



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20261020148543**
20261020148543
Fecha: **27-07-2026**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

MILENA PATRICIA JIMÉNEZ HERNÁNDEZ
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Auditoría a la función pública de supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015. Sociedad Portuaria Las Américas.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre junio y julio de 2026, realizó la auditoría a la función pública de supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

Las alertas con enfoque preventivo, recomendaciones y conclusiones resultantes de este ejercicio se encuentran en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Se estableció una alerta con enfoque preventivo debido a que, a partir de las validaciones realizadas, se evidencia la criticidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015. Factores como la inejecución de las inversiones contractuales, la consecuente ausencia de operación portuaria y la afectación del componente variable de la contraprestación portuaria establecida en el Conpes 3744 de 2013 han derivado en la declaratoria de incumplimientos, la



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20261020148543**

20261020148543

Fecha: **27-07-2026**

imposición de multas, el inicio de un proceso de caducidad y la formulación de un hallazgo por parte de la Contraloría General de la República, en el marco de la auditoría de cumplimiento a la ANI relacionada con concesiones portuarias priorizadas para las vigencias 2022-2025.

En relación con el proceso de caducidad, el plazo para que la ANI resuelva la segunda instancia finaliza en septiembre de 2026, conforme a lo previsto en el artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011). En consecuencia, la Entidad debe definir oportunamente la procedencia o no de la modificación contractual propuesta para la regularización del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, de manera que los resultados de dicho análisis puedan ser considerados dentro del término legal aplicable al proceso de caducidad.

Cualquiera que sea la decisión que adopte la Entidad respecto de la modificación contractual, esta deberá encontrarse debidamente soportada en análisis técnicos, financieros y jurídicos que permitan valorar sus implicaciones frente a los distintos escenarios posibles, incluyendo los efectos asociados a la continuidad del proyecto y a la eventual declaratoria de caducidad, considerando los impactos y perjuicios materializados como consecuencia de la inejecución de las inversiones contractuales y la ausencia de operación portuaria.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf y carpeta de auditoria en zip

cc: 1) MILENA PATRICIA JIMENEZ HERNANDEZ VICE Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) HERNAN ALONSO ROSERO BERNAL (E) GIT Portuario BOGOTA D.C. -3) HANSBLEIDY KATHERINE ARCOS LESMES GIT Portuario BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano - Auditor OCI

VoBo: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20261020056097

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ

27/07/2026 17:41:10 COT -05



WKTH-LOAJ-OF10-TNAC-6178-5192-0701-99

Agencia Nacional de Infraestructura

Dirección: Calle 24A # 59 - 42, Bogotá D.C., Colombia

Conmutador: (+57) 601 484 88 60

Línea Gratuita: (+57) 01 8000 410151

Página | 2



AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría a la función pública de supervisión del contrato
de concesión portuaria No. 003 de 2015

2026



CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	3
1.1 Objetivo general:	3
1.2 Objetivos específicos:.....	3
2. ALCANCE.....	3
3. MARCO NORMATIVO	3
4. METODOLOGÍA	4
5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	5
5.1 Descripción del proyecto	5
5.2 Información del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015	6
5.3 Supervisión y Equipo de Coordinación y Seguimiento	6
6. Desarrollo de los objetivos de la auditoría	10
6.1 Cumplimiento del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015	10
6.1.1 Plan de inversiones	10
6.1.2 Pagos de contraprestación portuaria	20
6.1.3 Licencias y permisos	25
6.1.3.1 Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO)	25
6.1.3.2 Licenciamiento ambiental	25
6.1.4 Garantías del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.....	27
6.2 Alertas de riesgos institucionales.....	28
6.3 Planes de mejoramiento	29
7. ALERTAS, HALLAZGOS, RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES	31
7.1 Alertas con enfoque preventivo	31
7.2 Hallazgos.....	31
7.3 Recomendaciones	32
7.4 Conclusiones	33
7.4.1 Conclusiones objetivo específico No. 1 (Función de la Supervisión)	33
7.4.2 Conclusiones objetivo específico No. 2 (Alertas de riesgos institucionales).....	34
7.4.3 Conclusiones objetivo específico No. 3 (Planes de mejoramiento)	35

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general:

Evaluar el cumplimiento de la función pública de la Supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Sociedad Portuaria Las Américas S.A, respecto del ejercicio de sus obligaciones contractuales.

1.2 Objetivos específicos:

1. Evaluar la función de la Supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.
2. Evaluar la función de la Supervisión respecto a alertas de riesgos institucionales.
3. Revisar el estado de planes de mejoramiento formulados para superar hallazgos establecidos por la Contraloría General de la República y relacionados con el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

2. ALCANCE

El alcance de la auditoría comprende el análisis del ejercicio de las funciones públicas de supervisión en la ejecución del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Sociedad Portuaria Las Américas S.A., para el período comprendido entre mayo de 2024 y la fecha de ejecución de la auditoría.

La auditoría se centrará en la verificación de las actuaciones adelantadas dentro del procedimiento relacionado con la presunta configuración de incumplimiento grave y la eventual declaratoria de caducidad del contrato, en las gestiones asociadas a la eventual suscripción del Otrosí No. 3 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, en las verificaciones de los pagos de contraprestación portuaria y en la gestión de riesgos y alertas institucionales.

3. MARCO NORMATIVO

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

1. Constitución Política de Colombia Artículos 209 y 210.
2. Ley 1 de 1991. Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.
3. Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numeral 4 referido a los Contratos de Concesión.
4. Ley 87 de 1993, por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones. Artículo 12, inciso e: "(...) Serán funciones del asesor, coordinador, auditor interno o similar las siguientes: (...) Velar por el

cumplimiento de las leyes, normas, políticas, procedimientos, planes, programas, proyectos y metas de la organización y recomendar los ajustes necesarios"

5. Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
6. Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
7. Decreto 4165 de 2011. Cambio de la naturaleza del INCO. Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO).
8. Decreto 1079 de 2015. Decreto Único del Sector Transporte.
9. Decreto 1083 de 2015 Sector de la función pública, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Función Pública.
10. Decreto 746 de 2022, por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura y se determinan las funciones de sus dependencias, principalmente artículos 10 (VGC), 11 (VPRE) y 12 (VJ), en relación con la coordinación, seguimiento, control y gestión contractual de los proyectos a cargo de la ANI.
11. Caracterización del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte – GCSP (Incluidos los demás documentos del sistema integrado de planeación y gestión de la ANI asociados al proceso de GCSP).
12. Contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 y modificaciones contractuales.
13. Los demás documentos relacionados con los objetivos de la auditoría.

4. METODOLOGÍA

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno corresponde a la establecida en la Guía de auditoría interna basada en riesgos para las entidades públicas (Versión 4 de julio de 2020), del Departamento Administrativo de la Función Pública -DAFP. Asimismo, se tuvo en cuenta lo establecido en el Estatuto de Auditoría y Código de Ética del Auditor y el procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002 versión 010 del 19 de noviembre de 2025) con el fin de atender las fases de planeación y ejecución de esta auditoría.

Las pruebas realizadas para el cumplimiento de los objetivos establecidos para la auditoría consistieron en los procedimientos manuales definidos en la Guía de auditoría interna basada en riesgos para las entidades públicas, principalmente en lo correspondiente a entrevistas y visita a la zona concesionada, cuya ejecución se detalla en el anexo No. 3 del presente informe.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Descripción del proyecto

La terminal portuaria se proyecta en los cerros de Ancón y Boquerón, en la bahía de Taganga, distrito turístico histórico y cultural de Santa Marta, en el departamento de Magdalena. A través de la cláusula quinta del otrosí No. 2 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, se estableció un plan de inversiones de USD\$13.326.731 (constantes de 2015) con un plazo de ejecución de 19 meses, distribuidos en tres años, a partir de 2020 y que ha sido incumplido por la Sociedad Portuaria.

Las inversiones establecidas contractualmente consisten en la construcción de un muelle en “T”, de 187 m de longitud para atender buques de tipo Handy de 50.000 DWT, para el cargue y descargue de graneles líquidos. La localización en planta, al igual que generalidades de la concesión portuaria se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 1. Datos técnicos del proyecto.

Plan de inversiones	USD\$13.326.731	
Valor del contrato	USD\$797.712	
Contraprestación fija (Área de uso público)	USD\$161.518	
Contraprestación variable (Volumen de carga)	USD\$636.194	
Tipo de servicio	Público	
Tipo de Carga	Graneles líquidos	
Volumen anual de carga estimado según contrato	Entre 450.000 t y 550.000 t	

Nota: Dólares constantes de diciembre de 2015.

Fuente: Otrosí No. 2 de 2020 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, Aniscopio y página web de la Sociedad Portuaria: <https://puertolasamericas.com/>

Las inversiones contractuales se han incumplido, lo que ha dado lugar a una inoperatividad de una terminal portuaria a cargo de la Sociedad Portuaria Las Américas. Estos incumplimientos han dado lugar a que desde la ANI se implementen procesos administrativos sancionatorios que han incluido la caducidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, trámite que, a la fecha de radicación del presente informe se encuentra en resolución de recursos de reposición.

No obstante, en el marco del proceso de caducidad, se evidenció que la Sociedad Portuaria presentó en 2025 una propuesta de modificación contractual transaccional con el fin de regularizar el contrato de concesión, a través de la cual, se modificaría el valor y programación de las inversiones contractuales y se establecerían inversiones adicionales como medida de compensación ante los perjuicios generados por la

inejecución de inversiones e inoperatividad portuaria, modificación contractual que, de ser aprobada por la ANI, daría lugar al otrosí No. 3 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

Las condiciones actuales del contrato de concesión se analizan en función de los objetivos de la auditoría en la sección 6 del presente informe.

5.2 Información del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015

Tabla 2. Información del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

Clase	Detalle del Contrato	otrosí
Concesionario	SOCIEDAD PORTUARIA LAS AMÉRICAS S.A. No. contrato: 003 del 22 de septiembre de 2015. Fecha acta de inicio: 15 de abril de 2016. Fecha de terminación: 14 de abril de 2046. Objeto: El objeto del presente contrato es el otorgamiento al CONCESIONARIO por parte del CONCEDENTE, de una concesión para autorizar la ocupación en forma temporal y exclusiva de los bienes de uso público descritos en la CLÁUSULA 2 BIENES CONCESIONADOS para la construcción y operación de un terminal portuario de uso público para el cargue y descargue de gránulos líquidos, en el que se propone la construcción de un muelle en “T” de 187 metros de longitud para atender buques de tipo Handy de 30.000 DWT y que conectará mediante un viaducto, en la modalidad de servicio público, a cambio de una contraprestación económica a favor del CONCEDENTE, en los términos descritos en la CLÁUSULA 13 VALOR DEL CONTRATO Y DE LA CONTRAPRESTACIÓN de este Contrato. Plazo: 30 años. URL SECOP: https://www.colombiacompra.gov.co/secop/secop-i/consulte-en-el-secop-i/concesiones-de-las-sociedades-portuarias	2 otrosíes

5.3 Supervisión y Equipo de Coordinación y Seguimiento

La cláusula 29 del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 establece que *“El **CONCEDENTE**, realizará la **SUPERVISIÓN** del contrato designado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual o quien haga sus veces, cuyo alcance está asociado a velar por el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones contractuales”*.

Mediante memorando con radicado ANI No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026 y en línea con lo establecido en el capítulo 2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual informó a la Oficina de Control Interno que *“(…) la Agencia ejerce el control y seguimiento del proyecto portuario del contrato de concesión No. 003 de 2015, bajo la dirección y orientación de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, quien para el desarrollo de esta labor cuenta con el equipo de seguimiento al proyecto”*, así:

Tabla 3. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Milena Patricia Jiménez Hernández	Vicepresidente	Vicepresidente de Gestión Contractual (VGCON)

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de supervisión del
contrato de concesión portuaria No. 003 de
2015



NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Rodny Fabián Ortíz Chamorro	Gerente de Proyectos Portuarios y Fluviales (E)	Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual
Katherine Arcos Lesmes	Líder de Equipo de Seguimiento	
Juan Carlos Burgos Rolón	Gerente Financiero	Equipo Financiero (VGCON)
Diana López Rojas	Apoyo financiero	
Israel Adalberto Franco Mesa	Gerente de Asesoría a la Gestión Contractual	G.I.T. Asesoría Gestión Contractual 1 – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Sandra Olarte	Abogada contractual del proyecto	
Eliana Restrepo	Gerente Social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diego Bejarano	Apoyo social	
Sandra Bohórquez	Gerente Ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Cindy Lorena García Segura	Apoyo ambiental	
Catalina Martínez	Gerente de Riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Javier Carranza	Apoyo riesgos	
Xiomara Juris	Gerente GIT Predial	VPRE – GIT Predial
Luis Felipe Lugo	Apoyo técnico predial	
Rafael Antonio Díaz Granados	Gerente GIT Asesoría Jurídica Predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial
María Victoria León Linero	Apoyo jurídico predial	

Fuente: Memorando con radicado ANI No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026.

Se evidenció que desde las diferentes gerencias se han hecho las designaciones de los profesionales para el apoyo a la supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, así:

Tabla 4. Designaciones Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	DOCUMENTO DESIGNACIÓN
Katherine Arcos Lesmes	Líder de Equipo de Seguimiento	Memorando ANI No. 20263030036503 del 4 de febrero de 2026.
Diana López Rojas	Apoyo financiero	Memorando ANI No. 20263080058433 del 6 de marzo de 2026.
Sandra Olarte	Abogada contractual del proyecto	Memorando ANI No. 20267050072223 del 31 de marzo de 2026.
Diego Bejarano	Apoyo social	Memorando ANI No. 20256030157703 del 3 de septiembre de 2025.
Lorena García Bohorquez	Apoyo ambiental	Correo electrónico del 16 de febrero de 2026, enviado desde la Gerencia Ambiental (VPRE)

NOMBRE	FUNCIÓN	DOCUMENTO DESIGNACIÓN
		a la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales (VGCON)
Javier Carranza	Apoyo riesgos	Correo electrónico del 13 de febrero de 2026, enviado desde la Gerencia de Riesgos (VPRE) a la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales (VGCON) ¹
Luis Felipe Lugo	Apoyo técnico predial	Memorando ANI No. 20266040053233 del 27 de febrero de 2026.
María Victoria León Linero	Apoyo jurídico predial	Memorando ANI No. 20266060038193 del 6 de febrero de 2026.

Fuente: Memorando con radicado ANI No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026 y complementos recibidos mediante correo electrónico del 17 de junio de 2026.

De otra parte, la sección 1.4.1 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) establece que “(...) *se requiere interventoría para los contratos de concesión portuaria con plan de inversión vigente y en ejecución o para aquellos que entren a etapa de reversión.*”, lo cual estaría en línea con la cláusula 28 del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, así:

“CLÁUSULA 28 INTERVENTORÍA

*El **CONCEDENTE** contratará una Interventoría administrativa, técnica, financiera, ambiental, social, contable y jurídica para realizar el seguimiento del plan de inversiones y el trámite de reversión a cargo del*

¹ Se evidenció que el objeto establecido en los estudios previos del contrato de prestación de servicios del profesional de apoyo al área de riesgos es: “*Prestar servicios profesionales en la elaboración y consolidación de la información asociada al comportamiento del tráfico y recaudo en proyectos de infraestructura a cargo de la Entidad.*”

Mediante correo electrónico del 23 de julio de 2026 (Disponible en los papeles de trabajo), en respuesta a la socialización del informe de auditoría, el GIT de Riesgos informó que:

“(...) dentro de las obligaciones específicas se encuentran las siguientes: - Apoyar el análisis de información y metodologías para la gestión de riesgos en proyectos de asociación público-privada. - Apoyar la elaboración de documentos técnicos relacionados con la identificación, valoración, administración y mitigación de riesgos contractuales. - Apoyar el análisis de documentos y situaciones contractuales, asegurando el cumplimiento de la asignación de riesgos definidos en los contratos. - Apoyar el seguimiento a compensaciones y mecanismos de mitigación, proponiendo planes de acción y alertas cuando sea necesario. - Brindar apoyo mediante la asistencia a reuniones y la elaboración de informes técnicos requeridos por el supervisor del contrato. - Apoyar las demás actividades asignadas por el supervisor, de acuerdo con lo establecido para la ejecución del objeto contractual.

Estas obligaciones evidencian que el contrato comprende actividades de análisis técnico y contractual relacionadas exclusivamente con la gestión y el seguimiento metodológico de los riesgos en proyectos de infraestructura, incluyendo los contratos de concesión portuaria.”

Con fundamento en lo anterior, se considera que el GIT de Riesgos de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno debe revisar la formulación y coherencia entre los objetos y las obligaciones específicas de los contratos de prestación de servicios suscritos con los profesionales que prestan apoyo a la coordinación y seguimiento de concesiones portuarias, en materia de riesgos contractuales.

CONCESIONARIO. (...) El **CONCESIONARIO** constituirá un patrimonio autónomo donde depositará los recursos requeridos para el pago de los honorarios de la interventoría a órdenes del **CONCEDENTE**, y de acuerdo con los valores definidos en el modelo financiero presentado por el **CONCESIONARIO** en su solicitud de concesión.”.

Según se precisa en la comunicación de la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con radicado ANI No. 20263030113823: “(...) *teniendo en cuenta que a la fecha, la sociedad portuaria concesionaria no ha iniciado la ejecución del Plan de Inversiones pactado según Otrosí No. 2, no se cuenta con interventoría*”.

A pesar de que el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 no ha tenido interventoría, se evidenció que la Sociedad Portuaria ha depositado los recursos requeridos para los honorarios de la interventoría definidos en el otrosí No. 1 al contrato de concesión, según se evidencia en los conceptos de las Gerencias Financiera y de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual con radicado ANI No. 20263080057843 del 5 de marzo de 2026 y 20263030056053 del 3 de marzo de 2026, respectivamente. Se evidenció extracto de la fiduciaria Davivienda, en el cual se registra un valor fondeado a 31 de diciembre de 2025 por un valor de COP 1.625.673.897.

6. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DE LA AUDITORÍA

6.1 Cumplimiento del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015

La evaluación de la supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 se llevó a cabo en función del seguimiento y control al plan de inversiones, pagos de contraprestación portuaria, licencias y permisos requeridos para la operación portuaria y garantías, así:

6.1.1 Plan de inversiones

La cláusula quinta del otrosí No. 2 de 2020, al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 estableció un plan de inversiones por USD13.326.731 (constantes de diciembre de 2015), con un plazo de ejecución de diecinueve (19) meses, así:

Tabla 5. Plan de inversiones y cronograma (dólares constantes de diciembre de 2015).

TOTALES	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	TOTALES
	USD 3.186.398,00	USD 9.293.638,00	USD 846.695,00	USD13.326.731,00
Obras Civiles	USD 3.082.638,00	USD 8.639.793,00	USD 296.300,00	USD12.018.731,00
Preliminares & Compras	USD 3.082.638,00	USD 3.149.793,00	-	USD 6.232.431,00
Trestle	-	USD 2.423.000,00	-	USD 2.423.000,00
Muelle de Atraque	-	USD 1.986.000,00	-	USD 1.986.000,00
Dolphin de Atraque - 4 unidades	-	USD 672.000,00	-	USD 672.000,00
Dolphin de Amarre - 2 unidades	-	USD 409.000,00	-	USD 409.000,00
Instalaciones Misceláneas	-	-	USD 167.300,00	USD 167.300,00
Desmovilización	-	-	USD 129.000,00	USD 129.000,00
Equipos	USD 103.760,00	USD 653.845,00	USD 550.395,00	USD 1.308.000,00
Preliminares & Compras	USD 103.760,00	USD 301.240,00	-	USD 405.000,00
Trestle	-	-	-	USD 0,00
Muelle de Atraque	-	-	-	USD 0,00
Dolphin de Atraque - 4 unidades	-	-	-	USD 0,00
Dolphin de Amarre - 2 unidades	-	-	-	USD 0,00
Instalaciones Misceláneas	-	USD 352.605,00	USD 550.395,00	USD 903.000,00
Desmovilización	-	-	-	USD 0,00

Fuente: Cláusula quinta del otrosí No. 2 de 2020, al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

Con corte al primer trimestre de 2026 no hay avance alguno en la ejecución del plan de inversiones contractual, según se detalla en el informe de gestión de la Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento correspondiente al primer trimestre de 2026 (Radicado ANI No. 20264090491652 del 21 de abril de 2026) y en el memorando con radicado ANI No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026, enviado desde la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual a la Oficina de Control Interno.

Se evidenció que la Sociedad Portuaria ha justificado la inejecución de las inversiones en aspectos que, a su juicio, corresponden a situaciones de fuerza mayor “(...) como lo es la enfermedad de pudrición del cogollo que, en sus términos, ha devastado los cultivos de palma para la producción de aceite en el

departamento del Magdalena y que, a su vez, ha afectado las proyecciones de carga que respaldan la modelación financiera del proyecto.”²

El 22 de junio de 2026, la Oficina de Control Interno realizó visita de verificación a la zona de uso público entregada en concesión, evidenciando la inejecución de inversiones, así:

Foto 1. Área marítima concesionada.	Foto 2. Área marítima concesionada.
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 22-06-2026.	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 22-06-2026.
A través de la cláusula primera del otrosí No. 2 de 2020 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 se amplió la zona de uso público marítima y acuática y se eliminó la zona de uso público terrestre. En visita de verificación del 22 de junio de 2026, la Oficina de Control Interno evidenció la inejecución de inversiones en la zona de uso público concesionada.	

El 22 de junio de 2026, también se visitó la zona adyacente, a cargo del Terminal de Graneles Líquidos del Caribes S.A.S (Terlica S.A.S), socio mayoritario de la Sociedad Portuaria (Ver anexo 2) y cuya operación ha continuado durante el plazo ejecutado de la concesión portuaria, así:

² Numeral 5.1.2 de la Resolución ANI No. 20257070013735 del 26 de septiembre de 2025.

Foto 3. Zona adyacente – Terlica S.A.S.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno 22-06-2026.	Foto 4. Zona adyacente – Terlica S.A.S.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno 22-06-2026.
Foto 5. Zona adyacente – Terlica S.A.S.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno 22-06-2026.	Foto 6. Zona adyacente – Terlica S.A.S.  Fuente: Visita Oficina de Control Interno 22-06-2026.
No obstante, en la zona de uso público no se han ejecutado inversiones, se evidenció que en la zona adyacente se almacena granel líquido crudo que se exporta e importa a través de conexiones subterráneas con la terminal portuaria de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta. Las inversiones previstas en el marco del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 permitirían que estas actividades de comercio exterior se puedan llevar a cabo desde una terminal portuaria propia a cargo de la Sociedad Portuaria Las Américas.	

Se evidenció que la inejecución de inversiones del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 dio lugar a que la Supervisión gestionara procesos administrativos sancionatorios, que concluyeron con la declaratoria de incumplimiento y de imposición de multas a la Sociedad Portuaria, así:

Tabla 6. Procesos administrativos sancionatorios por inejecución del plan de inversiones.

No.	Tipo de incumplimiento	Tipo de sanción	Valor	Fecha de la solicitud de sanción	Resolución	Expediente
1	Plan de inversiones año 2020	Incumplimiento y multa	USD 199,496.60	20213030128403 del 22/09/2021	Resolución 20227070015105 del 22/09/2022, confirmada por Resolución 20237070001545 del 8/02/2023	20217070320700053E
2	Plan de inversiones año 2021 y 2022	Incumplimiento y multa	USD 5,645.00	20223030108783 del 06/09/2022	Resolución 20237070007285 del 14/06/2023, confirmada mediante Resolución 20237070014915 del 9/11/2023	20227070320700065E

Fuente: Oficio dirigido desde la Vicepresidencia de Gestión Contractual a la Contraloría General de la República con radicado ANI No. 20263030137851 del 17 de abril de 2026.

Se evidenció que mediante oficio con radicado ANI No. 20263030137851 del 17 de abril de 2026, la Vicepresidencia de Gestión Contractual informó y soportó ante la Contraloría General de la República que “(...) la Sociedad Portuaria realizó los pagos correspondientes de las multas impuestas”. También, mediante correo electrónico del 25 de junio de 2026, con posterioridad a reunión adelantada con la profesional de apoyo del área financiera del Equipo de Coordinación y Seguimiento, la Oficina de Control Interno recibió los soportes que acreditan el pago de las multas, disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Asimismo, se evidenció que la inejecución del plan de inversiones ha hecho parte del proceso administrativo que busca declarar el incumplimiento grave y consecuente caducidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, de tal manera que el 26 de septiembre de 2025 el GIT Procedimientos Administrativos Sancionatorios Contractuales de la Vicepresidencia Jurídica expidió la Resolución No. 20257070013735, por medio de la cual:

“(...) se declaró el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales contenidas en los numerales 23, 40 y 41 de la cláusula 20 del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015, así como en la cláusula quinta del otrosí No. 2 de 2020, derivado del reiterado incumplimiento en la ejecución del Plan de Inversiones y de la no entrada en operación de la infraestructura portuaria concesionada. En consecuencia, y atendiendo la gravedad y trascendencia de los hechos, se declaró la caducidad del referido contrato, al encontrarse configurados los elementos jurídicos y fácticos exigidos para tal efecto, conforme a lo expuesto en la parte considerativa del acto administrativo.

(...)

además de declarar el incumplimiento grave y la caducidad del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015, se dispuso: (i) el pago de la suma de USD 13.485.257, correspondiente a los perjuicios ocasionados a la Entidad; (ii) la declaratoria del siniestro del amparo de cumplimiento contenido en la póliza No. 2574625,

expedida por la sociedad HDI Seguros Colombia S.A., en favor de la ANI, en caso de que el Concesionario se abstenga de efectuar el pago de los perjuicios y hasta el límite asegurado; (iii) la terminación del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015 y la orden de su liquidación; y (iv) la inhabilidad de la Sociedad Portuaria Las Américas S.A. para contratar con entidades públicas por un término de cinco (5) años, contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo, conforme a lo establecido en el literal c) del numeral 1º del artículo 8 de la Ley 80 de 1993.”³

Según el contenido del oficio con radicado ANI No. 20263030137851 del 17 de abril de 2026, la Resolución No. 20257070013735 dio lugar a que se presentara recursos de reposición por parte de la Sociedad Portuaria, la aseguradora y el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, como tercero interviniente; por lo tanto, el proceso administrativo que busca la caducidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 “(...) no ha adquirido firmeza, hasta tanto esta Agencia se pronuncie sobre los recursos interpuestos y las peticiones probatorias elevadas en sede de recurso.”⁴

Según lo informado por el GIT de Procesos Administrativos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica, en entrevista de auditoría y mediante correos electrónicos del 12 de junio de 2026 y del 23 de julio de 2026⁴, el recurso de reposición contra la citada resolución fue interpuesto el 26 de septiembre de 2025 y sustentado el 29 de octubre de 2025; por lo tanto, conforme a lo establecido en el artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), el plazo con el que cuenta la ANI para emitir la decisión de segunda instancia vencería en septiembre de 2026, así:

“Artículo 52. Caducidad de la facultad sancionatoria. Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado. Dicho acto sancionatorio es diferente de los actos que resuelven los recursos, los cuales deberán ser decididos, so pena de pérdida de competencia, en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición. Si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente, sin perjuicio de la responsabilidad patrimonial y disciplinaria que tal abstención genere para el funcionario encargado de resolver.

Cuando se trate de un hecho o conducta continuada, este término se contará desde el día siguiente a aquel en que cesó la infracción y/o la ejecución.

La sanción decretada por acto administrativo prescribirá al cabo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria.” (Subrayado fuera de texto)

No obstante, el proceso de caducidad en curso, se evidenció que, mediante comunicación con radicado

³ Oficio dirigido desde la Vicepresidencia de Gestión Contractual a la Contraloría General de la República con radicado ANI No. 20263030137851 del 17 de abril de 2026.

⁴ Transcripción disponible en los papeles de trabajo de la auditoría. Copia de correos electrónicos del 12-06-26 y del 23-07-26 del GIT de Sancionatorios disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

ANI No. 20254090177702 del 12 de febrero de 2025, la Sociedad Portuaria presentó a la Vicepresidencia de Gestión Contractual una primera propuesta de modificación contractual (otrosí No. 3 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015) *“(…) con la que se lograría la regularización del contrato, el cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo de la Sociedad Portuaria y la satisfacción del interés público, con base en el análisis de las premisas solicitadas por la ANI”* (Frase subrayada fuera de texto)

Se evidenció que la propuesta de la Sociedad Portuaria ha tenido la retroalimentación correspondiente de parte de la ANI, según se detalla en el informe de gestión de la Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento correspondiente al primer trimestre de 2026 (Radicado ANI No. 2026 4090491652 del 21 de abril de 2026), lo que dio lugar a ajustes en la propuesta de modificación contractual.

La propuesta vigente de la modificación contractual se radicó en la Entidad a través de la comunicación ANI No. 202640190133472 del 4 de febrero de 2026. Según concepto técnico de la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, radicado con el memorando ANI No. 20263030056053 del 3 de marzo de 2026; a través del eventual otrosí No. 3 se modificarían parámetros técnicos del proyecto, tales como dimensiones de plataforma, características del buque de diseño, configuración operativa y longitud de pasarela, incrementando así las inversiones contractuales a USD 18.015.389 (constantes de 2015), que se ejecutarían a partir de noviembre de 2026 y finalizarían en agosto de 2028.

La propuesta de otrosí también incluye inversiones adicionales, en materia social y de operación portuaria, como medida de compensación ante los perjuicios generados por la inejecución de inversiones e inoperatividad portuaria. En la Resolución ANI No. 20257070013735 del 26 de septiembre de 2025 *“Por medio de la cual se adopta una decisión de fondo dentro del procedimiento administrativo sancionatorio contractual iniciado contra la Sociedad Portuaria Las Américas S.A. Expediente No. 20247070320700037E”* dichos perjuicios se establecieron en USD 12.901.375 por la no ejecución del plan de inversiones y en USD 583.882 por la no operación del puerto, para un valor total de USD 13.485.257.

De otra parte, si bien la Sociedad Portuaria ha cumplido con sus obligaciones de fondeo de recursos para la contratación de una interventoría, según lo establecido en el otrosí No. 1 (Ver sección 5.3), a través de la eventual modificación contractual con la que se regularizaría el proyecto, se adicionarían recursos para la interventoría que adelante seguimiento y control a las inversiones previstas para los años 2026, 2027 y 2028.

En cuanto al área concesionada, no habría modificaciones; sin embargo, el área acuática total propuesta sería inferior a la aprobada mediante otrosí No. 2; por lo tanto, los análisis sobre el impacto en la contraprestación deben estar debidamente documentados.

Desde la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual se ha concluido que el eventual otrosí *“(…) se enmarca dentro de una **modificación no sustancial** del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015, conforme a lo dispuesto en el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, en la medida en que no contempla modificación del plazo contractual ni variación de las áreas marítima y*

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de supervisión del
contrato de concesión portuaria No. 003 de
2015



terrestre otorgadas en concesión”⁵, para lo cual el instructivo interno GCSP-I-004 (Metodología para modificación de concesiones portuarias) establece que se debe tramitar “(...) conforme los procedimientos establecidos en el Manual de Contratación de la Entidad, para la modificación de los contratos de concesión. Esto incluye entre otros aspectos: Evaluaciones Internas y de Interventoría, si la hay; así como la presentación a Comité de Contratación.”

Se evidenció que la propuesta de modificación contractual ha tenido diferentes evaluaciones internas por parte de las diferentes gerencias del Equipo de Coordinación y Seguimiento. Se citan algunos ejemplos, así:

Tabla 7. Conceptos propuesta otrosí No. 3.

Área	Radicado concepto	Conclusión
Técnica	20263030056053 del 03 de marzo del 2026	Viable: “(...) se considera viable desde el punto de vista técnico continuar el trámite de modificación contractual propuesto.”
Financiera	20263080057843 del 05 de marzo de 2026	Viable: “(...) desde el punto de vista financiero se encuentra VIABLE la propuesta de regularización del proyecto del Contrato de concesión portuario No. 003 de 2015”
Predial	20266040065633 del 18 de marzo de 2026	Viable: “(...) esta Gerencia no presenta comentarios a la modificación del contrato de asunto.”
Ambiental	20266050065903 del 18 de marzo del 2026	Viable: “(...) frente a la modificación contractual, se considera viable siempre y cuando la autoridad ambiental determine la viabilidad, en consecuencia, no podrán iniciarse obras ni actividades hasta tanto se cuente con la respectiva autorización ambiental.”
Jurídico Predial	20266060066963 del 20 de marzo del 2026	Viable: “(...) desde el G.I.T. de Asesoría Jurídica Predial se concluye que la solicitud presentada no modifica las áreas concesionadas, por lo que no se generan obligaciones adicionales desde el componente jurídico predial”
Riesgos	20266020067573 del 20 de marzo de 2026	Viable: “(...) desde el grupo Interno de Trabajo de Riesgos se indica que la modificación no altera la asignación de los riesgos establecidos dentro del contrato de concesión Portuaria No. 003 de 2015, así como tampoco se generan obligaciones contingentes a cargo de la Entidad.”
Social	20266030067603 del 21 de marzo de 2026	Viable parcialmente: “Una vez revisados los documentos allegados por el concesionario, en particular el Anexo 7 – Componente Ambiental y Social, con énfasis en el Apéndice Social y el Plan de Gestión Social Contractual, y teniendo en

⁵ Concepto técnico con radicado ANI No. 20263030056053 del 3 de marzo de 2026. Asimismo, se cita el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019, así:

“ARTÍCULO 17. CAMBIO EN LAS CONDICIONES DE LA CONCESIÓN. Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12, de esta Ley. En el caso que ocurran modificaciones sustanciales podrá variarse la metodología de la contraprestación que se paga a la Nación. Se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria, el plazo, como la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión zona de uso público otorgada en concesión.”

Área	Radicado concepto	Conclusión
		<i>cuenta el alcance de la modificación propuesta, este Grupo Interno de Trabajo considera procedente acoger parcialmente los ajustes planteados”</i>
Jurídico	20267050082713 del 21 de abril de 2026	Con observaciones: “(...) se recomienda que, para efectos de poder analizar de fondo la solicitud presentada y emitir un concepto jurídico favorable, el concesionario incluya de manera expresa y estructurada el componente transaccional dentro de la solicitud y del texto del otrosí.”

Fuente: Elaboración propia a partir del contenido del memorando 20266020067573 del 20 de marzo de 2026 y de consulta en el sistema Orfeo.

Se evidenció que las evaluaciones internas por parte de las diferentes gerencias del Equipo de Coordinación y Seguimiento hacen parte de un proceso iterativo y condicionado a conceptos de autoridades, entidades y terceros con injerencia en el proyecto.

Por ejemplo, con ocasión de la Resolución No. 952 del 27 de marzo de 2026 expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y mediante la que se declaró la pérdida de fuerza de la licencia ambiental del proyecto (Ver sección 6.1.3.2), la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales (VGCON) solicitó a la Gerencias Ambiental (VPRE) y de Asesoría a la Gestión Contractual (VJ), mediante memorando con radicado ANI No. 20263030110903 del 2 de junio de 2026, “(...) *pronunciamientos actualizados respecto de los efectos, alcances e implicaciones regulatorias, contractuales y operativas derivados de la Resolución No. 952 de 2026 y del trámite actualmente en curso ante la ANLA, con el propósito de disponer de los insumos requeridos para continuar la evaluación integral de la propuesta de Otrosí No. 3 presentada por el concesionario.*”

Adicionalmente, el instructivo interno GCSP-I-004 (*Metodología para modificación de concesiones portuarias*) establece lo siguiente para las modificaciones contractuales no sustanciales:

- *La ANI publicará en la página web de la entidad la existencia de la solicitud de modificación y el objeto de la misma, para que aquellos terceros que consideren que puedan resultar afectados con la modificación pretendida puedan intervenir en el trámite.*
- *Se solicitará concepto sobre la modificación pretendida a las autoridades que a juicio de la entidad concedente, puedan tener injerencia en la modificación solicitada. En todo caso, se deberá solicitar pronunciamiento a la Alcaldía del Distrito correspondiente, el cual, conforme a lo establecido en el artículo 80 de la Ley 1617 de 2013, será obligatorio y vinculante en este trámite de modificación.*

Respecto a la publicación en la página web de la ANI, se evidenció disponibilidad de información de la modificación contractual, entre el 19 de febrero de 2026 y el 19 de marzo de 2026, en la sección “*Citaciones y notificación por aviso*”, así:

Ilustración 1. Publicación propuesta de modificación contractual en página web de la ANI.

ani.gov.co/citaciones-y-notificaciones-por-aviso?page=12

Inicio Transparencia y Acceso a la Información Pública Atención y Servicios a la ciudadanía Participa Sobre la ANI Proyectos ANI Sala de prensa Servicios TI

Servicios y Trámites

Servicio al Ciudadano

Canales de Atención

PQRSD

CITACIONES Y NOTIFICACIONES POR AVISO

Atención y Servicios a la ciudadanía > Servicio al Ciudadano

Observaciones enviar al correo contactenos@ani.gov.co

Descripción	Fecha de Publicación	Fecha de Desfijación
ACN-02-0251A Publicación del oficio No. ADN-GP-4843 de fecha 12 de febrero de 2026, por medio del cual se surte la Notificación por aviso de la Resolución No. 20256060018025 de fecha 15 de diciembre de 2025, al señor SALOMON PRECIADO HERNANDEZ, quien se	20/02/2026	26/02/2026
Citación para Notificación personal de la Resolución No. 20266060001375 del 09 de febrero de 2026: "Por medio de la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto en contra de la Resolución No. 20256060014765 del 23 de octubre de 2025, a través de	20/02/2026	26/02/2026
Notificación por Aviso a LUZ YANETH ÑAÑEZ BEDOYA, de la Oferta Formal de Compra No. GPR-005243 del 28 de noviembre de 2025. Predio POSQ-3-0808. Proyecto Popayán – Santander de Quilichao.	20/02/2026	26/02/2026
Anexo 2 - Documento Justificativo Otrosí No. 3 relacionada con la solicitud de modificación No Sustancial del Contrato de Concesión No. 003 de 2015	19/02/2026	19/03/2026

Fuente: Página web de la ANI, enlaces <https://www.ani.gov.co/citaciones-y-notificaciones-por-aviso?page=12> y https://www.ani.gov.co/sites/default/files/anexo_2_-_documento_justificativo_otrosi_no_3.pdf

Con relación a las solicitudes de conceptos de las autoridades, se evidenció que, a partir de febrero de 2026, la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión contractual ha solicitado concepto sobre la propuesta de modificación contractual a la Dirección General Marítima (DIMAR) y a la Superintendencia de Transporte, lo que se corrobora con los oficios ANI No. 20263030066351 y No. 20263030066371, ambos del 26 de febrero de 2026, y 20263030099901 del 17 de marzo de 2026.

A la fecha de radicación del presente informe, DIMAR ha emitido concepto favorable condicionado a que se incorporen y desarrollen integralmente “(...) aspectos operacionales, de seguridad marítima, ayudas a la navegación, manejo de residuos, contingencias, protección portuaria y demás condiciones técnicas aspectos operacionales” en la actualización del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación – RCTO, previo al inicio de operaciones del terminal portuario, según se detalla en la comunicación con radicado ANI No. 20264090886852 del 14 de julio de 2026.

Por otra parte, no se evidenció pronunciamiento alguno de la Superintendencia de Transporte, lo que dio lugar a que la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual

reiterara su solicitud de concepto a través del oficio con radicado ANI No. 20263030199721 del 27 de mayo de 2026.

En cuanto al concepto de la Alcaldía Distrital de Santa Marta, se evidenció que la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual llevó a cabo la solicitud a través del oficio ANI No. 20253030186501 del 30 de mayo de 2025, obteniendo pronunciamiento favorable del Distrito a través del oficio ANI No. 20254091601042 del 17 de diciembre de 2025.

En ese orden de ideas, se concluye que, ante la inejecución del plan de inversiones durante los diez primeros años de la concesión, se han aplicado los mecanismos de apremio establecidos en el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, que han incluido el inicio de un proceso de caducidad. Ante la posibilidad de suscribir una modificación contractual que regularice el contrato de concesión portuaria, se evidenció que se ha dado cumplimiento al instructivo interno GCSP-I-004 (Metodología para modificación de concesiones portuarias).

Se resalta la importancia de que cualquier decisión orientada a mantener la ejecución del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 se encuentre debidamente sustentada en análisis técnicos, financieros y jurídicos que permitan comparar dicha alternativa frente a la declaratoria de caducidad. Lo anterior, considerando el tiempo transcurrido sin la ejecución de las inversiones comprometidas ni el inicio de la operación portuaria, con el fin de asegurar que la decisión adoptada responda al interés general y se encuentre debidamente justificada.

Asimismo, la Entidad debe tener en cuenta que la inejecución de las inversiones contractuales, consecuente inoperatividad portuaria e impactos en el componente variable de la contraprestación portuaria establecida en el Conpes 3744 de 2013 (Ver sección 6.1.2) han sido motivo de seguimiento por parte de la Contraloría General de la República, quién emitió observación al respecto en el marco de la auditoría de cumplimiento a la ANI relacionada con contratos de concesiones portuarias priorizadas para las vigencias 2022-2025, según se detalla en la comunicación con radicado ANI No. 20264090672902 del 27 de mayo de 2026. Dicha observación se formalizó como el hallazgo No. 13 del informe de auditoría de la Contraloría General de la República con radicado ANI No. 20264090791842 del 22 de junio de 2026.

Se resalta que, en entrevista de auditoría del 12 de junio de 2026⁴, el GIT de Procesos Administrativos Sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica indicó que es necesario que el trámite de modificación contractual concluya oportunamente y antes del vencimiento del plazo establecido en el artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011) para que la Entidad emita la decisión de segunda instancia del proceso de caducidad en curso, que finalizaría en septiembre de 2026. La decisión frente a la caducidad se debe dar dentro del término legal con, o sin, la suscripción del otrosí que busca regularizar el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

Finalmente, se aclara que las observaciones y análisis contenidos en este informe no constituyen una recomendación, aprobación o rechazo de la eventual suscripción del otrosí de regularización del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015. La determinación sobre su procedencia corresponde a las dependencias competentes de la Entidad, con fundamento en los análisis y soportes técnicos, financieros y jurídicos respectivos.

6.1.2 Pagos de contraprestación portuaria

La cláusula sexta del otrosí No. 2 de 2020 modificó la cláusula 13 del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, referente a la contraprestación portuaria, así:

“CLÁUSULA SEXTA -Modificar la contraprestación establecida en la Cláusula 13 “VALOR DEL CONTRATO Y CONTRAPRESTACIÓN” del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015 de la SOCIEDAD PORTUARIA LAS AMÉRICAS S.A a partir de la suscripción del presente Otrosí, en cumplimiento de lo establecido en el Documento CONPES 3744 del 15 de abril de 2013, adoptado por el Gobierno Nacional mediante Decreto 1099 del 28 de mayo de 2013, así:

***CLÁUSULA 13- VALOR DEL CONTRATO Y DE LA CONTRAPRESTACIÓN.** El valor del contrato de concesión portuaria será el valor presente de las contraprestaciones por concepto de zona de zona de uso público, tasadas al **CONCESIONARIO**. Para todos los efectos y sin perjuicios de la naturaleza variable de la fórmula de cálculo de la contraprestación, el valor de referencia del contrato de concesión equivale al valor presente neto de las contraprestaciones proyectadas, que corresponde a la suma de **SETECIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS DOCE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD 797.712)**, en dólares constantes a diciembre de 2015 y con fecha focal 31 de diciembre de 2015.”*

A través del otrosí No. 2, acorde a lo definido en el artículo 7 de la Ley 856 de 2003 “Por la cual se modifica el artículo 7º de la Ley 1ª de 1991”, se estableció un componente fijo y uno variable de la contraprestación anual, correspondiendo el 80% de la contraprestación total a la Nación y el 20% al Distrito de Santa Marta.

Se evidenció que desde el Equipo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual se lleva a cabo seguimiento a los pagos de contraprestación portuaria en línea con las actividades establecidas en el instructivo GCSP-I-017 (Indicador de seguimiento anual al pago de la contraprestación portuaria) y en el procedimiento GCSP-P-034 (Verificación del pago de contraprestación portuaria)⁶, de las que se entregan los soportes correspondientes en los papeles de trabajo de la auditoría y que corresponden a:

- “1. Remisión de circular para la revisión de la documentación requerida previo al proceso de autoliquidación de la contraprestación portuaria, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3744 de 2013 (vigencias 2025-2026).*
- 2. Convocatoria, durante el mes de febrero, a reuniones virtuales a través de la plataforma Microsoft Teams, con el fin de realizar la revisión de la autoliquidación de la contraprestación portuaria.*
- 3. Recepción de los soportes de pago remitidos por los concesionarios y verificación de los mismos ante la entidad recaudadora.*
- 4. Generación del indicador por parte de la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo Financiero, a más tardar el último día hábil del mes de octubre de cada vigencia.*
- 5. Remisión de la circular de cobro de la contraprestación portuaria a los concesionarios.”⁷*

⁶ Los procedimientos e instructivos del Sistema Integrado de Planeación y Gestión relacionados con la supervisión de concesiones portuarias, entre ellos los procedimientos GCSP-P-034 y GCSP-P-019, así como los instructivos GCSP-I-018, GCSP-I-017, GCSP-I-004 y GCSP-I-001, tienen una antigüedad considerable que pueda lugar a que se analice la necesidad de su actualización.

⁷ Respuesta al cuestionario de auditoría recibida mediante correo electrónico del 10 de junio de 2026, disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Se evidenció que la Sociedad Portuaria se encuentra al día en lo correspondiente al componente fijo de la contraprestación, pues el componente variable se ha visto perjudicado por la inoperatividad portuaria. Los pagos de contraprestación se han certificado por parte del Equipo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual a través del memorando enviado al GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno con radicado ANI No. 20253080201293 del 10 de noviembre de 2025 y a través del oficio enviado al Instituto Nacional de Vía y a la Alcaldía del Distrital de Santa Marta con radicado ANI No. 20253080461141 del 15 de diciembre 2025. En este último oficio se sintetizan los pagos de contraprestación con corte a 2025, así:

Tabla 8. Síntesis pagos de contraprestación.

ITEMS	Nación	Municipio	TOTAL
Contraprestación Total Por Pagar Acumulado	USD 302.638,37	USD 75.659,59	USD 378.297,97
Contraprestación Pagada por el concesionario por capital	USD 302.638,84	USD 75.659,86	USD 378.298,70
Total Contraprestación pendiente por pagar Acumulado	(0,47)	(0,27)	(0,73)

Fuente: Oficio con radicado ANI No. 20253080461141 del 15 de diciembre de 2025.

No obstante, el cumplimiento por parte de la Sociedad Portuaria en esta materia, la inoperatividad del puerto ha afectado el componente variable de la contraprestación portuaria, lo que permitió establecer perjuicios por USD 583.882 (con corte a febrero de 2025)⁸ en la Resolución ANI 20257070013735 del 26 de septiembre de 2025 *“Por medio de la cual se adopta una decisión de fondo dentro del procedimiento administrativo sancionatorio contractual iniciado contra la Sociedad Portuaria Las Américas S.A. Expediente No. 20247070320700037E”*, así:

“9.2.2 Perjuicios derivados del incumplimiento de la operación del puerto.

Así las cosas, y de acuerdo con los valores de carga proyectada utilizados como insumo en el modelo financiero para determinar el valor de la contraprestación pactada en la parte proporcional, se establece que el perjuicio económico causado por la sociedad portuaria por la no operación del terminal asciende a USD 583.882, valor que corresponde al componente de contraprestación variable dejado de percibir, y las cargas proyectadas para el cálculo, como se detalla a continuación:

Tabla 3.

Tasación de perjuicio de No operación.

⁸ En el numeral 9.2.2 de la Resolución ANI No. 20257070013735 del 26 de septiembre de 2025 se indica, respecto a los perjuicios por la no operación portuaria, que: *“Se efectuó el cálculo de la contraprestación incluyendo en el componente variable la carga proyectada según el modelo financiero contractual. Desde el periodo del año 2022 de manera proporcional (desde el 1 de mayo de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022), y para las demás vigencias, se proyectaron con valores completos, hasta anualidad anticipada liquidada en febrero de 2025”*

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de supervisión del
contrato de concesión portuaria No. 003 de
2015



DETALLE	INVIAS	Municipio	TOTAL
Contraprestación portuaria real a 2025	USD 302.638	USD 75.660	USD 378.298
Contraprestación con proyección de carga desde 01/05/2022	USD 769.744	USD 192.436	USD 962.180
VALOR DEL PERJUICIO	USD 467.106	USD 116.776	USD 583.882

Fuente: GIT Financiero 1 VGCON (Ver Anexo de Excel)

(*) NOTA: Se efectuó el cálculo de la contraprestación incluyendo en el componente variable la carga proyectada según el modelo financiero contractual. Desde el periodo del año 2022 de manera proporcional (desde el 1 de mayo de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022), y para las demás vigencias, se proyectaron con valores completos, hasta anualidad anticipada liquidada en febrero de 2025. Los valores proyectados de carga utilizados fueron los siguientes:

AÑO/CARGA	2022(*)	2023	2024
Granel líquido (Ton)	299.369,86	427.220,00	457.125,40
Hidrocarburos (Ton)		50.000,00	53.500,00

Fuente: GIT Financiero 1 VGCON (Ver Anexo de Excel) (*) periodo proporcional, desde el 1 mayo de 2022 el concesionario debió operar el puerto.

(...)"

Según se indicó en la sección 6.1.1, en el análisis de viabilidad del eventual otrosí No. 3, con el que se buscar regularizar el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, se contemplan inversiones adicionales que compensen los perjuicios por la inejecución de inversiones e inoperatividad de la terminal portuaria.

Por otro lado, de la contraprestación destinada a la Nación, a través del artículo No. 2 del Decreto No. 008 de 2024 "Por el cual se modifica el artículo 5 del Decreto 4165 de 2011 y se dictan otras disposiciones" se estableció lo siguiente:

"Artículo 2º. Porcentaje de contraprestación destinado al funcionamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura. De conformidad con lo señalado en el artículo 287 de la Ley 2294 de 2023, se destinarán al funcionamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura los siguientes porcentajes de recursos:

(...)

4. Por concepto de las concesiones existentes y futuras del modo portuario se destinará el 5% de los recursos."

Se evidenció que desde el Equipo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual se ha realizado seguimiento y requerimientos al INVIAS con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto No. 008 de 2024, lo que se corrobora, por ejemplo, a través del contenido de los oficios con radicado ANI No. 20244000058961 del 19 de febrero de 2024, 20253080348041 del 22 de septiembre de 2025 y 20263080043431 del 10 de febrero de 2026.

Desde INVIAS se ha realizado el traslado de recursos por concepto de contraprestación y aplicación del Decreto No. 008 de 2024⁹; sin embargo, la ANI tiene diferencias con INVIAS al respecto, frente a lo que se solicitó apoyo y mediación del Ministerio de Transporte a través del oficio ANI No. 20263080095601 del 17 de marzo de 2026, así:

“(…)

2. Actuaciones adelantadas por la ANI

Desde tiempo atrás, la Agencia Nacional de Infraestructura, ha venido realizando el cálculo del cinco por ciento (5%) de la contraprestación portuaria, conforme a lo establecido en la Ley 856 de 2003, tomando como base de cálculo la contraprestación generada por el uso de las zonas de uso público y la infraestructura portuaria.

(…)

3. Interpretación adoptada por el INVIAS

No obstante, mediante oficio Invias según No. 2026S-VBOG-009375 del 26-02-2026, el Instituto Nacional de Vías ha manifestado en comunicación oficial que el concepto de “recaudo” debe interpretarse como el ingreso efectivo de los recursos a sus cuentas bancarias, señalando que únicamente a partir de ese momento nace la obligación de calcular y transferir el cinco por ciento (5%) a la ANI dentro del mes calendario siguiente.

En particular, el INVIAS indica que:

- *El cálculo del 5% que corresponde transferir a la ANI debe aplicarse:*
 - a) *Sobre el 80% que percibe el INVIAS por concepto de Zona de Uso Público (ZUP), y*
 - b) *Sobre el 100% del valor recaudado por concepto de uso de infraestructura portuaria.*
- *El concepto de recaudo corresponde al ingreso efectivo y real de los recursos a las cuentas del INVIAS.*
- *Solo a partir de dicho ingreso nace la obligación legal de calcular y transferir el 5%.*
- *La entidad únicamente puede transferir recursos que hayan ingresado efectivamente a su patrimonio.*
- *Anticipar el giro antes del recaudo efectivo resultaría contrario a los principios de legalidad presupuestal y disponibilidad de recursos públicos.*

4. Consideraciones frente a dicha interpretación

Si bien es claro que la transferencia material de recursos depende de su disponibilidad presupuestal y del recaudo efectivo por parte de la entidad Recaudadora, es importante precisar que la base de cálculo del porcentaje del cinco por ciento (5%) se encuentra definida directamente por la ley, la cual establece que dicho

⁹ A la fecha de radicación del presente informe, se tiene un registro de ingresos por contraprestación de las diferentes concesiones portuarias supervisadas por la Vicepresidencia de Gestión Contractual ascienden a \$26.381.773.611,22, según balance remitido a la Oficina de Control Interno mediante correo electrónico del 17 de junio de 2026.

porcentaje se genera a partir de la contraprestación portuaria derivada del uso de las zonas de uso público y de la infraestructura portuaria.

En consecuencia:

- El hecho generador del porcentaje corresponde a la contraprestación portuaria causada, conforme a la normativa vigente.
- El recaudo efectivo constituye una condición operativa para el giro, mas no altera la base ni el momento de determinación del valor que corresponde a la ANI.

Por lo anterior, desde la ANI se ha venido adelantando el cálculo del porcentaje correspondiente conforme a la normativa vigente, solicitando el reconocimiento y transferencia de los valores derivados de la contraprestación portuaria generada por el uso de la infraestructura y de las zonas de uso público, que por derecho le corresponde.

5. Solicitud

En virtud de lo anterior, respetuosamente se pone en conocimiento del Ministerio de Transporte, en su calidad de cabeza del sector, la presente trazabilidad institucional y normativa, con el fin de contar con claridad frente a la correcta interpretación del marco normativo aplicable y al procedimiento correspondiente para el cálculo y la transferencia del porcentaje de la contraprestación portuaria.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dicho porcentaje fue establecido expresamente por la ley, por lo que su determinación y aplicación deben sujetarse a lo allí dispuesto, aspecto que, para esta Agencia, se encuentra claramente definido conforme al marco normativo vigente, y que no tiene espacio para otra interpretación, como lo viene realizando el Invias.

Asimismo, se evidenció que a través del memorando ANI No. 20263080107643 del 28 de mayo de 2026, el Equipo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual requirió a la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad lineamientos y concepto jurídico sobre la aplicación del Decreto No. 008 de 2024.

Enseguida se presentan los valores transferidos por INVIAS y los liquidados por la ANI, según información recibida mediante correo electrónico del 25 de junio de 2026:

Tabla 9. Síntesis pagos de contraprestación Decreto No. 008 de 2024.

Vigencia	Valor liquidado ANI (Pesos colombianos COP)	Valor transferido a la ANI (Pesos colombianos COP)	Diferencia (Pesos colombianos COP)
2024	COP 46.559.795	COP 4.042.676	COP 42.517.119
2025	COP 5.073.919	COP 4.059.135	COP 1.014.784
2026	COP 2.139.577,49	COP 1.711.662,00	COP 427.915,49

Fuente: Correos electrónicos del 25 de junio de 2026 enviado por el apoyo financiero del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría. Frente a los valores de 2025 se informó que “(...) aún se encuentran en mesas de trabajo realizando las conciliaciones de los valores por cada una de las Sociedades portuarias” y para 2026 que “(...) a la fecha no se han conciliado con el INVIAS el valor”

Las diferencias presentadas dan lugar a la necesidad de que se finalicen las gestiones requeridas para lograr “(...) contar con claridad frente a la correcta interpretación del marco normativo aplicable y al procedimiento

correspondiente para el cálculo y la transferencia del porcentaje de la contraprestación portuaria”, según indicó la ANI al Ministerio de Transporte a través del oficio ANI No. 20263080095601 del 17 de marzo de 2026.

6.1.3 Licencias y permisos

Con base en el numeral 34 de la cláusula 20 del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, el Concesionario debe tramitar y obtener todas las licencias y permisos necesarios para el desarrollo de las actividades propias del contrato. Durante la auditoría se verificó lo correspondiente al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO) y la licencia ambiental, así:

6.1.3.1 Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO)

Conforme a la cláusula tercera del otrosí No. 2 de 2020, el Concesionario *“(…) deberá remitir al CONCEDENTE el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, el cual hará parte integral del presente contrato de concesión, para su aprobación en un plazo no mayor a seis (6) meses antes del inicio de la operación del Terminal Portuario. La aprobación del reglamento por parte del CONCEDENTE, será requisito previo para el inicio de la operación portuaria, so pena de la imposición de multas a que haya lugar.”*

En línea con lo definido en el otrosí No. 2 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, a través del memorando con radicado ANI No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026 la Vicepresidencia de Gestión Contractual informó a la Oficina de Control Interno que *“El Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación debe ser presentado por el Concesionario para aprobación, de forma previa a la TERMINACIÓN DE LAS OBRAS pactadas en el plan de inversiones, como requisito para la entrada en operación del proyecto; en este caso, considerando que a la fecha no se ha iniciado la ejecución de las obras, no se ha presentado el RCTO para su aprobación.”*

En ese sentido, la inejecución de inversiones y la inoperatividad de la terminal portuaria han dado lugar a que no se cuente con un RCTO. Tampoco se cuenta con un certificado de Protección de Buques y de Instalaciones Portuarias (PBIP), ni habilitación para comercio exterior, según se indica en el Informe de Seguimiento a Proyectos Portuarios (GCSP-F-049) correspondiente al primer trimestre de 2026 y disponible para consulta con el radicado ANI No. 20264090491652 del 21 de abril de 2026.

6.1.3.2 Licenciamiento ambiental

Se evidenció una licencia ambiental otorgada mediante la Resolución No. 028 del 26 de enero de 2007, modificada por la Resolución No. 142 del 11 de junio de 2010 (expedidas por el entonces Departamento Administrativo Distrital de medio Ambiente -DADMA-, hoy Departamento Administrativo Distrital de Sostenibilidad Ambiental -DADSA-) y posteriormente modificada por la Resolución No. 00178 del 12 de febrero de 2018 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

No obstante, se evidenció que la ANLA expidió la Resolución No. 000952 del 27 de marzo de 2026, *“Por medio de la cual se declara la pérdida de fuerza ejecutoria de una Licencia Ambiental y sus modificaciones y se ordena el archivo de un expediente”*, lo que fue motivo de solicitud de información y de aclaraciones a la ANLA de parte del GIT Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, según se

evidencia en las comunicaciones con radicado ANI No. 20266050142961 del 22 de abril de 2026 y 20266050267441 del 15 de julio de 2026.

La Resolución ANLA No. 000952 también fue motivo de recurso de reposición por parte de la Sociedad Portuaria el 23 de abril de 2026, según informó la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual a la Oficina de Control Interno a través del memorando con radicado ANI No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026.

Con ocasión de la Resolución No. 000952 del 27 de marzo de 2026 la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales (VGCON) solicitó a la Gerencias Ambiental (VPRE) y de Asesoría a la Gestión Contractual 1 (VJ), mediante memorando con radicado ANI No. 20263030110903 del 2 de junio de 2026, conceptos al respecto, de cara a la eventual suscripción de la modificación contractual que regularizaría el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 (Ver sección 6.1), en los siguientes términos:

“(…) desde el análisis técnico contractual adelantado por esta Gerencia se considera necesario contar con pronunciamientos actualizados respecto de los efectos, alcances e implicaciones regulatorias, contractuales y operativas derivados de la Resolución No. 952 de 2026 y del trámite actualmente en curso ante la ANLA, con el propósito de disponer de los insumos requeridos para continuar la evaluación integral de la propuesta de Otrosí No. 3 presentada por el concesionario.”

Se evidenció que, en el marco del análisis adelantado por la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales (VGCON) se han identificado riesgos de los efectos de la Resolución citada, en caso de que esta quede en firme, así:

“(…) la inexistencia de una definición ambiental definitiva previa a la eventual suscripción del Otrosí No. 3 podría generar riesgos asociados, entre otros, a:

- *imposibilidad material de iniciar la ejecución en los tiempos previstos;*
- *afectación de la ruta crítica del proyecto;*
- *necesidad de reprogramación integral del plan de inversiones;*
- *potenciales suspensiones de actividades;*
- *afectación de hitos contractuales;*
- *riesgos asociados al equilibrio técnico y financiero del proyecto; y*
- *riesgos de incumplimiento derivados de obligaciones cuya ejecución podría depender de actuaciones regulatorias o decisiones posteriores de la autoridad ambiental competente.”¹⁰*

Los riesgos identificados por la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual concuerdan con los efectos negativos informados por la Gerencia del GIT de Asesoría

¹⁰ Memorando con radicado ANI No. 20263030110903 del 2 de junio de 2026.

a la Gestión Contractual (VJ) a través del memorando ANI No. 20267050121903 del 22 de junio de 2026, en caso de que dicha Resolución quede en firme, así:

“(…) Si la autoridad ambiental ANLA, decide confirmar la decisión de pérdida de fuerza de ejecutoria de la Licencia Ambiental, el acto administrativo por el cual se otorgó la licencia ambiental, se vuelve ineficaz e inejecutable, por lo cual, no se contaría con la autorización para la ejecución de las obras. Este escenario, podría configurar un nuevo supuesto de incumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario, caso en el cual, podría solicitarse el inicio de un nuevo procedimiento sancionatorio contractual. Así las cosas, la definición del trámite ambiental que cursa ante la ANLA eventualmente podría afectar la ejecución del proyecto portuario en el marco de los escenarios planteados.”

Efectos que también concuerdan con lo informado por el GIT Ambiental de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) a través del memorando ANI No. 20266050133943 del 6 de julio de 2026, así:

“(…) La eventual ratificación de la pérdida de fuerza ejecutoria conllevaría al archivo y cierre definitivo del expediente LAM7403-00, generando una imposibilidad de ejercer cualquier actividad por parte del concesionario. En dicha situación desde la ANI se deberá proceder con lo que especifica el contrato de concesión respecto al proceso sancionatorio por incumplimiento e incluso evaluar la posibilidad de terminar el contrato por no contarse ya con uno de los requisitos para ejercer los derechos de la concesión portuaria.”

A manera de complemento, con base en el contenido del memorando ANI No. 20266050133943 del 6 de julio de 2026, se evidenció que, en caso de que la licencia ambiental se mantenga vigente, dicha licencia podría ser susceptible de una modificación o cambio menor, lo que requeriría un trámite adicional con la ANLA.

En ese orden de ideas, el análisis de viabilidad del otrosí No. 3 debe considerar los escenarios relacionados con 1) la pérdida de fuerza o 2) continuidad de la vigencia de la licencia ambiental. Lo anterior, teniendo en cuenta que, si bien corresponde a la Sociedad Portuaria¹¹ mantener vigente dicho instrumento durante el plazo de ejecución del contrato de concesión, su ausencia podría afectar el cronograma de las inversiones previstas con la modificación contractual y, en consecuencia, el componente variable de la contraprestación portuaria, entre otros efectos.

6.1.4 Garantías del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015

Se evidenció que las pólizas actualizadas y vigentes tienen aprobación por parte de la ANI. La aprobación de la actualización de las pólizas se dio a través del formato GCSP-F-003 formalizado a través de la comunicación con radicado ANI No. 20263030139451 del 20 de abril de 2026.

¹¹ Numeral 10 de la cláusula 20 del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015: “Procurar la protección del medio ambiente y llegado el caso recuperarlo según las instrucciones de las autoridades ambientales competentes y adoptar medidas de preservación sanitaria y ambiental que le sean requeridos de conformidad con la Licencia Ambiental o Plan de Manejo Ambiental, los cuales deberán estar vigentes por el término de duración del contrato de concesión.”

El contenido de la comunicación citada, firmada por la Vicepresidente de Gestión Contractual, da cuenta de las verificaciones hechas por parte de las áreas financiera, jurídica y técnica del Equipo de Coordinación y Seguimiento, así:

“Las garantías descritas, fueron revisadas y confrontadas con las estipulaciones establecidas en el Contrato Sociedad Portuaria Las Américas S.A., sobre el particular, verificando que se ajustan a éstas y a las disposiciones legales vigentes sobre la materia conforme a lo indicado en el memorando de la Gerencia Jurídica Nro. 20267050050653 del 24 de febrero de 2026, y de la Gerencia Financiera Nro. 20263030046483 del 19 de febrero de 2026; y la verificación de la Gerencia de Proyectos Portuarios y Fluviales con radicado ANI No. 20263030072423 del 30 de marzo de 2026; consecuencia, en mi condición de Vicepresidenta de Gestión Contractual debidamente facultada, procedo a su aprobación, de conformidad con la Circular Conjunta No. 001 del 20 de agosto de 2021, expedida por Colombia Compra Eficiente y la Superintendencia Financiera, desde el equipo de seguimiento al contrato, se realizó la consulta correspondiente en la página web de la Aseguradora Liberty Seguros, la cual expidió una certificación de la póliza que se ajusta al anexo presentado por la Sociedad Portuaria Las Américas S.A y que hace parte de los documentos soporte de la presente acta.”

En ese sentido, no habría alertas respecto a la vigencia y aprobación de las pólizas actuales del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

6.2 Alertas de riesgos institucionales

En la auditoría no se reportaron alertas de riesgos de los procesos institucionales, ya sean de gestión o de cumplimiento, con ocasión de situaciones ocurren en la ejecución del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

Ante requerimiento de la Oficina de Control Interno sobre alertas al respecto, la Vicepresidencia de Gestión Contractual informó mediante memorando ANI No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026 que *“(…) a la fecha no se evidencian alertas no gestionadas por parte de la Entidad, encontrándose las situaciones identificadas en el proyecto bajo seguimiento y análisis por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, en el marco de las competencias y procedimientos institucionales aplicables.”*

Si bien, desde la ANI se ha venido adelantado la gestión requerida para la supervisión de un contrato de concesión portuaria, que para el caso de la Sociedad Portuaria Las Américas S.A ha requerido la aplicación de procesos administrativos sancionatorios, imposición de multas y caducidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, se considera que, principalmente, la inejecución de inversiones, inoperatividad portuaria y consecuente caducidad del contrato de concesión son hechos que pueden generar impactos reputacionales y económicos para la Entidad, al afectar del cumplimiento de la misión institucional¹², y, por lo tanto, son hechos que podrían considerarse dentro de los riesgos de los procesos de la ANI.

En la auditoría se revisaron los riesgos institucionales y no se evidenció que se contemple un riesgo asociado a la caducidad de un contrato de concesión portuaria con ocasión de inejecución de inversiones e inoperatividad portuaria, lo que se podría revisar con el ánimo de actualizar el mapa de riesgos de la ANI,

¹² “Impulsar y desarrollar proyectos integrales de infraestructura concesionada para transformar territorios, vidas y propósitos de manera sostenible, resiliente e incluyente fortaleciendo el tejido social, la equidad y la competitividad del país.”

principalmente en lo correspondiente al proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte. Tampoco se evidenciaron riesgos específicos directamente relacionados con la ejecución de un contrato de concesión portuaria.

6.3 Planes de mejoramiento

Se verificaron las bases de datos de los planes de mejoramiento de la ANI y se evidenció que en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) se tiene el hallazgo identificado con el número 1625, formulado por la Contraloría General de la República (CGR) en la auditoría financiera correspondiente a la vigencia 2024, relacionado con la Sociedad Portuaria Las Américas. Durante la auditoría se llevó a cabo el análisis de eficacia del plan de mejoramiento, evidenciando su cumplimiento al 100%, lo que da lugar a llevar a cabo un análisis de efectividad de las acciones cumplidas, así:

Tabla 10. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 1625.

Hallazgo	1625	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<i>“Hallazgo 16 - Cumplimiento en la entrega de información oportuna y precisa en procesos de auditoría. Administrativo (A) con presunta incidencia disciplinaria (D)</i> <i>En el marco de la auditoría financiera, la ANI entregó inicialmente información sobre las concesiones portuarias. Con base en esos datos, se seleccionaron cinco concesiones como muestra para ejercerles control fiscal, las cuales fueron incluidas en el plan de trabajo, de conformidad con los procedimientos y la guía de auditoría. Posteriormente, se solicitó información más detallada sobre las concesiones seleccionadas, pero la respuesta no fue completa. Tras una nueva solicitud, se recibió finalmente la información requerida; sin embargo, al compararla con la inicialmente aportada, se identificaron diferencias importantes. Además, durante una visita técnica a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., se evidenció en la revisión documental que los datos reportados inicialmente tampoco eran precisos ni completos. Estas inconsistencias muestran que la ANI no entregó de manera oportuna información clara, exacta y completa, transgrediendo así lo señalado en el numeral 8 del artículo 39 de la Ley 1952 de 2019.</i> <i>(...)</i> <i>Hechos:</i> <i>El 13 de febrero de 2025, la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI remitió información sobre las concesiones portuarias, incluyendo valores de contraprestación para cada una de ellas. Esta información fue utilizada para seleccionar cinco concesiones como muestra dentro del plan de trabajo de la auditoría financiera. Las concesiones seleccionadas fueron las siguientes:</i> <i>• Contrato No. 009 de 1994 – Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.</i> <i>• Contrato No. 021 de 1997 – Oiltanking Colombia S.A.</i> <i>• Contrato No. 001 de 2005 – Sociedad Portuaria Palermo S.A.</i> <i>• Contrato No. 002 de 2015 – Coremar Shore Base S.A.</i>		

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de supervisión del
contrato de concesión portuaria No. 003 de
2015



Hallazgo	1625	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	• <i>Contrato No. 003 de 2015 – Sociedad Portuaria Las Américas S.A.</i> <i>Posteriormente, mediante el Oficio No. 2025EE42825 del 10 de marzo de 2025 (Solicitud No. 09), se solicitó información financiera detallada de las concesiones seleccionadas. En respuesta, la ANI únicamente reportó información financiera para Oiltanking Colombia S.A., sin incluir datos de las demás concesiones. Dado que los datos de las demás concesiones no fueron suministrados, se presentó una nueva solicitud mediante el Oficio No. 2025EE062628 del 1 de abril de 2025 (Solicitud No. 20). En esta oportunidad, la ANI remitió información financiera de todas las concesiones seleccionadas. No obstante, al comparar esta información con la inicialmente reportada el 13 de febrero de 2025, se identificaron diferencias importantes.”</i> (Subrayado fuera de texto)		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Bases de datos financiera actualizada. 2. Comunicación – Circular Financiera. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 3. Socialización procedimiento GCSP-P-034, pago de contraprestación portuaria. INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre.		
Causa del hallazgo	Remisión de información incompleta, inexacta y no actualizada por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), sin que se evidenciaran mecanismos efectivos de verificación y validación interna en el componente de Información y Comunicación del Sistema de Control Interno.		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad: Se evidenció que las unidades de medida correctivas consistieron en 1) la actualización bases de datos de contraprestaciones portuarias que dan cuenta de los responsables de recaudo y del comportamiento del indicador de contraprestación y 2) la remisión de Circulares desde la Vicepresidencia de Gestión Contractual a los responsables de recaudo de la contraprestación de las concesiones portuarias requiriendo soportes de pago (radicados ANI No. 20263080000094 del 06 de febrero de 2026 y 20263080000264 del 27 de abril de 2026). Por su parte, la unidad de medida preventiva consistió en la socialización del procedimiento identificado en el sistema integrado de planeación y gestión de la ANI con el código GCSP-P-034 (Verificación del pago de contraprestación portuaria), cuyo objetivo es “<i>Establecer los pasos a seguir para la revisión y seguimiento del pago de contraprestación de las Concesiones Portuarias.</i>” Según lo establecido en el informe de cierre del plan de mejoramiento, formalizado con el radicado ANI No. 20263080126193 del 25 de junio de 2026, la socialización se lleva a cabo en las mesas de trabajo que se llevan a cabo con las sociedades portuarias para revisar la autoliquidación de las contraprestaciones. De otra parte, no se evidenció que la causa del hallazgo se repitiera en las observaciones emitidas por la Contraría General de la República en la auditoría de cumplimiento a la ANI para las vigencias 2022 - 2025, en materia de concesiones portuarias. Asimismo, consultada la base de datos de la Oficina de Control Interno, de atención a			

Hallazgo	1625	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
requerimientos a Entes de Control, se evidenció que, con relación a la auditoría de cumplimiento mencionada, la ANI atendió oportunamente todos los requerimientos de la Contraloría General de la República. Finalmente, en el marco de la auditoría interna a la función pública de supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, se solicitó a la Vicepresidencia de Gestión Contractual información relacionada con pagos de contraprestación portuaria, sin identificar novedades en la completitud, exactitud y actualización de la información, según se evidencia, por ejemplo, en el contenido del memorando interno No. 20263030113823 del 5 de junio de 2026. En ese orden de ideas, se considera que desapareció la causa del hallazgo, por lo que se establece la efectividad del plan de mejoramiento.			

7. ALERTAS, HALLAZGOS, RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES

7.1 Alertas con enfoque preventivo

A partir de las validaciones realizadas, se evidencia la criticidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015. Factores como la inejecución de las inversiones contractuales, la consecuente ausencia de operación portuaria y la afectación del componente variable de la contraprestación portuaria establecida en el Conpes 3744 de 2013 han derivado en la declaratoria de incumplimientos, la imposición de multas, el inicio de un proceso de caducidad y la formulación de un hallazgo por parte de la Contraloría General de la República, en el marco de la auditoría de cumplimiento a la ANI relacionada con concesiones portuarias priorizadas para las vigencias 2022-2025.

En relación con el proceso de caducidad, el plazo para que la ANI resuelva la segunda instancia finaliza en septiembre de 2026, conforme a lo previsto en el artículo 52 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011). En consecuencia, la Entidad debe definir oportunamente la procedencia o no de la modificación contractual propuesta para la regularización del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, de manera que los resultados de dicho análisis puedan ser considerados dentro del término legal aplicable al proceso de caducidad.

Cualquiera que sea la decisión que adopte la Entidad respecto de la modificación contractual, esta deberá encontrarse debidamente soportada en análisis técnicos, financieros y jurídicos que permitan valorar sus implicaciones frente a los distintos escenarios posibles, incluyendo los efectos asociados a la continuidad del proyecto y a la eventual declaratoria de caducidad, considerando los impactos y perjuicios materializados como consecuencia de la inejecución de las inversiones contractuales y la ausencia de operación portuaria.

7.2 Hallazgos

No se identificaron hallazgos.

7.3 Recomendaciones

1. Culminar los análisis y las actuaciones requeridas para definir la procedencia de la suscripción del otrosí de regularización del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 oportunamente y con antelación al término legal con el que cuenta la Entidad para emitir la decisión de segunda instancia del proceso de caducidad, informando al GIT de Sancionatorios sobre los resultados, soportes y decisiones derivadas de dicho trámite. Se resalta la importancia de considerar en estos análisis los escenarios relacionados con 1) la pérdida de fuerza o 2) continuidad de la vigencia de la licencia ambiental inicialmente otorgada mediante la Resolución No. 028 de 2007 por el DADMA.
2. Asegurar una adecuada conservación y organización en el expediente de la supervisión del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 de los análisis, estudios, conceptos y demás soportes multidisciplinarios que sustenten cualquier decisión relacionada con la suscripción del otrosí No. 3, para así garantizar su trazabilidad, consulta y posterior verificación.
3. Socializar con el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno la inejecución de inversiones, inoperatividad portuaria y consecuente caducidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, pues son hechos que pueden generar impactos reputacionales y económicos para la Entidad, al afectar del cumplimiento de la misión institucional, y, por lo tanto, son hechos que pueden considerarse dentro de los riesgos de los procesos de la ANI.
4. Revisar y, de ser procedente, gestionar la actualización de los procedimientos e instructivos del Sistema Integrado de Planeación y Gestión relacionados con la supervisión de concesiones portuarias, entre ellos los procedimientos GCSP-P-034 y GCSP-P-019, así como los instructivos GCSP-I-018, GCSP-I-017, GCSP-I-004 y GCSP-I-001, considerando su antigüedad y la necesidad de fortalecer los mecanismos de seguimiento, control y supervisión de las concesiones portuarias administradas por la ANI. Se resalta la necesidad de actualizar el procedimiento GCSP-P-034 (Verificación del pago de contraprestación portuaria), pues la versión vigente, al ser de 2018, no considera las disposiciones del Decreto No. 008 de 2024.
5. Gestionar la formalización de un manual o instructivo que consolide y documente las metodologías aplicables para el cálculo de contraprestación portuaria (i.e Conpes 3744 de 2013, Productividad, Regionales y demás), lo que puede contribuir a la estandarización de criterios, trazabilidad de actualizaciones y transferencia del conocimiento institucional.
6. Finalizar las gestiones requeridas con el Instituto Nacional de Vías para lograr claridad frente a la interpretación del cálculo del porcentaje de contraprestación portuaria destinado al funcionamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura, según lo establecido en el artículo No. 2 del Decreto No. 008 de 2024.
7. Se recomienda, al GIT Social de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, revisar y actualizar, de ser procedente, la asignación de los profesionales sociales a los proyectos a cargo de la ANI, formalizada mediante la comunicación con radicado ANI No. 20256030157703 del 3 de septiembre de 2025.

8. Se recomienda, al GIT de Riesgos de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, revisar la formulación y coherencia entre los objetos y las obligaciones específicas de los contratos de prestación de servicios suscritos con los profesionales que prestan apoyo a la coordinación y seguimiento de concesiones portuarias, en materia de riesgos contractuales.

7.4 Conclusiones

7.4.1 Conclusiones objetivo específico No. 1 (Función de la Supervisión)

1. Se evidenció que la inejecución de las inversiones contractuales ha dado lugar a que desde la Supervisión se hayan gestionado dos procesos administrativos sancionatorios que concluyeron con la declaratoria de incumplimiento y de imposición de multa a la Sociedad Portuaria. Dicha inejecución de inversiones también hace parte del proceso administrativo que busca declarar el incumplimiento grave y consecuente caducidad del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, con fallo de primera instancia a través de la Resolución ANI No. 20257070013735 del 26 de septiembre de 2025 y sobre el que el plazo con el que cuenta la ANI para resolver el recurso de reposición interpuesto por la Sociedad Portuaria vence en septiembre de 2026.
2. Se evidenció que aspectos como la inejecución de las inversiones contractuales, consecuente inoperatividad portuaria e impactos en el componente variable de la contraprestación portuaria establecida en el Conpes 3744 de 2013, han sido motivo de seguimiento por parte de la Contraloría General de la República, quién emitió observación al respecto en el marco de la auditoría de cumplimiento a la ANI relacionada con contratos de concesiones portuarias priorizadas para las vigencias 2022-2025, formalizada como el hallazgo No. 13 del informe de auditoría con radicado ANI No. 20264090791842 del 22 de junio de 2026.
3. Se evidenció que, en paralelo al proceso de caducidad, se analiza y gestiona la viabilidad de un otrosí No. 3, conforme a lo establecido en el instructivo interno GCSP-I-004 (Metodología para modificación de concesiones portuarias) y a través del que se regularizaría el contrato de concesión portuaria, modificando el valor y programación de las inversiones contractuales e incorporando inversiones adicionales como medida de compensación ante los perjuicios generados por la inejecución de inversiones e inoperatividad portuaria. Es necesario que la decisión que se tome frente a la suscripción del otrosí se dé oportunamente y teniendo en cuenta el término legal con el que cuenta la ANI para decidir sobre el proceso de caducidad del contrato de concesión portuaria.

Se aclara que las observaciones y análisis contenidos en este informe no constituyen una recomendación, aprobación o rechazo de la eventual suscripción del otrosí que busca regularizar el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015. La determinación sobre su procedencia corresponde a las dependencias competentes de la Entidad, con fundamento en los análisis y soportes técnicos, financieros y jurídicos respectivos.
4. Se evidenció que, adicional a los análisis al interior de la ANI, la viabilidad de un otrosí No. 3 está condicionada a pronunciamientos y actuaciones de entidades y autoridades. Se resalta la criticidad de que, a la fecha de radicación del presente informe, la ANLA notificó sobre pérdida de fuerza

ejecutoria de la licencia ambiental requerida para ejecutar inversiones en la terminal portuaria y que no se tiene concepto, positivo o negativo, de la Superintendencia de Transporte.

5. Se evidenció que desde la Gerencia del Equipo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual se lleva a cabo seguimiento a los pagos de contraprestación portuaria en línea con las actividades establecidas en el instructivo GCSP-I-017 (Indicador de seguimiento anual al pago de la contraprestación portuaria) y en el procedimiento GCSP-P-034 (Verificación del pago de contraprestación portuaria). No se evidenciaron incumplimientos de la Sociedad Portuaria en lo correspondiente al componente fijo de la contraprestación; sin embargo, en lo correspondiente al componente variable, la inoperatividad portuaria dio lugar a que se establecieran perjuicios por USD 583.882 (con corte a febrero de 2025) en la Resolución ANI 20257070013735 del 26 de septiembre de 2025 *“Por medio de la cual se adopta una decisión de fondo dentro del procedimiento administrativo sancionatorio contractual iniciado contra la Sociedad Portuaria Las Américas S.A. Expediente No. 20247070320700037E”*.
6. Se evidenció que desde INVIAS se ha realizado el traslado de recursos por concepto de contraprestación y aplicación del Decreto No. 008 de 2024; sin embargo, la ANI tiene diferencias respecto a la manera como se ha liquidado el porcentaje de la contraprestación que le debe ser trasladado, diferencias que se han elevado al Ministerio de Transporte para su análisis y mediación.
7. Se evidenció que la inoperatividad portuaria ha dado lugar a que la Sociedad Portuaria no cuente con un Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, certificado de Protección de Buques y de Instalaciones Portuarias (PBIP), ni habilitación para comercio exterior.
8. Se evidenció actualización, vigencia, verificación y aprobación de las pólizas de cumplimiento y de responsabilidad civil extracontractual del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.
9. No se evidenció que el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015 haya tenido una interventoría; por lo tanto, la supervisión del 2015 ha estado a cargo de la ANI en su totalidad. Con base en el seguimiento del Equipo Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, se evidenció que la Sociedad Portuaria ha depositado en el patrimonio autónomo los recursos requeridos para los honorarios de la interventoría definidos en el otrosí No. 1 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

7.4.2 Conclusiones objetivo específico No. 2 (Alertas de riesgos institucionales)

1. No se evidenció que el mapa de riesgos institucional contemple riesgos directamente relacionados con la ejecución de un contrato de concesión portuaria.
2. La inejecución de inversiones, inoperatividad portuaria y consecuente caducidad del contrato de concesión son hechos que pueden generar impactos reputacionales y económicos para la Entidad, al afectar del cumplimiento de la misión institucional, y, por lo tanto, son hechos que podrían considerarse dentro de los riesgos de los procesos de la ANI.

7.4.3 Conclusiones objetivo específico No. 3 (Planes de mejoramiento)

1. Se estableció concepto de efectividad para el plan de mejoramiento del hallazgo identificado en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) con el número 1625, en lo correspondiente a la incidencia administrativa del hallazgo.

Elaboró informe: Auditor Oficina de Control Interno – **Daniel Felipe Sáenz Lozano**

Revisó: Jefe de Oficina de Control Interno (E) – **Lina Leidy Leal Díaz** (Periodo comprendido entre el 26 de junio y el 21 de julio de 2026, conforme a la Resolución No. 20263040024135 del 22 de junio de 2026, expedida por el Ministerio de Transporte.)

Revisó y aprobó informe: Jefe de Oficina de Control Interno - **Judith Alejandra Vargas López**

ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se anexan más adelante:

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.
- Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Supervisión, como orientadora del contrato.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos:

- Mapa de riesgos institucional.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable.

También se tuvo en cuenta el Decreto 648 de 2017, *Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública*, disponible en el enlace <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de supervisión del
contrato de concesión portuaria No. 003 de
2015



Anexo 2: Información adicional del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2015.

HITO	FECHA
Suscripción del contrato	22 de septiembre de 2015
Acta de inicio	15 de abril de 2016
Fecha fin de la concesión	14 de abril de 2046

Fuente: Informe de gestión correspondiente al primer trimestre de 2026, radicado ANI No. 2026 4090491652 del 21 de abril de 2026.

ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
Terlica S.A.S	82.00%
Superportuaria S.A.S	10.00%
C.I. Tequendama S.A.S	4.00%
C.I. La Samaria S.A.S	2.00%
M&M Davila y CIA en C	2.00%
TOTAL	100.00%

Fuente: Informe ejecutivo puertos (GCSP-F-224) disponible en Secop.

Modificación contractual	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	1. Excluir la obligación de la ANI, de suscribir el contrato de interventoría, como condición precedente para iniciar la ejecución del contrato de concesión. 2. Aclarar la TRM para el pago del componente variable de la contraprestación. 3. Aclarar la proporción para el fondeo de la interventoría del año 2017.	15/01/2016
Otrosí No. 2	1. Modificar las zonas de uso público (marítima y terrestre). 2. Modificar la descripción del proyecto, especificaciones técnicas, modalidades de operación, volúmenes y clase de carga. 3. Aclarar la obligación asociada al reglamento de condiciones técnicas de operación. 4. Prorrogar el plazo de la concesión en 10 años. 5. Modificar el plan de inversiones, estableciéndolo en USD\$13.326.731 (Constantes de diciembre de 2015), con un plazo de ejecución de 19 meses. 6. Modificar la contraprestación portuaria. 7. Incorporar obligaciones del concesionario relacionadas con la atención de reportes y requerimientos, así como de cumplimiento de un apéndice social. 8. Modificar las obligaciones del concesionario en materia ambiental.	30/09/2020

Fuente: Información disponible en Secop.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de supervisión del
contrato de concesión portuaria No. 003 de
2015



Anexo 3: Programa y agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría interna (EVCI-P-002) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con el plan y agenda de auditoría, según se presenta en esta sección.

Programa de auditoría:

ACTIVIDADES	Cronograma																																											
	Mayo											Junio																			Julio													
	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Análisis de información preliminar para la auditoría																																												
Generación del programa de actividades de la auditoría																																												
Revisión y aprobación del programa de actividades de auditoría por parte de la jefatura y par cuando aplique																																												
Notificación de auditoría y solicitud de información inicial correspondiente a la auditoría																																												
Apertura de auditoría																																												
Aplicación de métodos o herramientas de auditoría																																												
Análisis y revisión de información de la auditoría																																												
Elaboración de informe de auditoría preliminar																																												
Revisión de informe preliminar por parte de la jefatura y par cuando aplique																																												
Socialización de informe preliminar																																												
Elaboración del informe definitivo																																												
Revisión de informe definitivo con la jefatura y/o par cuando aplique																																												
Cierre de auditoría - revisión de par cuando aplique																																												
Formalización del informe de auditoría																																												

Agenda de auditoría:

La ejecución detallada de las actividades de auditoría se resume en la siguiente tabla:

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	03-06-2026	10:30 – 11:00
Entrevistas de auditoría	12-06-2026	09:00 – 12:00
Visita a la zona concesionada	22-06-2026	08:30 – 15:00
Reunión con apoyo financiero de la Supervisión	25-06-2026	09:00 – 10:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	17-07-2026	08:00
Cierre de auditoría	27-07-2026	15:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Se dio a conocer la situación actual del proyecto y se demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión.