas de la Comisión Legal de Cuentas

Para la vigencia fiscal del 2015, no existen Glosas de la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes para la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI.

2.1.5 Evaluación del Sistema de Control Interno

Como resultado de la evaluación al diseño de controles implementados por la ANI, la calificación obtenida fue 1,237 puntos, que corresponde al concepto de "Adecuado". En la evaluación a la efectividad de controles, el resultado obtenido es de 1,737, valor correspondiente al concepto de "Con Deficiencias". En consecuencia, de acuerdo con la metodología vigente para la evaluación del control interno, el puntaje final obtenido es de 1,587, valor que permite a la CGR conceptuar que, para el período auditado, la calidad y eficiencia del control interno de la Entidad es "**Con Deficiencias**".

2.2 FENECIMIENTO DE LA CUENTA

La evaluación de la Gestión y Resultados fue **Desfavorable** con una calificación de **78.276**, razón por la cual la Contraloría General de la República **NO FENECE** la cuenta Fiscal de la Agencia Nacional de Infraestructura, por la vigencia fiscal correspondiente al año 2015.

2.3 RELACIÓN DE HALLAZGOS

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron cuarenta y siete (47) hallazgos administrativos, de los cuales dieciocho (18) tienen presunto alcance disciplinario, uno (1) tiene presunto alcance penal, dos (2) con presunto alcance fiscal por la suma de **\$46.308.77** millones. Los hallazgos 16 y 23 corresponden a una Indagación Preliminar – IP.

2.4 BENEFICIOS

Respecto del Hallazgo 41 Administrativo, Disciplinario y Fiscal Concesión Bogotá – Villavicencio del Informe de Auditoría 009 de 2012:

Existe un saldo a favor de la ANI, por \$33.927,9 millones, monto que una vez actualizado por el área financiera del proyecto representa un beneficio del proceso Auditor desarrollado por la Contraloría General de la República. Producto de un hallazgo de auditoría vigencia 2011 detallado así:

La Agencia Nacional de Infraestructura efectuó mediante el acta de acuerdo de enero de 2014 con la Concesionaria Vial de los Andes COVIANDES, en donde deciden que existen saldos a favor de la ANI, por \$1.045 millones, que traídos a pesos de diciembre de 2008 equivalen a \$11.063,4 millones. Así mismo, en el acta de marzo de 2014, se realiza una actualización del valor reconocido por el concesionario al excluir ajustes por inflación del modelo financiero del Adicional No 1 por la recompra del plazo, donde el concesionario reconoce que existe un saldo a favor de la ANI a pesos de junio de 1.994 puestos en junio de 2012 por \$3.658 millones, que puestos en marzo de 2014 equivalen a \$22.864,5 millones para un total de \$33.927,9 millones.

2.5 PLAN DE MEJORAMIENTO

La Agencia Nacional de Infraestructura debe ajustar el Plan de Mejoramiento que se encuentra ejecutando, con acciones y metas que permitan solucionar las deficiencias comunicadas durante el proceso auditor y que se describen en el informe.

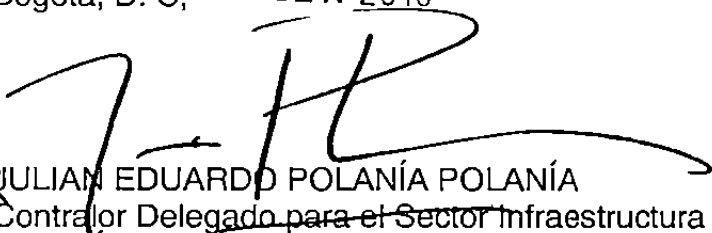
Dicho Plan de Mejoramiento debe contener las acciones y actividades que se implementarán por parte de la Agencia, las cuales deberán responder a cada una de las debilidades detectadas y comunicadas por el Equipo Auditor, el cronograma para su implementación y los responsables de su desarrollo.

El Plan de Mejoramiento debe ser reportado al Sistema de Rendición de Cuentas e Informes – (SIRECI), dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes al recibo del informe final, así como los avances del mismo, de conformidad con lo establecido en la Resolución Orgánica 7350 del 29 de noviembre de 2013, sin perjuicio de las acciones que se adopten desde el momento en que la Entidad ha conocido de los hallazgos aquí mencionados. Sobre dicho plan, la Contraloría

AP

General de la República no emitirá pronunciamiento de coherencia e integridad, sino que dentro del siguiente proceso auditor, se evaluará la efectividad de las acciones emprendidas para los hallazgos detectados.

Bogotá, D. C., 19 - SET. 2016


JULIAN EDUARDO POLANÍA POLANÍA
Contralor Delegado para el Sector Infraestructura Física y
Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional


Director de Vigilancia Fiscal: Javier Ernesto Gutiérrez Oviedo
Supervisora: Rosa Díaz de Arrieta 
Responsable de Auditoría: Luis Guillermo Hernández Ochoa 

Aprobado: Comité Técnico Sectorial N° 27 del 7 de julio de 2016

ARCHIVO: 85111-077-162 INFORME FINAL AUDITORÍA ANI

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1 EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN Y RESULTADOS

La Contraloría General de la República como resultado de la auditoría adelantada, conceptúa que la gestión en las áreas, procesos o actividades auditadas es **Desfavorable**, con una calificación consolidada de **78.276** puntos, resultante de ponderar los aspectos que se relacionan en la Tabla 2.

Tabla 2. Calificación de la Gestión y Resultados

COMPONENTE	Factores Mínimos	Ponderación Subcomponente %	Calificación Equipq Auditor	Cónsolidación de la Calificación	Ponderación Calificación Componente %
Control de Gestión 20%	Procesos Administrativos	15%	73,0	10,95	20%
	Indicadores	25%	71,7	17,93	
	Ciclo Presupuestal	35%	79,3	27,76	
	Prestación del Bien o Servicio	25%	73,6	18,40	
Calificación Componente		100%		75,03	15,01
Control de Resultados 30%	Objetivos misionales	50%	79,5	39,75	30%
	Cumplimiento e impacto de políticas públicas, Planes Programas y Proyectos	50%	69,2	34,60	
Calificación Componente		100%		74,35	22,31
Control de Legalidad 10%	Cumplimiento de normatividad aplicable al ente o asunto auditado.	100%	69,0	69,00	10%
Calificación Componente		100%		69,00	6,90
Control Financiero 30%	Razonabilidad o Evaluación Financiera.	100%	90,0	90,00	30%
Calificación Componente		100%		90,00	27,00
Evaluación SCI 10%	Calidad y Confianza.	100%	70,650	70,65	10%
Calificación Componente		100%		70,65	7,07
Calificación Final de la Gestión y resultados Ponderada					78,276

En el componente control de gestión, la calificación de procesos administrativos está justificada en la medida en que los hallazgos que se determinaron corresponden a deficiencias transversales a los procesos de la Agencia tales

como ejecución de instrumentos de dirección; estructuración de proyectos, seguimiento y ejecución.

En el componente de control de resultados, la calificación dada corresponde al cumplimiento de los objetivos misionales vinculados particularmente con las Concesiones.

3.1.1 Gestión

3.1.1.1 Planeación Estratégica.

Hallazgo 1. Administrativo - Seguimiento Plan de Acción a 31 de diciembre de 2015

En el seguimiento realizado al cumplimiento de las metas del Plan de Acción de la Entidad, con corte a 31 de diciembre de 2015, se observa que algunas de las metas por proyecto contempladas para la vigencia 2015, se ejecutaron parcialmente o no fueron ejecutadas. De 419 metas programadas, existen 59 metas cumplidas parcialmente y 23 metas no se desarrollaron, tal como se indica en el Anexo 1 y 2, adjunto; esta ejecución se presentó principalmente en el modo carretero, el modo férreo, lo mismo que en la Vicepresidencia de Estructuración y en la Vicepresidencia Jurídica en temas jurídico y predial principalmente, entre otros.

Lo anterior, por cuanto existen debilidades en la formulación y estructuración de las metas, al no contar con la certeza de su realización, lo que conlleva a que se impacten las metas misionales de la entidad y se afecten negativamente los objetivos del Plan Estratégico y del Plan Nacional de Desarrollo y así mismo la gestión de la Entidad, al verse afectada la ejecución del Plan de Acción planteado, debido a que, por la no realización de las actividades, estas son desplazadas en el tiempo.

Como debilidades evidenciadas se tienen:

En los proyectos de concesiones de cuarta Generación, Autopista Conexión Pacífico 1, Conexión Pacífico 2 y Conexión Pacífico 3, se encontró que las metas formuladas corresponden a "Metas por Proyecto" relacionadas con la Etapa de Pre-construcción de los proyectos, que no guardan relación con la formulación de las "Metas Institucionales" que corresponden a metas de producto o metas físicas⁹.

⁹ KM de mejoramiento, KM de construcción doble calzada, KM de construcción calzada sencilla, KM de mantenimiento.

Lo mismo ocurre en la Gerencia Jurídica Contractual 1 Carretero y Puertos, donde se encontró que las metas se cumplieron en un 100% dentro del grado de avance establecido, sin embargo, las metas por proyecto de la Gerencia evaluada, no reflejan incidencia alguna en las metas institucionales.

En las metas por proyecto, específicamente se encontró lo siguiente:

Vicepresidencia de Gestión Contractual

Grupo Carretero:

Proyecto Autopista Conexión Pacífico 1

No se cumplió con 4 de las 5 metas propuestas, así:

1. Elaborar Plan Adquisición Predial

Hasta el 2-09-2015, la Interventoría dio No objeción con salvedades¹⁰. El 10 de febrero de 2016, se inició el proceso sancionatorio¹¹.

2. Realizar Estudios de trazado y diseño Geométrico

¹⁰ En el oficio CP1 0449 COVIPACIFICO rta condiciones precedentes, con asunto "Respuesta oficio 04-01-20151105001042 radicado ANI No. 20154090726962. Condiciones precedente inicio Fase de Construcción. Proyecto Autopista Conexión Pacífico 1 - Contrato Concesión No. 007 de 2014.", donde la ANI hace aclaraciones al Concesionario, archivo magnético CP1 0449_20163000079021.pdf, radicado 20163000079021 de 31-03-2016, se indica:

"3. Sección 4.4 (e)"

- Hasta el 2 de septiembre se recibió no objeción de la interventoría con salvedad, porque el cronograma no se ajustaba a los plazos contractuales para lograr el 40% de disponibilidad en la fecha establecida para el inicio de la fase de construcción.
- La Resolución 2684 de fecha 06 de agosto de 2015, no es objeto de excusa para el cumplimiento de las obligaciones contractuales en materia predial, adicionalmente la gerencia Predial emitió comunicado donde se establecían los pasos a seguir para no afectar el trámite adelantado.
- A la fecha de marzo de 2016, aun no se cuenta con el 40% de disponibilidad de predios requerida para el inicio de la Fase de Construcción.

¹¹ En el Informe Ejecutivo de marzo de 2016, se indica: "Surtido el plazo de cura correspondiente y ante informe de la Interventoría del proyecto sobre la persistencia de un presunto incumplimiento, la Gerencia de Defensa Judicial de la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante oficio ANI No. 2016-701-003069-1 del 10 de febrero de 2016, da inicio de proceso sancionatorio citando para el efecto a la sociedad Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S., por el presunto incumplimiento de las obligaciones contractuales referentes a la disponibilidad de predios para dar inicio a la fase de construcción, según se establece en el literal l) del numeral 4.2 y el literal e) del numeral 4.4 de la Parte General del Contrato de Concesión 007 de 2014. En este momento el trámite se encuentra en período probatorio y se está a la espera que el Concesionario, en el término fijado para ello, haga entrega de informe pericial, cuya práctica se decretó dentro del proceso a solicitud de aquel."

El concesionario presentó los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales en el plazo de los 210 días, sin embargo, estos no se encontraban acordes con las condiciones contractuales¹². La Interventoría solicitó al Concesionario realizar las observaciones y fijó como fecha el 29 de marzo de 2016¹³.

Con oficio Radicado ANI No. 20164090336452 de fecha 27 de abril de 2016, la Interventoría informó a la Agencia que el Concesionario había subsanado el incumplimiento a los Estudios y Diseños.

3. Elaborar el Plan de obras

En radicado CO-COSE-0057-2016 de 26-01-2016, (ANI 2016-409-005495-2 de 26-01-2016) dirigido al Concesionario Concesionaria vial del Pacífico S.A.S., con asunto: "Respuesta Oficio 0-01-20160115001661 (RA-COSE-0046-2016). Observación a Plan de Obra", suscrito por la Interventoría, se emite **No Objeción al Plan de Obras**. Mediante Auto del 3 de marzo de 2016, se declara terminado el proceso sancionatorio¹⁴.

4. Realizar Estudios de detalle de las unidades funcionales

Esta meta depende de la entrega de los estudios de trazado y diseño geométrico, que están pendientes. Con radicado ANI No. 2015409033773-2 de 5-06-2015, el Concesionario realiza la entrega de los estudios de detalle faltantes de las Unidades Funcionales. Aquí se indica que los Estudios de Detalle de la UF 4

¹² En el oficio CP1 0449 COVIPACIFICO ra condiciones precedentes, con asunto "Respuesta oficio 04-01-20151105001042 radicado ANI No. 20154090726962. Condiciones precedente inicio Fase de Construcción. Proyecto Autopista Conexión Pacífico 1 - Contrato Concesión No. 007 de 2014.", donde la ANI hace aclaraciones al Concesionario, archivo magnético CP1 0449_20163000079021.pdf, radicado 20163000079021 de 31-03-2016, se indica:

"1. Sección 4.4 (a) y 2. Sección 4.4 (b)"
(...)

- El concesionario presentó los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico de todas las Unidades Funcionales en el plazo de los 210 días, sin embargo, estos no se encontraban acordes con las condiciones contractuales.

En radicado 2015-409-039431-2 de 2-07-2016 se indica que el 9 de junio de 2015, el Concesionario hizo entrega a la Interventoría de los Estudios y Diseños Fase III. ✓

¹³ Según Informe Ejecutivo de marzo de 2016.

¹⁴ En el Informe Ejecutivo de marzo de 2016, se indica: "Con auto del 3 de marzo de 2016, emitido dentro del proceso sancionatorio iniciado por la Gerencia de Defensa Judicial de la Agencia Nacional de Infraestructura contra la sociedad Concesionaria Vial del Pacífico S.A.S., mediante oficio ANI No. 2015-701-031477-1 del 30 de diciembre de 2015, con ocasión del presunto incumplimiento de ésta en la entrega del Plan de Obras, según las obligaciones establecidas en el literal o) del numeral 4.2 y el literal b) del numeral 4.18 de la Parte General, así como los numerales v), vi), vii) del literal d) del numeral 2.2 del Apéndice Técnico 9 del Contrato de Concesión 007 de 2014, se declara terminado el proceso, de conformidad con el literal d) del artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, atendiendo al informe de la Interventoría del proyecto, aportado en audiencia del 26 de enero de 2016, en el que ésta indica la entrega por parte de la Concesionaria del Plan de Obras con las debidas correcciones del caso, por lo cual no lo objeta y entiende subsanado el presunto incumplimiento contractual."

fueron objetados por la Interventoría y el Concesionario entregó los ajustes que están en revisión de la Interventoría¹⁵.

Proyecto Ruta Caribe

Se observa que las metas propuestas para este proyecto están cumplidas en un alto porcentaje y están asociadas a obligaciones que debe cumplir el concesionario del contrato Concesión Vial Ruta Caribe. Ver Anexo 3.

Sin embargo, a pesar que en el seguimiento, la Entidad da por cumplidas estas metas, se evidenciaron atrasos en la ejecución de obras por inconvenientes prediales, tal como se evidenció en los informes de Interventoría y en las observaciones efectuadas, referentes al Tramo 1- Cartagena-Turbaco-Arjona y a otros tramos. Lo anterior afecta de manera negativa la ejecución de las obras.

Proyecto Bogotá – Villavicencio

La actividad "Construir Túneles sectores 2A y 3A" se cumplió en un 94% en promedio, en el sector 2A el avance es de 87.06% y en el 3A de 99.5%; la actividad "Construir Puentes sectores 2A y 3A" se cumplió en un 94%, en el sector 2 A el avance es de 87,4% y en el 3 A es de 100%. Lo anterior según lo indicado en el Informe de Interventoría a 30 marzo de 2016.

Vicepresidencia Jurídica

Se dio cumplimiento parcial a las siguientes metas correspondientes a la Gerencia de Gestión Jurídica Contractual 2:

¹⁵ En el oficio CP1 0449 COVIPACIFICO rta condiciones precedentes, con asunto "Respuesta oficio 04-01-20151105001042 radicado ANI No. 20154090726962. Condiciones precedente Inicio Fase de Construcción. Proyecto Autopista Conexión Pacífico 1 - Contrato Concesión No. 007 de 2014.", donde la ANI hace aclaraciones al Concesionario, archivo magnético CP1 0449_20163000079021.pdf, radicado 20163000079021 de 31-03-2016, se indica respecto de la No objeción de los Estudios de Detalle, lo siguiente: **Objetados UF4**. En revisión de la interventoría, los ajustes presentados por el concesionario. Se adjunta cuadro estado de E y D.

Tabla 3. Metas Gerencia de Gestión Jurídica Contractual 2.

Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	% AVANCE	Observaciones
Gerencia Gestión Jurídica Contractual 2				
Emitir los conceptos jurídicos en materias relacionadas con modificaciones a los Contratos, declaraciones de incumplimiento, declaración y aplicación de cláusulas excepcionales, imposición de multas y sanciones por incumplimiento contractual,	Conceptos Emitidos	100	97	REPORTE ANI: Email de mayo 31 de 2016. A la fecha de 31 de diciembre del año 2015, se estaba tramitando el otrosí 1 al Contrato de Interventoría 196 de 2015, el cual fue suscrito el día 30 de marzo de 2016, <u>por tal motivo la meta no fue del 100%.</u>
Elaborar las Resoluciones por las cuales se resuelve las solicitudes en los temas relacionados con los permisos férreos y carreteros y/o conceptos requiriendo información y/o aclaración y/o complementación de los mismos	Proyecto de Resolución/Concepto emitido	100	97	REPORTE ANI: Email de mayo 31 de 2016. A la fecha que se presentó el Plan de Acción correspondiente al último trimestre del año 2015, faltaba resolver seis (6) solicitudes las cuales fueron allegadas en los últimos días del mes de diciembre por el cual la meta no fue del 100%.

Fuente: Plan de Acción suministrado por la Entidad.

Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

Área Gestión de Riesgos

De quince (15) metas propuestas para la vigencia 2015 establecidas por el Grupo de Riesgos, se observó que cinco (5) de ellas fueron subvaloradas frente a lo que efectivamente se realizó, por cuanto su cumplimiento se excedió, para algunas de ellas, en porcentajes superiores al 300%, lo que indica que la planeación no proporciona una base de seguridad y confianza en el establecimiento de las mismas.

Área Gestión Socio ambiental

Las actividades "Realizar capacitación a la Gerencia Socio - Ambiental en el tema de Liderazgo y Resolución de Conflictos" y "Generar Políticas en la Gestión Social para la construcción de variantes en proyectos de concesión y APP" no se desarrollaron, estas, fueron reprogramadas para la vigencia 2016. La actividad "Apoyar a la VPRE¹⁶ en los temas de Gestión Ambiental de los proyectos en concesión", se cumplió en un 67%, por cuanto, durante el primer trimestre no se requirió la presentación de informes.

¹⁶ Vicepresidencia de Planeación, Riesgo y Entorno.

3.1.1.2 Presupuesto

Evaluación de la Gestión Presupuestal

Se analizó el cumplimiento de la normatividad aplicable en el manejo de las operaciones presupuestales seleccionadas y se identificaron los recursos apropiados y ejecutados durante la vigencia 2015, así como las reservas presupuestales y las cuentas por pagar de dicha vigencia y la ejecución de las constituidas en la vigencia 2014.

El presupuesto de gastos de la ANI para la vigencia fiscal 2015 se encuentra conformado por los gastos de funcionamiento que representan el 3% del total asignado, los gastos de inversión que representan el 85% y los gastos de servicio de la deuda pública interna que representan el 12%.

El presupuesto de gastos se divide de acuerdo con su fuente de financiación. Para la vigencia 2015 el presupuesto se financia en un 11,21% con recursos propios de la Entidad y en un 88,79% con recursos provenientes de la Nación, como se observa a continuación:

Tabla 4. Apropiación Recursos Vigencia 2015
Cifras en millones de pesos

Concepto	Nación (88,79%)	Propios (11,21%)	Totales	% Partic
Funcionamiento	4.735	66.725	71.460	3
Inversión	1.792.491	195.487	1.987.978	85
Servicio Deuda	280.079	--	280.079	12
Total	2.077.305	262.212	2.339.517	100

Fuente: Respuesta de la ANI- solicitud de información

Con relación a los compromisos adquiridos a diciembre 31 de 2015, el presupuesto de gastos de funcionamiento presenta una ejecución del 98,91%, la inversión el 99,97% y el servicio de la deuda el 100%.

Con respecto a lo obligado se ejecutó el 97,23% de los gastos de funcionamiento, el 98,65% de inversión y el 100% del servicio de la deuda, como se detalla a continuación:

**Tabla 5. Comportamiento del Presupuesto definitivo de Egresos
A 31 de diciembre de 2015
Cifras en millones de pesos**

Concepto	Funcionamiento	Servicio de la Deuda	Inversión	Total Presupuesto
Apropiación	71.460	280.079	1.987.978	2.339.517
Compromiso	70.681	280.079	1.987.349	2.338.109
Obligación	69.481	280.079	1.961.113	2.310.673

Fuente: Respuesta oficio ANI-001-2016 de enero 27 de 2016

El presupuesto de inversión asignado para la vigencia 2015 por \$1.987.978 millones, está conformado en un 91.58% por vigencias futuras que corresponde a \$1.820.633 millones.

Al cierre de la vigencia 2015, el Presupuesto de Inversión se comprometió en un 99,97%, esto es \$1.987.349 millones, dejando de ejecutar \$628 millones, correspondiente al 0,03%.

A diciembre 31 de 2015 quedaron \$27.436.34 millones como reservas, de las cuales \$1.199,84 millones son de funcionamiento y \$26.236.50 millones de inversión. Así mismo quedaron \$60.380,55 millones como cuentas por pagar, \$2.484.96 millones de funcionamiento y \$57.895.59 de inversión.

Hallazgo 2. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Vigencias Expiradas

Se observó que durante la vigencia 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura en la ejecución del presupuesto reportó tres (3) vigencias expiradas¹⁷, debido a los siguientes hechos ocurridos así:

Funcionamiento

1. El contrato de prestación de servicios profesionales C.I. No. 527 del 20 de diciembre de 2012 y su adición del 30 de abril de 2013, contó en su momento con respaldo presupuestal a través de los Certificados de Disponibilidad Presupuestal¹⁸ y Registros Presupuestales¹⁹.

Según Registro Presupuestal 39213 del 30 de diciembre de 2013, este compromiso presentó un saldo por obligar por \$6.0 millones, razón por la cual

¹⁷ Pese a haberse constituido oportunamente la reserva presupuestal o la cuenta por pagar en los términos del artículo 89 del Estatuto Orgánico del Presupuesto.

¹⁸ CDP- Nos: 95512 del 19 de diciembre de 2012, 3213 del 11 de enero de 2013 y 32313 del 29 de abril de 2013

¹⁹ RP-Nos: 121512 del 20 de diciembre de 2012, 2813 del 11 de enero de 2013 y 39213 del 30 de abril de 2013

se constituyó la Reserva Presupuestal correspondiente, que venció el 31 de diciembre de 2014, debido a un desacuerdo entre el Supervisor del Contrato de la ANI y la contratista, esta situación demoró el trámite de pago, el cual debía realizarse antes de la fecha de cierre del SIIF Nación, que se dio el 26 de diciembre de 2014, según Circular Externa 061 de noviembre 14 de 2014, del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Lo anterior llevó a que se efectuaran dos (2) traslados en el Presupuesto de Gastos de Funcionamiento de la ANI de la vigencia 2015²⁰ por \$1,8 millones y \$4.2 millones, del rubro "*servicios personales indirectos (remuneración servicios técnicos)*", para el rubro "*servicios personales indirectos (pago pasivos exigibles vigencias expiradas)*".

La Oficina Jurídica mediante la Resolución 1572 del 11 de septiembre de 2015, ejecutoriada el 8 de octubre de 2015, resuelve el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 1152 del 3 de julio de 2015²¹, y se procedió a ordenar el pago por la suma de \$6,0 millones a nombre de la contratista.

Inversión

2. Los saldos por pagar de los contratos VE 574 de 2012 por \$77.5 millones y VE 057 de 2013 con SES Colombia S.A.S por \$14.5 millones, los cuales en su momento contaron con respaldo presupuestal a través de los Certificados de Disponibilidad Presupuestal²² y Registros Presupuestales²³, a diciembre 31 de 2014 los registros presupuestales Nos: 17413 de enero 17 de 2013 y 48213 de mayo 9 de 2013, presentaban un saldo por obligar por \$92 millones, por lo cual se constituyó la reserva presupuestal correspondiente, la cual feneció al cierre de la vigencia fiscal 2014, debido a:
 - Con respecto al contrato VE 574 de 2012 por \$77.5 millones, este pago estaba condicionado a la adjudicación del Aeropuerto Ernesto Cortissoz²⁴, el cual se dio el 30 de diciembre de 2014, fecha posterior al cierre del SIIF Nación (26 de diciembre de 2014), según Circular Externa 061 de noviembre 14 de 2014, del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

²⁰ Mediante los Acuerdos 003 y 004 de 2015 aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

²¹ mediante la cual se liquidó de manera unilateral el contrato de Prestación de Servicios Profesionales CI No. 527 de 2013

²² CDP- Nos: 58912 del 31 de julio de 2012, 18213 del 17 de enero de 2013 y 43013 del 30 de abril de 2013.

²³ RP-Nos: 140312 del 28 de diciembre de 2012, 17413 del 17 de enero de 2013 y 48213 del 9 de mayo de 2013.

²⁴ Mediante Resolución de Adjudicación No. 1781 del 30 de diciembre de 2014.

- Con respecto al contrato VE 057 de 2013 por \$14.5 millones, este pago estaba condicionado al informe de actividades²⁵, que debía rendirse posterior a la adjudicación del proyecto (Mulaló-Loboguerrero), el cual se realizó el 5 de diciembre de 2014, mediante Resolución No. 1667. El informe final de actividades por parte del contratista y su factura de cobro fue entregada en la Entidad al finalizar la vigencia 2014 y el cierre del SIIF Nación se realizó el 26 de diciembre de 2014.

Lo anterior llevó a que se realizara un traslado en el presupuesto de gastos de inversión de la ANI para la vigencia fiscal 2015²⁶ por valor de \$92 millones, del rubro *"Intersubsectorial Transporte (Apoyo a la Gestión del Estado. Asesorías y Consultorías. Contratos de Concesión), para el rubro "Intersubsectorial Transporte (Apoyo a la Gestión del Estado. Asesorías y Consultorías. Contratos de Concesión- Pagos Pasivos Exigibles Vigencias Expiradas).*

El hecho antes expuesto se adecúa a lo establecido en el Artículo 65 de la Ley 1737 de 2014, y desconoce el efectivo alcance del principio de celeridad, artículo 13 de la Ley 1437 de 2011²⁷, situación que sustenta una presunta incidencia disciplinaria, según la ley 734 de 2002.

Hallazgo 3. Administrativo - Servicio de la Deuda Pública Interna

La Agencia Nacional de Infraestructura-ANI en el Anteproyecto de Presupuesto para la vigencia 2015, solicitó recursos por la suma de \$739.220 millones, en el rubro "Servicio de la Deuda Pública Interna", con el fin de atender sus compromisos, entre otros, con el Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades Estatales (*Fiduciaria-Fiduprevisora*²⁸), para el pago de los planes de aportes de las Concesiones, incluyendo el déficit de las vigencias 2013 y 2014²⁹ por \$147.465 millones, como se detalla a continuación:

²⁵ Informe que contenía, entre otras, la valoración de los montos asegurables para el contrato, la respuesta a las observaciones presentadas a dichas valoraciones por el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación y a las observaciones que presentara el concesionario adjudicatario.

²⁶ Mediante Acuerdo 008 de 2015 aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

²⁷ En virtud del principio de celeridad, las autoridades impulsarán oficiosamente los procedimientos, e incentivarán el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, a efectos de que los procedimientos se adelanten con diligencia, dentro de los términos legales y sin dilaciones injustificadas.

²⁸ Contrato de encargo fiduciario No. 1519 suscrito entre Fiduciaria la Previsora S.A. y la Nación-Ministerio de Hacienda y Crédito Público

²⁹ Solicitado por la ANI a Minhacienda, mediante varias comunicaciones escritas.

Tabla 6.

Presupuesto de Servicio de la Deuda Pública Interna (Cifras en millones de pesos)

Concepto	Valor
Planes de Aportes Aprobados	505.553
Proyectos Actuales	191.291
Proyectos 4G	314.262
Déficit aportes 2013 y 2014	147.265
Alicuota MHCP	78.016
Acuerdos de Pago suscritos	48.016
Acuerdos de Pago a suscribir (TES 2014)	30.000
Provisión Sentencias y Conciliaciones	8.186
	739.220

Fuente: Anteproyecto de Presupuesto de Ingresos y Gastos de la ANI, vigencia 2015

Estos recursos solicitados no fueron aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, toda vez que para la vigencia 2015³⁰, se le asignó a la ANI para *Servicio de la Deuda Pública Interna* \$280.079 millones, que corresponde al 38% de lo solicitado, para cubrir los siguientes conceptos así: (sin incluir el déficit de los aportes- vigencias 2013 y 2014).

Tabla 7. Conceptos Servicio Deuda Pública

Cifra en millones de pesos

Concepto	Apropiado Vigencia 2015
Planes de Aportes Aprobados	223.670
Acuerdos de Pago MHCP	48.016
Provisión Sentencias y Conciliaciones	8.393
Total	280.079

Fuente: Informe de Ejecución Presupuestal ANI, vigencia 2015

Se observó que los recursos asignados a la ANI fueron insuficientes para el cumplimiento de las obligaciones contingentes (pago de los planes de aportes con *Fiduprevisora*), lo que generó en los Estados Contables de la Agencia una cuenta por pagar a diciembre 31 de 2015 por \$294.784 millones.

³⁰ Ley 1737 del 02 de diciembre de 2014, por medio de la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y Ley de apropiaciones para la vigencia fiscal de 2015, a la ANI.

El traslado no oportuno de los recursos al Fondo de Contingencias generó incrementos en el valor adeudado por \$1.834 millones, debido a la indexación del saldo al final de la vigencia 2015 y lo reportado por *Fiduprevisora* en enero de 2016 por \$296.618 millones³¹.

Hallazgo 4. Administrativo - Reportes trimestrales de los Procesos Judiciales en contra de la Entidad

Revisados algunos de los procesos en contra de la Entidad³², vigencia 2015, por reparación directa con sentencia desfavorable de 2da y 1a. Instancia, se observó que la Oficina Jurídica, reporta en algunos casos, al área contable el estado de los procesos en el momento de realizar el pago, teniendo que contabilizarse en el mismo mes la cuenta de orden, la provisión, el pasivo real y el pago, como se detalla a continuación en estos ejemplos:

- Nit 17.031.418 por \$90 millones. En diciembre se registró contablemente la Cuenta de Orden, La Provisión, el Pasivo Real y se realizó el pago.
- Nit 13.874.268 por \$130 millones. En el diciembre se registró contablemente la provisión, el pasivo real y se realizó el pago.

Lo anterior, entre otros, se debe a que la información enviada por la Oficina Jurídica en algunos procesos no registra la cuantía, con el fin de realizar su respectivo registro contable. Situación que demuestra deficiencias de control interno en el reporte trimestral del estado real de algunos de los procesos en contra de la Entidad.

Hallazgo 5. Administrativo - Disponibilidad de los recursos - Recaudo de los Peajes de la Concesión Ruta del Sol I

Del análisis efectuado a las cuentas por pagar de la ANI, se observó que a diciembre 31 de 2015 quedó la cuenta por pagar de la Concesión Ruta del Sol I³³ por \$21.312,6 millones, así como en la vigencia 2014 quedó una cuenta por pagar de \$29.419,6 millones, la cual fue pagada³⁴ en noviembre de 2015.

Lo anterior debido a que los ingresos en algunos de los peajes de la concesión, al cierre de la vigencia, no alcanzaron el recaudo establecido, teniendo que esperar

³¹ Mediante Oficio Fiduprevisora Radicado No. 20160040128801 con fecha 09-02-2016 y radicado CGR 2016ER0011882 con fecha 10-02-2016.

³² De la muestra de 9, se verificaron seis (6) procesos, identificados con los números de Nit: 10.228.657, 24.408.569, 13.874.268, 17.031.418, 10.527.301 y 91.077.626.

³³ Contrato de Concesión 002 de 2010.

³⁴ Según Ordenes de Pago Presupuestales: Nos: 341338515 y 341329215 por \$21.912,0 y \$7.507,6 respectivamente.

a alcanzar la meta, y así poder efectuar el traslado de los recursos a la cuenta designada contractualmente.

Esta situación impactó el presupuesto de la vigencia fiscal donde se realizó el pago, por el déficit causado, debido a que estas cuentas por pagar deben ser ajustadas con el IPC real del mes inmediatamente anterior a la fecha del pago, por deficiencias de control interno en cuanto al efectivo recaudo de peajes de esta Concesión.

Hallazgo 6. Administrativo - Reservas Presupuestales vigencia 2014

Revisadas las reservas presupuestales constituidas al cierre de la vigencia 2014, por \$96.999,4 millones, se observó lo siguiente:

1. Del anterior valor, durante la vigencia 2015 se cancelaron reservas por \$2.186.3 millones mediante 8 Actas³⁵ por diferentes situaciones, entre otras, porque no hubo necesidad de realizar algunos pagos por concepto de retefuente e impuesto de iva y tribunales, también debido a que las áreas responsables de enviar la documentación requerida por el área de presupuesto, como son: actas de liquidación de los contratos³⁶ y memorandos de liberación, no fueron enviados oportunamente³⁷, a pesar de los requerimientos realizados.
2. Del valor de las reservas definitivas de la vigencia 2014 por \$94.813 millones, vencieron cuatro (4) por \$121.2 millones, entre otros, porque el acta de liquidación del contrato VJ 084 de agosto de 2014, de donde dice que se deben liberar reservas por \$116 millones, llegó al área de presupuesto el 3 de marzo de 2016, fecha posterior a la expiración de la reserva que se dio al cierre de la vigencia fiscal 2015.

Lo anterior por deficiencias de control interno de la Entidad, debido a que los procedimientos a seguir no son acatados oportunamente por algunas áreas involucradas, con el fin de que no se presenten estas situaciones.

Hallazgo 7. Administrativo - Pérdida de Apropiación Presupuestal vigencia fiscal 2015

Durante la vigencia 2015 se observó la siguiente ejecución presupuestal, en los presentes rubros:

³⁵ Denominadas "Cancelación de Reservas Vigencia 2014".

³⁶ Como muestra: 458 de noviembre de 2013; P No.136 de octubre de 2014, VPRE 453 de 2013

³⁷ Al cierre de la vigencia 2015 o durante el período de transición que es del 1 al 20 de enero del año siguiente.

Tabla 8. Ejecución Presupuestal vigencia 2015

Cifras en millones de pesos

Rubros	Asignado	Obligado	% Ejec	Análisis (razones)
Sentencias y Conciliaciones	14.353,4	13.812,8	96,2%	El 3,8% restante quedó como reservas presupuestales vigencia 2015
Inversión	1.987.977,7	1.961.113,1	98,6%	El 1,4% restante quedó como rezago presupuestal vigencia 2015
Fortalecimiento de la Gestión- (Tecnologías de la Información)	2.000	1.895,9	94,8%	5,2% restante quedó como reservas presupuestales vigencia 2015.
Apoyo a la Gestión- Asesorías y Consultorías	13.330,2	9.868,0	74%	26% restante quedó así: 1). 23% reservas presupuestales y 2). 3% pérdida de apropiación

Fuente: Elaboración propia

La anterior pérdida de apropiación en el rubro "Apoyo a la Gestión (Asesorías y Consultorías) por \$419,5 millones, corresponde al 3% del total del rubro, observándose falta de planificación, incumpliendo uno de los principios del sistema presupuestal, Artículo 13 del Decreto 111 de 1996.

3.1.1.3 Gestión Ambiental Institucional

Durante la vigencia 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura generó acciones y medidas encaminadas a mejorar las condiciones ambientales al interior de la Entidad, en el uso racional y eficiente de la energía (Ley 607 de 2001); en el uso eficiente y ahorro del agua (ley 373 de 1987); en el manejo de los residuos sólidos, como también en la adaptación al cambio climático³⁸, en cumplimiento de la normatividad aplicable.

³⁸ "Se incluyó en el año 2015, en los Contratos Parte General de los 26 contratos de concesión 4G de la Agencia Nacional de Infraestructura, las siguientes cláusulas: "4.5 Obligaciones Durante Construcción; "9.2 Obligaciones Principales del Concesionario Durante la Etapa de Operación y Mantenimiento; Capítulo VI, Otras Obligaciones del Concesionario".

3.1.2 Resultados

3.1.2.1 *Proyectos con Recursos en Fiducia*

Hallazgo 8. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria – Saldos en Fiducias a 31 de diciembre de 2015

La ANI ha realizado desembolsos de recursos provenientes del Presupuesto General de la Nación³⁹ por \$7.8 billones a los Patrimonios Autónomos de los proyectos de concesión, con cargo a compromisos en diferentes modalidades, de los cuales se han efectuado pagos por \$5.2 billones, es decir el 66% de dichos recursos, por lo que a 31 de diciembre de 2015, existe un saldo de \$2.5 billones en las subcuentas "Aportes ANI", que se encuentran disponibles en las respectivas Fiduciarias, tal es el caso de los proyectos Neiva - Espinal - Girardot; Ruta del Sol Tramo 2; Transversal de las Américas; Lobo Guerrero Buga y Área Metropolitana de Cúcuta y Norte de Santander, con más saldos sin utilizar en la Fiducia. (Ver siguiente tabla).

Lo anterior evidencia que el esquema de pagos de las fiduciarias al encontrarse supeditados al cumplimiento de las disposiciones contractuales de ejecución de las obras, que en caso de retraso por desplazamiento de los cronogramas, el incremento de tráfico, entre otros, trae como consecuencia el aumento de estos saldos y su ejecución en las vigencias siguientes al desembolso efectuado por la ANI, generando acumulación de recursos en las fiduciarias, con riesgo de pérdida del valor adquisitivo de los recursos, que al momento de ser desembolsados a los proyectos de concesión sean insuficientes para su ejecución.

Estas situaciones impactan el gasto público respecto de la ejecución oportuna de los proyectos, en este caso la construcción de nuevos kilómetros de doble calzada, túneles, intersecciones viales, puentes, rehabilitación, operación y mantenimiento de vías de acuerdo a la programación aprobada en cada uno de estos proyectos, ya que, por el contrario, se trasladaron partidas que permanecieron año a año en entidades financieras, desvirtuándose de esta forma la función social del presupuesto.

Las situaciones anteriores vulneran presuntamente los principios de Eficiencia, Eficacia, Economía, establecidos en la Ley 42 de 1993 y al principio de Planeación contemplado en la Ley 80 de 1993.

³⁹ Entre las vigencias 2008 a 2015.

La entidad en su respuesta expresa:

"Los recursos entregados por la Nación a los patrimonios autónomos obedecen a los compromisos contractuales asumidos por la ANI (o el INCO en su momento), estos recursos no sufren la pérdida del poder adquisitivo por cuanto obtienen rendimientos derivados de los productos financieros en los que se encuentran depositados. En adición a esto, una vez cumplido el compromiso del Estado de depositar los recursos en el Patrimonio Autónomo cesa la obligación de la Entidad de reconocer algún ajuste sobre los mismos pasando a ser recursos con destinación al Concesionario o a los terceros beneficiarios de los recursos según se establezca en cada contrato".

"En la medida en que estos recursos son aportados de conformidad con acuerdos contractuales en los que se pacta un precio, no impacta el gasto público ya que no hay lugar al reconocimiento de ajustes posteriores. En el caso de los aportes realizados con destinación a predios, la no realización de los mismos resulta en déficits que pueden o no ser financiados por el Concesionario. En los casos en los que los concesionarios no están obligados a financiar, el déficit de recursos genera retrasos en las obras, mientras que en aquellos concesionarios en que, si están obligados a financiar, el déficit de recursos representa para la Nación el reconocimiento de intereses que impacta de manera negativa el gasto público". -

Tabla 9. Relación de Proyectos de Concesión Vial y Desembolsos a 31 de diciembre de 2015

CONCESIÓN	APORTES ANI (\$)	Partici- pación	PAGOS DE LA FIDUCIA (\$)	Pagos del Concesionario	Saldo en Subcuentas APORTES ANI (\$)	% Dispo- nible
DESARROLLO VIAL DEL NORTE - ABURRA CTO. No. 007/2008	318.000.000.000	4%	296.502.350.244	93%	21.497.649.756	7%
BOGOTÁ - VILLAVICENCIO CTO. No. 444/1994	1.754.472.119.323	22%	1.754.472.119.323	100%	3.802.246	0%
SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON CTO. No. 445/1994	321.091.284.843	4%	320.159.664.229	100%	935.690.641	0%
MALLA VIAL DEL META CTO. No. 446/1994	3.995.564.195	0%	3.995.564.195	100%	0	0%
BOGOTÁ - VILLETEA CTO. No. 447/1994	151.041.440.851	2%	151.041.440.851	100%	0	0%
CARTAGENA - BARRANQUILLA CTO. No. 503/1994	421.757.744.921	5%	421.757.744.921	100%	0	0%
U.T. DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ CTO. No. 664/1994	18.000.000.000	0%	18.000.000.000	100%	0	0%
NEIVA - ESPINAL - GIRARDOT CTO. No. 849/1995	1.368.842.131	0%	0	0%	1.368.842.131	100%
DESARROLLO VIAL PARA EL ORIENTE DE MEDELLÍN Y VALLE DE RIONEGRO CTO. No. 275/1996	79.043.905.590	1%	76.840.920.099	97%	2.597.886.385	3%

CONCESIÓN	APORTES ANI (\$)	Pago por pago (%)	PAGOS DE LA FIDUCIA (\$)	Pagos (%)	SALDO EN SUCUENTAS APORTES ANI (\$)	Dispo- nible
ARMENIA - PEREIRA - MANIZALES CTO. No. 113/1997	326.278.094.480	4%	317.397.700.190	97%	8.880.394.290	3%
ZIPAQUIRA - PALENQUE CTO. No. 01161/2001	183.769.000.000	2%	183.769.000.000	100%	8.210.656.095	4%
PEREIRA - LA VICTORIA CTO. No. 046/2004	83.333.090.535	1%	83.333.090.535	100%	2.400.504.103	3%
AREA METROPOLITANA DE CUCUTA Y NORTE DE SANTANDER CTO. No. 006/2007	203.047.564.422	3%	170.250.743.228	84%	32.796.821.194	16%
GIRARDOT - IBAGUE - CAJAMARCA CTO. No. 007/2007	19.945.000.000	0%	19.945.000.000	100%	0	0%
RUTA DEL SOL TRAMO II CTO. No. 001/2010	2.288.154.260.868	29%	704.393.365.880	31%	1.531.875.328.882	67%
TRANSVERSAL DE LAS AMERICAS CTO. No. 008/2010	1.639.227.900.000	21%	670.789.195.876	41%	876.052.290.551	53%
LOBOGUERRERO - BUGA CTO. No. 211/2013	25.382.000.000	0%	15.889.305.041	63%	9.495.849.013	37%
Promedio		0%				17%
Total	7.837.907.812.159	100%	5.208.537.204.611	66%	2.496.115.715.288	

Fuente: Información suministrada por la ANI. Dirección Administrativa y Financiera en Oficio 2016-305-006263-1 del 10 de marzo de 2016.

Hallazgo 9. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria – Rendimientos Financieros de los aportes ANI con recursos del Presupuesto General de la Nación

De acuerdo con el informe presentado por la entidad, a 31 de diciembre de 2015 se han generado rendimientos financieros en las cuentas existentes en las Fiducias que administran los recursos de algunas concesiones, rendimientos generados con recursos de la Nación (Aportes de la ANI vigencias futuras e ingresos por concepto de recaudo de peajes), por un monto total de \$301.562.6 millones; los cuales no han sido consignados en la Dirección General del Tesoro Nacional. (Ver siguiente tabla)

Lo anterior, es contrario a lo establecido en el artículo 16⁴⁰, parágrafo 2 del Decreto 111 de 1996 que establece que los rendimientos financieros de los

⁴⁰ ARTÍCULO 16. Unidad de caja. Con el recaudo de todas las rentas y recursos de capital se atenderá el pago oportuno de las apropiaciones autorizadas en el presupuesto general de la Nación. Ver Concepto de la Sec. Hacienda 7557 de 2009.

PARAGRAFO 1º Los excedentes financieros de los establecimientos públicos del orden nacional son propiedad de la Nación. El Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, determinará la cuantía que hará parte de los recursos de capital del presupuesto nacional, fijará la fecha de su consignación en la dirección del tesoro nacional y asignará por lo menos el 20% al establecimiento público que haya generado dicho excedente. Se exceptúan de esta norma los establecimientos públicos que administran contribuciones parafiscales.

establecimientos públicos provenientes de la inversión de los recursos originados en los aportes de la Nación, deben ser consignados en la Dirección del Tesoro Nacional, en la fecha que indiquen los reglamentos de la presente Ley, así mismo, presuntamente se incumple la Ley 1365 de 2009; y la Ley 734 de 2002.

La entidad en su respuesta expresa: *"que la vicepresidencia Jurídica, mediante radicado ANI No 3013-704-005124-3 del 4 de Julio de 2013, brindo concepto en relacion con la aplicación de algunas de las disposiciones de del Estatuto Organico de Presupuesto. "Los recursos girados por la Nación, a titulo de anticipo, deben entenderse como un prestamo otorgado al concesionario y en esa medida serann recursos públicos y los rendimintos que ellos generen deben ser destinados al tesoro Naciona.". "De otro lado, los recursos girados al patrimonio autonomo a titulo de pago o pago anticipado de obligaciones contractuales son del concesionario y por lo tanto de naturaleza privada muy a pesar que provengan de recurson incorporados al presupuesto general de la Nacion, pues a su ves son pagados a la concesión , se constituyen en fuente de pago para el concesionario".(sic)*

Tabla 10. Aportes ANI a contratos de concesión. Recursos del Estado- Rendimientos Financieros

No.	CONCESIÓN	APORTES ANI	PAGOS DE LA FIDUCIA	SALDO EN SUBCUENTA APORTES ANI	Rendimientos Financieros
1	DESARROLLO VIAL DEL NORTE - ABURRA CTO. No. 007/2008	318.000.000.000	296.502.350.244	21.497.649.756	34.253.457.420
2	BOGOTA - VILLAVICENCIO CTO. No. 444/1994	1.754.472.119.323	1.754.472.119.323	3.802.246	247.564.426
3	SANTA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON CTO. No. 445/1994	321.091.284.843	320.159.664.229	935.690.641	1.851.863.496
4	MALLA VIAL DEL META CTO. No. 446/1994	3.995.564.195	3.995.564.195	0	741.704.383

PARÁGRAFO 2º Los rendimientos financieros de los establecimientos públicos provenientes de la inversión de los recursos originados en los aportes de la Nación, deben ser consignados en la dirección del tesoro nacional, en la fecha que indiquen los reglamentos de la presente ley.

Exceptúense los obtenidos con los recursos recibidos por los órganos de previsión y seguridad social, para el pago de prestaciones sociales de carácter económico (L. 38/89, art. 12; L. 179/94, art. 55, incs. 3, 8º y 18; L. 225/95, art. 5º).

ARTÍCULO 16. Unidad de caja. Con el recaudo de todas las rentas y recursos de capital se atenderá el pago oportuno de las apropiaciones autorizadas en el presupuesto general de la Nación. Ver Concepto de la Sec. Hacienda 7557 de 2009

PARÁGRAFO 1º Los excedentes financieros de los establecimientos públicos del orden nacional son propiedad de la Nación. El Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, determinará la cuantía que hará parte de los recursos de capital del presupuesto nacional, fijará la fecha de su consignación en la dirección del tesoro nacional y asignará por lo menos el 20% al establecimiento público que haya generado dicho excedente. Se exceptúan de esta norma los establecimientos públicos que administran contribuciones parafiscales.

PARÁGRAFO 2º Los rendimientos financieros de los establecimientos públicos provenientes de la inversión de los recursos originados en los aportes de la Nación, deben ser consignados en la dirección del tesoro nacional, en la fecha que indiquen los reglamentos de la presente ley.

Exceptúense los obtenidos con los recursos recibidos por los órganos de previsión y seguridad social, para el pago de prestaciones sociales de carácter económico (L. 38/89, art. 12; L. 179/94, art. 55, incs. 3, 8º y 18; L. 225/95, art. 5º).

No.	CONCESIÓN	APORTES ANI	PAGOS DE LA FIDUCIA	SALDO EN SUBCUENTA APORTES ANI	Rendimientos Financieros
5	BOGOTÁ - VILLETÁ CTO. No. 447/1994	151.041.440.851	151.041.440.851	0	0
6	CARTAGENA - BARRANQUILLA CTO. No. 503/1994	421.757.744.921	421.757.744.921	0	0
7	U.T. DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ CTO. No. 664/1994	18.000.000.000	18.000.000.000	0	4.285.282.416
8	NEIVA - ESPINAL - GIRARDOT CTO. No. 849/1995	1.368.842.131	0	1.368.842.131	1.383.577.815
9	DESARROLLO VIAL PARA EL ORIENTE DE MEDELLÍN Y VALLE DE RIONEGRO CTO. No. 275/1996	79.043.905.590	76.840.920.099	2.597.886.385	*127.305.309
10	ARMENIA - PEREIRA - MANIZALES CTO. No. 113/1997	326.278.094.480	317.397.700.190	8.880.394.290	*351.869.258
11	ZIPAQUIRA - PALENQUE CTO. No. 01161/2001	183.769.000.000	183.769.000.000	8.210.656.095	162.488.939
12	PEREIRA - LA VICTORIA CTO. No. 046/2004	83.333.090.535	83.333.090.535	2.400.504.103	8.425.052
13	AREA METROPOLITANA DE CUCUTÁ Y NORTE DE SANTANDER CTO. No. 006/2007	203.047.564.422	170.250.743.228	32.796.821.194	3.649.217.298
14	GIRARDOT - IBAGUÉ - CAJAMARCA CTO. No. 007/2007	19.945.000.000	19.945.000.000	0	* 0
15	ruta del sol tramo II CTO. No. 001/2010	2.288.154.260.868	704.393.365.880	1.531.875.328.882	77.712.493.904
16	TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS CTO. No. 008/2010	1.639.227.900.000	670.789.195.876	876.052.290.551	177.266.510.495
17	LOBOGUERRERO - BUGA CTO. No. 211/2013	25.382.000.000	15.889.305.041	9.495.849.013	*399.679.952
		7.837.907.812.159	5.208.537.204.611	2.496.115.715.288	301.562.585.644

Fuente: Información Suministrada por la entidad. Oficio No 4 Nota . *No incluye los rendimientos reintegrados al Tesoro Nacional

Proyecto Bogotá – Villavicencio

Contrato No	444 de 1994 - Bogotá Villavicencio
Objeto	Ejecutar por el sistema de concesión, los estudios, diseños definitivos obras de rehabilitación de construcción y la operación y mantenimiento del sector Santa Fe de Bogotá- Caqueza-K55+000 y el mantenimiento y operación del sector Km 55+00 Villavicencio.
Concesionario	Coviandes

Valor	Del contrato Inicial \$79.216.7 millones. Y de la Adición No 1 Vigente \$ (\$1.835.328.000,000).
Fecha firma del contrato	2 agosto de 1994.
Estado Actual	Actualmente el proyecto se encuentra en ejecución, después de la adición No 1 firmada el 22 de enero de 2010.
Fecha de Terminación	El plazo de la Adición No 1 es agosto de 2013, sin embargo, según el último Fondeo realizado por la ANI, este termina en 2018

Hallazgo 10. Administrativo – Contrato de Transacción suscrito entre la ANI y la Gobernación del Meta

La Gobernación del Meta, no realizó los aportes por \$200.000 millones, que estaban establecidos en cumplimiento del convenio de cooperación interadministrativo No 012 de 2010, recursos que la ANI comprometió en la Adición No 1 del contrato No. 444 de 1994 del Proyecto Bogotá-Villavicencio y que tuvo que asumir con recursos propios.

Dicha situación, conllevó a que se realizara un acuerdo de Amigable Compondedor a través de las actas de acuerdo del 31 de marzo de 2014 y el trámite de amigable composición Acta No 63 de enero 23 de 2015 en las cuales se tuvo que ajustar el valor del ingreso real, generando un incremento en \$6.764.5 millones a favor del concesionario al pasar de \$1.850,7 millones a \$1.857,5 millones a pesos de Diciembre de 2008. Lo anterior, porque la ANI realizó pagos extemporáneos al concesionario Coviandes, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 de la adicional No. 1 de dicho contrato.

Por lo anterior, y producto de los trámites de amigable composición⁴¹, a causa de dichos incumplimientos se suscribe el 4 de mayo de 2015 un contrato de transacción entre la ANI y la Gobernación del Meta en donde, la Gobernación del Meta, a cambio de dichos incumplimientos se obliga a cumplir con la construcción de dos vías Nacionales en el departamento del Meta así: "Doble calzada Fundadores, Ciudad Porfia, Tramo II doble calzada séptima brigada –Río Ocoa K2+034" por valor de \$216.431.4 millones, correspondientes a pagos realizados por la ANI así: aportes ejecutados a 31 de diciembre de 2014 \$92.112.2 millones; Aportes por ejecutar \$102.816.1 millones; Costos Financieros asumidos por la ANI \$14.760.6 millones e intereses de mora causados por los pagos tardíos por \$6.740.5 millones, respectivamente. (Ver cuadro No 1). Lo anterior, trae como consecuencia el impacto que en el ingreso real significó, así como, el pago de

⁴¹ Acta de acuerdo entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes "Coviandes s.a." para el ajuste del ingreso real, conforme la regla establecida en la cláusula quinta del adicional no. 1 de 2010 - proyecto "Bogotá- Villavicencio.

intereses, gastos administrativos y la consecuente demora y retrasos del proyecto, generado por las deficiencias en la suscripción de convenios sin tener la certeza del origen de los recursos.

Tabla 11.
Gastos que incidieron en el incremento del ingreso real del valor del Proyecto

Documentos	Concepto	Valor (Pesos)
Valor original de la Adición No 1 del contrato 444 de 1994		1.850.733.601.762
Acta de acuerdo amigable componedor del 31 de Marzo de 2014	Por el pago tardío de la vigencia de Septiembre de 2011, el ingreso real de la concesión debe aumentar en \$3.152.009.620 pesos de 2008.	3.152.009.620
	Por el pago tardío de la vigencia de junio de 2011, el ingreso real de la concesión según la ANI debe aumentar en \$1.322.457.791 a pesos de 2008	1.322.457.791
Aumento del ingreso real		1.855.208.069.173
Trámite de Amigable composición de Enero 23 de 2015 Acta No 63	Ajuste del valor del ingreso Real por \$2.290.102.719 a pesos de 2008	2.290.102.719
Total Aumento en el ingreso Real	Total	1.857.498.171.892
	Aumentos	6.764.570.130

Fuente: Actas de Amigable composición contrato 444 de 1994

A mayo de 2016, y transcurridos 12 meses, no se observa que la Gobernación del Meta haya iniciado la ejecución de dicho contrato de transacción. Sin embargo, la entidad mediante oficio 2016-306-006809-1 del 15 de marzo de 2016 solicita a la Gobernación del Meta informe de las gestiones y actividades que se han adelantado en cumplimiento de dicho contrato de transacción dado que se tiene proyectado en el 2016 el inicio de las obras sin que a la fecha se haya recibido respuesta alguna.

Al respecto, el Ministerio de Transporte mediante oficio radicado 2016-409033550-2 del 27 de Marzo de 2016 solicita a la Gobernación del Meta la ejecución de los proyectos que según la página que reporta el DNP, registra que cuenta con los siguientes proyectos viabilizados priorizados y aprobados en el OCAD del Departamento del Meta, según ordenanza No 843 de 2014, así:

- Proyecto "BPIN 2015005500038 Mejoramiento de la vía principal que va desde la intersección de Fundadores hasta el acceso Ciudad Porfía del Municipio de Villavicencio por \$110.631.869.644 miles".
- Proyecto BPIN 2015005500047 Mejoramiento de la vía desde el puente de intersección de la séptima brigada hasta el Río Ocoa en la vía que conduce

de Villavicencio a Puerto López por \$49.168.320.758". Sin que a la fecha se haya recibido respuesta alguna.

Hallazgo 11. Administrativo – Planeación y Ejecución del Proyecto Bogotá – Villavicencio

Del análisis de la documentación contractual y los informes de interventoría, se encontró que las obras pactadas en el Contrato de Concesión No 444 de 1994, y que fueron prorrogadas mediante el Adicional No 1 de 2010, no se han concluido ya que el plazo establecido en dicho adicional ya venció y se tuvo que reprogramar dichos plazos, por lo anterior, se concluyen los siguientes aspectos:

a). El valor del adicional No 1 de enero de 2010 asciende a \$1.835.328 millones (un billón ochocientos treinta y cinco mil trescientos veintiocho), dentro de su alcance está realizar obras en la calzada existente y la construcción de un par vial desde el tablon (Km34+000) hasta Chirajara (Km 63+000), obras que no se han concluido.

El contrato era de primera generación, es decir, con ingreso mínimo garantizado, con un plazo inicial de 192 meses (de 1994 hasta 2010), sin embargo, se incluyó el adicional No. 1 de 20 de enero de 2010, con una duración de 8 años adicionales, es decir, hasta el año 2018.

El Contrato de Concesión No 444/94 ha sido objeto de 53 Actas de Acuerdo, un (1) contrato adicional, dos otrosíes, dos (2) acuerdos de amigable composición y dos (2) tribunales de arbitramento, los cuales se encuentran activos en etapa de aportes de pruebas.

Se observa demora en la ejecución del contrato, ya que las obligaciones asignadas en el contrato adicional No. 1 de 2010, no han sido ejecutadas en su totalidad, se tuvieron que suscribir prórrogas, y modificaciones al contrato lo cual ha producido impactos significativos en el mismo. Además, ha traído como consecuencia, la suscripción de otrosíes modificatorios, como el firmado el 6 de agosto de 2010 donde se excluye la construcción de obras establecidas en el adicional No 1 por \$25.174 millones, dichos recursos disponibles se invierten en ejecución de estudios y diseños en soluciones especiales y demás obras complementarias de la vía, así como el otrosí del 25 de junio de 2013 donde se sustituyen y se excluyen obligaciones y se crean otras en su reemplazo.

Lo enunciado anteriormente, evidencia una reincidencia en lo establecido en la auditoría de la CGR a la vigencia 2011.

b) Baja ejecución en la construcción de los tramos: Según el informe de interventoría No. 45 de marzo de 2016, en materia de diseños y cronogramas entregados por el Concesionario, el proyecto de doble calzada se compone en la actualidad de 194 frentes de obra, entre vías de superficie, túneles y puentes, con una longitud total de 54.7 km.

La gestión del proyecto, según los avances ponderados realizados por la interventoría, de las obras correspondientes a la doble calzada, desde el punto de vista de ejecución física de la Obra a Marzo de 2016 es del 58.48%, discriminados así: Túneles 77.66%; Puentes 72.37%; y vías en superficie 47.62% (ver cuadro No. 3).

El avance de las Vías es bajo, si se tiene en cuenta que el mayor peso del proyecto está en la construcción de la doble calzada y éste va en el 47.62%, de lo cual llama la atención el sector 4 y 4A que el avance es inferior al 10%, así como del sector 1 con el 18%.

Tabla 12. Avances por tipo de obra

OBRA	No. frentes	LONGITUD	% AVANCE
VIAS	124	33.998.06	47.62%
TUNELES	22	15.587.75	77.66%
PUENTES	48	5.081.83	72.37%
TOTAL	194	54667.64	58.48%

Fuente: Informe de Interventoría Marzo de 2016

No obstante lo anterior, en su respuesta la entidad expresa lo siguiente, así como el mismo informe de interventoría, "en el numeral 4.6.3.3 relaciona que la inversión estimada doble calzada a marzo de 2016, un total de \$1.022.652 millones a pesos constantes de diciembre de 2008 equivalentes a un 68% con respecto al valor de las obras civiles de doble calzada que suma \$1.485.404 millones"

Sobre el avance de las obras relacionadas con los túneles, llama la atención que el sector 1 el 45% y el sector 4 el 38.9%. El avance de las obras respecto de Puentes, no obstante, en términos generales, ser alto, llama la atención el retraso en la construcción del sector 4A con el 17.7% y el sector 1A con el 57.8%; retrasos generalizados en los mismos tramos de los túneles y las vías, respectivamente.

c) Ejecución Financiera del proyecto: La ejecución financiera del proyecto respecto de la Adición No 1, según informe de interventoría es de \$1.022.625 millones a marzo de 2016, de un total asignado en el adicional No. 1 por

\$1.835.328 millones, es decir, el 56%. Lo anterior a pesos constantes de diciembre de 2008. (Ver siguiente tabla)

La ejecución, es relativamente baja, toda vez que a un año de vencer el cronograma de las etapas es decir en el año 2017 la ejecución financiera alcanza el 56% y la ejecución física del 58%.

Tabla 13.
Valor estimado de Inversiones mensuales (Pesos constantes de diciembre de 2008)

Mes	Acumulado	Parcial
Diciembre de 2015	950.627	
Enero de 2016	965.326	14.699
Febrero de 2016	987902	22.576
Marzo de 2016	1.022.652	34.750

Fuente: Informe de Interventoría 30-03-2016.

Hallazgo 12. Administrativo – Modificación en cronogramas Adición No. 1 contrato 444 de 1994

Se observó modificación de cronogramas y eventuales retrasos en la ejecución del Contrato No 444 de 1994, adición No. 1 de 2010, principalmente en la ejecución de los cronogramas para la construcción de puentes y tramos, algunos de ellos que generan riesgos geológicos, así como por la adquisición de predios. Tal es el caso de las siguientes actividades: (Ver Tabla).

La adquisición de predios estaba contemplada de enero de 2010 hasta diciembre de 2012, sin embargo, a 31 de diciembre de 2015, todavía se encuentran 37 predios con oferta formal de compra y aún no se ha obtenido la titularidad de todos los 585 predios programados.

La etapa de construcción del sector II A estaba programada de enero de 2012 a junio de 2015, sin embargo esta actividad aún se encuentra en ejecución, según el informe de supervisión está en un 84%.

El tramo correspondiente a la construcción del sector IV programado de julio de 2012 a diciembre de 2016, se encuentra en el 53%.

El tramo Obra Puente Guahibo programado de junio de 2012 a Diciembre de 2013, se encuentra en el 85.7%, toda vez que no se ha adquirido un predio para su terminación.

El informe de supervisión a 31 de diciembre de 2015, expresa un avance de ejecución de la adición No. 1 del 80.1%, sin embargo, según la información del cuadro No. 4 el promedio de la ejecución por cada uno de los tramos es del 66.3%, principalmente por temas de gestión predial, ambiental, riesgos geológicos entre otros.

Según el informe de interventoría de Abril de 2016, las etapas 12 y 13 figuran como terminadas, sin embargo, la etapa 11 está construida parcialmente, por obras geotécnicas pendientes en el puente guahibo y por problemas prediales, la etapa 14 está parcialmente terminada, debido a obras de drenaje pendientes en la parte alta de corrales por problemas prediales.

Lo anterior trae como consecuencia eventuales retrasos en la construcción de los tramos y posibles costos adicionales así como posible desplazamiento en la duración de la concesión.

Tabla 14. Contrato de concesión No 444 de 1994- Adicional I - Avances de Obra a 31-12-2015			
SECTOR	Abscisa inicial	Abscisa Final	% Avance a 31-12-2015
Sector I Tablón-Puente Telles	K34+160	K37+808	37
Sector IA Puente Telles Puente Quetame	K37+808	K40+817	44
Sector II- Puente Quetame	K41+500	K44+449	89
Sector II A Puente Quetame Quebrada Naranjal	K44+449	K49+804	84
Sector III Quebrada Naranjal quebrada Blanca	K50+180	K55+780	100
Sector III A Quebrada Blanca Quebrada Seca	K55+780	K57+390	100
Sector IV Guayabetal	K57+390	K60+590	53
Sector IV A Chirajara	K60+590	K63+000	24
			531
Promedio de Ejecución			66,3%

Fuente: Informe de supervisión Diciembre de 2015

Hallazgo 13. Administrativo – Sustitución de obligaciones a cargo del concesionario K0+000 hasta K0+100 aproximadamente

A) Se sustituyó el tramo al inicio de la concesión- Bogotá - Villavicencio, afectando la construcción de la doble calzada en la carretera de la entrada Villavicencio - Bogotá, lo anterior por falta de coordinación interinstitucional entre la ANI, el IDU y Coviandes. La no ejecución de dicho tramo se realiza a través de un otrosí, donde se expresa *"que dicha obra no es necesaria dentro de la ejecución del corredor vial, toda vez que en el tramo del distrito por dificultades en la ejecución del"*

proyecto, el IDU no ejecuto las obras de transición inicialmente diseñadas, generando la reducción del número de carriles hasta el empalme con la vía de la concesión”.

Por lo anterior, el 25 de junio de 2013, mediante la suscripción de un otrosi del adicional No. 1 del contrato 444 de 1994, la ANI y el Concesionario sustituyen la obligación a cargo del concesionario en referencia de la construcción de las obras de ampliación PR 0+000 hasta K0+100 (Empalme IDU – Concesión) por la obligación de fondear la subcuenta especial predios otrosi 53 en la suma equivalente de \$195.6 millones, pesos de junio de 1994.

Lo anterior se generó, por cuanto no se lograron acuerdos que permitieran realizar las obras debido a dificultades topográficas y los impedimentos relacionados con la adquisición de predios del costado derecho en el sentido Bogotá - Villavicencio; por lo tanto, no fue posible el proceso de adquisición de predios que permitiera ejecutar las obras.⁴² Situación que ha traído como consecuencia represamiento del tráfico en la salida del túnel del Boqueron, entrada a Bogotá, generando problemas en la movilidad.

La no ampliación de dicho tramo va en menoscabo de la prestación óptima de los servicios al tráfico, generando represamiento, congestión y accidentes permanentes. Lo anterior, pese a que existe justificación técnica y se considera prioritaria y totalmente viable ya que mejora la transitabilidad de los vehículos.

Lo anterior refleja, que la entidad no tenía clara la responsabilidad y la socialización que en materia de gestión predial y social debía realizar antes de la construcción del Túnel, ya que aún después de firmada la adición No. 1 y de adquirir obligaciones con el concesionario se demuestra que había responsabilidades compartidas con el Distrito Capital, las cuales al final no fue posible darles solución.

B) Planeación de la adición No 1 del 22 de enero de 2010 del contrato 444 de 1994. Se observan deficiencias en la planeación del contrato, y principalmente en los estudios y diseños para la adición No. 1 de enero de 2010; por cuanto transcurridos 6 meses de suscrita, es decir, el 6 de agosto del mismo año se realiza con el otrosi modificadorio la exclusión de algunos tramos y/o obras descritos en la cláusula segunda de la adición No 1.

⁴² Al inicio de la concesión existen tres establecimientos comerciales: La estación Terpel; ESSO; y el negocio de transportes panamericanos. El primero ubicado en zona del distrito; el segundo ubicado en zona del distrito y salida a la concesión y el tercero en zona de la concesión.

Las exclusiones ascienden a \$25.174.1 millones, correspondientes a: Construcción de Muros de contención por \$12.548.6 millones; Malla de Protección en el K70+700 (obras que no se requieren, según concepto de especialistas) por \$1.574.0 millones y protección con barreras dinámicas de taludes con mallas galvanizadas con o sin revegetalización por \$11.051.5 millones.

Por lo anterior, se tuvo que efectuar ajustes y redistribución de dichos recursos por \$25.174.1 millones, en otras obras del mismo proyecto para estudios y diseños; ejecución de obras inestables; obras de urbanismo; ejecución de mallas de protección y previsión de recursos Inco para mayores intervenciones en zonas inestables. (Ver siguiente tabla).

Llama la atención la pertinencia de la inversión de recursos por \$1.171.1 millones para la ejecución de estudios y diseños en 12 de las 17 soluciones especiales, cuando estos los realiza el concesionario antes del inicio del tramo. Lo anterior, denota una inadecuada planeación y estructuración del proyecto por parte de la entidad, puesto que se conciben unos diseños susceptibles a cambios definitivos con obras de gran importancia, por lo cual ha tenido que efectuar prórrogas, adiciones y modificaciones al contrato que ha generado desplazamiento de los cronogramas.

Si bien, para la construcción de las nuevas obras, fueron utilizados los recursos no utilizados en la exclusión de las obras inicialmente programadas y no realizadas, esto deja entrever que los recursos programados para desarrollar los ítems inicialmente propuestos no eran necesarios.

Así mismo, el 25 de junio de 2013, se firma un nuevo otrosí, donde se excluyen de las etapas 11 y 14 correspondientes a las obras del puente Guahibo y la solución especial del Km 70+500 respectivamente, las cuales se dan por terminadas y a cambio de ellas se crean las etapas 11A y 14A.

Tabla 15. Exclusión de obras

Exclusiones	Valor	Inversiones Nuevas	Valor
Construcción Muros de Contención	12.548.5	Ejecución de Estudios y Diseños	1.171.1
Malla de protección en el K 70-+700	1.573.9	Ejecución de Obras inestables	4.471.9
Protección de taludes con mallas galvanizadas con o sin vegetalización	11.051.520	Ejecución de obras de Urbanismo. Puente Quetame	5.100.7
		Ejecución de mallas de protección en mayores cantidades	13555.5
		Previsión de recursos mayores intervenciones en zonas inestables	874.7
Total	25.174.1		25.174.1

Fuente: Otrosí Modificatorio al adicional No 1 contrato de concesión No 444 de 1994

Hallazgo 14. Administrativo – Gestión predial Adición No. 1 Contrato 444 de 1994

Se observan deficiencias en la gestión para la adquisición de predios, ya que transcurridos 5 años no se ha obtenido la titularidad de todos los 585 predios programados para adquirir en las etapas del proyecto doble calzada Bogotá - Villavicencio.

Si bien el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 faculta a la entidad para delegar al concesionario para la adquisición de predios, esta no ha sido eficiente por parte del mismo, y aún continúa la demora en la gestión. Lo anterior, pese que las partes acordaron modificar el esquema de obligaciones de gestión predial establecido en la Cláusula Décima Tercera y demás concordantes del contrato de concesión No. 444 de 1994, con el fin de definir un único procedimiento de gestión que permita viabilizar la ejecución del proyecto.

Esta situación podría traer como consecuencia demora y retraso en la ejecución de los cronogramas lo que conllevaría a ajustes tanto del ingreso real como de la ampliación del tiempo del Proyecto.

A 18 de Noviembre de 2015 el estado de adquisición de predios es el siguiente:

- Según información relacionada en el programa Proyect, aún persisten 37 predios que, si bien tienen oferta formal de compra, continúan con problemas de saneamiento por parte de los propietarios.
- Aún no se ha efectuado la titularización de todos los inmuebles ni la enajenación respectiva de algunos de ellos, tampoco la entrega material de algunos bienes.

A diciembre de 2015, de 117 predios para ser adquiridos, el Concesionario ha adquirido 88; faltan 29 que están en gestión, y se han recibido 18. Además, según el informe de interventoría, existen 49 predios que no se han podido adquirir principalmente por los siguientes aspectos: Servidumbres activas; botaderos antes del kilómetro 34; predios urbano - rural; deficiencias en los certificados de disponibilidad, entre otros.

Así mismo, se observa demora por parte del Concesionario, en la adquisición de predios para las obras de emergencia y zonas inestables en virtud del otrosi No. 53 al contrato de concesión suscrito el 29 de septiembre de 2008, en la adquisición de los predios requeridos en las zonas inestables de los tramos 2, 3, 4

y 5 y para la atención de la emergencia ocasionada por el sismo del 24 de mayo de 2008 de la calzada existente.

La entidad en su respuesta expresa: *"No se ha concluido la totalidad de la legalización de los predios requeridos para ejecutar las obras del otrosi 53 debido a que en su momento no se contó con la disponibilidad total de recursos para su adquisición...)"*

Es de resaltar, que el concesionario y la ANI, no han definido acerca de la pertinencia de la adquisición de 15 predios relacionados con los botaderos antes del kilómetro 34, que si bien estaban programados para su adquisición en el adicional No. 01 de 2010, 5 años después, existe incertidumbre sobre las necesidades reales de adquisición. Los números de los predios son los siguientes: 01-180; al 01-195, respectivamente.

La entidad en su respuesta expresa: *"Como se mencionó anteriormente, los 15 predios referidos a botaderos antes del kilómetro 34 ya se encuentran registrados a nombre de la Agencia y tanto la ANI como la interventoría, le han manifestado al concesionario que no serán objeto de reconocimiento a Coviandes con cargo al rubro predial del Adicional No 1 ...)"*.

Según el reporte mensual de interventoría No. 45 de marzo de 2016, dentro de los predios que se encuentran en gestión de adquisición, existen 16 predios con avalúos vencidos lo cual no permite avanzar en las negociaciones económicas con los propietarios, generando posibles retrasos en su adquisición y, por ende, en la construcción de los tramos 2, 3, 4 y 5 respectivamente. Situación que evidencia posible demora en la gestión predial por parte del concesionario y la ANI.

La entidad en su respuesta expresa, *"Como se explicó anteriormente en la respuesta a la observación de 584 predios requeridos para el proyecto, 64 se encuentran en gestión (23 en expropiación, 33 en saneamiento y 8 en adquisición) y su culminación depende en la mayoría de los casos de fallos de jueces lo que no ha permitido culminar con mayor celeridad la gestión predial, lo cual es imputable a factores externos que escapan al control de las partes"*. (Subrayado fuera de texto).

Hallazgo 15. Administrativo – Recursos financieros para cubrir riesgos - posibles contingencias

Según el informe de interventoría a marzo de 2016, se observa incremento en el valor de los recursos necesarios para cubrir los riesgos de posibles contingencias que permita culminar la ejecución de la adición No 1 del contrato 444 de 1994, faltando 2 años aproximadamente para su terminación, se habían realizado estimaciones en el año 2015 en pasivos estimados para mitigar los diferentes riesgos por \$315.991.8 millones aproximadamente, recursos que según la cláusula

décima primera de la adición No 1 del contrato 444 de 1.994 los debe asumir la Entidad, principalmente por los riesgos geológicos y de predial que se están presentando. (Ver siguiente tabla)

Según respuesta de la entidad, expresa que *“sin embargo los riesgos que se materializaron como contingencias reales en el año 2015 ascendieron a \$137.744.2 millones es decir el 44% del valor estimado, representados en: Sitios inestables 2.906.4 millones; Predial \$66.612.3 millones; Riesgo geológico \$62.416.7 millones y diseños \$5.808.8 millones respectivamente”*. Lo anterior por deficiencias en los estudios y diseños iniciales y los estudios puntuales que permitieran minimizar al máximo los riesgos posibles.

Así mismo, en 2015 la entidad tramitó pagos correspondientes a riesgos por contingencias con origen del Fondo de Contingencias de la Fiduprevisora por \$56.109.8 millones, relacionados con riesgos de Predial por \$526.1 millones; por riesgo geológico \$48.120 millones; riesgo de diseño por \$5.808.8 millones y riesgo de laudo por \$1.654.5 millones.

De otra parte, la ejecución del proyecto, actualmente cuenta con temas pendientes relacionados con tribunales y riesgos geológicos, tales como: los riesgos geológicos del túnel 3, 3A 6 y 6A respectivamente, así como el Tribunal Predial-Ambiental y el Tribunal del contrato de estabilidad jurídica, que ponen en riesgo recursos adicionales que tendría que aportar la entidad en caso de que los fallos sean generados en contra de la entidad, así como posibles retrasos en la ejecución de los tramos que faltan por ejecutar.

Lo anterior conlleva a que se incremente el valor del proyecto ya que, de alguna forma, son recursos y obras adicionales que se ejecutan a favor del concesionario incrementándose así su valor.

Tabla16. Recursos requeridos para cubrir pronóstico de Riesgos 2015-2017
(pesos de diciembre de 2008)

Riesgos	Concepto	Valor estimado
Riesgo Ambiental	Valor estimado hasta el año 2017	9.489.964.042
Riesgo por Laudo	Sitios inestables 2015 a 2017	15.585.756.300
Riesgo por diseños	Presupuestos de diseños actualizados	60.924.690.479
Riesgo geológico	Aportes requeridos	190.772.071.333
Riesgo predial	Predios doble calzada 2015-2016	37.719.390.000
Predios asociados a obras en sitios inestables tramos 2 y 3	Aportes requeridos en sitios inestables 500 millones cada año	1.500.000.000
	Total	315.991.872.154

Fuente: Informe de Interventoría Marzo de 2016

Proyecto Ruta Caribe

CONTRATO No.	008/2007
Objeto	El proyecto está conformado por siete (7) tramos y dos cuatro (4) Estaciones de Peaje con una longitud total de 293 km de una Calzada. El alcance básico del proyecto incluye la construcción de doble calzada en el tramo SabanalargaPalmar de Varela (26 Kms); La construcción de la segundas calzadas de los tramos Cartagena-Turbaco-Arjona (28 Kms), Cartagena-Bayunca (18 Kms), Palmar de Varela-Malambo (16 Kms); La Rehabilitación de los tramos Bayunca-Santa Catalina-Luruaco-Sabanalarga (68), Arjona- El Viso (21), Malambo-Barranquilla (28) y las rehabilitaciones de los tramos existentes Cartagena-Turbaco-Arjona (28 Kms), Cartagena-Bayunca (18 Kms), Palmar de Varela-Malambo (16 Kms) .
Longitud Concesionada (O-D)	288,6 Km
Doble Calzada contratada	160,7 Km
Construido doble Calzada	142,2 Km
Doble Calzada en operación	104,6 Km
Rehabilitación	239,8 Km
INFORMACION GENERAL:	
Valor del proyecto (Millones \$ constantes de 2005)	\$ 245.572
Fecha de suscripción	22/08/2007
Fecha de inicio de obra	22/02/2009
Fecha finalización obra	Dic. 2016
Fecha finalización Concesión	2020

Hallazgo 16. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y para Indagación Preliminar (IP) – Cronograma de Obras Etapa de Construcción - Ruta Caribe

Acorde al cronograma de actividades aprobado dentro del contrato 008 de 2007, para el proyecto vial Ruta – Caribe, todas las actividades de pre construcción y construcción debieron terminar en un plazo máximo indicado en el año 2015, evidenciándose que a 31 de diciembre de dicho año, la inoportunidad en la gestión de adquisición de predios y las deficiencias en la planeación, ha llevado que el proyecto luego de imposiciones de multas por incumplimiento y acuerdos conciliatorios se haya prorrogado y aún se encuentre en etapa de construcción.

Se detecta que en el Tramo 1 Cartagena – Turbaco – Arjona, de acuerdo con el Informe de Interventoría No. 45, presenta doce (12) predios sin liberar y en la Estación de Peaje Galapa aún no se han liberado los predios necesarios para desarrollar y terminar obras y se han adquirido 3 de los 8 predios requeridos; así mismo se han efectuado dos (2) adiciones, varios otrosi y acuerdo conciliatorio derivados de la subsanación de incumplimientos por parte del concesionario. Generándose presuntos perjuicios económicos por desplazamiento de los cronogramas en el cumplimiento del objeto contractual primariamente adoptado, desplazando los tiempos de operación de la concesión y afectando sus niveles de servicio, contraviniendo presuntamente, el numeral 4 del Art. 25 de la Ley 80/1993;

proyecto en sectores aledaños de influencia; lo cual de acuerdo al Fallo del Juzgado de 2 de Julio de 2014, ordenó la conformación de una Comisión Técnica de la cual hacen parte entre otros los Delegados del Municipio de Galapa y Autopistas del Sol S.A., entidad Concesionaria, lo que a la fecha no ha arrojado resultados positivos para la comunidad afectada.

También se observan deficiencias en la gestión social, en el Tramo 1 Cartagena – Turbaco –Arjona, donde se registra Población ocupante del espacio público, aún no atendida en sus reclamaciones, incumpliendo lo previsto en la Constitución Política Art. 93 y también lo concerniente a la Resolución 077/2012 (Reasentamiento), aspecto que se debe contemplar oportunamente por el Concesionario de acuerdo a lo estipulado en la Cláusula 35, del Contrato 008 de 2007, Anexo G, proyecto vecinos y así establecido en el Plan Social Básico. Lo anterior configura una presunta connotación disciplinaria.

Las debilidades en una adecuada planeación han impactado de manera negativa, la ejecución de las obras por los periodos de suspensiones adoptados por la jurisdicción ordinaria como medida cautelar de aseguramiento de los derechos de los tutelantes, retrasando el cumplimiento de los cronogramas primariamente adoptados y desplazando los tiempos de operación de la concesión y sus niveles de servicio.

Proyecto Bogotá – Villeta

Contrato No.	447 de 1994
Objeto	Realizar por el sistema de concesión, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento de la Carretera Bogotá – Siberia – La Punta – El Vino – La Vega - Villeta
Concesionario	Sociedad Concesión Sabana de Occidente S.A.S
Valor inicial	\$25.633.440.000
Fecha de firma del contrato	02/08/1994
Estado actual:	La longitud origen – destino de este proyecto vial es de 81,626 km, hoy se tiene cerca de 74.93 km de vía en doble calzada en operación. El porcentaje de avance general de construcción es de cerca del 91.80% ⁴⁴ .
Fecha de terminación de obras:	24 de agosto de 2016
Fecha de terminación del contrato ⁴⁵	1 de febrero de 2031

44 Dato suministrado por la ANI en el informe ejecutivo de enero de 2016.

45 Esta fecha está condicionada a que se haya alcanzado la TIR del 12,26%

Hallazgo 18. Administrativo con presunta incidencia Fiscal y Disciplinaria – Ajustes tarifarios Estación Peaje Siberia

En el párrafo cuarto de la cláusula quinta del contrato de concesión 447 de junio 21 de 1994, se establece que el valor de las tarifas de la Estación Peaje Siberia, se ajustará de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el DANE, cada 12 meses.

En el numeral 4.2.3 del anexo técnico⁴⁶ suscrito en agosto de 2007, se estableció que el ajuste de las tarifas se realizaría anualmente dentro de los diez (10) primeros días del mes de enero de cada año. Al respecto, la interventoría actual, conceptuó⁴⁷ que el ajuste a las tarifas debió efectuarse desde el año 2008.

Por lo anterior, la ANI solicitó al concesionario⁴⁸ que ajustara las tarifas a partir de enero de cada año y no como se venía realizando en el mes de junio. Dado lo anterior, la Agencia solicitó al concesionario remitiera el escenario financiero que se generaría con el ajuste de las tarifas contractuales en el mes de enero. En el año 2013 la Agencia elaboró un modelo financiero, el cual fue utilizado por el Concesionario para aplicar los parámetros establecidos en el Anexo Financiero del año 2007, respecto del ajuste de la tarifa contractual del peaje Siberia a partir de enero de 2014. El anterior modelo, fue revisado en mesas de trabajo entre ANI y la interventoría, concluyendo que no es aplicable porque se encuentra construido sobre la información contenida en dicho Anexo; esto es, sobre proyecciones de ingresos y no sobre las cifras de recaudo real⁴⁹, además de encontrarse inconsistencias en algunos cálculos.

La interventoría del proyecto, realizó un modelo financiero marginal⁵⁰, contemplando ingresos y egresos reales del proyecto, entre febrero de 2008 y diciembre de 2013, determinando que: *“...como resultados de la corrida de este modelo, se tiene que el Concesionario por haber ajustado los 21 de junio después de haber firmado el Anexo Técnico Financiero Modificado en 2007, tiene un saldo a favor de la ANI por \$2.895.212.987 a precios de enero de 2014...”*

46 Hace parte del contrato de concesión 447 de 1994, incorporado al contrato por medio de la cláusula primera del acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio del 10 de enero de 2008.

47 Oficio 2013-409-052388-2 del 21/12/2013.

48 En la Circular 18 de 26/08/2009 de INCO, informó a todos los concesionarios e interventorías del modo carretero, que las tarifas deberían ajustarse a partir de enero de cada año. Además de varios oficios entre otros, 20133080115691 del 24/07/13.

49 Oficio 2014-409-0220862 del 13/05/2014

50 Entregó a ANI un “Informe de Revisión y corrección del modelo financiero marginal de tarifas para el proyecto Bogotá-Siberia-La punta- El vino- La vega- Villeta” con oficio 2014-409-0220862 del 13/05/2014

En su respuesta la Agencia remite el concepto de la interventoría, en donde se expresa⁵¹ “...por lo anterior al actualizar el modelo financiero, tal y como se hizo, el cobro de este valor adeudado por el concesionario, se refleja cómo se indicó en la disminución del plazo del proyecto, según el modelo remitido.”

Al respecto, es importante mencionar, que, a mayo de 2016, el modelo elaborado por el interventor⁵² se encuentra en revisión por parte de la Agencia⁵³. Además, en el momento de análisis por parte de la auditoría de la CGR, no se encuentra en firme un soporte legal o administrativo, que nos dé certeza del acuerdo efectuado que incluya los aspectos observados. Por lo anterior, se concluye que se presenta un presunto detrimento patrimonial en la suma señalada y una posible connotación disciplinaria por incumplimiento de los deberes y prohibiciones contenidos en la Ley 734 de 2002.

Hallazgo 19. Administrativo – Obligaciones ambientales contrato 447/94

En la cláusula Novena del Acta de incorporación del Acuerdo conciliatorio del 10 de enero de 2008 y el Anexo Técnico Financiero modificado del año 2007, se establece la gestión ambiental y social del proyecto concesión vial Bogotá- Villeta.

En esta cláusula se responsabiliza al concesionario de realizar los estudios, diseños y la preparación de la documentación necesaria que debe presentarse a las autoridades competentes tendientes a la consecución y obtención de los permisos y licencias ambientales y de gestión social necesarios para la ejecución de las obras. Además, se determina en este anexo, que el concesionario debe ejecutar las obras ambientales PIPMA (Plan de implementación del plan de manejo ambiental⁵⁴).

Sin embargo, la falta de claridad en los criterios para la ejecución de las obligaciones ambientales con el concesionario, que, aunque contractualmente fijó los parámetros para la administración e imputación del riesgo en desarrollo del contrato 447 de 1994, no identificó previamente en el Anexo técnico Financiero de agosto de 2007, la tasación de los costos que corresponde al concesionario.⁵⁵

Lo que ha generado, que a mayo de 2016 se encuentren diferencias entre el concesionario y la Entidad, dado que el concesionario manifiesta que no va a

51 Oficio 20164090430832 del 25/05/2016

52 Entregado por el interventor en febrero de 2016. Oficio 20164090138532

53 Oficio 201630500665333 del 27/05/2016 página 2 y 3

54 Según los Decretos 1220 de 2005 y Decreto 2820 de 2010, el plan está orientado a prevenir, mitigar, corregir, o compensar los impactos y efectos ambientales que se causen en el desarrollo del proyecto.

55 Al respecto la Agencia no hizo algún comentario en la respuesta dada a la observación.

asumir los mayores valores en los trámites e implementación de las licencias ambientales⁵⁶; disparidad que ha sido objeto de análisis en mesas de concertación sin que se hallan logrado zanjar en acuerdos bilaterales, produciéndose un desgaste administrativo e incumplimientos de los compromisos adquiridos con la autoridad ambiental⁵⁷, que de no llegar a acuerdos, aumentarían los costos de la concesión por tener que acudir a terceros para su definición.

Hallazgo 20. Administrativo – Inestabilidades Geológicas contrato 447/94

En el Anexo Técnico Financiero de 2007, se responsabiliza al concesionario de realizar *“...los estudios, diseños definitivos, y construcción de las obras de estabilización, mantenimiento de taludes, muro de contención que comprende en general toda la infraestructura dentro del derecho de la vía”*.

Desde el año 2012, se viene presentando controversia entre el Concesionario⁵⁸ y la Agencia, respecto del reconocimiento de las obras necesarias para las inestabilidades geológicas⁵⁹; el concesionario argumenta que el porcentaje de inversión que se fijó en el Anexo Técnico y en el Acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio⁶⁰, ha sido cubierto en la totalidad, agotándose los recursos contractuales. Solicitó entonces, que la Agencia autorizara el inicio de la elaboración de estudios y diseños de varios sitios inestables a lo largo del corredor vial y su pago como obras complementarias.

Al respecto, ANI y la Interventoría, conceptúan que el concesionario debe asumir los costos de obra, dado que los porcentajes establecidos en las tablas de distribución del rubro inversión no son tope de los valores de obra que debe ejecutar el concesionario⁶¹.

Por lo anterior, se puede presentar⁶², que de no ser atendidas las zonas inestables o mitigar aquellas que se pueden presentar, generaría riesgos de accidentalidad vial y posibles pérdidas económicas por daños y perjuicios que se pueden causar a la comunidad y al Estado. Además, puede afectar la continuidad de las

56 Tienen que ver con la implementación de los planes de manejo ambiental, compensaciones, construcción de puentes peatonales y pasaganados, entre otros, los cuales ascienden aproximadamente \$33.498 millones (pesos 2014).

57 Oficio 2015-305-021198-1 del 14/09/2015

58 Oficio 20124090266242 del 11/09/2012

59 Estudios, diseños definitivos, construcción de obras de estabilización y mantenimiento de los taludes y en general de toda la infraestructura que se encuentra dentro de las franjas de terreno.

60 En el Anexo técnico, incorporado al contrato por medio de la cláusula primera del acta de Incorporación del Acuerdo Conciliatorio del 10 de enero de 2008. Se estableció que la distribución de inversión para inestabilidades es de 16,66%, es decir \$59.867 millones.

61 Oficio 2014090248442 del 28/05/2014

62 Oficio 20124090266242 del 11/09/2012

especificaciones técnicas que se buscó con estas obras, afectando los tiempos de desplazamiento y, por ende, la calidad que se presta a los usuarios.

Hallazgo 21. Administrativo – Pendientes concesión Bogotá-Villeta contrato 447/94

Revisados algunos oficios e informes, emitidos por el concesionario, Interventor y ANI del proyecto de Concesión Bogotá-Villeta, se observó que, a 31 de diciembre de 2015, presentaba los siguientes eventos pendientes:

- Desde el 2011, se presentó controversia respecto de la definición de costos y responsabilidad en la construcción y traslado de la escuela el Chuscal⁶³ de propiedad de la Alcaldía de la Vega⁶⁴.
- El Cobro por parte del concesionario, de las primas que generaron el ajuste de las vigencias de las pólizas de seguros que amparan los riesgos derivados de la ampliación de la etapa de construcción de los tramos 2, 3, y 4B. El Concesionario aduce que el costo no es imputable a la concesión ya que las causas que generaron la ampliación del plazo obedece a demoras en el trámite de expropiación⁶⁵.
- Asignación de recursos adicionales para la construcción de las obras de canalización de descoles de las alcantarillas existentes⁶⁶, los cuales ascienden a \$10.000 millones.
- En el informe de diagnóstico No 5, del 1-31 diciembre de 2015 de Interventoría, se registra que, de 705 predios requeridos para la construcción del corredor vial, se adquirieron 579 inmuebles y se encuentran 126 predios por adquirir; de estos últimos, 82 inmuebles son negociación voluntaria y en expropiación 44. Es importante anotar que 17 predios se encontraban en estado crítico para la construcción de las obras⁶⁷.

Lo que ha generado ampliación de la etapa de construcción⁶⁸, que debió culminar en diciembre de 2013 y solo terminó hasta febrero de 2015, afectación en la ampliación de la doble calzada y demoras en la construcción del nuevo puente vehicular el Cortijo Costado Norte, el cual se estableció construir desde el 2012, y sus obras iniciaron en el 2015. Este último se retrasó en el inicio de las obras por

63 Oficio Interventoría 2014-409-0269482 de junio de 2014, se expresa presupuesto por \$607 millones.

64 Respuesta de la entidad con oficio 2016-409-0158571 del 03-06-2016, informan que se firmó un memorando de entendimiento el 19 de abril de 2016, en el cual el concesionario se responsabiliza de la construcción de la escuela.

65 Oficio GCONV-1046-2014 del 31 julio de 2014

66 Oficio 2014-409-054336-2 de noviembre de 2014.

67 Respuesta de la entidad con oficio 2016-409-0158571 del 03-06-2016, en su respuesta se aclara que a la fecha se encuentran tres predios que aún no se han entregado.

68 Oficio 2014-704-0083081 de mayo de 2014

el retraso en el otorgamiento del permiso de ocupación de cauce por parte de la CAR Cundinamarca⁶⁹; entre otras.

3.1.2.2 *Proyectos de Concesión de Cuarta Generación*

El programa de cuarta generación 4G, del modo carretero, cubre 7000 km con una inversión de \$47 billones⁷⁰, divididos en más de 40 proyectos con las siguientes características:

- Dobles calzadas: más de 1.370 km
- Número de túneles: 141
- Km totales de túneles: 125 km
- Número de viaductos: 1.300
- Km viaductos: 146 km
- Las especificaciones del programa son de 80 km/hr en la mayor parte de la extensión.

Estos proyectos se dividen en primera (9⁷¹), segunda (9), proyectos de iniciativas privadas (8) y tercera ola (2 proyectos en proceso de adjudicación), así: (Ver siguiente gráfica)

Gráfica 1. Proyectos de Cuarta Generación.

Proyectos 4ª Generación			
Primera Ola	Segunda Ola	Iniciativas Privadas	Tercera Ola
Proyectos Adjudicados	Proyectos Adjudicados	Iniciativas Adjudicadas	Proyectos en proceso de adjudicación
1. Autopista Concesión Pacífico 2 2. Girardot - Honda - Puerto Salgar 3. Autopista Concesión Pacífico 3 4. Cartagena Barranquilla 4G 5. Autopista Concesión Pacífico 3 6. Perimetral Oriente de Cundinamarca 7. Autopistas Concesión Norte 8. Magdalena II 9. Tulaguettero - Mulaló 10. Río de Oro - Aguacalera - Garmiera (Adconado al contrato de RDS II - Otrus II B)	1. Puente de Hierro - Ceirado - Palma de Varela; Camino - Cruz del Viso 2. Transversal del Siga 3. Villavicencio - Yopal 4. Soriana - Macoa - Neiva 5. Santander de Quichao - Pápayán 6. Autopistas al Mar 1 7. Bucaramanga - Barranca - Yondó 8. Pasio - Rumicetana 9. Autopistas al Mar 2	1. IP - Girardot - Ibagué - Cajamarca 2. IP - Malla Vial del Meta 3. IP - Cúcuta - Villavicencio 4. IP - Cesar - Guajira 5. IP - Cambao - Manizales 6. IP - Norte Espinal 7. IP - Arribas - Bolívar 8. IP - Vía al Paz	1. Cúcuta - Pamplona 2. Pamplona - Bucaramanga
Longitud: 1.191 Km Inversión: 12,6 Billones	Longitud: 1.780 Km Inversión: 12,3 Billones	Longitud: 2.068 Km Inversión: 8,2 Billones	Longitud: 195 Km Inversión: Aprox. 2,1 Billones
		Iniciativas en proceso de adjudicación	
		1. Tercer carril Bogotá - Girardot	
		Longitud: 144,8 Km Inversión: 1,7 Billones	

Fuente: Presentaciones de la Entidad en febrero de 2016

69 Respuesta de la entidad con oficio 2016-409-0158571 del 03-06-2016

70 A precios de la Estructuración de 2012.

71 No se cuenta el correspondiente a la Adición a Ruta del Sol II.

Proyecto Autopista Conexión Pacífico 1

Contrato No.:	007 de 2014-Concesión
Objeto:	Ejecutar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión pacífico 1, del Proyecto "Autopistas para la prosperidad"
Concesionario:	Concesionaria Vial del Pacifico S.A.S – COVIPACIFICO S.A.S.
Valor:	\$2.087.106.175.109 del mes de referencia.
Fecha de Inicio del Contrato según Acta	11-nov-2014
Fecha de inicio etapa pre operativa:	12-nov-2014
Fecha de Inicio Contractual Fase de Preconstrucción:	12-nov-2014
Duración estimada de la fase de pre construcción:	Trescientos sesenta (360) días contados a partir de la fecha de inicio. (Continúa en esta fase)
Fecha de inicio de la fase de construcción:	09-nov-2015 (No se cumplió, por definir fecha)
Duración estimada de la fase de construcción:	Mil ochocientos (1800) días contados desde la fecha del Acta de Inicio de la fase de Construcción.
Fecha de inicio etapa operativa:	09-nov-2020 (Depende del inicio de la fecha de inicio Fase Construcción)
Duración de la etapa operativa:	Diecinueve (19) años
Etapas actual:	Pre-operativa
Fase actual:	Pre-construcción ⁷²

Fuente: Elaborado por el equipo auditor

Hallazgo 22. Administrativo – Estado del Proyecto Concesión Conexión Pacífico 1. Contrato No. 007 de 2014

El contrato No. 007 de 2014 de la Concesión Autopista Conexión Pacífico 1, de acuerdo con lo establecido en el capítulo 3, aspectos generales, numeral 3.8 de la parte especial del contrato, literales (a) y (b) define para la Etapa de Preconstrucción una duración de 360 días contados a partir del Acta de inicio, cuya fecha fue el 11 de noviembre de 2014. Igualmente, en el numeral 2.5 de la parte general del contrato, literal (b), establece que *"El inicio y terminación de cada fase dependerá del cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto en este contrato."*, sin embargo, de la revisión realizada al cumplimiento de los compromisos y obligaciones del Contrato y lo observado en la visita a la Concesión por parte de la CGR, se evidenció que la Fase de Preconstrucción que debía culminar el pasado 9 de noviembre de 2015, a mayo de 2016, no ha sido terminada.

⁷² Plazo sujeto a lo establecido en la Parte General del Contrato de Concesión, Capítulo 2, numerales 2.4. Plazo del Contrato y 2.5. Etapas de Ejecución Contractual.

Lo anterior debido a que el Concesionario no ha cumplido con el lleno de condiciones precedentes para el inicio de la Fase de Construcción, así:

1. Expedición de la licencia ambiental. De acuerdo con el Acta de visita a la Concesión, suscrita el 29 de abril de 2016, respecto al aspecto ambiental, el Concesionario *"se encuentra a la espera del pronunciamiento de la ANLA sobre el licenciamiento ambiental del proyecto pacífico 1, el cual fue radicado de manera integral para todas las Unidades funcionales."*
2. Disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de los predios que se requieren para empezar la construcción, como es el caso de los predios ubicados en la Unidad Funcional 4, que, de acuerdo con el Plan de Obras, es la Unidad Funcional propuesta por parte del Concesionario para iniciar las obras.

En el Acta de visita de la CGR a la Concesión, tenemos que:

(...) indicando el estado de avance de la Gestión Predial: cuántos predios se encuentran identificados, fichas prediales, avalúos elaborados, permisos de intervención voluntaria y los predios que no tienen información catastral – más exactamente en Camilo Cé -. Se explicó el inconveniente que genera el no tener esta información en Camilo Cé y los atrasos que esto representa, no solo porque están desactualizados, sino porque en la mayoría de los casos la información es nula." Subrayado fuera de texto.

(...)

"Se presentó el cuadro de la Gestión Predial, actualizado a la fecha, el cual se incluye a continuación.

Tabla 18 – Gestión Predial Actualizada

UF	Total Predios	Fichas Prediales	Estudios De Títulos	Enviados A Interventoría	Aprobadas Interventoría	Avalúos Entregados	Avalúos Aprobados
1	31	30	30	30	26	15	10
2	63	63	63	63	58	29	20
3	9	9	9	9	9	3	2
4	123	75	75	75	64	31	15
Instalaciones	21	9	9	9	9	0	0
Totales	247	186	186	186	166	78	47

Fuente: Información suministrada por el Concesionario en la vista de la CGR.

Donde se incluyó lo siguiente: *"Nota: Con relación a los predios disponibles y permisos de intervención, la Concesionaria informó que se cuenta con 39 predios*

disponibles y, según lo tratado en el Comité predial del jueves 21 de abril, se enviará la información oficialmente a la Interventoría."

Al respecto, la ANI y la interventoría se han pronunciado y dieron inicio al proceso de imposición de multas⁷³, tal como se evidencia en los siguientes oficios:

Según el informe del interventor CO-COSE-0018-2016, con radicado en la ANI No. 20164090028122 de 15 de enero de 2016, se manifiesta que: *"Como puede constatarse a partir de las diferentes comunicaciones remitidas al Concesionario, la Interventoría advirtió en repetidas oportunidades que el cronograma de Licenciamiento Ambiental no apuntaba a su obtención oportuna respecto de la fecha de inicio de la Fase de Construcción, situación que desvirtúa el argumento del Concesionario según el cual no radican en su exclusiva responsabilidad los trámites en la medida en que en ellos están también involucradas las autoridades ambientales y es que si bien en efecto, esto es cierto, también lo es que el Concesionario no adelantó la gestión oportuna en atención al llamado de la Interventoría, de suerte que la falta de licenciamiento no puede endilgarse a las entidades encargadas de su otorgamiento, sino a la deficiente diligencia del Concesionario, que haciendo caso omiso a las advertencias de la Interventoría, desarrolló un cronograma que no se ajusta a las necesidades del proyecto."*

En la comunicación CO-COSE-0139-2015 del 13 de Julio de 2015, radicado ANI No. 20154090428582, la Interventoría da respuesta a las correcciones del Plan de Adquisición de Predios presentadas por el Concesionario, entre las cuales se encuentra la siguiente con respecto al Cronograma de Adquisición de Predios: *"El cronograma de Adquisición de Predios entregado por el Concesionario es inconsistente con la necesidad del proyecto y lo solicitado en el numeral referido. Los grupos de predios presentados en el cronograma obedecen a particularidades prediales de tipo, uso y contenido (construcciones y especies) que no ofrecen continuidad para la obra, e informan que el plazo de tiempo para la disponibilidad (acta de entrega – enajenación voluntaria) de la franja de terreno o predio va hasta febrero de 2016 y el plazo de tiempo por la vía de expropiación va hasta noviembre del mismo año. Ahora, lo que indica el contrato es que se debe garantizar una longitud efectiva mínima del 40% de predios, necesaria para la ejecución de la(s) Unidad(es) Funcional(es) y que se sobreentiende debe ser continúa para que las maquinas no encuentren obstáculos al construir la vía en la fecha de inicio de la fase de construcción (inicialmente 8 de noviembre de 2015)."*

Lo anterior genera un riesgo, ya que al no haber dado inicio a la Etapa de Construcción el 9 de noviembre de 2015, se aumentan los costos de la concesión, se impacta de manera negativa el proyecto disminuyendo los niveles de servicio para los usuarios y el tráfico esperado sobre las Concesiones Pacífico 2 y 3, las

⁷³ En el Memorando 2016-300-001901-3 de 5-02-2016, la ANI realiza solicitud formal de inicio de proceso de imposición de multa al Contrato de Concesión No. 007 de 2014, Concesión Conexión Pacífico 1, por el tema de Licencia Ambiental. En el Memorando 2016-300-001902-3 de 5-02-2016, la ANI realiza solicitud formal de inicio de proceso de imposición de multa al Contrato de Concesión No. 007 de 2014, Concesión Conexión Pacífico 1, por el tema Predial.

cuales ya iniciaron la etapa de construcción correspondiente. Además, el concesionario convocó a un tribunal de arbitramento para dirimir, entre otros temas, el plazo de la Etapa Preoperativa, donde se incluyen las Fases de Preconstrucción y Construcción.

En su respuesta la Entidad informa que en la parte ambiental la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, según Resolución 510 de 13-05-2016, otorga Licencia Ambiental, acto administrativo que *"...no se encuentra en firme, toda vez que no está todavía ejecutoriado..."*.

Respecto a la disponibilidad predial del 40% de la longitud efectiva de los predios que se requieren para empezar la construcción de la Unidad Funcional 4 (UF4), presentan el avance a la fecha de la respuesta, donde se observa el avance para esta UF que en avalúos aprobados es de 15 a 23, de un total de 148 predios que fueron modificados respecto al avance de la visita de obra de la CGR, consignado en el Acta de Visita respectiva, donde se reportaron 123 predios, lo cual corresponde a un avance del 12.2% al 15.5%⁷⁴. Por lo anterior, se observa que aún no se ha cumplido con la disponibilidad predial del 40% para esta Unidad Funcional."

Proyecto Autopista Conexión Pacífico 2

Contrato No.	006 del 11 de septiembre de 2014
Entidad Contratante	Agencia Nacional de Infraestructura, ANI
Concesionario	Estructura Plural PSF. Concesión La Pintada SAS
Objeto	Realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la concesión Autopista Conexión Pacífico 2, del proyecto "Autopistas para la Prosperidad", de acuerdo con el Apéndice Técnico 1.
Plazo Estimado	240 meses
Valor:	1.300.234.031.470 del mes de referencia
Acta de Entrega de Infraestructura	10/11/2014
Acta de Inicio	11/11/2014
Duración de la Fase de Construcción	5 años
Acta de Inicio de la Fase de Construcción	06/11/2015

⁷⁴ Cálculo realizado por la CGR con los datos aportados por la Entidad, teniendo en cuenta el cambio de predios totales de la UF4 de 123 a 148. $15/123 = 12.2\%$, $23/148 = 15.5\%$.

Modificaciones	Se han suscrito 3 otrosíes
Otrosí No 1 del 10/11/2014	Modificó que en todos los acápite que se menciones el contrato No. 564 de 2012, se hace referencia al contrato 1829 de 2013. Acuerda permitir la entrega de la infraestructura al concesionario, una vez se suscriban las actas de recibo a satisfacción total o parcial del contrato 1829 de 2013. Dispone la necesidad de ratificar y/o designar un nuevo amigable componedor.
Otrosí No 2 del 10/02/2015	Modificó: el numeral 3.3.9.2 del Apéndice Técnico 2, el literal b de la sección 3.5 Capítulo III de la parte Especial y la Tabla 1 del Apéndice Técnico 1, el literal f de la sección 2.5 Capítulo II del Apéndice Técnico No. 1, adicionó el literal d a la Sección 3.5 del Capítulo III de la parte Especial del contrato
Otrosí No 3 del 20/02/2015	Modificó el plazo para la designación del Amigable Componedor, aumentando en 60 días, establecido en la cláusula tercera del Otrosí No 1.

Fuente: Elaborado por el equipo auditor

Hallazgo 23. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y para Indagación Preliminar (IP)- Pago de Contribución Especial

En los contratos de concesión 4G, Autopistas para la Prosperidad, Pacífico I, II y III, en cumplimiento de lo normado en el párrafo segundo de su artículo 6 de la Ley 1106 de 2006, el concesionario debe efectuar "una contribución del 2.5 por mil del valor total del recaudo bruto que genere la concesión⁷⁵ con destino a los fondos de seguridad y convivencia ciudadana", sin que a la fecha de la auditoría, se evidenciara el traslado del valor correspondiente de dicha contribución al fondo de seguridad ciudadana.

Lo anterior, debido a que las partes no se han puesto de acuerdo en la forma de recaudo y traslado de la mencionada contribución, pese a que se han venido adelantando mesas de trabajo con la DIAN y el Ministerio del Interior, a fin de definir el procedimiento y términos en que el concesionario deba pagar el tributo y la base gravable del mismo⁷⁶, incumpliendo lo establecido en el numeral 1.151 en cuanto *"en la Subcuenta Recaudo de Peaje... también se depositarán las sumas correspondientes a contribuciones o similar que tengan destinación diferente al Proyecto...."*; llevando a que al no ser trasladados los emolumentos al Fondo Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, estos permanezcan inactivos en la fiducia, en desmedro del beneficio ciudadano para el cual fue creado;

⁷⁵ El recaudo bruto corresponde al ingreso sin retención o descuento alguno recibido por la concesión

⁷⁶ Oficio 2016-300-005914-3 del 10 de mayo de 2016 si bien el recaudo de peajes entra al patrimonio autónomo de cada concesión, pero el concesionario no percibe la remuneración hasta tanto no sea entregada cada Unidad Funcional.

generándose un presunta incidencia disciplinaria y fiscal aún sin cuantificar, la cual deberá ser objeto de una Indagación Preliminar.

Hallazgo 24. Administrativo – Alcance de la intervención de la unidad funcional 1 subsector 2 variante la Pintada

Se evidenció que en el alcance del contrato de la Unidad Funcional 1, La Pintada - Puente Iglesias, en el subsector 2 correspondiente a la variante La Pintada, con una longitud de 3 km, el tipo de intervención específica corresponde a la construcción de una vía de una sola calzada; a pesar, que el objeto de la construcción y habilitación de la concesión Pacífico 2, constituye y se estructuró con un trazado de vía nueva de doble calzada, máxime cuando 41 kilómetros del proyecto Pacífico 2 es decir el 95% está proyectada a doble calzada.

Lo anterior ya que la Entidad, en el proceso de licitación VJ-VE-IP-LP-008-2013, desarticuló un tramo del proyecto general, para tenerlo como un ítem independiente, que daba puntos adicionales a la propuesta y no como un mínimo requerido y complementario integrado estructuralmente al proyecto, dando la posibilidad que se estructurara en calzada sencilla, afectando aspectos de operación y niveles de servicio que se tienen identificados en variantes de doble calzada tal como lo indica la ANI⁷⁷; generando el riesgo de que, una vez habilitada la variante, se presenten embotellamientos por la transición en el trayecto de dos a una sola calzada, disminuyendo los niveles de servicio para los usuarios, en contravía del objeto que identifica las “autopistas para la prosperidad”, avocando en su desarrollo, modificaciones contractuales de la concesión, que deriven en mayores gastos o valores, por la necesidad posterior de complementar la doble calzada.

Hallazgo 25. Administrativo – Montos estimados para predios, compensaciones ambientales y redes

Se evidenció que en los contratos de concesión 4G, Autopistas para la Prosperidad, Pacífico I y II, los estudios efectuados para determinar los montos de las subcuentas de predios, compensaciones ambientales y redes⁷⁸, tendientes a compensar y adquirir los predios o compensaciones socioeconómicas, pago de estudios de impacto, sustracción de reserva y traslados de redes entre otros,

⁷⁷ Oficio 2016-100-013685-1 del 19 de mayo de 2016 “Al construirse la calzada nueva de la variante la Pintada, se puede conformar un par vial tal que mejore los niveles de servicio actuales, dado que los usuarios de largo destino pueden circular por la vía nueva sin necesidad de atravesar el casco urbano, lo que generara ahorro en tiempos de viaje, derivados de evitar las congestiones por este paso, así como los niveles de accidentalidad”.

⁷⁸ Redes se refiere a la infraestructura para el transporte y suministro de servicios públicos, telecomunicaciones, hidrocarburos y en general cualquier fluido o cable numeral 1.134 del capítulo 1 definiciones, de la parte general del contrato de concesión 006 de 2014

presentan déficits, para el caso de Pacífico II en la subcuenta predios que superan el 85%, en la subcuenta compensaciones ambientales el 212% y en la subcuenta redes el 6.562% del valor estimado de los aportes que debe realizar el concesionario⁷⁹ y de Pacífico I, del 232% en la subcuenta predios⁸⁰.

Lo anterior, debido a que los estudios efectuados por la Entidad, presentan desfases en la proyección realizada, generando que los recursos apropiados por el concesionario en las diferentes subcuentas, a pesar de ser un cálculo aproximado, presenta una subvaloración y no son congruentes con la cifra real requerida, en porcentajes que superan en más del doble, los montos tendientes a adquirir predios, compensaciones socioeconómicas, pago de estudios de impacto, sustracción y traslados de redes; a pesar de que la ANI previamente conoce el trazado de los tramos y de los requerimientos ambientales, prediales y de redes que estos proyectos constructivos acarrearán; conllevando que la ANI debe responder y asumir los costos necesarios para completar los recursos requeridos para los pagos de compensaciones, estudios de impacto, adquisiciones prediales etc., acorde a los rangos porcentuales derivados de dichos desfases valorativos en cumplimiento de lo reglamentado en el numeral 7,2 de la parte general del Contrato 006 de 2014⁸¹.

Proyecto Autopista Conexión Pacífico 3

Contrato	005 de 2014
Valor del proyecto (millones de 2014)	\$ 1.975.254
Fecha de suscripción:	14 /09/2014
Fecha de inicio obra	04/11/2014
Plazo	25 años
Kilómetros Concesionados	146 Km
Kilómetros Mejoramiento	118 Km

⁷⁹ Oficio 2016-300-005914-3 del 10 de mayo de 2016 e informe de interventoría 01-018-0175 del 6 de abril de 2016.

⁸⁰ Se encuentra que el valor proyectado de recaudo para la subcuenta Predios y Compensaciones corresponde a \$86.900.0 millones para el 2015, teniendo en cuenta al 2012 se tienen \$26.194.9 millones de pesos se evidencia un déficit del 232%, oficio del Concesionario 04-01-20160217001954 del 17-02-2015

⁸¹ Literal c del numeral 7.2 del capítulo 7 Gestión Predial de la parte general del Contrato No 006 de 2014, si el valor estimado de predios y compensaciones llegare a ser insuficiente ... los recursos adicionales serán aportados de la siguiente manera: i) Entre el 100% y 120% por el concesionario; ii) entre el 120% y el 200% el concesionario aportará el 30% y la ANI el 70%; iii) superior al 200% será a cargo de la ANI.

Kilómetros Construcción calzada sencilla	28 Km
Kilómetros doble calzada	7 Km
OBJETO:	El otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este contrato, el concesionario por su cuenta y riesgo lleve a cabo el proyecto. El alcance físico del proyecto se describe en la parte especial y en el apéndice técnico 1.

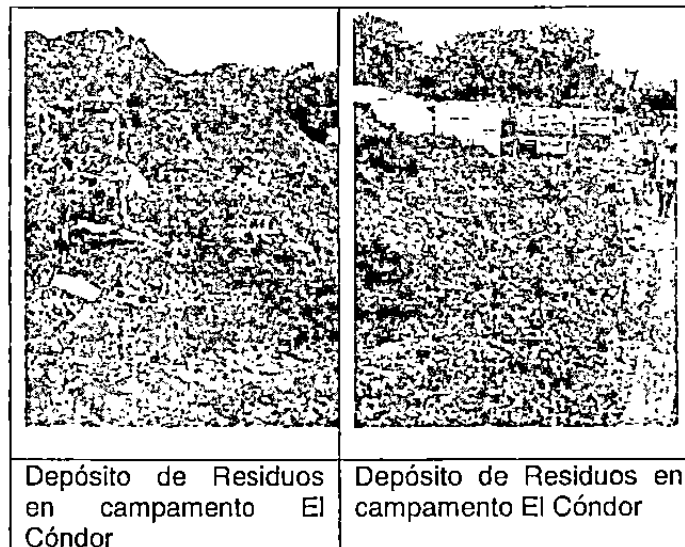
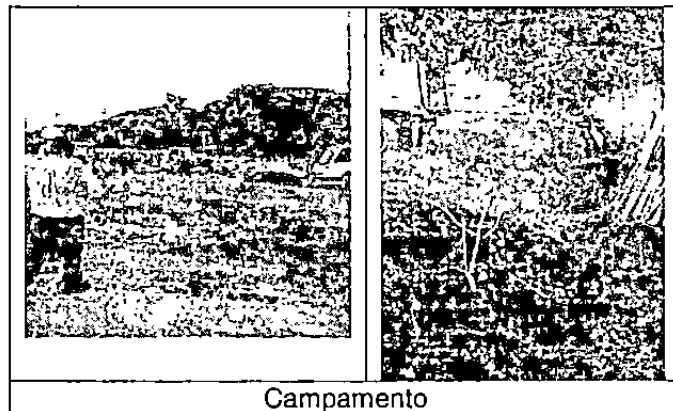
Fuente: Información suministrada por la Entidad en Presentaciones febrero de 2016

Hallazgo 26. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria – Campamento Concesionario, Unidad Funcional 1

La Resolución 1522 del 30 de noviembre de 2015, por la cual se otorga una Licencia Ambiental, en el artículo segundo, numeral primero, Infraestructura, obras y actividades ambientalmente viables, en las condiciones para el Campamento establece: “No se autoriza para el proyecto, el uso de contenedores temporales, por las razones expuestas en el presente acto administrativo”, igualmente, en el Capítulo VIII, numeral 8.1, literal a) de la Parte General del Contrato de Concesión 005 de 2014, se establece que: “La Gestión Social y Ambiental requeridas para la ejecución de las intervenciones estará a cargo del Concesionario quien desarrollará dicha labor atendiendo en un todo la distribución de obligaciones y responsabilidades establecidas en los Apéndices Técnicos 6 y 8 del presente contrato, de conformidad con la Ley 99 de 1993 y sus decretos reglamentarios y demás normas concordantes y vigentes en la materia...”, sin embargo en la visita de inspección realizada por la CGR en abril de 2016 se observó en el Campamento localizado en la Unidad Funcional 1 acondicionamiento de éste con contenedores metálicos, situación que evidencia el incumplimiento de lo establecido en la citada resolución, afectando las condiciones de salud ocupacional que se debe brindar a los trabajadores en los sitios de trabajo.



Igualmente, la Resolución 1522 de 2015, *“Establece la Concesión Pacifico Tres S.A.S, que tendrá una sola zona como centro de facilidades en donde funcionará el campamento, los sitios de acopio y almacenamiento de materiales talleres de mantenimiento, bodegas de herramientas y equipos menores.”*, sin embargo, se observó en la visita que el campamento se está utilizando como zona de depósito de material de excavación y de escombros, actividad que no está autorizada en la licencia ni establecida en los permisos otorgados por la Corporación Autónoma Regional de Caldas, de acuerdo con la información suministrada por la Entidad y el concesionario en visita de inspección.



Lo anterior presuntamente contraviniendo lo establecido en la Licencia Ambiental y la Resolución 541 de 1994 del Ministerio de Medio Ambiente, con riesgo de afectación al medio ambiente por no tomar las medidas de mitigación de daños por la inadecuada disposición de estos residuos⁸².

Hallazgo 27. Administrativo – Construcción de Centro de Control y Operación (CCO)

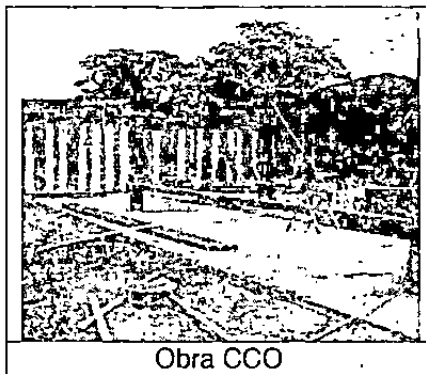
En el numeral 3.3.1 Operación de la Vía durante la etapa Preoperativa, de las Obligaciones Particulares de Operación del Apéndice Técnico 2, se establece: *“Desde el momento de la suscripción del Acta de Inicio y hasta la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional de cada una de las divisiones del Proyecto, el Concesionario tendrá la obligación de operar las vías que le fueron entregadas de acuerdo con los principios establecidos en el presente Apéndice...”*

Así mismo, establece el numeral 3.3.10.1 Centro de Control Operacional (CCO). *“Desde el inicio de la concesión, el Concesionario deberá ejercer funciones de control contabilización y entrega de información de tráfico (volúmenes, accidentes, etc..) y peaje a la ANI a través de un Centro de Operación (subrayado fuera de texto) que deberá estar operativo a más tardar dentro de los primeros seis meses de la Fase de Construcción...”*

No obstante, lo anterior, se evidenció en visita de inspección que el Centro de Control y Operación se encuentra en construcción y ya pasaron los seis primeros meses de la fase de construcción, dado que la fecha de inicio de esta fase fue el 30 de octubre de 2015 y no se cuenta con el CCO establecido en el Contrato, por lo que se afecta la funcionalidad y operación de los servicios de la vía.⁸³

⁸² En la respuesta la Entidad manifiesta que el Concesionario envió a la ANLA comunicaciones 2016002295-1-000 del 19 de enero de 2016 y 20160.06456-1-000 del 10 de febrero de 2016, en la que se aportó a la Autoridad Ambiental la información requerida en la Resolución y se solicitó autorización para realizar el ajuste normal en el giro ordinario de la actividad o cambio menor de la Licencia Ambiental otorgada. Así mismo, hace referencia a que el ajuste normal en el giro ordinario se solicitó en virtud de lo establecido en el Decreto 1076 de 2015 y que la Autoridad Ambiental deberá hacer seguimiento a las actividades adelantadas en virtud de la licencia ambiental con el objeto de verificar si se trata de un cambio menor o de un ajuste normal en el giro ordinario de la actividad.

⁸³ La Entidad en su respuesta manifiesta que el alcance de las actividades a cargo del Concesionario en relación con la operatividad del proyecto, tiene dos obligaciones sustancialmente diferentes, la una de tener operativo un centro de operaciones y la segunda de ellas la construcción de un centro de control de operaciones, la primera la aborda con las instalaciones administrativas del concesionario que se encuentran en Manizales y la segunda con la construcción de las obras en los términos para la construcción de la Unidad Funcional 3, sin embargo la observación se refiere a la obligación del numeral 3.3.10.1 Centro de Control Operacional (CCO).

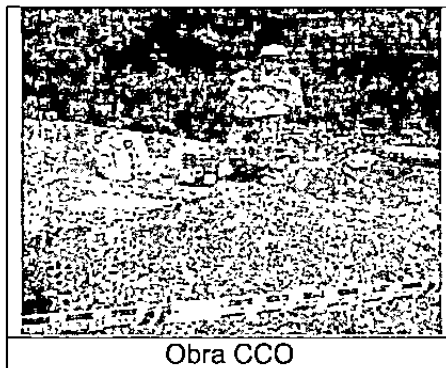


Obra CCO

Hallazgo 28. Administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria – Seguridad Industrial

El Capítulo XVI, ASUNTOS LABORALES Y DE SEGURIDAD INDUSTRIAL, numeral 16.2 se establece que *"Será responsabilidad del Concesionario el diseño del programa de higiene y seguridad industrial que aplicará durante la ejecución del contrato, para lo cual, además de las normas y reglamentos aplicables tendrá en cuenta lo previsto en los Apéndices del Contrato, cuyo cumplimiento será verificado por el Interventor."*

En visita de inspección realizada por la CGR en abril de 2016, se evidenció que algunos de los trabajadores de la obra de construcción del CCO no contaban con los elementos de protección tales como guantes para la manipulación de materiales, lo cual denota incumplimiento del Programa de Higiene y Seguridad Industrial establecido en el Contrato de Concesión y contrariando presuntamente lo estipulado en la Ley 1562 de 2012, esto genera riesgo en la integridad de los trabajadores.⁸⁴

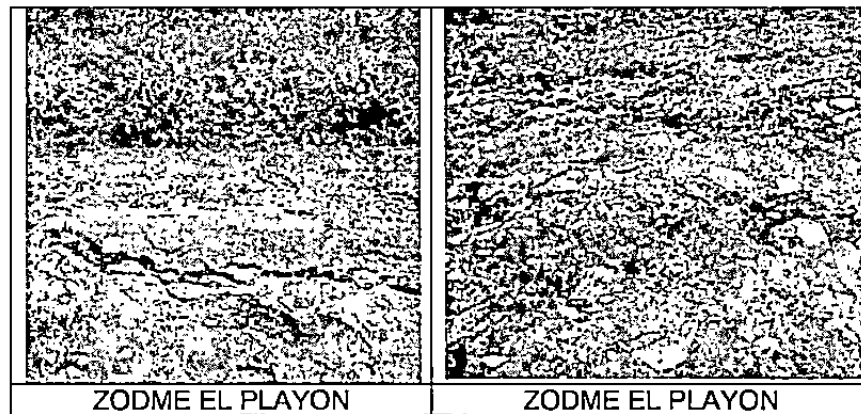


Obra CCO

⁸⁴ La Entidad en su respuesta manifiesta que después de la visita de la CGR el Concesionario tomó acciones tales como llamado de atención al trabajador y capacitación.

Hallazgo 29. Administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria – Zonas para la Disposición de Material Sobrante de Excavación

La Resolución 172 de 2015 de la Corporación Autónoma Regional de Caldas Corpocaldas, por medio de la cual se autoriza a la Concesión Pacífico 3 S.A.S, disponer los materiales y/o sobrantes producto de las actividades propias de las etapas de operación y mantenimiento de los corredores viales concesionados, en el interior del predio denominado Los Cedros, identificado como ZODME El Playón, en la visita realizada por la CGR en abril de 2016 se observaron grietas en los taludes, lo cual genera riesgo en la estabilidad de los mismos, situación que denota debilidades en el seguimiento y control de las actividades de compactación del sitio de depósito, establecido en esta resolución en el artículo tercero, numeral 4 y contraviniendo presuntamente la Resolución 541 de 1994 del Ministerio de Medio Ambiente y la Ley 1474 de 2011⁸⁵.



Hallazgo 30. Administrativo – Mantenimiento

- Mantenimiento de Pavimento

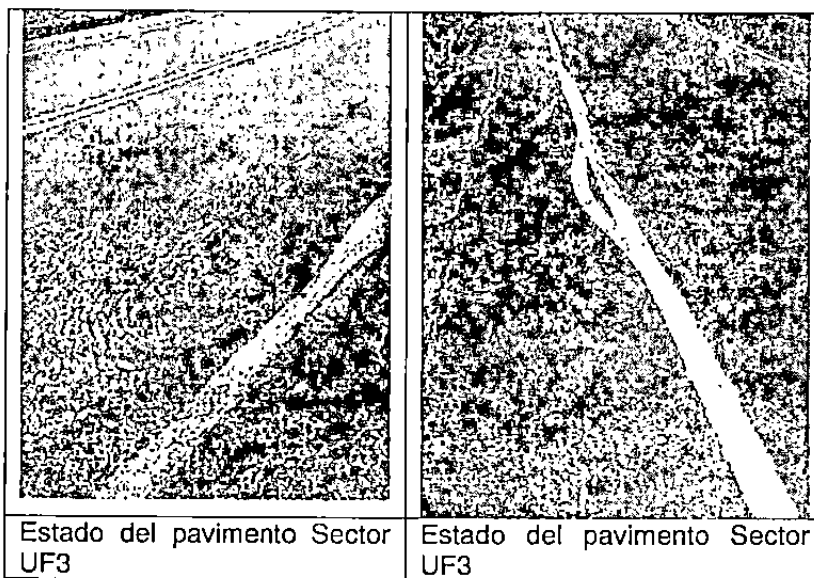
En el numeral 6.1 del Anexo Técnico 2, Condiciones para la Operación y Mantenimiento, Alance de las Obras de Mantenimiento.

“...Las Obras de Mantenimiento se iniciarán a partir de la Fecha de Inicio y concluirán con la suscripción del Acta de reversión, de acuerdo a lo establecido en la Sección 9.7 (f) de la Parte General del Contrato de Concesión. Las Obras de Mantenimiento deberán adelantarse aun cuando no exista una categoría o procedimiento específico para éstas en

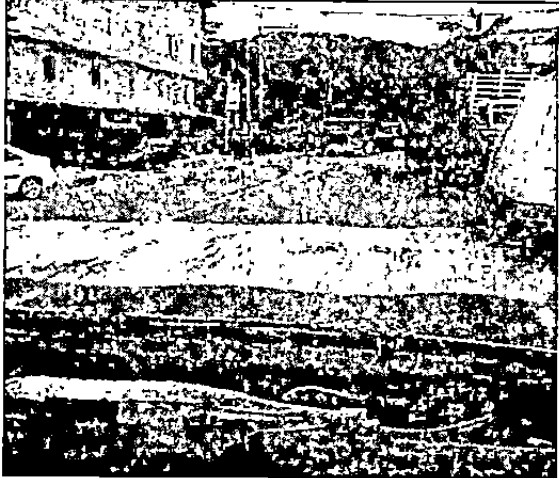
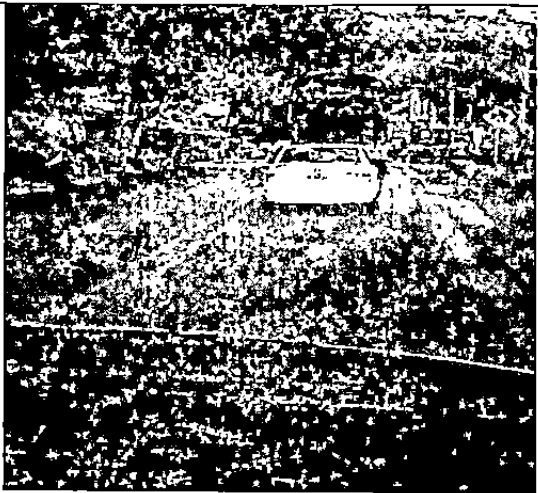
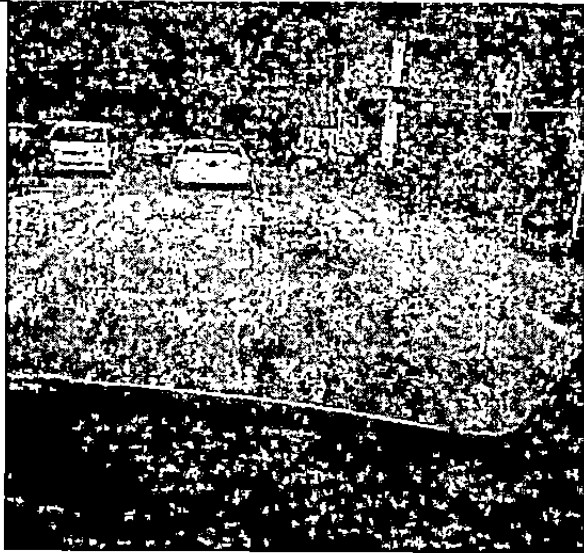
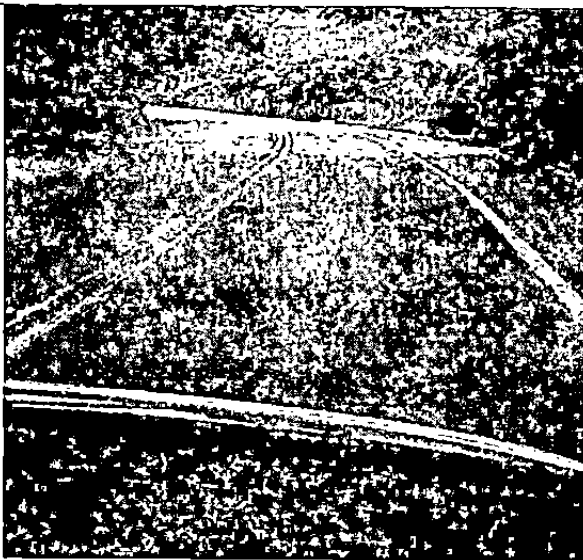
⁸⁵ La Entidad manifiesta en su respuesta que, según lo manifestado por el Consorcio interventor, las presuntas grietas no pueden ser entendidas como tales pues realmente corresponden a surcos originados por acción y efecto de las aguas, fenómeno que es de índole superficial y no compromete la estabilidad del talud y que el ZODME fue diseñado conforme a las recomendaciones formuladas en el estudio de geotecnia.

este numeral, de manera que los elementos de la(s) vía(s) cumplan con los indicadores previstos en el Apéndice Técnico 4 y cumplan la función de manera adecuada con la calidad del servicio establecida en el Contrato, en el presente Apéndice Técnico y en los documentos del Contrato. Por consiguiente, la descripción de las Obras de Mantenimiento y Operación no debe entenderse como exhaustiva, por lo que se entiende que el Concesionario deberá asumir la obligación de realizar todos los trabajos, obras y actividades necesarios para cumplir con los Indicadores..."

Igualmente, en el mismo anexo Tabla 1. Niveles de servicio para Etapa Preoperativa, se tiene el Nivel de Servicio de Baches, identificador E6, en el que se tendrán en cuenta como afectación todos los baches de superficie mayor a 0.05 m² y de profundidad mayor a 25 mm (severidad media y alta). Se inspeccionará la calzada completa midiendo el área del bache, sin embargo, en la visita de inspección se observaron baches, hundimientos, fisuras longitudinales y transversales, entre otros daños a lo largo de la Unidad Funcional 4 Irra – La Felisa, así como algunos en la Unidad Funcional 3 La Manuela – Tres Puertas - Irra, debido a que no han sido intervenidos, los cuales generan riesgo de accidentalidad que afectan la seguridad de la vía⁸⁶.



⁸⁶ La Entidad en su respuesta hace un recuento de las obligaciones del Concesionario en la Etapa Pre operativa en cuanto a mantenimiento del pavimento, la señalización vertical y de los puentes de corredor vial concesionado y confirma lo observado por la CGR en la visita cuando manifiesta en su respuesta, que en el corredor vial se presentan algunos sitios donde existen daños tipo piel de cocodrilo, fisuras longitudinales, fisuras transversales y otros daños de pavimento; con esta información la Concesionaria programa la ejecución de parcheo mecanizado y así evitar futuros baches que afecten el indicador establecido E6 "Baches. Revisados los soportes se cumplen los niveles de servicio.

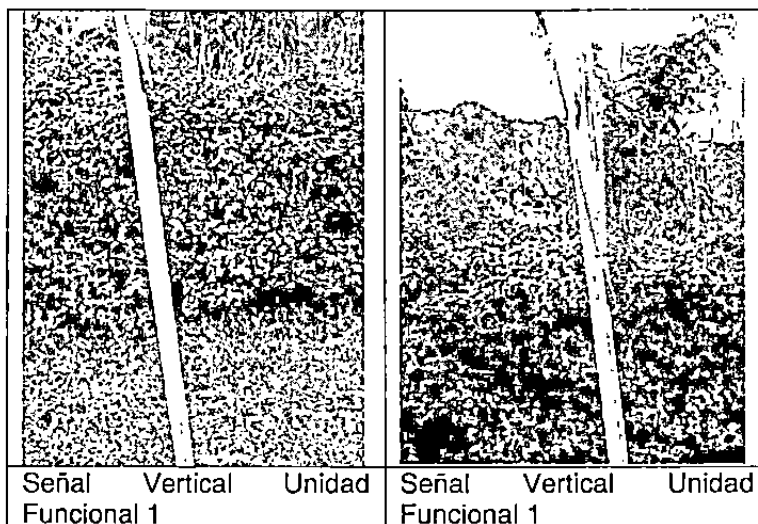
	
Pavimento Unidad Funcional 4 Irra	Pavimento Unidad Funcional 4 Irra
	
Pavimento Unidad Funcional 4 Irra	Pavimento Unidad Funcional 4 Irra

- Señalización Horizontal y Vertical

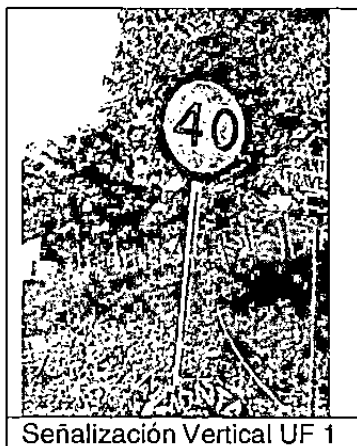
En el numeral 6.3.2 Señalización Vertical y Señalización Horizontal del Apéndice 2, establece que "...El Concesionario deberá asegurar, durante toda la vigencia del Contrato y en todo momento, con los Índices de Estándares de Calidad el Apéndice Técnico 4, tanto la señalización horizontal como de la señalización vertical, cumpliendo con las normas vigentes, incluyendo, sin limitación el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte..."

"...Se consideran deficiencias para la evaluación el cumplimiento de los indicadores respectivo entre otras, las siguientes: ausencia de señales, existencia de señales, existencia de señales ilegibles, no cumplir con las Especificaciones del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, la resolución 004577 de 2009 y demás disposiciones vigentes, entre ellas las referentes a dimensiones, colores, reflectancia y ubicación de las señales (longitudinal, lateral o elevado), etc..."

No obstante lo anterior, en visita de la CGR al proyecto se observaron señales verticales sin la debida alineación vertical, situación que afecta el cumplimiento de los indicadores y la calidad del nivel de servicio⁸⁷.



⁸⁷ En cuanto a la señalización vertical manifiesta la Entidad que la Concesionaria y con el fin de cumplir con el indicador E11 "Señalización Vertical; ejecutó al inicio de las labores, recorrido, determinando pertinencia, estado, legibilidad y retroreflectividad, se ejecutó medida de reflectividad a cada una de las señales verticales existentes y que con esta valoración se definieron señales verticales que no cumplían con el indicador establecido. En lo referente a la señalización horizontal y marcas viales, la Concesionaria no tiene en esta Etapa Pre operativa, indicador de medida para esta actividad



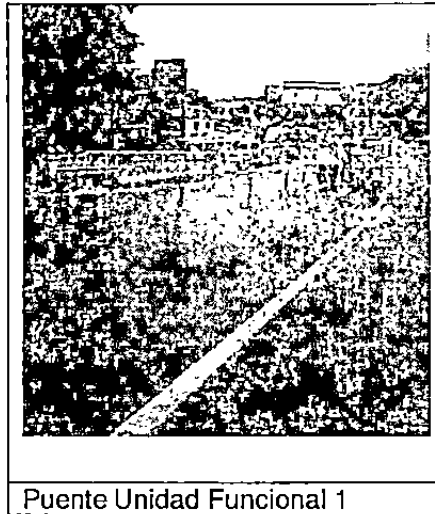
- Mantenimiento de Puentes

El numeral 6.4 Directrices Generales de Mantenimiento, indica que el Concesionario deberá mantener y reparar todos los componentes de las estructuras, tanto de la superestructura como de la infraestructura, durante todo el plazo del Contrato de Concesión. Las estructuras incluyen los puentes, muros de contención, alcantarillas de cajón, alcantarilla, cuneta, bordillos, barrera y barandas para tráfico vehicular, peatonal o de bicicletas.

Todas las actividades relacionadas con el mantenimiento de las estructuras, deberá incluirse en el Programa de Operación y Mantenimiento (que se habrá decidido y organizado con base en el sistema SIPUCOL) y deberán coordinarse con la Interventoría al menos un (1) mes antes de su realización, sin embargo, en visita de inspección a la Concesión se observaron algunos daños en las juntas de puentes⁸⁸, cunetas, muros de contención, lo cual puede afectar la calidad del nivel del servicio de la vía. Así mismo, respecto del numeral 6.1 Inspecciones Periódicas, no se ve reflejado el cumplimiento en los documentos suministrados por la Entidad ni se encuentran relacionados en los Informes de Interventoría, donde se indique cuáles son los puentes intervenidos con el mantenimiento rutinario.⁸⁹

⁸⁸ Registro en video Visita CGR abril 27, 28 y 29 de abril de 2016

⁸⁹ La Entidad en su respuesta manifiesta que La Concesionaria al inicio de sus actividades, realizó una valoración de cada uno de los puentes existentes según la metodología SIPUCOL, este documento determina las condiciones sobre las cuales la Concesionaria toma cada una de las estructuras de puentes existentes dentro del corredor concesionado, determinando que no existe una estructura en peligro de colapso o que requiera en esta etapa de un tratamiento de obra inmediato



Puente Unidad Funcional 1

Hallazgo 31. Administrativo – Operación⁹⁰

- Personal y equipo de Atención Médica

En el numeral 3.3.3.1.4 Personal y equipo de Atención Médica del Apéndice 2, se establece que debe estar dotado de equipos modernos y en buen estado de funcionamiento, sin embargo, en visita de la CGR a la Concesión se observó que la camilla de lona e la Ambulancia de Placa UCX 693, no cumple con este requerimiento, dado que se encuentra oxidada, afectando el servicio a los usuarios⁹¹.



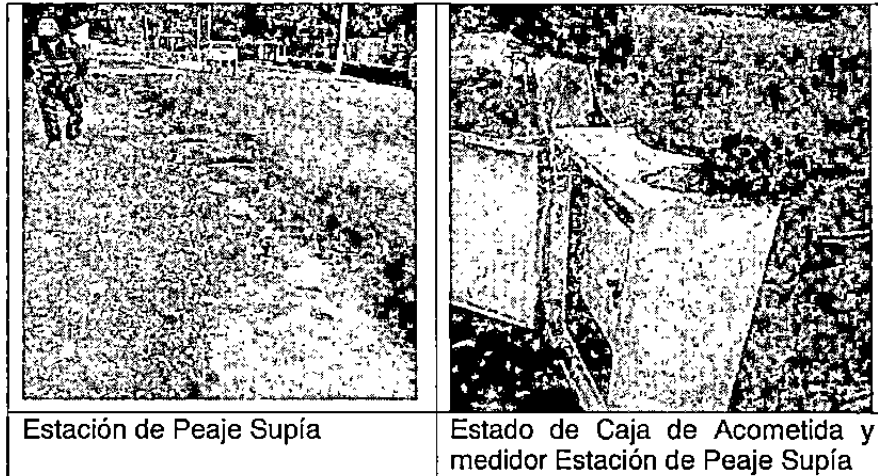
Camilla de Lona Ambulancia
UCX693

⁹⁰ En la Etapa de Construcción.

⁹¹ La Entidad en su respuesta manifiesta que con relación a la observación de la camilla de lona ubicada en la ambulancia de placa UCX693, la Concesionaria tomó de inmediato las medidas del caso para superar la observación planteada y adjunta fotografías donde se evidencia el buen estado y óptimas condiciones para la atención del usuario, sin embargo, no presenta en este registro la camilla de lona, sino la camilla principal,

- Estaciones de Peaje

En la visita a la Concesión se observaron las Estaciones de Peaje de Supía y Acapulco en el que se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, como daños en el pavimento, deficiencias en la señalización horizontal y medidores de la energía expuestos, lo cual afecta la calidad en la prestación del servicio⁹².



Hallazgo 32. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria – Diseños y Adquisición de Predios Doble Calzada

Los diseños Fase II elaborados⁹³, base de la estructuración del Proyecto Autopistas para la Prosperidad, proyecto que tiene su origen en el proyecto Autopistas de la Montaña, al cual la ANI agregó varios tramos nuevos. Estos estudios consideraron inicialmente el mejoramiento de la calzada actual para adaptarla a la velocidad de diseño de 80 kilómetros por hora, y en un futuro se construiría una segunda calzada en paralelo que se contempló en dicho diseño Fase II.

El Proyecto de Concesión Autopista Conexión Pacífico 3 en el Apéndice Técnico 1, Alcance del Proyecto, establece que las obras objeto de la concesión consisten

⁹²En lo referente a las estaciones de peaje indica la Entidad, que las estaciones de peaje estarían afectas al Contrato de operación, explotación, organización y gestión total No. 250 de 2011 suscrito entre INVIAS y ODINSA hasta el vencimiento de dicho contrato, por tal motivo las estaciones de peaje del proyecto estarían bajo custodia de la empresa Odinsa y no del Concesionario

⁹³ Por la firma TYPESA Ingenieros Consultores y Arquitectos.

en el mejoramiento de la calzada actual de los tramos de: La Felisa- La Pintada, Irra- La Felisa, La Manuela – Tres Puertas – Irra, La Virginia – Asia y la construcción de la Variante de Tesalia. Las vías que hacen parte de la presente concesión, se han sectorizado por Unidades Funcionales (UF), basadas en los diseños realizados con anterioridad por parte de Interconexión Eléctrica S.A. (ISA). Sin embargo, debe resaltarse que el alcance de las concesiones se ha visto modificado con respecto a estos. La diferencia fundamental reside en que en ellos se contempló la construcción de doble calzada a lo largo de todo el recorrido, mientras que la concesión a la que hace referencia el presente documento comprende únicamente la construcción de una calzada, quedando fuera de alcance la ejecución de la segunda. No obstante, el concesionario deberá realizar los diseños de ambas fases de construcción, y adquirirá los predios necesarios para la plataforma completa de dos calzadas.

Lo anterior denota deficiencias en la planeación del proyecto, en la definición y proyección de las obras que se deben ejecutar dentro del objeto de la Concesión, avocando en su desarrollo a modificaciones contractuales o contrataciones que deriven en mayores costos y la activación de riesgos en la construcción y operación de la segunda calzada, en contravía del objeto que caracteriza las Autopistas para la Prosperidad, lo cual afecta los niveles de servicio de los Proyectos Pacífico I, II y II y presuntamente vulnera el Principio de Planeación de la Función Administrativa, en armonía con el Art. 334 de la CN⁹⁴.

3.1.3 Legalidad

3.1.3.1 Contratación

Contratos de Adquisición de Bienes y Servicios:

La entidad en la vigencia 2015 celebró 755 contratos, con un valor total de \$64.384.1 millones, de los cuales se tomó una muestra de 25 contratos por valor de \$8.983.5 millones, equivalentes al 13.9% de la cuantía reportada y al 3.31% del número de contratos.

⁹⁴ La Entidad en su respuesta confirma lo observado por la CGR, toda vez que sustenta sus estudios de prefactibilidad y factibilidad en los estudios efectuados por ISA, teniendo como soporte una proyección aleatoria a futuro y no la sustenta en estudios técnicos, económicos, financieros y legales en la respuesta a la observación.

Hallazgo 33. Administrativo. Procedimiento de supervisión e información oportuna, respecto del desarrollo contractual en adquisición de bienes y servicios

El procedimiento de supervisión que tiene implementado la Agencia Nacional de Infraestructura, conlleva a que el documento que se tiene como tal y que reposa en el archivo documental de los contratos, constituya una certificación de cumplimiento para los contratos de adquisición de bienes y servicios, que no refleja el seguimiento de fondo a los cinco elementos establecidos en el artículo 83 de la ley 1474 de 2011⁹⁵. Evidencia de esto, es que al no encontrar informes de supervisión periódica estructurados en debida forma, no se permite establecer aspectos relacionados con porcentaje de avance operacional y/o financiero, detección de retrasos y/o inconvenientes y demás situaciones generadas en desarrollo del contrato.

Lo anterior obedece, a que las acciones implementadas en ejecución del Plan de Mejoramiento de la entidad, de las normativas incluidas en el manual de contratación y/o de supervisión, en el procedimiento institucional de desarrollo contractual y de la cláusula de supervisión incluidas en los contratos, no se establece claramente las acciones que determinen la forma como se cumple la acción de supervisión, que implique efectuar acciones periódicas de ampliación de la información respecto de la ejecución, desarrollo y operación, que le permita al Ordenador del Gasto o a las áreas de gestión, enterarse y adoptar de manera oportuna, correctivos o generar las directrices para que se subsanen las debilidades detectadas, conocer las causas que justifican las prórrogas, adiciones o modificaciones o constituir el sustento probatorio en el caso que se requiera, que permita identificar al responsable en caso de incumplimientos.

Creándose el riesgo de que no se detecten oportunamente inconsistencias o debilidades técnicas, administrativas, financieras u operacionales de acción o cumplimiento, que afecten la eficiencia y/o la eficacia del contrato, así mismo, que por falta de información no se subsane de manera oportuna las debilidades, errores, o inconsistencias que se generen en desarrollo de los contratos⁹⁶ en los cuales se pudo evidenciar.

⁹⁵ Supervisión e interventoría contractual. "Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutelar la transparencia de la actividad contractual, las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o un interventor, según corresponda. La supervisión consistirá en el seguimiento técnico, administrativo, financiero, contable, y jurídico que sobre el cumplimiento del objeto del contrato, es ejercida por la misma entidad"

⁹⁶ contratos VPRE-084 – 2015, VAF – 430 – 2015, VAF – 444 – 2015, VAF – 492 – 2015, MINIMA CUANTIA VAF-020 – 2015, VPRE – 036 – 2015, VPRE – 068 – 2015, VAF – 205 – 2015 PRESTACION DE SERVICIO VJ – 012 – 2015, VJ – 013 – 2015, VJ – 058 – 2015, VJ – 075 – 2015, VJ – 204 – 2015, VE – 080 – 2015 P.S. FUNCIONAMIENTO VAF – 551 – 2015, VGC – 633 – 2015, VGC – 642 – 2015, VJ – 670 – 2015, VGC – 671 – 2015, CI – 756 – 2015, CI – 757 – 2015, CI – 758 – 2015, P – 768 – 2015, VAF – 792, P – 367 – 2015 y VAF – 536 – 2015.

Hallazgo 34. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Procedimiento y operación de archivo de documentos que soporta y evidencia la ejecución contractual en la adquisición de bienes y servicios

Aunque la ANI en su Plan de Mejoramiento, ha adoptado acciones de mejora respecto de debilidades en la operación y manejo de archivo de documentos como recomendaciones, implementación de hojas de ruta dentro de las carpetas y ajustes al procedimiento de archivo, se siguen evidenciando debilidades en la gestión y procedimientos de archivo documental que adelanta la entidad, en razón a que las carpetas de archivo que soportan los procesos de ejecución contractual para la adquisición de bienes y servicios presentan falencias, respecto a la foliación de los documentos que las componen, el archivo documental no se efectúa acorde a un orden cronológico, ni refleja la oportunidad con que se allegan a fin de que se mantenga la secuencia y orden como fueron expedidos, vulnerando el principio de "orden original" (art. 13 del acuerdo 002 de 2014 del Archivo General de la Nación, antigua cartilla de ordenación documental vigencia 2003) con que se debe manejar el archivo de expedientes y documentos de la Entidad, así como no existe una tabla de retención documental, que comporte el índice, respecto de los documentos archivados en cada carpeta, su ubicación y foliación.

Lo anterior, pues las acciones de mejora y ajustes al procedimiento interno, como acción de minimización del riesgo y superación de algunas debilidades identificadas en la operación archivística, se considera, han resultado inocuas como control, mejora y ajuste del procedimiento, sin que hayan impactado de manera eficaz el desarrollo de dicho proceso.

Contraviniendo aspectos normativos de la Ley 594 de 2000 y las metas del Plan de Acción Institucional para el manejo de la gestión de archivo documental, por lo cual este hallazgo tendría una presunta connotación disciplinaria.

Hallazgo 35. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Procedimiento de aprobación y estructuración de garantías contractuales

Se presentan debilidades en el proceso de aprobación de las pólizas de seguros, que amparan los riesgos identificados para la cobertura de siniestros que puedan presentarse en desarrollo y/o ejecución de los contratos que adelanta la ANI, ya que se evidencian falencias de coberturas, tiempos y amparos que han sido detectadas y objetadas por las interventorías de los proyectos, sin que la entidad en el estudio previo de aprobación de las garantías, se hubiese pronunciado al respecto.

Lo anterior ya que los controles y filtros de legalización de las pólizas implícitas en el procedimiento, han sido deficientes, sin que, a pesar de los casos detectados, se le hayan hecho los ajustes administrativos a dicho procedimiento.

Generando el riesgo de que se adelanten contratos u obras sin el debido amparo de cobertura que coteje todas las vicisitudes derivadas de un siniestro, las cuales al no estar debidamente amparadas pueden impactar la órbita de responsabilidad de la ANI y comprometer su presupuesto. Así se evidenció en:

- SELECCIÓN ABREVIADA-VAF-492-2015 A pesar de que la garantía única en los pliegos solicitaba el amparo de calidad, en la póliza de Seguros Confianza GUO67100 del 4 de noviembre de 2015, no se encuentra el cubrimiento del mismo pues no está descrito en la póliza y sin soporte aparente, se aprueba la póliza con dicho amparo de calidad, por parte de la entidad.
- MINIMA CUANTIA-VJ-VPRE-MC-010-2015 Aunque el acta de inicio y el procedimiento dio inicio el 25 de febrero de 2015, la póliza de Seguros del Estado 16-44-101144858 del 24 de febrero de 2015, el acta de aprobación de pólizas es del 25 de marzo de 2015, un mes después.

En los contratos 005, 006 y 007 de 2014, de la Concesión Pacífico 1, 2 y 3 así como en la concesión Bogotá – Villeta, se evidencian sendos informes de la interventoría donde establecen diferentes observaciones de términos, vigencias y coberturas a las garantías presentadas por el concesionario, encontrando por ejemplo en la concesión Bogotá – Villeta que el proyecto estando en etapa de construcción, la ANI no había aprobado las garantías correspondientes.

Lo anterior, contraviniendo presuntamente lo estipulado en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1474 de 2011, por lo cual este hallazgo tendría presunta connotación disciplinaria.

3.1.3.2 Gestión de Defensa Judicial

Relación de procesos judiciales fallados (vigencia 2015)

Fallos en contra del ANI

Tabla 19. PROCESOS FALLADOS CONTRA DEL ANI – (ANI DEMANDADA)				
ÁREAS	CLASE DE PROCESO	FALLOS POR ÁREAS	VALOR DE FALLOS	%
	ACCION DE REPARACION DIRECTA	7	\$2.819'117.591	44
	ACCION POPULAR	3	indeterminado	19
PRIVADA	ARBITRAMENTO	6	\$216.672'274.957	37
TOTALES		16	\$219.491'392.548	100

Fuente. Información suministrada por la ANI

En los fallos contra la ANI, donde esta entidad actúa como demandada, encontramos 16 fallos por valor de \$219.491.3 millones, resaltando que, de estos, 6 fallos son de tribunales de arbitramento por valor de \$216.672.2 millones, 3 acciones populares con valor indeterminado y 7 fallos de reparación directa por \$2.819.1 millones.

Fallos a favor de la ANI

Tabla 20. PROCESOS FALLADOS A FAVOR DE LA ANI – (ANI DEMANDADA)				
ÁREAS	CLASE DE PROCESO	FALLOS POR ÁREAS	VALOR DE FALLOS	%
CIVILES	EJECUTIVO SINGULAR	1	Indeterminada	1
ADMINISTRATIVO	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO	1	Sin Cuantía	1
	ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA	48	\$119.302'819.140	54
	ACCIÓN POPULAR /	24	Indeterminado	27
	ACCIÓN DE GRUPO	2	\$610'000.000	3
	CONTRACTUAL ADMINISTRATIVO	2	\$216.515'685.563	2
	NULIDAD Y RESTABLEC. DEL DERECHO	1	indeterminada	1
PRIVADA	ARBITRAMENTO	10	\$196.355'711.684	11
TOTALES		89	\$532.784'216.387	100

Fuente: Información suministrada por la ANI

Con relación a los fallos a favor de la ANI, donde esta entidad se encuentra como demandada, encontramos 89 fallos por valor de \$532.784.2 millones, de estos fallos a favor, el 54% son acciones de reparación directa, seguido por las acciones de populares (27%) y arbitrales (11%).

Cotejo de fallos a favor y en contra

**Tabla 21. Análisis Procesos Judiciales Terminados
a 31 de diciembre de 2015**

CONCEPTO	CANTIDAD	% PART.
Sentencia Favorable	89	85%
Sentencia Desfavorable	16	15%
TOTAL	105	100%

Fuente: Análisis CGR con base en información suministrada por la Entidad

De esta manera, al cotejar los fallos adversos contra los fallos favorables del ANI, encontramos que la situación es Favorable a esta entidad, toda vez que la defensa judicial seguida, determina una efectividad del 85%, encontrando que los procesos con mayor incidencia en contra son las acciones populares y de reparación directa (contencioso administrativo).

Relación de Procesos Judiciales Vigentes (Vigencia 2015)

En la vigencia 2015, la ANI presenta el siguiente reporte de procesos judiciales vigentes y en curso:

Tabla 22. Procesos Judiciales vigentes, a 31/12/2015

CONSOLIDADO GENERAL PROCESOS VIGENTES ANI				
	CLASE DE PROCESO	No.	VR PRETENSIONES	%
CIVILES	EJECUTIVO	20	22.103.608.017	3%
	ORDINARIO (restitución de tierras)	1	4.724.800.000	0%
	PERTENENCIA	2	Sin valor	0%
	ABREVIADOS	6	201.000.000	1%
	EXEQUATUR	1	17.500.000.000	0%
ADMINISTR	ACCION POPULAR	178	INDETERMINADO	23%
	ACCION DE GRUPO	2	25.474.160.000	0%
	ACCION DE CUMPLIMIENTO	2	Sin cuantía	0%
	NULIDAD	1	Sin valor	0%
	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO	22	500.009.862.364	3%
	REPARACION DIRECTA	488	\$1.279.660.381.833	63%

	CONTRACTUAL	15	661.039.182.813	2%
	POLICIVOS	4	Sin cuantía	1%
	LABORAL CONT. ADMINISTRATIVO	1	Indeterminado	0%
PRIVADOS	ARBITRAJES	25	2.093.312.346.588	3%
PENAL	DEMANDA PARTE CIVIL	4	\$2.411.560.000	1%
TOTAL		772	\$4.606.436.901.615	100%

Fuente. Información suministrada por la ANI a 31 de diciembre de 2015, Oficios 20161020033051 del 12 de febrero de 2016, 20164000050101 el 1 de marzo de 2016 y 20167010041281 del 19 de febrero de 2016.

Son 772 procesos judiciales vigentes contra la ANI, cuyas pretensiones ascienden a \$4.606.436.9 millones⁹⁷. Teniendo en cuenta que el 63% de los actuales procesos son por Reparación Directa con un valor que asciende al 28% de todas las pretensiones; seguidas por las acciones populares (23% de todos los procesos) y por las Nulidades y restablecimiento (3% de los procesos); por valor se resaltan después de los tribunales (45%), seguidas por las de reparación directa (28%), las contractuales (14%) y las nulidades y restablecimiento del derecho (11%) del valor de las pretensiones.

Laudos Arbitrales vigencia 2015

Tabla 23. Laudos Arbitrales

CONVOCANTE	CONVOCADA	MOTIVO DE CONDENA	CUANTÍA DE CONDENA	FECHA DE LAUDO
CONCESIONARIA SAN SIMON	ANI	NO SE CONDENA	0	11/05/2015
PONCE DE LEÓN Y ASOCIADOS S.A. INGENIEROS CONSULTORES "EN LIQUIDACIÓN JUDICIAL: INTEGRANTES DEL CONSORCIO PONCE MNV	ANI	DECLARAR PAZ Y SALVO LA LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO	0	11/08/2015
OPAIN	ANI	COSTAS	\$1.280.020.910	24/08/2015

Fuente: Información suministrada por la ANI

⁹⁷ 323 procesos contra la entidad (MT Demandada) por \$158.627.1 millones y 1 procesos de la entidad (MT Demandante) por \$3.2 millones.

Hallazgo 36. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Acciones de Repetición

El procedimiento para iniciar acciones de repetición seguido por la ANI presenta debilidades, considerando lo expuesto en la Ley 678 de 2001^{98, 99} y en CPACA¹⁰⁰; lo anterior, desconoce el alcance del marco normativo antes expuesto generando presunta incidencia disciplinaria y se hace evidente en los siguientes procesos:

- a) Tribunal arbitral instaurado por la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES SA – COVIANDES SA, Laudo de junio 14 de 2007 ejecutoriado en junio 21 de 2007, donde el Tribunal de Arbitramento condena al INCO y como consecuencia, el concesionario inició proceso ejecutivo ante el Juzgado 24 Civil del Circuito de Bogotá, dentro de esta actuación en diciembre 19 de 2012 la ANI a través de su apoderado, reporta al juzgado la transferencia al Banco Agrario de la suma por \$17.470 millones para constituir título judicial y acreditar el pago de la obligación contenida en el laudo antes mencionado y soportado en una resolución que la determina; este título reconoce pago por capital e intereses durante 6 meses de mora siguientes a la ejecutoria de dicho laudo, este proceso ejecutivo fue fallado a favor del ANI en el sentido que valido la liquidación y el pago efectuada por esta entidad en su oportunidad, pero a la fecha¹⁰¹ no se evidencia que el Comité de Conciliaciones haya tomado decisión alguna respecto de la acción de repetición, desconociendo lo establecido en el artículo 8 de la Ley 678 de 2001.

En su respuesta¹⁰², la entidad manifiesta que el pago realizado por la Agencia Nacional de Infraestructura en el año 2012, si bien tuvo como sustento el laudo arbitral, se realizó en el marco del proceso ejecutivo instaurado, dicho sea de paso habiendo operado ya la caducidad de la acción de repetición, resultando improcedente el estudio para el inicio de la acción de repetición una vez realizado el pago de la contenida en el

⁹⁸ El Artículo 4 establece que es deber de las entidades públicas ejercitar la acción de repetición, cuando el daño causado por el Estado haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de sus agentes y que el comité de conciliación de estas entidades, deberá adoptar la decisión respecto de la acción de repetición y dejar constancia expresa y justificada de las razones en que se fundamenta.

⁹⁹ El Artículo 8 determina que en un plazo no superior a los seis (6) meses siguientes al pago total o al pago de la última cuota efectuado por la entidad pública, deberá ejercitar la acción de repetición la persona jurídica de derecho público directamente perjudicada con el pago de una suma de dinero como consecuencia de una condena, conciliación o cualquier otra forma de solución de un conflicto permitida por la ley.

¹⁰⁰ El Numeral 2° del Artículo 164 establece que *"Cuando se pretenda repetir para recuperar lo pagado como consecuencia de una condena, conciliación u otra forma de terminación de un conflicto, el término será de dos (2) años, contados a partir del día siguiente de la fecha del pago, o, a más tardar desde el vencimiento del plazo con que cuenta la administración para el pago de condenas de conformidad con lo previsto en este Código"*.

¹⁰¹ Abril 27 de 2016.

¹⁰² Oficio radicado con el número 2016100011933-1 de mayo 5 de 2016 suscrito por la Presidencia de la entidad

laudo arbitral, ya que no era este el hecho a partir del cual se debía dar inicio a la citada acción. Para la CGR, independientemente de los argumentos expuestos por la entidad, el resultado es que en este evento, no se pretendió repetir ni se estudió la posibilidad para discutir la intercesión de esta acción tal como establece la norma¹⁰³.

- b) El 18 de marzo de 2014 se emitió laudo arbitral en el cual se condenó a la ANI a pagar a la sociedad CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A. la suma de \$9.928.6 millones, el laudo quedó ejecutoriado el 27 de marzo de 2014, el 30 de diciembre de 2014 se canceló la suma de \$10.090.7 millones a favor de la sociedad demandante, con títulos de tesorería TES por parte del Ministerio de Hacienda, toda vez que el pago efectuado el 30 de diciembre de 2014 sólo incluyó intereses hasta el 30 de septiembre de 2014, posteriormente se liquidaron con la tasa DTF (E.A.) los intereses moratorios causados desde el 1 de octubre y hasta el 30 de diciembre de 2014, lo cual arrojó la suma de \$69.456.370 que fue pagada por al ANI a la concesionaria el 20 de marzo de 2015, a la fecha¹⁰⁴ el Comité de Conciliaciones no ha tomado decisión alguna respecto de la acción de repetición, desconociendo lo establecido en el artículo 8 de la Ley 678 de 2001.

La entidad en su respuesta manifiesta, que para este caso y a la fecha no ha operado la caducidad de la acción, informando que la procedencia de la acción de repetición con ocasión del pago de esta condena será sometida a consideración de un próximo comité de conciliación.

Hallazgo 37. Administrativo - Sistema Único de Gestión Jurídica del Estado – Litigob y Migración al Ekogui

El Sistema Único de Gestión e Información Litigiosa del Estado “EKOGUI” presenta inconvenientes para su debida implementación dentro de la ANI, lo que demuestra la existencia de deficiencias en el control en su gestión procesal, situación que impide efectuar un seguimiento puntual sobre sus actuaciones, pudiendo con ello afectar la efectiva toma de decisiones en la entidad y eventuales traumatismos en su proceso de defensa, lo que se evidencia por lo siguiente:

- a) El anexo del oficio 2016102003305-1 de febrero 12 de 2016 suscrito por el Vicepresidente Jurídico del ANI reporta 60 tutelas tramitadas durante

¹⁰³ Artículo 164 del CPACA

¹⁰⁴ Abril 27 de 2016.

la vigencia 2015 que no están incorporadas en este sistema de información EKOQUI.

- b) De la inspección física al sistema de control procesal realizada el día 25 de febrero de 2016, el equipo auditor de la CGR cotejó el sistema EKOQUI y la BD EXCEL de procesos, encontrando lo siguiente:
 - i. El proceso de Reparación Directa 2014-454 esta creado en el EKOQUI, pero la información allí contenida no está actualizada, conforme lo determina la información reportada en la carpeta de control procesal.
 - ii. A la fecha de la prueba, el proceso de Reparación Directa 2013-556 no estaba creado en el EKOQUI.
- c) El informe de auditoría realizada por la OCI de la entidad de febrero y octubre de 2015 reporta las siguientes inconsistencias:
 - 1. Los apoderados internos y externos de la entidad, no están actualizando la información en debida forma, relacionada con el registro oportuno de los procesos, presentando desactualización de términos teniendo en cuenta la última actuación procesal, observación que se confirma con el informe de la OCI de octubre de 2015.
 - 2. El administrador de la entidad no está desactivando los apoderados salientes cuando hay cambio de estos, existiendo apoderados externos dentro del sistema que ya no tienen ningún vínculo con la entidad; por lo anterior, se evidencian inconvenientes relacionados con la creación de nuevos usuarios y reasignación de procesos, observación que se confirma con el informe de la OCI de octubre de 2015.
 - 3. El administrador del sistema, no desarrollo capacitaciones para el primer semestre del 2015.
 - 4. 786 procesos judiciales activos, se encuentran registrados sin apoderados dentro del sistema.
 - 5. Dentro del sistema se registraron las conciliaciones extrajudiciales, pero no las judiciales y prejudiciales desarrolladas en el primer semestre de 2015.
 - 6. No se han migrado 19 procesos judiciales fallados con el objeto el actualizar el sistema.
 - 7. Existen 41 procesos judiciales sin provisión contable y calificación de riesgos.
 - 8. 6 procesos con inconsistencias entre la instancia y los fallos reportados no incluidos en el sistema.

Hallazgo 38. Administrativo - Comité de Conciliación

Según el informe de auditoría realizada por la Oficina de Control Interno - OCI de la entidad de septiembre de 2015 reporta las siguientes inconsistencias:

- a) A septiembre de 2015, el Grupo Interno de Trabajo - GIT de Defensa Judicial adscrito a la Vicepresidencia Jurídica de la entidad, no había realizado las actas del comité de conciliación de los meses de mayo a julio de 2015.
- b) A septiembre de 2015, el Comité de Conciliación de la entidad, no había sesionado para mejorar y/o arraigar las políticas de prevención del daño antijurídico dentro de la entidad como cumplimiento de los lineamientos exigidos por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado - ANDJE.
- c) El proceso de conciliación no cuenta con indicadores de gestión que demuestren la eficiencia, eficacia y efectividad de la actividad.

Esta situación, hace evidente la existencia de fallas de coordinación entre los sujetos que intervienen en el actual proceso de conciliación y defensa judicial, afectando la efectividad de la gestión de la entidad.

Hallazgo 39. Administrativo - Control Procesal

De la información reportada por la ANI y de las pruebas realizadas por parte de la CGR, así como de la auditoría efectuada por la OCI de la entidad, verifican la existencias de deficiencias en el control a la gestión procesal de la entidad, situación que impide efectuar un seguimiento efectivo de sus actuaciones, generando el riesgo de afectar desfavorablemente el seguimiento puntual sobre los procesos que en un momento determinado cursan contra la entidad y originar eventuales traumatismos en su proceso de defensa, lo anterior se hace evidente por lo siguiente:

- i. Se requiere mayor agilidad en los trámites internos de aporte de información para anexar a los expedientes¹⁰⁵.
- ii. El proceso de gestión Jurídica no cuenta con efectivos indicadores de control, seguimiento y evaluación de la gestión de sus funcionarios,

¹⁰⁵ Evaluación de la CGR al SCI del GIT de Defensa Judicial adscrito a la Vicepresidencia Jurídica de la entidad.

personal externo y de los recursos recuperados por acciones de repetición y llamamientos en garantía¹⁰⁶.

- iii. A octubre de 2015, la entidad no ha diseñado las políticas de prevención del daño antijurídico, sin haber surtido las 2 reuniones establecidas para el efecto¹⁰⁷.

A octubre de 2015, la entidad no cuenta con un plan de acción con estrategias encaminadas a prevenir el daño antijurídico, este plan de acción tampoco cuenta con un diagnóstico de todas las acciones judiciales promovidas por la ANI y contra la ANI que determinen la mayor incidencia y priorización de ser atacada, evidencia una carencia de una adecuada administración de riesgos en materia judicial, así como de indicadores de impacto que midan el avance de la prevención del daño antijurídico¹⁰⁸.

3.1.3.3 Denuncias y Otras Solicitudes

En desarrollo del Proceso Auditor se atendieron dos (2) denuncias según se relaciona a continuación:

No.	Código	Asunto/descripción
1	2015-91266-80764-D	Denuncia presentada por la Interventoría Ferrocarril de Occidente, relacionada con presunto daño patrimonial a bienes de uso público, teniendo en cuenta que en el municipio de Dagua se han otorgado licencias para construcción en áreas protegidas de la vía férrea, lo que ha generado hundimiento e inestabilidad de la vía, causando afectación material a dicho bien. AT 152.
2	Insumo: 2015-79231-82111-IS de 19-03-2015, 2015ER0018875 de 19/03/2015. 2015-91543-82111-D de 2015ER0122368 de 01/12/2015.	Derecho de petición sobre Autopistas de la Prosperidad/ Montaña, incluye concesiones Desarrollo Vial del Oriente de Medellín – Devimed, Pacífico 1, 2, 3, Río Magdalena, entre otros aspectos.

Proyecto Concesión Desarrollo Vial del Oriente de Medellín - Devimed.

Contrato No	275 de 1.996
Objeto	Ejecutar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento del proyecto "Desarrollo vial del oriente de Medellín y valle de Río negro y conexión a Puerto Triunfo- Caño Alegre" en el Departamento de Antioquia.

¹⁰⁶ Bis

¹⁰⁷ Informe de auditoría realizada por la OCI de la entidad de febrero y octubre de 2015.

¹⁰⁸ Bis

Concesionario	Devimed
Valor	97.406 millones
Fecha firma del contrato	23 de mayo de 1996
Estado Actual	En ejecución y en operación los tramos ya construidos.
Fecha de Terminación	206 meses contados a partir de la fecha de iniciación de la etapa de Diseños y programación.

Hallazgo 40. Administrativo, con presunta incidencia Fiscal y Disciplinaria – Incorporación por parte del concesionario al modelo financiero del proyecto de los ingresos recibidos y comprendidos entre el Mínimo Garantizado (IMG) y el Máximo aportante. Contrato de Concesión No 0275 de 1996

El contrato de concesión No 0275 de 1996 establece en su Cláusula Décima Séptima¹⁰⁹; y la Cláusula Décima Octava que establece¹¹⁰ Así mismo, la Ley 105 de 1993, en su Art. 30, Parágrafo Tres establece: "Del contrato de concesión. La Nación, los Departamentos, los Distritos y los Municipios en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y construcción de proyectos de infraestructura vial..."(...) Parágrafo 3º,- Bajo el esquema de Concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. (Subrayado fuera de texto). El estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión (...)

¹⁰⁹ "VOLUMEN DE TRÁNSITO PARA LA GARANTÍA. El volumen de tránsito por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación del proyecto será lo indicado en los cuadros del Anexo "Tránsito Mínimo garantizado", proyecciones del tránsito. El ingreso por peaje garantizado para cada año de operación es la suma de los productos del volumen garantizado para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es menor que el ingreso por peaje garantizado para ese año, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA. Este procedimiento sólo se aplicará durante la etapa de Operación..."

¹¹⁰ "...LÍMITE MÁXIMO DE VOLUMEN DE TRÁNSITO APORTANTE A LA CONCESIÓN. El límite máximo de volumen de tránsito aportante a la concesión para cada año de operación del proyecto y para cada categoría vehicular, será el indicado en los cuadros del "Anexo de Tráfico" de este contrato. El ingreso por peaje, máximo aportado, para cada año de operación, es la suma de los productos del límite máximo de volumen para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje máximo esperado para ese año, el CONCESIONARIO debe transferir a una cuenta especial el 50% (cincuenta por ciento) de esta diferencia, en un término máximo de treinta (30) días calendario, a partir de la fecha en que se suscriba el acta entre la interventoría, el CONCESIONARIO y el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS constatando este hecho. Estos recursos servirán para financiar la ejecución de obras adicionales prioritarias para el proyecto, las cuales se acordarán con el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o para cubrir compensaciones por déficits generados en situaciones garantizadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS..."

No obstante lo anterior, se observa que el Concesionario ha percibido ingresos entre el Mínimo Garantizado y el Máximo Aportante, que se han recaudado entre 2010 y 2015, los cuales no han sido imputados por éste a la amortización de la TIR o utilizados para cubrir déficits en el proyecto y, a 31 de diciembre de 2015, la ANI tiene un saldo a su favor que asciende a \$43.413.5 millones, valor resultante de la modelación financiera realizada por la entidad. (Ver Tabla).

El Contrato tenía en la modelación financiera contractual un plazo de concesión hasta el 2015, sin embargo, a la fecha de la presente Auditoría no se ha realizado la reversión de la Concesión. Lo anterior, impacta en el establecimiento de los términos de la operación y el plazo final del contrato.

Tabla 24
INGRESOS RECIBIDOS POR EL CONCESIONARIO – MEDIANTE EL RECAUDO DE PEAJES
INCLUIDOS DENTRO DEL INGRESO MINIMO GARANTIZADO Y EL MAXIMO APORTANTE

CONCEPTO	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015	TOTAL RECURSOS ENTRE IMG Y MA
Trafico real por tarifa contractual	113.459.724.300	119.218.798.200	128.665.687.300	136.629.089.100	152.316.037.300	170.056.119.800	DEBIERON RECIBIR
Trafico real por tarifa caseta	94.727.178.400	101.891.358.500	113.197.826.500	123.068.183.500	139.879.070.000	159.378.951.900	REAL RECIBIDO
Diferencia con real y contractual	17.740.709.600	17.327.439.700	15.467.860.800	13.560.905.600	12.436.967.300	10.677.167.900	pago diferencial tarifario
Pago por tráfico	-	20.168.300	-	-	-	-	
Total DF + Tarifa caseta	112.467.868.000	119.218.798.200	128.665.687.300	136.629.089.100	152.316.037.300	170.056.119.800	recibido por concesión
Mínimo garantizado	112.467.868.000	119.238.966.500	127.037.941.200	132.980.048.500	139.226.950.500	147.963.152.500	GARANTIZADO
Diferencia real con IMG (Recibido (-IMG)	-	-	1.627.746.100	3.649.040.600	13.089.086.800	22.092.967.300	40.458.840.800
Excedente por caseta	-	-	-	-	652.119.500	11.415.799.400	12.067.918.900
Excedente por pago de diferencial tarifario	-	-	1.627.746.100	3.649.040.600	12.436.967.300	10.677.167.900	28.390.921.900
Capital + Intereses							2.954.722.672
Total más intereses pagados							43.413.563.472
Nota: valores sin incluir intereses pagados							43.413.563.471,99

Fuente: Información suministrada por la entidad. Gerencia Financiera - Vicepresidencia de Gestión Contractual.

Es importante resaltar que la Entidad, el 14 de Agosto de 2015, convocó un Tribunal de Arbitramento, cuyas pretensiones se tienen: *“Que se declare que de conformidad con el contrato de Concesión No 0275 de 1996, así como sus adiciones, modificatorios y demás documentos contractuales, así como la normatividad vigente, el incumplimiento del concesionario DEVIMED S.A. al no ser incorporados al modelo financiero del proyecto, los ingresos recibidos y comprendidos entre el IMG y el máximo aportante, no imputados a la amortización de la TIR o utilizados para cubrir déficits...”*

La entidad en su respuesta expresa: *“La Agencia consideró oportuno y conveniente convocar Tribunal de Arbitramento el 14 de agosto de 2015 con el fin de dirimir controversias dentro de las cuales se encuentra la pretensión relacionada con los ingresos que se encuentran entre la franja de IMG y el M.A”. “La posición de la entidad respecto de los citados recursos es que en el marco del tribunal se declare que los ingresos recibidos en la ejecución del proyecto comprendido entre el IMG y el Máximo Aportante, que no hayan sido imputados a la amortización de la TIR o utilizados para cubrir déficits, deben ser incorporados al Modelo Financiero del Proyecto a efectos de imputarlos para la obtención de la TIR”.*

Los hechos descritos anteriormente se configuran en un presunto daño al patrimonio público por \$43.413.5 millones, correspondiente a los Ingresos recibidos por concepto de peajes y diferencial tarifario, como un beneficio adicional para el Concesionario, los cuales no han sido imputados por éste a la amortización de la TIR o utilizados para cubrir déficits en el proyecto. Esta situación presuntamente imputable al Concesionario de acuerdo con lo indicado por la ANI en las pretensiones del Tribunal de Arbitramento promovido por dicha entidad y en la respuesta dada a la Contraloría en desarrollo de la auditoría, no son concordantes con la Ley 105 de 1993, en su Art. 30, Parágrafo 3, ni con los principios de la función administrativa, establecidos en la Ley 489 de 1998 y la Ley 734 de 2002. Por lo tanto, se configura en una presunta falta disciplinaria.

Hallazgo 41. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Penal - Adiciones al contrato de concesión No. 275 de 1996. Devimed

El 23 de mayo de 1996 el INVIAS suscribió el Contrato¹¹¹ de Concesión No. 275 de 1996 con el objeto de *“realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento del proyecto Desarrollo Vial del Oriente de Medellín y Valle del Rionegro y conexión a Puerto Triunfo en el departamento Antioquia”,* de acuerdo con la cláusula cuarta del contrato, el valor se determinó en Noventa y Siete Mil Cuatrocientos Seis Millones Ocho Mil Doscientos Noventa y Cuatro (\$97.406,80 millones) pesos de agosto de 1995, suma que incluía el valor de los predios para el proyecto, por un monto de Seis Mil Trescientos Sesenta Millones Quinientos Sesenta Mil Pesos M.Cte (\$6.360,56 millones).

El Consejo de Estado en Concepto¹¹² de la Sala de Consulta y Servicio Civil de agosto 02 de 2013 reiteró, que el porcentaje máximo o límite en valor para adicionar los contratos de concesión de obra pública celebrados antes de la entrada en vigencia de la Ley 1508 de 2012, depende de la época en la que se haya celebrado el contrato, así tratándose de un contrato de concesión vial celebrado en vigencia de la Ley 80 de 1993, el límite para adicionarlo es el

¹¹¹ Con la sociedad DEVIMED SA.

¹¹² Radicado con el # 1100103060002013002130002149.

señalado en el Parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, es decir, el 50% del valor contratado.

Según información reportada por la Entidad¹¹³, en este contrato se han suscrito 14 adiciones¹¹⁴ por valor de Ciento Dos Mil Doscientos Treinta Millones Novecientos Setenta y Seis Mil Ochocientos Ochenta y Nueve Pesos (\$102.230,97 millones) a precios constantes de 1995.

Para la suscripción Adicional 14 del 15 de noviembre de 2013, la Entidad a través de la Gerencia Jurídica Asesoría Legal elaboró un concepto jurídico en la conclusión indica que *"... la ejecución de las obras de conclusión de la doble calzada en el tramo Marinilla – Santuario, implicaría una adición contractual, que se encontraría viable en razón a la complementariedad de dicha obra para la eficacia de la prestación del servicio, siempre y cuando, se establezca el porcentaje exacto del cupo de adición del contrato de conformidad con el citado artículo de la 40 de la Ley 80 de 1993..."*, igualmente afirma *"...que una vez se establezca el cupo de adición del contrato y se encuentre espacio para la ejecución de la doble calzada, la Gerencia de Estructuración / Gestión Contractual realizarán los estudios necesarios a fin de establecer que los precios aportados por el concesionario se ajusten a los precios del mercado..."*

Posteriormente, conforme a los ejercicios financieros realizados por la Interventoría del Proyecto y la Gerencia Financiera de la Agencia, se establece que *"...tiene un cupo de adición máximo de \$174.911.724.000¹¹⁵..."* y *"...Estableciéndose que el contrato se ha adicionado en un 14,28%, que equivalen a \$44.315.711.063 en valor corriente, por lo tanto podría adicionarse por un valor de \$168.408.872.556, que equivalen a un porcentaje de 35,72%..."*.

Con base en el ejercicio anterior se observa que la Entidad excluye de las adiciones efectuadas antes de la suscripción de la Adición 14 de 2013, la suma de \$38.586,1 millones a precios constantes de 1995, aspecto que la CGR no comparte; primero, porque estos conceptos fueron autorizados y legalizados en su momento mediante la figura jurídica de una *"adición"* no viendo procedente su exclusión cuando en su contexto y justificación hacen parte de una adición; segundo, porque la mayor parte de estos valores se relacionan con mayores

¹¹³ Oficio radicado con el número 2016-305005627-1 de fecha marzo 4 de 2016 suscrito por el Vicepresidente de Gestión Contractual y el Gerente de Proyectos Carretero 1 de la entidad, sus anexos, oficios y comunicaciones complementarias, entre ellos la contenida en el oficio 2016305006263-1 de marzo 10 de 2016 suscrito por el Vicepresidente de Gestión Contractual y el Vicepresidente Ejecutivo de la entidad.

¹¹⁴ Se verifica la suscripción de la adición 1 de agosto 3 de 1998, adición 2 de octubre 3 de 2000, adición 3 de noviembre 18 de 2003, adición 4 de diciembre 26 de 2003, adición de octubre 8 de 2004, adición 6 de abril 11 de 2005, adición 7 de agosto 29 de 2005, adición 8 de noviembre 1 de 2005, adición 9 de enero 25 de 2006, adición 10 de agosto 31 de 2006, adición 11 de julio 25 de 2007, adición 12 de diciembre 14 de 2007, adición 13 de diciembre 30 de 2008 y adición 14 de noviembre 15 de 2013.

¹¹⁵ Numeral 47 y 48 del Adicional 14 de 2013

costos prediales, que también fueron asumidos o incorporados en los Otrosíes de octubre 3 de 2000 por valor \$1.857,4 millones, de octubre 6 de 2000 por \$5.000 millones y de abril 25 de 2001 por \$2.943.1 millones, y tercero, porque no se acoge a los argumentos contenidos en la Sentencia C-300 de 2012, así como al Concepto del Consejo de Estado de agosto 2 de 2013¹¹⁶, con relación a los valores adicionados de los contratos de concesión. Igualmente, en la respuesta al hallazgo 256 del informe de la CGR No. CDIFTCEDR No. 009 de junio de 2012, la Entidad admite que se adicionaron obras que no estaban contempladas en el contrato original de concesión y que las adiciones en dinero que se efectuaron para obras contempladas inicialmente obedecieron a insuficiencia en la estimación de los predios, entre otros.

Dado lo anterior se concluye, que las adiciones al Contrato de la Concesión 275 de 1996, equivalentes al 88.12% del valor inicial del contrato, superan el 50% del valor inicialmente contratado, desconociendo lo establecido en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 y hace evidente que las obras contenidas en el adicional 14 de noviembre 15 de 2013 fueron adjudicadas de manera directa, mediante la adición antes mencionada y no con un nuevo proceso de selección pública, tal como está previsto en la Ley 80 de 1993, en la jurisprudencia señalada en la Sentencia C-300 de 2012 y en el concepto¹¹⁷ del Consejo de Estado de agosto 2 de 2013, lo cual denota debilidades en el seguimiento y control del contrato, así como la existencia de deficiencias en la planeación del proyecto, lo cual ha generado demoras en la entrega de las obras e insatisfacción de los usuarios de la vía. Esta observación tiene presunta incidencia disciplinaria y penal.

En su respuesta¹¹⁸ la entidad manifiesta que verificó junto con la Interventoría del proyecto, las adiciones del Contrato de Concesión No. 275 de 1996 hasta el Adicional No. 13 del 30 de diciembre de 2008, determinando que había sido realmente adicionado en un porcentaje equivalente al 14.28% del valor inicial del contrato, por lo tanto y teniendo en cuenta los valores adicionados con la suscripción del Adicional No. 14 del 15 de noviembre de 2013, afirman evidenciar llegar al límite máximo de adiciones contractuales consagrado en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, es decir el 50% del valor inicial del contrato.

¹¹⁶ Donde se determina que "debe entenderse que las obras adicionales directamente relacionadas con el objeto concesionado son aquellas que definió la Corte Constitucional en la Sentencia C-300 de 2012, al declarar exequible en forma condicionada el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, es decir, aquellas obras o actividades excepcional y necesariamente requeridas para cumplir el objeto del contrato inicial, con base en los estudios técnicos que así lo demuestren" ... "Las obras que no guarden una relación directa y necesaria con el objeto del contrato no pueden acordarse ni ejecutarse válidamente como una adición al respectivo contrato de concesión, aunque se realicen dentro de los límites espaciales o geográficos del mismo corredor vial"

¹¹⁷ Radicado # 1100103060002013002130002149.

¹¹⁸ Memorando 20163050163041 de junio 8 de 2016 suscrito por la Presidencia de la entidad.

Sin embargo, la CGR resalta que en el Acta de Acuerdo No. 1 de diciembre 22 de 1997, las partes acordaron ajustar el alcance físico del contrato básico¹¹⁹, de esta manera, el alcance básico del Contrato 275 de 1996 se vio claramente alterado al excluir el tramo “Marinilla – Santuario” de la doble calzada e incorporar en su lugar, otras obras, por el mismo valor del tramo que se excluyó, convirtiendo las obras contempladas en la Acta antes mencionada y por voluntad expresa de las partes, en el nuevo alcance básico del proyecto, lo demás se consideran adiciones, con las que se ha buscado complementar el objeto básico contratado, tal como lo establece el estudio realizado por el Gerente Jurídico Asesoría Legal de la entidad de mayo 30 de 2013¹²⁰ y en la misma respuesta de la entidad a la observación de la CGR trasladada en su momento¹²¹.

Se destaca que por Adición 3 de noviembre 18 de 2003, las partes acuerdan incluir nuevamente dentro del alcance del proyecto, los estudios definitivos, construcción, mantenimiento y operación del tramo de segunda calzada que había sido excluido en el Acta de Acuerdo 1 de 1997 “Marinilla – Santuario”, sin que para ello sea necesaria la instalación del peaje previsto entre esas dos poblaciones, para concretar objeto del Adicional 3, las partes suscriben la Adición 14 de noviembre 15 de 2013 por valor de Cuarenta y Cuatro Mil Seiscientos Quince Millones Once Mil Trescientos Veinticinco Pesos Constantes de 1995 (\$44.615’01 millones). Para la CGR estas obras nuevas son Adición y no pueden ser incluidas nuevamente dentro del alcance básico del proyecto como lo establece la Adición 3, porque ya habían sido Excluidas y en su momento Compensadas con las obras complementarias incorporadas con el Acta de Acuerdo No. 1 de diciembre 22 de 1997.

¹¹⁹ Estableciéndose que en adelante sería el siguiente: “la no realización de la construcción de la doble calzada Marinilla – Santuario de acuerdo a lo pactado en las actas de compromiso de diciembre 2 de 1995 y de septiembre 19 de 1996, en concordancia también con lo previsto en el parágrafo 3o de la cláusula primera del Contrato, donde se preveía este escenario en el evento que la comunidad del Santuario se oponga al pago del peaje a establecerse en este municipio, de esta manera las Partes acordaron ajustar el alcance físico del contrato básico, estimando el valor de las obras excluidas en CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS DIEZ PESOS (\$4.870’995.310) de agosto de 1995, estableciéndose la necesidad e importancia de efectuar algunas obras complementarias que no se encontraban incluidas en el proyecto original y que, en esta cuantía, vendrían a sustituir aquellas en que se disminuye el alcance físico del contrato, convirtiéndose en alcance básico del proyecto”.

¹²⁰ Memorando 20137050039103 donde se establece que “con el fin de dejar en claro el alcance básico del contrato, se debe entender por este, todo lo que se inyectó al proyecto para lograr la finalidad de lo pactado hasta el Acuerdo 1 de 1997, lo demás, máxime teniendo en cuenta que en esos eventos se ha agregado o ampliado el alcance básico del contrato, se consideran adiciones, con las que se ha buscado complementar el objeto básico contratado”.

¹²¹ Página 9 del Oficio 20163050163041 de junio 8 de 2016 suscrito por la Presidencia de la ANI donde se manifiesta “Ahora bien, con el fin de dejar en claro el alcance básico del contrato, se debe entender por éste, todo lo que se inyectó al proyecto para lograr la finalidad de lo pactado hasta el Acta de Acuerdo No 1 de 1997, lo demás, máxime teniendo en cuenta que en esos eventos se ha agregado o ampliado el alcance básico del contrato, se consideran adiciones, con las que se ha buscado complementar el objeto básico contratado”.

Sobre los mayores costos prediales, la Entidad afirma que tales valores obedecen a la configuración de un riesgo predial a cargo de la Entidad con motivo de la ejecución del alcance inicial contractual, motivo por el cual NO se configura una adición contractual sino una inyección de recursos necesarios para mantener el equilibrio financiero y cumplir la meta del objeto contratado, independientemente de la denominación o titulación que las partes hayan dado al documento contractual respectivo. Sobre el particular, la CGR revisó el alcance de todas las adiciones encontrando lo siguiente: En el anexo del memorando 2016305016304-1 de junio 8 de 2016 suscrito por la Presidencia de la ANI, se establecen 8 ítems (adicionales y otrosíes) que según la entidad no suman dentro del límite de adición, analizados cada uno de ellos se observa que, independientemente de los argumentos expuestos por la entidad, el porcentaje adicionado sobrepasa el límite establecido legalmente.

Otras Solicitudes:

Radicado Insumo CGR 2015-86707-82111-IS, 2015ER0085789. RTA ANI 2016-100-012931-1

Como producto de la revisión al insumo mencionado se encontró el siguiente hallazgo:

Hallazgo 42. Administrativo. Tarifa Especial Categoría I. Neiva – Espinal - Girardot

La Resolución 003191 del 24 de julio de 2006 establece en su artículo cuarto *"Definir como usuario frecuente de la vía a quienes transiten por el peaje objeto de esta resolución, con tarifa de categoría uno (I) Especial, un mínimo de cuatro (4) veces por semana de lunes a domingo",* sin embargo, se observó en el oficio 2015-305-020624-1 del 8 de septiembre de 2015, de respuesta de la ANI al peticionario en el párrafo 2: *"La Interventoría mediante comunicación CIV-BIL-1752-2458 el 1 de septiembre de 2015, da respuesta a su comunicación en la cual le informan, entre otros, que el record de pasadas de su vehículo no cumple con los requisitos establecidos en la Resolución, sin embargo, pese a esto, y ante su nueva solicitud de tarifa especial de su vehículo placas ZYZ682 se encuentra activa desde el 18 de agosto de 2015",* lo cual evidencia que la ANI no ha implementado dentro del procedimiento el caso específico de quien siendo probado residente del sector, no hace uso del derecho dentro de los promedios mínimos semanales, dejando sin definir, el caso de un habitante que por el hecho de no salir periódicamente de su predio, no se le dé el

carácter de usuario frecuente de la vía, situación que genera dudas respecto al beneficio del usuario en estas condiciones¹²².

Derecho de Petición No. 20154090513572

Como producto de la revisión al insumo mencionado se encontró el siguiente hallazgo:

Hallazgo 43. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Derecho de Petición No. 20154090513572

Se observan debilidades en los protocolos del proceso de atención ciudadana, ya que la entidad no está dando respuesta oportuna a los requerimientos dentro de los términos que establece la ley. Tal es el caso del Derecho de Petición radicado con el No. 20154090034992 del 23 de enero de 2015; reiterado con el número 20154090332892 del 5 de junio de 2015; y con el derecho de petición No 20154090513572 del 20 de agosto de 2015; reiterado con el oficio No, 2015-409-087089-2 cuya respuesta se dio hasta el 7 de enero de 2016 con el No 2016-403-000394-3. Lo anterior, podría configurarse como una falta disciplinaria por presunto incumplimiento en lo descrito en el Código Procedimiento Administrativo Ley 1437 de 2011, así como de la Ley 734 de 2002.

Evaluada la respuesta de la entidad se constató que no se dio respuesta en los términos señalados por la Ley como se mencionó en la observación ya que no se adjuntó el soporte de la respuesta que estableciera el cumplimiento de los términos.

La entidad en su respuesta expresa: *"El Grupo Interno de Trabajo de Talento Humano de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera, dentro del término previsto en el numeral 2 del artículo 14 de la Ley 1437 de 2011, vigente para la época, esto es, treinta (30) días siguientes a su recepción", resolvió verbalmente sus consultas*, explicando las razones por las cuales a la luz de la normatividad especial que rige esa materia no resultaba procedente reconocer la prima técnica que se solicitaba. Negrilla fuera de texto.

¹²² La Entidad en su respuesta indica que la obtención de la Tarifa Especial no es un derecho sino un beneficio respecto de aquellas personas que cumplen con los requisitos de la resolución 03191 de 2006; es claro que a la luz de lo establecido, la Interventoría otorgó un beneficio respecto de un residente que no cumplía con todos los requisitos enunciados, tal como lo indica el oficio 2015305020624-1 del 8 de mayo de 2015, en el que la Interventoría da respuesta al requerimiento del Ciudadano ... *"...el record de pasadas de su vehículo por el peaje no cumple con los requisitos establecidos en la Resolución, sin embargo pese a esto y ante su nueva solicitud de tarifa especial de su vehículo de placa ZYZ682 se encuentra activa desde el 18 de agosto de 2015"*

"Inconforme con el sentido de la decisión aludida en el numeral 2 anterior, el ciudadano ... reiteró su solicitud de prima técnica mediante los oficios radicados bajo los Nos. 2015-409-0333289-2; 2015-409-051357-2, y 2015-409-087089-2; los cuales fueron respondidos mediante el oficio 2016-403-000394-3".

3.1.3.4 Seguimiento Cuenta Fiscal

En la parte financiera se confrontó que las cifras de los estados contables coincidieran con lo reportado en el SIRECI, por la Agencia, como resultado no se encontraron diferencias.

3.1.3.5 Seguimiento Glosas de la Cámara

Glosas de la Comisión Legal de Cuentas

Para la vigencia fiscal del 2015, no existen Glosas de la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes para la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI.

3.1.4 Financiera

Evaluación de los Estados Contables

Con base en los Estados Contables correspondientes a 2015 presentados por el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI- a la CGR a través del SIRECI ¹²³, se definió el alcance atendiendo la materialidad y representatividad de los saldos en las cuentas reales, de orden y de resultado a través de la aplicación de pruebas sustantivas y de cumplimiento, realizando verificación selectiva de los documentos y registros contables.

Así mismo se tuvo en cuenta la importancia del registro de información y soportes que reportan los registros en SINPAD¹²⁴ y SIIF NACION II, con el fin de obtener evidencia suficiente que soporte la opinión sobre la razonabilidad de los Estados Contables 2015.

Cálculo de la materialidad de planeación para los Estados Financieros:

Para determinar la extensión de los procedimientos de valoración de riesgos y definir la estrategia, se seleccionó como el 1% del total de los egresos (\$1.914.540

¹²³ Sistema de Rendición Electrónica de la Cuenta e Informes

¹²⁴ Sistema de Información Financiera

millones) de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2015, que dio como resultado el valor de \$19.145 millones.

Se evaluaron los factores de riesgo asociados a los procesos, de conformidad con los objetivos de auditoría y con la Matriz de Riesgo SICA¹²⁵.

Cuentas Reales: En el Activo se evaluaron \$28.454.975 millones (72.60%), en el Pasivo \$768.907 millones (11.43%). Por su materialidad se seleccionaron las siguientes cuentas y la prueba de registros y documentos fue selectiva:

Tabla 25. Cuentas Reales a 31/12/2015
Cifras en millones de pesos

CÓDIGO	CLASE Y CUENTA	Total clase y cuenta (universo)	Valor Analizado de la clase y cuenta (muestra)	% Analizado del universo
1	ACTIVO	39.195.728	28.454.975	72,60%
1110	DEPÓSITOS EN INSTITUCIONES FINANCIERAS		1.701.811	4,34%
1425	DEPOSITOS ENTREGADOS EN GARANTIA		1.182.889	3,02%
1711	BIENES DE USO PÚBLICO EN SERVICIO- CONCESIONES		25.570.274	65,24%
2	PASIVO	6.724.791	768.907	11,43%
2401	ADQUISICION DE BIENES Y SERVICIOS NACIONALES		351.808	5,23%
2460	CREDITOS JUDICIALES		43.832	0,65%
2307	OPERACIONES DE FINANCIAMIENTO INTERNAS DE LARGO PLAZO		373.267	5,55%

Fuente: Información tomada del Balance General a 31/12/2015

Cuentas de Resultado: Calculada con base en el porcentaje que representa cada cuenta seleccionada, frente al total del universo, Así: para el Ingreso se evaluaron \$7.274.643 millones (94.14%) y Gastos \$1.808.518 millones (94.46%), la prueba de registros y documentos fue selectiva:

¹²⁵ Sistema Integrado para el control de auditorías.

Tabla 26. Cuentas de Resultados a 31/12/2015
Cifras en millones de pesos

CÓDIGO	CUENTA	Valor total clase (universo)	Valor Analizado de la clase (muestra)	% Analizado del universo
4	INGRESOS	7.727.214	7.274.643	94,14%
4110	NO TRIBUTARIOS		5.101.224	66,02%
4705	FONDOS RECIBIDOS		1.964.170	25,42%
4810	EXTRAORDINARIOS		209.249	2,71%
5	GASTOS	1.914.540	1.808.518	94,46%
5211	GENERALES		1.443.288	75,39%
5314	PROVISION PARA CONTINGENCIAS		350.317	18,30%
5720	OPERACIONES DE ENLACE		14.913	0,78%

Fuente: Información tomada del Estado de Actividad Financiera Económica y Social del año 2015

Hallazgo 44. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria- Diferencias Cuenta de Ahorro en SINFAD-Subsistema Financiero y SIIF NACION II

La ANI registra su contabilidad en el SINFAD-Subsistema Financiero, que sirve como auxiliar de los códigos contables del SIIF NACION II, y que hace parte integral del Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación II, sin embargo, se observa que en la contabilidad de la Agencia no tiene incluida la subcuenta 111006 "cuenta de ahorros".

Como consecuencia de lo anterior se observó:

1. En el sistema de información financiera-SINFAD como auxiliar de los códigos contables del SIIF NACION II, no tiene parametrizada la cuenta 111006 Cuenta de Ahorro.
2. La contabilidad de la ANI, en SINFAD-Subsistema Financiero, y/o SIIF presenta incertidumbre en los registros de la cuenta 111005 Cuenta Corriente en los movimientos y saldos así: saldo anterior (31/12/2014) \$1.489,77 millones, y para la vigencia 2015 en débitos \$355.424,99 millones, créditos \$355.212,96 millones y saldo de \$1.701,81 millones (31/12/2015), y en la cuenta de ahorro auxiliar 111006 que no está parametrizada en SINFAD, en los mismos valores y movimientos enunciados para la cuenta 111005-cuenta corriente.

3. Teniendo en cuenta lo anterior, la ANI, sistema SINFAD-Subsistema Financiero, en los registros de Estados Contables, incumplió con la normatividad (Resolución 354 de 2007 Contaduría General de la Nación) de la imputación contable en cuanto a que no registró en 111006 cuenta de ahorros, los movimientos y transacciones económicas que afectan esta cuenta, sino que, se imputó a la cuenta corriente 111005, desde la implementación del sistema SINFAD - Subsistema Financiero; presentándose como consecuencia el no registro de todas los movimientos contables en el auxiliar 111006 - cuenta de ahorros del SINFAD.
4. En la contabilidad de la ANI, (SINFAD y SIIF NACION II) no se cumple con lo reglamentado en el Manual de Procedimientos, adoptado por la Resolución 356 de 2007, mediante la cual define los criterios y prácticas que permiten desarrollar las normas técnicas y contiene las pautas instrumentales para la construcción del Sistema Nacional de Contabilidad Pública (SNCP), en cuanto al Catálogo General de Cuentas, en la subcuenta 111005 Cuenta corriente y 111006 Cuenta de ahorro 1110 (de la cuenta Depósitos en Instituciones Financieras), no efectuó las imputaciones contables según lo preceptuado en el catálogo general de cuentas, además, no está conforme con las notas a los Estados Contables a 31 diciembre de 2015¹²⁶, referente a la conciliación de los dos sistemas en las cuentas en análisis.
5. Del análisis del total de movimientos del Libro Diario vigencia 2015 auxiliar, 111005007 cuenta de ahorros Bancolombia (SINFAD) libro detallado de saldos y movimientos, por el periodo enero a diciembre de 2015, presenta los siguientes movimientos: débitos \$296.086,89 millones y créditos \$295.874,86 millones, arrojando una diferencia con lo reportado en SIIF NACION II por valor de \$59.338,10 millones, diferencia que se encuentra soportada en el reporte, consultado por la CGR, del aplicativo SINFAD-CONTABILIDAD, del 30 de marzo de 2016, en la que se observa las imputaciones contables de auxiliares de los movimientos, de la cuenta de ahorro, en la cuenta corriente.

¹²⁶ que se estableció que la entidad da aplicación al parágrafo único del artículo 6 del Decreto 2674 de 2012, el cual señala que: "Las aplicaciones administradas por las entidades y órganos que hacen parte del Presupuesto General de la nación, empleadas para registrar negocios no previstos en el SIIF Nación, servirán como auxiliares de los códigos contables que conforman los estados contables. Dicha información hará parte integral del Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación." y realizar los registros en el sistema por archivo plano o por la funcionalidad que dispone el sistema para este tipo de registros."

Por lo anterior, podría configurarse una presunta responsabilidad de carácter disciplinario, según la ley 734 de 2002.

Hallazgo 45. Administrativo - Diferencias entre Auxiliares, Cuenta por Pagar en SINFAD-Subsistema Financiero y SIIF Nación II

Verificada la información reportada por la ANI a través de SIIF NACIÓN II, a 31 de diciembre de 2015, se observan diferencias entre los auxiliares soportes de cuentas por pagar registrados en SINFAD y SIIF por valor de \$55.505.11 millones, detallados en las siguientes Tablas:

Tabla 27. Diferencias Auxiliares

CODIGO CONTABLE	DESCRIPCION	SALDO ANTERIOR	MOVIMIENTO DB	MOVIMIENTO CR	SALDO FINAL SIIF BALANCE G
240101	Bienes y servicios	550.749.470,00	63.018.895.741,49	62.690.853.133,98	222.706.862,49
240102	Proyectos de inversion	87.382.948.315,00	4.716.111.349.851,50	4.980.314.011.945,48	351.585.610.408,98

fuerce SIIF 01/03/2016 fecha consulta

SINFAD rango auxiliares 2401

CODIGO CONTABLE	DESCRIPCION	SALDO ANTERIOR	MOVIMIENTO DB	MOVIMIENTO CR	SALDO FINAL 2015
240101	Bienes y servicios	42 123 275 070,00	158 615 130 791,50	128 010 894 540,53	1 519 038 816,03
240102	Proyectos de inversion	-	185 722 938 374,00	480 507 102 403,98	294 784 164 034,98
24010202	INTERVENTORIAS	485 520 655,00	3 063 734 249,00	2 578 213 591,00	-
240102	Proyectos de inversion	485 520 655,00	183 786 672 623,00	483 085 315 002,98	294 784 164 034,98
DIFERENCIAS SIIF VS SINFAD					
240101	Bienes y servicios	41 572 525 600,00	105 536 235 053,01	65 320 041 405,55	1 295 331 353,51
240102	Proyectos de inversion	85 897 427 660,00	4 527 374 577 228,50	4 497 228 695 942,50	56 601 446 374,00
SIIF VS SINFAD					56 605 114 420,46

Fuente: Equipo Auditoría

Se observó una sobrevaloración y subvaloración en las auxiliares 240101 y 240102, según la tabla diferencias SIIF VS SINFAD, tanto en saldos como en movimientos.

Tabla 28. Diferencias SIIF VS SINFAD

CUENTA a 31/12/2015					
2 PASIVO		1.712.017.703,71	igual saldo del total pasivo		
20 CUENTAS POR PAGAR		1.712.017.703,71			
2401 Bienes y servicios		1.108.116,43			
2402 Proyectos de inversión		294.784.164,03			
Fuente SIIFAD 7/03/2016 fecha de consulta					
2015					
CODIGO CONTABLE	DESCRIPCION	SALDO ANTERIOR	MOVIMIENTO DB	MOVIMIENTO CR	SALDO FINAL SIIF BALANCE G
240101	Bienes y servicios	550.749.470,00	63.018.895.741,49	62.690.853.133,98	222.706.862,49
240102	Proyectos de inversion	87.392.948.315,00	4.716.111.349.851,50	4.980.314.011.946,48	351.685.610.408,98
fuente SIIF 01/03/2016 fecha consulta					
SINFAD rango auxiliares 2401					
CODIGO CONTABLE	DESCRIPCION	SALDO ANTERIOR	MOVIMIENTO DB	MOVIMIENTO CR	SALDO FINAL 2015
24010101	Bienes y servicios	42.123.275.070,00	168.615.130.794,50	128.010.894.540,53	1.519.038.816,03
24010201	proyectos de inversion	-	185.722.938.374,00	480.507.102.408,98	294.784.164.034,98
24010202	INTERVENTORIAS	485.520.655,00	3.063.734.243,00	2.578.213.594,00	-
240102	Proyectos de inversion	485.520.655,00	188.786.672.623,00	483.085.316.002,98	294.784.164.034,98
DIFERENCIAS SIIF VS SINFAD					
240101	Bienes y servicios	41.572.525.600,00	105.596.235.653,01	65.320.041.406,55	1.296.331.959,54
240102	Proyectos de inversion	86.897.427.660,00	4.462.732.677.229,50	4.497.228.695.942,50	56.601.446.374,00
SIIF VS SINFAD			- mayor en SIIF		55.505.114.420,45

Fuente: Equipo Auditoría

Se observó una diferencia de \$55.505.11 millones entre la cuenta por pagar 2401 entre SIIF y SINFAD a 31 de diciembre de 2015.

En la contabilidad de la ANI, (SINFAD y SIIF) no se cumple con lo reglamentado en el Manual de Procedimientos, adoptado por la Resolución 354 de 2007, mediante el cual se definen los criterios y prácticas que permiten desarrollar las normas técnicas y contiene las pautas instrumentales para la construcción del Sistema Nacional de Contabilidad Pública (SNCP), al no estar conforme con las notas a los Estados Contables a 31 diciembre de 2015, referente a la conciliación de los dos sistemas en las cuentas en análisis”.

Hallazgo 46. Administrativo - Diferencias Cuenta por Pagar auxiliar créditos judiciales en SINFAD- Subsistema Financiero y SIIF NACION II.

Verificados los auxiliares 246002 -Sentencias y 246090-Otros créditos judiciales en SINFAD se presentan las diferencias detalladas en el cuadro Diferencias SINFAD – SIIF, a 31 de diciembre de 2015 en \$1.878,2 millones y \$44.158.22 millones, respectivamente en sus saldos, igual situación se presenta en sus movimientos débitos y créditos, como se muestra a continuación:

Tabla 29. Diferencias

código	DESCRIPCIÓN	SALDO ANTERIOR	MOVIMIENTO DB	MOVIMIENTO CR	SALDO FINAL
246002001	sentencias	119.720.665,35	838.922.787,90	719.202.122,55	-
246002002	intereses sobre sentencias				
246003001	laudos				
246090001	otros créditos judiciales	232.536.586.159,00	2.621.066.402.434,00	2.474.641.353.689,00	86.111.537.414,00
fuente SINPAD 7/03/2016, fecha de consulta libro detallado de saldos y movimientos enero diciembre 2015					
código	DESCRIPCIÓN	SALDO ANTERIOR	MOVIMIENTO DB	MOVIMIENTO CR	SALDO FINAL
246002	Sentencias	127.620.440,35	12.331.321.689,07	14.081.995.338,29	1.878.294.089,57
246090	Otros créditos judiciales	187.405.544.495,00	187.405.544.495,00	41.953.316.346,00	41.953.316.346,00
fuente SIIF 01/03/2016 fecha consulta					
Diferencias SINPAD - SIIF					
código	DESCRIPCIÓN	SALDO ANTERIOR	MOVIMIENTO DB	MOVIMIENTO CR	SALDO FINAL
246002	Sentencias	-7.899.775,00	-11.492.398.901,17	-13.362.793.215,74	-1.878.294.089,57
246090	Otros créditos judiciales	45.131.041.664,00	2.433.660.857.939,00	2.432.688.037.343,00	44.158.221.068,00
Fuente Cálculo diferencias SIIF y SINPAD					

Por su importancia relativa se menciona que la diferencia de los movimientos débitos en el auxiliar 246090-Otros créditos judiciales es de \$2.433.660 millones y en créditos de \$2.432.688 millones, en SINPAD, cifras que no se ven reflejadas en SIIF en el cual solo se registra en débitos \$187.405,54 millones y créditos \$41.953,31 millones.

Control Interno Contable

Como resultado de la evaluación al diseño de controles implementados por la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, la calificación obtenida fue 1 punto, que corresponde al concepto de "Adecuado". En la evaluación a la efectividad de controles, el resultado obtenido es 1,75 puntos, valor correspondiente al concepto de "Con deficiencias". En consecuencia, de acuerdo con la metodología vigente para la evaluación del control interno, el puntaje final obtenido es **1,525**, valor que permite a la Contraloría General de la República conceptuar que, para el periodo auditado, la Calidad y Eficiencia del Control Interno contable de la entidad es **"Con Deficiencias"**.

3.1.5 Evaluación del Sistema de Control Interno

Como resultado de la evaluación al diseño de controles implementados por la ANI, la calificación obtenida fue 1,237 puntos, que corresponde al concepto de "Adecuado". En la evaluación a la efectividad de controles, el resultado obtenido es de 1,737, valor correspondiente al concepto de "Con Deficiencias". En consecuencia, de acuerdo con la metodología vigente para la evaluación del control interno, el puntaje final obtenido es de 1,587, valor que permite a la CGR conceptuar que, para el período auditado, la calidad y eficiencia del control interno de la Entidad es **"Con Deficiencias"**. Ver siguiente Tabla.

Tabla 30. Calificación Sistema de Control Interno

Procesos evaluados	Fase de Planeación				Fase de Ejecución				Calificación Ponderada	
	Ítems evaluados	Puntos	Calificación	30%	Ítems evaluados	Puntos	Calificación	70%	Ítems evaluados	Calificación
Proceso 1: Reconocimiento	2	2	1,000	0,300	2	4	2,000	1,400	2	1,700
Proceso 2: Revelación de los estados contables y financieros	2	2	1,000	0,300	2	4	2,000	1,400	2	1,700
Proceso 3: Programación, trámite de presentación y aprobación del presupuesto.	2	2	1,000	0,300	2	3	1,500	1,050	2	1,350
Proceso 4: Ejecución y cierre del presupuesto	2	2	1,000	0,300	2	3	1,500	1,050	2	1,350
Proceso 5: Ejecución contractual, anticipos, adiciones, modificaciones	13	15	1,154	0,346	13	16	1,231	0,862	13	1,208
Proceso 6: Mecanismos de Administración y Control	10	17	1,700	0,510	10	24	2,400	1,680	10	2,190
Proceso 7: Resultados e Impacto	1	1	1,000	0,300	1	2	2,000	1,400	1	1,700

Procesos evaluados	Fase de Planeación				Fase de Ejecución				Calificación Ponderada	
	Ítems evaluados	Puntos	Calificación	30%	Ítems evaluados	Puntos	Calificación	70%	Ítems evaluados	Calificación
Proceso 8: Pago de Condenas y Recauda suma a favor	3	3	1,000	0,300	3	5	1,667	1,167	3	1,467
Proceso 9: Actividades del Comité de Conciliación	3	3	1,000	0,300	3	5	1,667	1,167	3	1,467
Total general	38	47	1,237	0,371	38	66	1,737	1,216	38	1,587

3.1.6 Seguimiento Plan de Mejoramiento

Hallazgo 47. Administrativo. Plan de Mejoramiento Institucional

El Artículo 9º de la ley 87 de 1993, establece que la oficina de Control Interno es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargado de medir y evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles, asesorando 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.

De acuerdo con lo establecido en la Resolución Orgánica número 6368 de 2011 expedida por la Contraloría General de la República, el cumplimiento, la coherencia e integridad de los planes de mejoramiento es responsabilidad de las entidades, para lo cual las Oficinas de Control Interno son las responsables del seguimiento a los mismos, en virtud de su rol de evaluador independiente¹²⁷.

El Manual Técnico del Modelo Estándar de Control Interno –MECI 2014–, determina en el Componente 2.3 Planes de Mejoramiento, establece que el objetivo primordial del Plan de Mejoramiento es promover que los procesos internos de las entidades se desarrollen en forma eficiente y transparente a través de la adopción y cumplimiento de las acciones correctivas o de la implementación de metodologías orientadas al mejoramiento continuo.

En el mismo Manual se define: “los Planes de Mejoramiento son los aspectos que integran el conjunto de acciones requeridas para corregir las desviaciones encontradas en el Sistema de Control Interno, en el direccionamiento estratégico, en la gestión y resultados de la entidad...” Además, se describe como aspecto importante que: “Al

¹²⁷ Directiva Presidencial 03 de 3 de abril de 2012.

momento de realizar planes de mejoramiento se debe tener en cuenta que estas acciones deben ser no sólo cumplibles, sino que se soporten en un análisis de costo-beneficio; además deben atacar directamente las causas de la situación detectada, y deben ser realizados con objetividad con el fin de asegurar el mejoramiento continuo”.

Revisadas y analizadas las acciones propuestas en el Plan de Mejoramiento, presentado por la Agencia Nacional de Infraestructura, se determinó que se presentan acciones propuestas por los responsables que en ocasiones no se formulan de manera adecuada, por cuanto no permiten corregir las desviaciones o causas que generaron los hallazgos; así mismo, en otros casos no se generan acciones preventivas o no son pertinentes para subsanar lo observado.

Es de resaltar, que pese a la función que ejerce la Oficina de Control Interno en el seguimiento al Plan de Mejoramiento, aun se presentan deficiencias en el acompañamiento para la formulación de las metas y/o acciones a seguir para lograr su efectividad y la oportunidad en las decisiones, tal es el caso que se presenta con la Concesión Pereira – La Victoria, donde se observó que a tres años de cumplirse el plazo para su reversión y a pesar que la Vicepresidencia de Gestión Contractual ha efectuado las gestiones necesarias para determinar la viabilidad del cobro de los recursos que trata la Observación 487 del Plan de Mejoramiento vigente, la ANI no ha ejecutado las acciones efectivas y pertinentes con el objeto de recaudar dichos recursos.

Como resultado al seguimiento a los hallazgos consignados en el Plan de Mejoramiento de la Agencia Nacional de Infraestructura, con corte a 31 de diciembre de 2015, se determinaron **232** acciones de mejora y/o hallazgos, que fueron declaradas como cumplidas por la Entidad¹²⁸, de cuya revisión se encontró lo siguiente:

Tabla 31. Estado Plan Mejoramiento

ESTADO	TOTAL	%
CUMPLIDAS EFECTIVAS	81	34.9%
CUMPLIDAS NO EFECTIVAS	151	65.1%
Total	232	100.0%

Fuente: Elaboración Equipo Auditor.

Es procedente indicar que las acciones de mejoramiento para los hallazgos con presunta incidencia fiscal, penal, disciplinario y aquellos que dependen de

¹²⁸ El Plan de Mejoramiento Institucional a 1 de diciembre de 2015, contiene 442 acciones y/o hallazgos, de los cuales 428 son reportadas por la Entidad como cumplidas y 14 En Ejecución o "En Terminó". La CGR en la presente auditoría realizó seguimiento a 232 acciones que corresponden a las declaradas como No Efectivas y/o no revisadas en el informe de Auditoría de la vigencia 2014.

decisiones judiciales (tribunales de arbitramento, conciliaciones, transacciones y otros) a las cuales se les declaro efectividad o no efectividad, es importante anotar que este concepto, es sin perjuicio de los resultados de los procesos que están en curso en las respectivas instancias.

Por otra parte, es de resaltar que, en varios casos, la ANI adelantó algunas acciones tendientes a subsanar las deficiencias relacionadas con los asuntos identificados por la CGR. Sin embargo, teniendo en cuenta que no se había proferido decisión definitiva frente a las controversias sometidas a consideración de tribunales de arbitramento, entre otros, el equipo auditor no declaró la efectividad de las mismas.

Acciones y/o hallazgos que se discriminan así:

CUMPLIDAS EFECTIVAS:

3, 36, 51, 73, 225, 226, 238, 304, 360, 380, 381, 430, 433, 465, 475, 482, 512, 513, 514, 515, 524, 534, 609, 623, 624, 625, 626, 629, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 648, 660, 664, 665, 666, 676, 709, 716, 720, 723, 745, 752, 759, 762, 765, 767, 769, 798, 799, 814, 821, 827, 836, 837, 839, 840, 841, 842, 845, 857, 873, 887, 889, 894, 896, 899, 905, 906, 912, 913, 916, 918, 919, 921, 923, 924.
Total: 81.

CUMPLIDAS NO EFECTIVAS:

Para estos hallazgos, aunque cumplieron la acción, no se subsana la causa del mismo o no se conoce la situación final.

4, 7, 14, 15, 17, 22, 47, 62, 74, 83, 93, 115, 144, 178, 183, 184, 223, 242, 244, 246, 252, 254, 256, 257, 276, 306, 345, 363, 373, 374, 376, 377, 383, 388, 390, 412, 425, 426, 439, 440, 466, 467, 469, 474, 487, 498, 517, 529, 533, 559, 560, 568, 573, 576, 578, 579, 583, 586, 587, 589, 590, 594, 602, 605, 612, 621, 627, 651, 655, 656, 658, 673, 677, 679, 680, 690, 728, 744, 748, 751, 754, 755, 756, 758, 763, 773, 777, 778, 779, 783, 789, 792, 793, 795, 796, 800, 801, 803, 804, 808, 809, 810, 812, 823, 828, 829, 830, 843, 846, 848, 849, 851, 852, 856, 862, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 874, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 888, 890, 891, 892, 893, 898, 902, 903, 904, 907, 911, 914, 915, 917, 920, 922. **Total: 151.**

4. ANEXOS

ANEXO 1, 2 y 3. PLAN DE ACCIÓN



Anexo. 1. Metas por Proyecto Incumplidas

No.	Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	Avance	% Ejecución	Observaciones
VICEPRESIDENCIA DE GESTION CONTRACTUAL						
GRUPO INTERNO DE TRABAJO FERREO						
Concesión Férrea del Atlántico						
2.2. Implementación Plan de Reasentamiento						
1	Implementaar el Plan de reasentamientos (Varela, Guamachito y Río Frio)	%	1	0,00	0%	
3. Metas Corredor Concesionado						
2	Construir segunda Línea sector Guamachito	km	4,8	0,00	0%	
3	Construir segunda Línea sector Varela y Río Frio	Km	10	0,00	0%	
GRUPO INTERNO DE TRABAJO AEROPORTUARIO						
4	Pavimentación pista Aeropuerto - Corozal	Actas de Recibo	1	0	0%	A 16 de diciembre se culminaron las obras programadas, estamos a la espera del informe final de Interventoría para firmar el acta correspondiente
GRUPO INTERNO DE TRABAJO CARRETERO						
5	Construir Segunda Calzada	Km\ SC	4,2	0	0%	Estas obras se iniciaron en julio de 2015, metas reprogramadas para 2016
10_Armenia Pereira Manizales						
6	Construir el puente peatonal Bosques de la Acuarela	Puente peatonal	1	0	0%	Atendiendo los requerimientos de las licencias ambientales y las solicitudes de las comunidades del proyecto, se evalúa la viabilidad de realizar el diseño y construcción de este puente peatonal. Activiadd reprogramada para 2016
12_Área Metropolitana de Cúcuta						
7	Construir Puente	Puente Vehicular	1	-	0%	Se suscribió el convenio Interadministrativo No. 0995 del 24 de junio de 2015 entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS -INVIAS, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, MUNICIPIO DE SAN JOSE DE CÚCUTA No. 0995 del 24 de junio de 2015 cuyo objeto es “AUNAR ESFUERZOS Y COORDINAR ACCIONES PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES QUE PERMITAN LLEVAR A CABO LA SOLUCIÓN INTEGRAL QUE SE REQUIERE EN EL SECTOR DEL PUENTE BENITO HERNANDEZ”. actividad reprogramada para 2016

No.	Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	Avance	% Ejecución	Observaciones
13_Girardot Ibagué Cajamarca						
8	Construir intersección	Intersección	1	-	0%	Una vez se suscriba un acuerdo entre el INVIAS y el Concesionario San Rafael, el cual está en trámite y fija la responsabilidad del concesionario en efectuar las obras necesarias en los sitios donde hay interrupción de la línea férrea en el momento que ésta entre en operación. actividad reprogramada para 2016
18_Conexión Pacífico 1						
9	Realizar Estudios de trazado y diseño Geométrico	Estudio	1	-	0%	El concesionario no entregó los estudios, la Agencia se encuentra analizando el inicio del proceso de incumplimiento
10	Realizar Estudios de detalle de las unidades funcionales	Estudio	1	-	0%	El concesionario no entregó los estudios, la Agencia se encuentra analizando el inicio del proceso de incumplimiento
VICEPRESIDENCIA EJECUTIVA						
27_Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca						
11	Realizar adquisición de los predios necesarios para la terminación de la construcción de la variante El Bolo	Un	2	-	0%	Predios en expropiación judicial. Los procesos de expropiación judicial no permiten garantizar una entrega anticipada de los dos predios.
28_Bricense Tunja Sogamoso						
12	Construir Trayecto 09, Peaje Albarracín - Ventaquemada, Tanque de Ventaquemada, K72+720 al K72+820	Km\ SC	0,10	-	0%	No se ha liberado el predio del Tanque de Ventaquemada.
31_Rumichaca Pasto Chachagüí						
13	Identificar los pasivos ambientales correspondientes a los tres (3) expedientes de licenciamiento ambiental de la Concesión RPCHA	UND	3	-	0%	
VICEPRESIDENCIA DE ESTRUCTURACION						
14	Contratar la consultoria financiera especializada o banca de inversión que lleve a cabo el caso de negocio de un proyecto minero y de infraestructura	contrato suscrito	1	0	0%	Esta actividad no se realizó
15	Contratar la asesoría para analizar, verificar y evaluar como mínimo 3 proyectos Iniciativas privadas para el modo ferreo: Proyecto Corredor Ferreo Bogota - Facatativa, Dorada - Chiriguana, Bogota Belencito.	Resoluciones.	3	0	0%	
VICEPRESIDENCIA JURIDICA						
Gerencia Defensa Judicial						

No.	Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	Avance,	% Ejecución	Observaciones
16	Ejercer la representación de los intereses de la Entidad dentro de los trámites administrativos ambientales que se adelanten ante la ANLA en el marco de los proyectos 4G.	Trámites administrativos ambientales	15	0	0%	Debido al recorte presupuestal esta actividad no se llevó a cabo
Gerencia Gestión jurídica Contractual 1						
17	Elaborar actas de reversión con ocasión de la terminación de los contratos de concesión portuaria, contando con los insumos requeridos para el efecto	Acta de reversión	80%	0%	0%	En la vigencia no se ha requerido proyectar actas de reversión
OFICINA DE COMUNICACIONES						
18	Contratar una empresa que elabore piezas de diseño, piezas audiovisuales y de difusión editorial	Piezas comunicativa	11	0	0%	Debido a las restricciones presupuestales esta actividad no fue realizada
CALIDAD Y GESTION DEL CONOCIMIENTO						
19	Automatizar de procedimientos de recursos humanos.	Procedimientos automatizados	1	0	0%	
GESTION SOCIO AMBIENTAL						
20	Realizar capacitación a la Gerencia Socio - Ambiental en el tema de Liderazgo y Resolución de Conflictos	Jornada	1	0	0%	Actividad reprogramada para la vigencia 2016
21	Generar Políticas en la Gestión Social para la construcción de variantes en proyectos de concesión y APP	Documento	1	0	0%	Actividad reprogramada para la vigencia 2016

No.	Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	Avance	% Ejecución	Observaciones
	ARCHIVO Y CORRESPONDENCIA					
22	Analizar, diseñar y desarrollar una técnica que permita hacer búsquedas estilo google de los documentos radicados.	Metodologia	1	0	0%	Actividad reprogramda para la vigencia 2016
23	Implementar la norma ISAD G para descripción de archivos por medio de Orfeo.	Resolucion	1	0	0%	

Anexo. 2. Metas por Proyecto Parcialmente Cumplidas

No.	Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	Avance	% de Ejecución	Observaciones
VICEPRESIDENCIA DE GESTION CONTRACTUAL						
GRUPO INTERNO DE TRABAJO FERRO						
3. Metas Corredor Concesionado						
Concesión Ferrea del Pacifico						
1	Movilización de Carga Comercial	Toneladas	370 000	230 640	62%	
2	Realizar visitas de Seguimiento al Proyecto	Informe	12	6,00	50%	Debido a las restricciones presupuestales, no se pudo cumplir con la totalidad de las visitas programadas
GRUPO INTERNO DE TRABAJO PORTUARIO						
3	Realizar el inventario de los puertos para aquellas concesiones que tienen interventoría	Estudio	15	6	40%	
4	Realizar visitas de supervisión	Informe	104	65	63%	Debido a las restricciones presupuestales no se pudo completar el plan de visitas
GRUPO INTERNO DE TRABAJO CARRETERO						
1. Malla Vial del Meta						
5	Realizar Informe de seguimiento	Informe	12	9	75%	En el mes de septiembre se suscribió el acta de reversión, motivo por el cual no se realizaron más Informes de seguimiento
2. Siberia El Vino Villeta						
6	Construir Segunda Calzada	Km\SC	9,50	6,51	69%	
7	Realizar Rehabilitación	Km Rehabilitado	2	1	50%	
9 Desarrollo Vial del Oriente de Medellín -DEVIMED						
8	Construir Segunda Calzada	Km\SC	9	5,8	64%	
10. Armenia Perela Manzales						
9	Realizar la construcción intersección Circunvalación 1 1/2	Un	1	0,95	95%	Se encuentra en operación. Se espera la terminación completa en el mes de enero de 2016
11. Pereira La Victoria						
10	Realizar Informe de seguimiento	Informe	12	9	75%	
14 Ruta del Sol 2						
11	Construir Segunda Calzada	Km\SC	69,64	53,74	77%	
12	Realizar rehabilitación	m-Rehabilitado	74,00	46,53	63%	
15. Transversal de las Américas						
13	Construir Segunda Calzada	Km\SC	14,70	4,04	27%	
14	Construir calzada sencilla	Km\CS	83,31	50,85	61%	
21. Cartagena-Barranquilla-Circunvalación, Prosperidad						
15	Realizar Informe de seguimiento	Informe	12	9	75%	
24. Conexión Norte						
16	Informe de seguimiento	Informe	12	10	83%	
25 Río Magdalena 2						
17	Realizar Informe de seguimiento	Informe	12	9	75%	
26. Loboguerrero-Buga						
18	Rehabilitación Vía Existente	Km	30,2	26,3	87%	
VICEPRESIDENCIA EJECUTIVA						
28. Briceño Tunja Sogamoso						
19	Realizar Comité de seguimiento	Informe	24	18	75%	
29. Bossa Granada Girardot						
PUENTES PEATONALES CONTRATADOS CON EL CONCESIONARIO						
20	Construir Puente El Vaguel	Puente Peatonal	1	1	100%	En ambos costados están instaladas y pintadas las barandas, pendiente traslado de redes y adecuaciones laterales finales. Pendiente prueba de carga. El puente está puesto en servicio al terminar las obras finales.
21	Construir Puente La 22	Puente Peatonal	1	1	99%	Construido y en servicio se le realizó la prueba de carga en Septiembre de 2015. Pendiente atención a observaciones e iluminación.
22	Construir Puente Santa Lucía	Puente Peatonal	1	1	99%	Construido y en servicio se le realizó la prueba de carga en Agosto de 2015. Pendiente atención a observaciones e iluminación.
23	Construir Puente Yayad	Puente Peatonal	1	1	88%	Esta terminada la placa del tablero de la pasarela del puente, instalación y pintura de barandas en las rampas de acceso en ambos costados. Falta la instalación de barandas de la pasarela. No está en servicio. Falta señalización preventiva para evitar ingreso al puente.
24	Construir Puente Cucheral	Puente Peatonal	1	1	99%	Construido y en servicio, falta remates y se realizó prueba de carga en Noviembre de 2015 por aprobación de la Interventoría. Pendiente restitución de acceso al predio La Primavera costado Girardot - Bogotá.
25	Construir Puente La Esmeralda	Puente Peatonal	1	1	99%	En construcción. Se encuentra pendiente la terminación de la instalación de barandas, la prueba de carga, el mejoramiento de los acabados, y la adecuación de los entornos del puente.
26	Construir Puente José María Córdoba	Puente Peatonal	1	1	96%	En construcción, se encuentra pendiente terminar la instalación de las barandas y la prueba de carga.
PASAGANADOS CONTRATADOS CON EL CONCESIONARIO						
27	Construir Pasagados San José	Pasagados	1	1	71%	Inactivo. Falta construir accesos, drenajes, adecuar redes, reparar carpeta asfáltica, señalización e iluminación. El paso e drenaje se construyó en tubería metálica. Pendiente adquirir un predio.

No.	Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	Avance	% de Ejecución	Observaciones
28	Construir Pasagados El Recreo	Pasagados	1	1	85%	Inactivo, se encuentra construido el box Culvert y acceso del costado Girardot - Bogotá. Falta el acceso en el sentido Bogotá - Girardot, adecuación a mito, señalización e iluminación. Pendiente adquirir un predio.
29	Construir Pasagados San Raimundo	Pasagados	1	1	98%	Construido y en servicio. Pendiente atención de observaciones de obra por filtración de agua en toda la estructura, especificaciones técnicas y seguridad vial. El paso a desnivel se construyó en tubería metálica. No se ha terminado la adecuación a mito, falta señalización e iluminación.
30	Construir Pasagados Azafranal - Divino Niño	Pasagados	1	1	70%	Inactivo. El paso a desnivel se construyó en tubería metálica. Falta construir accesos, señalización e iluminación.
31	Construir Pasagados Quebrada Honda	Pasagados	1	1	96%	Activo. El paso a desnivel se realizó en tubería metálica, en costado Bogotá - Girardot, el muro del acceso presenta falla, los concretos presentan fracturas y grietas. Falta terminar accesos, estabilizar taludes adyacentes, adecuación a mito, señalización e iluminación.
32	Construir Pasagados El Tambo	Pasagados	1	0	43%	Inactivo, falta construcción de accesos y cuerpo del box en el sentido Girardot - Bogotá, señalización e iluminación. La comunidad se opone a la construcción.
OTRAS ACTIVIDADES CONTRATADAS CON EL CONCESIONARIO						
33	Construir Acceso al Municipio de Suárez	Acceso	1	1	99%	En servicio; se encuentra pendiente que se construya el canal central para captar las aguas provenientes de las alcantarillas en una longitud de 250m, la nivelación del carril de aceleración con la calzada Bogotá - Girardot, la instalación de la señalización vertical y la empadornación de los separadores.
34	Realizar obras de estabilización de Zonas Inestables	Obras	1	0	23%	De las 18 zonas a estabilizar que el concesionario reportó en el cronograma se ha trabajado en 4 con un porcentaje de avance 22,77%. Según el cronograma estas estabilizaciones se llevarían a cabo durante 6 meses aproximadamente, lo cual no ha sido cumplido, por esto no se termina esta meta para el 2015.
35	Realizar obras de estabilización de Taludes	Obras	1	0	48%	El Concesionario no cometido los trabajos de estabilización requeridos en el sector de canchales (Subtrayecto BD) Para el sector piedra del lincero no ha ejecutado trabajos en la totalidad del talud inestable. Se presenta desprendimiento de material de recubrimiento en concreto. Debido a los deslizamientos recientemente presentados se dificulta la terminación de esta obra.
36	Realizar rehabilitación de Pavimento	GL	1	0	12%	La rehabilitación de 0,27 km de la calzada mixta sur se terminó en el mes de julio de 2015. lo cual era el único tramo pendiente por rehabilitar. Esta meta de rehabilitación ya está cumplida para las metas de 2015. MANTENIMIENTO PERIÓDICO Al avanzar del mantenimiento periódico se le hace seguimiento basándose en el cronograma presentado por el Concesionario el 6 de marzo del 2015.
37	Realizar obras de Señalización	GL	1	1	80%	Se hace un seguimiento dentro de los mantenimientos rutinarios a la señalización horizontal y vertical la cual el Concesionario instala o realiza mantenimiento como instalación de dispositivos de señalización y arreglo de señales que se encuentran en mal estado mensual a lo largo del corredor.
30 Zona Metropolitana de Bucaramanga						
38	Realizar Contrá de seguimiento	Informe	24	23	96%	
32 Córdoba Sucre						
39	Construir Segunda calzada Sincalajo - Sempués	Km\ SC	2,5	1,8	76%	
40	Construir Segunda calzada Sincalajo - Toluviejo	Km\ SC	9	3	34%	Permite el poco avance en la ejecución de las obras por parte del Concesionario, la dificultad en la entrega física del predio del Sr. Payares, que a la fecha no se ha llevado a cabo por parte de los jueces que han llevado el caso de la expropiación del mencionado predio, y la importancia del predio en la extracción del material de corte que debe ser usado en los llenos y terraplenes a construir en la segunda calzada.
VICEPRESIDENCIA JURIDICA						
Gerencia Jurídico - Predial						
41	Realizar la revisión Jurídica de las Resoluciones que resuelven recursos de reposición	Resolución Revisada	100%	61%	61%	
42	Realizar la revisión Jurídica de Resoluciones de expropiación judicial y administrativas.	Resolución Revisada	100%	63%	63%	
43	Realizar la revisión Jurídica de las Promesas de compraventa	Promesas revisadas	100%	58%	58%	
44	Realizar la revisión Jurídica de las Escrituras de Compraventa	Escrituras revisadas	100%	51%	51%	
45	Realizar la revisión Jurídica de las actas de entrega de predios	Actas revisadas	100%	50%	50%	
46	Atender los requerimientos (Derechos de Petición y solicitud de conceptos) externos e internos, respecto de las situaciones relevantes que se presentan en cada concesión en temas prediales.	Requerimientos Atendidos	100%	73%	73%	
47	Suscripción de la ejecutoria de los actos administrativos de la gestión jurídica predial	Ejecutoria realizada	100%	58%	58%	
Gerencia Defensa Judicial						
48	Ejerce la representación de la Agencia dentro de los procesos de expropiación que conforme a las disposiciones contractuales le corresponden adelantar.	Procesos de expropiación	200	190	95%	Los diez predios restantes para la meta quedaron pendientes para la vigencia 2016
Gerencia Gestión jurídica Contractual 2						

No.	Actividad	Unidad de Medida	Meta Año	Avance	% Ejecución	Observaciones
49	Emitir los conceptos jurídicos en materias relacionadas con modificaciones a los Contratos, declaraciones de incumplimiento, declaración y aplicación de cláusulas excepcionales, imposición de multas y sanciones por incumplimiento contractual.	Conceptos emitidos	100%	97%	97%	
50	Elaborar las Resoluciones por las cuales se resuelven las solicitudes en los temas relacionados con los permisos férreos y carreteros y/o conceptos requiriendo información y/o aclaración y/o complementación de los mismos	Proyecto de Resolución/Concepto emitido	100%	97%	97%	
51	Elaborar las Actas de Aprobación de las Pólizas de los Permisos Otorgados	Conceptos emitidos	100%	97%	97%	
Gerencia Gestión Jurídica Contractual 1						
52	Proyectar las resoluciones por las cuales se resuelven las solicitudes en los temas relacionados con permisos carreteros y/o conceptos requiriendo información y/o aclaración y/o complementación de los mismos	Resolución	100%	81%	81%	
53	Realizar acompañamiento a la supervisión de los contratos de concesión portuaria en las visitas a las instalaciones de los concesionarios	Copia formato de legalización de comisión	5	800%	60%	Debido a las restricciones presupuestales no se pudieron realizar la totalidad de las actividades programadas
VICEPRESIDENCIA DE PLANEACION, RIESGOS Y ENTORNO						
CAUDAL Y GESTION DEL CONOCIMIENTO						
GESTION DE RIESGOS						
5	Gestionar los recursos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones contingentes pendientes de pago en las vigerencias 2013 y 2014 con la Fiduciadora.	Oficios remitidos al MHCP	14	7	50%	
GESTION SOCIO AMBIENTAL						
55	Apoyar a la VPRE en los temas de Gestión Ambiental de los proyectos en concesión	Informe	38	24	63%	Durante el primer trimestre no se requirió la presentación de Informes
VICEPRESIDENCIA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA						
TESORERIA						
56	Elaborar Ordenes Bancarias en el sistema de información SIF Nación II	Registros Ingresados	100%	75%	75%	
57	Elaborar Boletines de Tesorería	Boletín Diario	100%	75%	75%	
ARCHIVO Y CORRESPONDENCIA						
SERVICIOS GENERALES						
58	Realizar el cambio de placas de inventarios de bienes	%	100%	90%	90%	
PRESIDENCIA DE LA AGENCIA						
59	Realizar reuniones con inversionistas nacionales e internacionales	Reuniones	48	36	75%	

Anexo 3. Plan de Acción - Tabla de Actividades vigencia 2015 – Ruta Caribe

ACTIVIDAD	UNIDAD	META	AVANCE
Construir segunda calzada Cartagena –Turbaco-Arjona	Kms./SC	0.4	0.4
Construir el Tramo Gambote variante Mamonal	Kms/SC	16.29	16.29
Construir variante Cartagena	Kms/SC	0.60	0.60
Construir variante Sabanagrande –Palmar de Varela	Kms/SC	8	9.9
Realizar adquisición predios Trayecto 1	Pred. Adq.	58	58
Construir puente vehicular arroyo Cañafistola variante Palmar/Sabanagrande	Puente Veh.	1	1
Construir puentes peatonales Pimsa, Villa Olímpica y la India	Puente peatonal	3	3
Construir puente vehicular Construir puente vehicular Arroyo Cana Trayecto 8	Puente vehicular	1	1
Construir puente vehicular El Rodeo variante Cartagena	Puente	1	1
Realizar adquisición de predios variante Gambote	Predios adquiridos	17	17
Realizar mantenimiento rutinario	Kms	257	257
Realizar Comité de seguimiento			
Realizar reuniones de análisis de la gestión predial en los proyectos de concesión	Comité Técnico Predial	17	17
Adelantar ante INCODER el trámite para la adjudicación predios baldíos	Adjudicación predio	119	119
Actualizar el protocolo de avalúos con base en la Ley 1682 de 2014	Actualiz. Protoc.	1	1
Identificar las áreas remanentes adquiridas, verificar su estado actual y disposición.	Diagnóstico de áreas	1	1

Fuente: Informe de Interventoría No. 45.

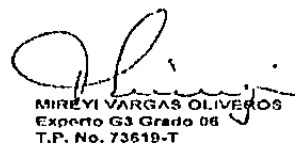
ANEXO 4: ESTADOS CONTABLES A 31 DE DICIEMBRE DE 2015

27

ANEXO No. 1
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
BALANCE GENERAL
A 31 DE DICIEMBRE DE 2016
(Cifras en miles de pesos)

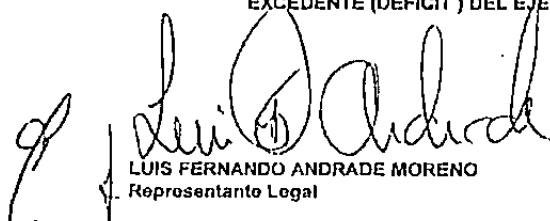
CODIGO	ACTIVO	DICIEMBRE 2015	DICIEMBRE 2014
	CORRIENTE (1)	1.529.070.033	1.199.492.059
11	Efectivo	1.850.338	1.750.973
14	Deudores	1.527.007.704	1.187.431.673
19	Otros activos	203.980	302.113
	NO CORRIENTE (2)	37.866.667.559	33.656.268.752
14	Deudores	45	0
16	Propiedades, planta y equipo	8.463.080	7.471.500
17	Bienes de beneficio y uso público e históricos y culturales	30.192.100.004	32.583.945.882
19	Otros activos	1.466.085.014	953.851.350
	TOTAL ACTIVO (3)	39.196.727.592	34.754.761.411
	PASIVO		
	CORRIENTE (4)	6.351.274.335	10.783.048.450
23	Operaciones de financiamiento o instrumentos derivados	84.343.020	52.184.673
24	Cuentas por pagar	538.059.224	331.192.880
25	Obligaciones laborales y de seguridad social integral	3.249.468	2.450.808
27	Pasivos estimados	432.012.940	552.923.653
29	Otros pasivos	5.207.609.071	9.824.268.346
	NO CORRIENTE (5)	373.517.163	314.263.388
23	Operaciones de financiamiento o instrumentos derivados	373.267.163	314.263.388
24	Cuentas por pagar	250.000	0
	TOTAL PASIVO (6)	6.724.791.498	11.077.301.844
3	PATRIMONIO (7)	32.470.936.094	23.677.459.567
32	Patrimonio Institucional	32.470.936.094	23.677.459.567
	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	39.196.727.592	34.754.761.411
	CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS (9)	0	0
81	Derechos contingentes	727.712.749	903.902.282
83	Deudoras de control	210.000.000	0
89	Deudoras por contra (Cr)	843.712.749	903.902.282
	CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)	0	0
91	Responsabilidades contingentes	3.744.550.785	2.487.490.640
93	Acreedoras de control	6.593.814.789	5.872.708.008
99	Acreedoras por contra (Db)	10.338.365.574	8.300.198.854


LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Representante Legal
(ADJUNTO CERTIFICACION)


MIREYI VARGAS OLIVEROS
Experto G3 Grado 06
T.P. No. 73619-T

ANEXO No. 3
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONOMICA Y SOCIAL
A 31 DE DICIEMBRE 2015
(Cifras en miles de pesos)

CODIGO	CUENTAS	DICIEMBRE 2015	DICIEMBRE 2014
	INGRESOS OPERACIONALES	7.116.374.106	3.793.678.034
41	Ingresos fiscales	5.101.224.209	1.403.201.504
47	Operaciones interinstitucionales	2.015.148.897	2.390.476.530
	GASTOS OPERACIONALES	1.912.622.207	1.454.484.166
51	De administración	85.484.160	57.642.817
52	De operación	1.449.458.550	1.298.974.855
53	Provisiones, depreciaciones y amortizaciones	350.316.956	87.935.434
54	Transferencias	31.208.048	5.756
57	Operaciones interinstitucionales	16.174.493	11.905.304
	EXCEDENTES (DEFICIT) OPERACIONAL	5.203.751.899	2.339.213.868
	OTROS INGRESOS	610.839.785	192.608.672
48	Otros ingresos	610.839.785	192.608.672
	OTROS GASTOS	1.918.139	117.906.428
58	Otros gastos	1.918.139	117.906.428
	EXCEDENTE (DEFICIT) ANTES DE AJUSTES	5.812.673.545	2.649.728.868
	EXCEDENTE (DEFICIT) DEL EJERCICIO	5.812.673.545	2.649.728.868


LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Representante Legal
(ADJUNTO CERTIFICACION)


MIREYI VARGAS OLIVEROS
Experto G3 Grado 06
T.P. No. 73619-T