



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20251020234173**

20251020234173

Fecha: **22-12-2025**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY**

Presidente

OSCAR FLÓREZ MORENO

Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno

MILENA PATRICIA JIMÉNEZ HERNÁNDEZ

Vicepresidente de Gestión Contractual

GINA JULIANA RINCÓN RODRÍGUEZ

Vicepresidente de Estructuración

ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID

Vicepresidente Ejecutivo

DE: **JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ**

Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría interna sobre servicios y trámites relacionados con los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre octubre y diciembre de 2025, realizó una auditoría interna sobre servicios y trámites relacionados con los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada.



Las conclusiones se describen en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de los hallazgos y de las recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4o y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a los hallazgos contenidos en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo cual el término recomendado es de sesenta (60) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ

Jefe de la Oficina de Control Interno

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

cc: 1) OSCAR FLOREZ MORENO VICE Vicepresidencia de Planeacion Riesgos y Entorno BOGOTA D.C. -2) MILENA PATRICIA JIMENEZ HERNANDEZ VICE Vicepresidencia de Gestión Contractual BOGOTA D.C. -3) GINA JULIANA RINCON RODRIGUEZ VICE Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -4) ROBERTO GAMALIEL UPARELA BRID VICE Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -5) ADRIANA BARENO ROJAS Coord GIT GIT de Planeacion BOGOTA D.C. -6) HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ GIT de Planeacion BOGOTA D.C. -7) HERMAN ALONSO ROSERO BERNAL GIT(E) GIT Portuario BOGOTA D.C. -8) ADRIANA MARIA MONTANEZ SAENZ GERENTE GIT Ferreo BOGOTA D.C. -9) CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1 Vicepresidencia de Gestión Contractual BOGOTA D.C. -10) GINA JULIANA RINCON RODRIGUEZ VICE Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -11) RAFAEL FRANCISCO GOMEZ JIMENEZ G.FLUVIAL Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -12) CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -13) LINDA GISELLE MENDOZA TORRES GERENTE GIT Estrategia Contractual Permisos y Modificaciones BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista de la Oficina de Control Interno.

VoBo: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20251020086514

GADF-F-010



AUDITORÍA INTERNA

Auditoría interna sobre servicios y trámites relacionados con los contratos de concesión y demás formas de asociación público-privada

2025



CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	4
1.1 Objetivo general:.....	4
1.2 Objetivos específicos:	4
2. ALCANCE.....	4
3. MARCO NORMATIVO.....	5
4. MARCO GENERAL DE LA GESTIÓN DE TRÁMITES Y SERVICIOS EN LA ANI	6
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	13
5.1 Evaluación de controles y de cumplimiento normativo.....	13
5.1.1 Autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea	13
5.1.2 Solicitud de concesión portuaria	31
5.1.3 Solicitudes de concesiones para embarcaderos	46
5.1.4 Autorización temporal portuaria	49
5.1.5 Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas	51
5.1.6 Concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible, extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas	55
5.1.7 Trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional	58
5.1.8 Reportes en el SUIT	59
5.2 Análisis de efectividad de planes de mejoramiento	65

6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	67
6.1 Conclusiones.....	67
6.2 Hallazgos	71
6.2.1 Hallazgos para el GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones de la Vicepresidencia Ejecutiva	71
6.2.2 Hallazgos para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual	72
6.2.3 Hallazgos para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Estructuración.....	72
6.2.4 Hallazgos para el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	
73	
6.3 Recomendaciones.....	73
6.3.1 Recomendación para la línea estratégica (Alta Dirección y Comité de Gestión y Desempeño)	
73	
6.3.2 Recomendaciones para la Vicepresidencia Ejecutiva y para la Vicepresidencia de Gestión Contractual	73
6.3.3 Recomendaciones para el GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones	74
6.3.4 Recomendaciones para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual.....	77
6.3.5 Recomendaciones para el Equipo de Férreos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual	
77	
6.3.6 Recomendaciones para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Estructuración	77
6.3.7 Recomendaciones para el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	
78	

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general:

Evaluar la aplicación y efectividad de los controles definidos por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para la gestión de servicios y trámites, así como el cumplimiento normativo asociado, y analizar la efectividad de planes de mejoramiento formulados para superar hallazgos relacionados con este ámbito.

1.2 Objetivos específicos:

1. Evaluar la aplicación y efectividad de los controles definidos por la ANI para la gestión de servicios y trámites.
2. Verificar el cumplimiento normativo en la gestión de servicios y trámites, incluyendo su reporte en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT).
3. Analizar la efectividad de las acciones de mejora implementadas frente al hallazgo No. 3951 del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP).

2. ALCANCE

El alcance de la auditoría comprende el análisis de la gestión institucional adelantada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en materia de trámites y servicios, incluyendo los controles definidos en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión, y la efectividad de las acciones de mejora derivadas del hallazgo No. 3951 del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP).

El periodo objeto de revisión comprende desde agosto de 2022 hasta la fecha de corte de la auditoría, e incluye el análisis de la información documental, normativa y operativa relacionada con los trámites gestionados por las diferentes áreas de la Entidad.

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:

- Ley 962 de 2005: Por la cual se dictan disposiciones sobre racionalización de trámites y procedimientos administrativos de los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos.
- Ley 1 de 1991: Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones y decretos asociados (i.e Decreto No. 475 de 2015 y Decreto 1079 de 2015).
- Ley 1755 de 2015: Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.
- Decreto 19 de 2012: Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.
- Decreto No. 1499 de 2017: Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Decreto único Reglamentario del Sector Función Pública, en lo relacionado con el Sistema de Gestión establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015.
- 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.
- Resolución No. 6397 de 1997 del Ministerio de Transporte: Por la cual se reglamenta el cierre de vías a nivel nacional por eventos Deportivos.
- Resolución No. 666 de 2000 del Ministerio de Transporte: Por medio de la cual se modifica el artículo cuarto y adiciona la Resolución No. 6397 del 28 de octubre de 1997.
- Resolución No. 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte: Por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte.
- Resolución No. 1361 de 2012 del Ministerio de Transporte: Por la cual se adopta el formato de petición y se establece el procedimiento para emitir concepto técnico de ubicación de estaciones de servicio automotriz en carreteras a cargo de la Nación.
- Resolución No. 716 de 2015 de la Agencia Nacional de Infraestructura: Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención

temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentra a cargo de la Entidad.

- Resolución No. 4805 de 2015 del Instituto Nacional de Vías: Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución No. 1120 de 26 de marzo de 2014 y se delegan unas funciones.
- Resolución No. 20243040046045 de 2024 del Ministerio de Transporte: Por la cual se fijan los requisitos y se establece el trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional, y se dictan otras disposiciones.

4. MARCO GENERAL DE LA GESTIÓN DE TRÁMITES Y SERVICIOS EN LA ANI

Se evidenció que la ciudadanía tiene acceso a siete servicios o trámites a través de la página web de la ANI. Las áreas responsables de cada uno de ellos al interior de la Entidad se informaron a la Oficina de Control Interno en respuesta a la solicitud hecha con el memorando No. 20251020193533 del 28 de octubre de 2025. Adicionalmente, la Oficina de Control Interno verificó la relación de las funciones definidas para las Vicepresidencias reportadas como responsables para cada uno de los trámites, a la luz de lo definido en el 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*” La información de los siete trámites se sintetiza enseguida:

Tabla 1. Servicios o trámites ANI.

No	Servicio o trámite	Objeto	Tipo	Proceso ¹	Área responsable	Función asociada en Decreto 746 de 2022
1	Autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea.	Obtener la autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentran a cargo de la entidad.	En línea	GCSP	GIT Proyectos carreteros, estrategia contractual, permisos, modificaciones de la	Artículo 8, correspondiente a la inclusión del artículo 13A en el Decreto

¹ GCSP: Gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte, EPIT: Estructuración de proyectos de infraestructura de transporte.

No	Servicio o trámite	Objeto	Tipo	Proceso ¹	Área responsable	Función asociada en Decreto 746 de 2022
					Vicepresidencia de Gestión Contractual ²	4165 de 2011 (Numeral 14) ³
2	Solicitud de concesión portuaria.	Autorizar a una sociedad portuaria la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos para la construcción y operación de	Presencial	EPIT	Equipo Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración	Artículo 9, correspondiente a la modificación del artículo 14 del Decreto 4165 de 2011 (Numeral 14) ⁴

² El numeral 6 del artículo No. 1 de la Resolución ANI No. 20221000007275 del 22-06-2022 asignó al Vicepresidente Ejecutivo la función de: “*El otorgamiento de los permisos y la suscripción de contratos relativos a permisos para la construcción de accesos, instalaciones de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial y traslado de postes en la infraestructura concesionada, así como las actuaciones necesarias en materia de permisos y autorizaciones sobre la infraestructura concesionada. Esta facultad incluye la suscripción de modificaciones, aclaraciones, adiciones, cesiones o prórrogas de los actos y contratos derivados de esta delegación, la adopción de correctivos, la realización de actividades de dirección, control y vigilancia de dichos actos y contratos, así como los demás actos inherentes a la actividad delegada.*” y el artículo No. 2 de la Resolución ANI No. 295 de 2020 estableció que el GIT hace parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual.

³ “ARTÍCULO 13A. Vicepresidencia Ejecutiva. Las funciones de la Vicepresidencia Ejecutiva son las siguientes:

(...)

14. *Definir los criterios técnicos, para otorgar los permisos y autorizaciones relacionados con el uso o intervención de las áreas e infraestructura concesionada asignada a la Agencia, de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión y demás formas de Asociación Público-Privada.*

⁴ “ARTÍCULO 14. Vicepresidencia de Estructuración. Las funciones de la Vicepresidencia de Estructuración son las siguientes:

(...)

14. *Proponer ante la instancia correspondiente la suscripción de las concesiones portuarias de acuerdo con las regulaciones vigentes.*

No	Servicio o trámite	Objeto	Tipo	Proceso ¹	Área responsable	Función asociada en Decreto 746 de 2022
		un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.				
3	Solicitudes de concesiones para embarcaderos.	Autorizar la construcción y operación de embarcaderos para facilitar el cargue y descargue, mediano o inmediato, de naves menores.	Presencial	EPIT	Equipo Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración	Artículo 9, correspondiente a la modificación del artículo 14 del Decreto 4165 de 2011 (Numeral 14) ⁴
4	Autorización temporal portuaria.	Otorgar autorización temporal a quienes teniendo un permiso o autorización para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva los bienes de uso público, incluidas las construcciones o inmuebles por destinación que se hallen habitualmente instalados en dicha zona de uso público, se encuentren operando y desarrollando actividades portuarias, siempre y cuando hayan	Presencial	GCSP	Equipo Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual	Artículo 10, correspondiente a la modificación del artículo 15 del Decreto 4165 de 2011 (Numeral 16) ⁵

⁵ “ARTÍCULO 15. Vicepresidencia de Gestión Contractual. Las funciones de la Vicepresidencia de Gestión Contractual son las siguientes:

(...)

14. Recomendar ante la instancia correspondiente la suscripción de las concesiones portuarias de acuerdo con las regulaciones vigentes.”

No	Servicio o trámite	Objeto	Tipo	Proceso ¹	Área responsable	Función asociada en Decreto 746 de 2022
		radicado previamente ante la entidad competente solicitud formal de concesión portuaria.				
5	Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas.	Obtener concepto técnico para la ubicación de estaciones de servicios automotriz nuevas, en funcionamiento y/o aquellas que requieran ampliación o remodelación que se ubiquen en vía concesionada.	Presencial	GCSP	GIT Proyectos carreteros, estrategia contractual, permisos, modificaciones de la Vicepresidencia de Gestión Contractual	Artículo 8, correspondiente a la inclusión del artículo 13A en el Decreto 4165 de 2011 (Numeral 14) ³
6	Concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas.	Obtener el concepto de viabilidad para el transporte de carga extradimensionada y/o extrapesada por las vías nacionales concesionadas, en apoyo al trámite en cabeza del INVIAS.	En línea	GCSP	GIT Proyectos carreteros, estrategia contractual, permisos, modificaciones de la Vicepresidencia de Gestión Contractual	Artículo 8, correspondiente a la inclusión del artículo 13A en el Decreto 4165 de 2011 (Numeral 14) ³
7	Trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional.	Obtener autorización ante la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI para la Asignación de Surcos Ferroviarios para prestar el servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y/o mixto en la Red Férrea Nacional.	Presencial	GCSP	Equipo Proyectos Férreos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual	El trámite se estableció con la Resolución No. 20243040046045 de 2024 del Ministerio de Transporte.

Fuente: Página web de la ANI (<https://www.ani.gov.co/servicios-y-tramites>), memorandos con radicado ANI No. 20253040199543 del 6 de noviembre de 2025, 20256010200033 del 7 de noviembre de 2025, 20253000206453 del 18 de noviembre de 2025 y correo electrónico del 11 de noviembre de 2025, con los que se atendió la solicitud de información inicial para la auditoría y funciones definidas en el Decreto No. 746 de 2022

"Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura y se determinan las funciones de sus dependencias"

Respecto a la gestión del GIT Proyectos carreteros, estrategia contractual, permisos, modificaciones (GIT Permisos), se evidenció que adicional a los trámites y servicios a su cargo y presentados en la Tabla 1,

también tienen a cargo conceptos asociados a permisos de i) para eventos deportivos y culturales (Resolución No. 666 de 2000 del Ministerio de Transporte) y de ii) de cierres de vías (Resolución No. 4805 de 2015 del Instituto Nacional de Vías), sobre los que el GIT Permisos demostró seguimiento y control centralizado a través de bases de datos no automatizadas, disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Con relación a estos dos conceptos mencionados, según lo reportado por el GIT Permisos en la entrevista de auditoría del 25 de noviembre de 2025, la ANI hace parte de las cadenas trámites, cuyo responsable final es el Instituto Nacional de Vías (INVIAST)⁶; razón por la cual, no se presentan a la ciudadanía en la página web de la ANI y por ende la ANI no carga datos al respecto en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT). Por su parte, se evidenció que la ciudadanía tiene acceso a estos dos trámites a través de la página web del INVIAST, opción “Permiso de cierre de vías” en el enlace <https://www.invias.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/tramites-y-servicios/tramites>

Se considera que la gestión de la ANI respecto a los conceptos para cierre de vías y eventos deportivos es similar a la gestión frente a conceptos para la movilización de carga especial y de viabilidad de ubicación de estaciones de servicio, pues el INVIAST es el responsable final de solucionar los trámites asociados; sin embargo, estos dos últimos, según se ilustró en la Tabla 1, hacen parte de trámites y servicios disponibles en la página web de la ANI.

En referencia al SUIT, conforme al artículo 41 del Decreto 19 de 2012 y al principio rector número 3 de la Ley 962 de 2005, los trámites y servicios de entidades de la administración pública se deben inscribir en este sistema, coordinado por el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), con el propósito de brindar a la ciudadanía una herramienta de consulta centralizada y en línea.

Se evidenció que los siete trámites y servicios presentados en la Tabla 1 se encuentran en el SUIT y que el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno es el área responsable de monitorear y consignar la información de los servicios y trámites en dicha plataforma, según lo reportado en los memorandos con radicado ANI No. 20253040199543 del 6 de noviembre de 2025 y 20251020193533 del 7 de noviembre de 2025.

⁶ La transcripción de las entrevistas de auditoría del 25 y el 26 de noviembre de 2025 están disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

Con el fin de dimensionar el volumen de trámites gestionados, en el SUIT se reporta que se han resuelto 4778 servicios o trámites entre agosto de 2022 y 2025, predominando trámites asociados a la autorización temporal de infraestructura vial y férrea y a conceptos para transporte de carga especial. La distribución da trámites en formato tabular y gráfico se muestran enseguida:

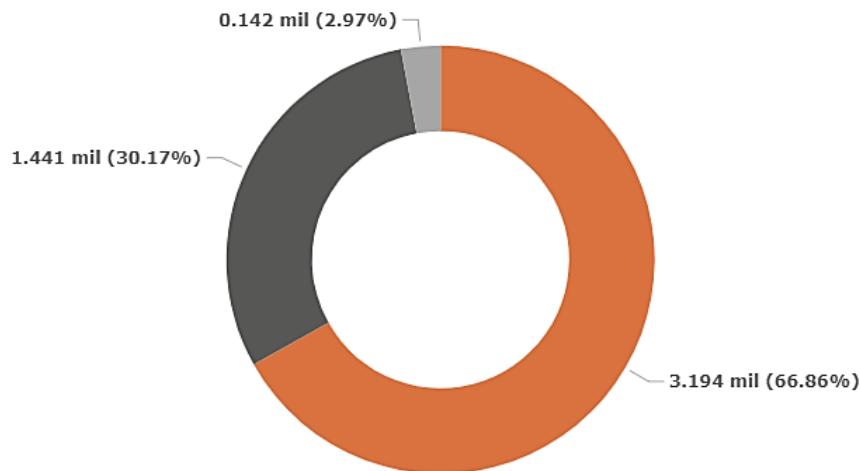
Tabla 2. Volumen de trámites gestionados.

No	Servicio o trámite	2022	2023	2024	2025	Total	Distribución Porcentual
1	Autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea.	100	511	380	450	1441	30,16%
2	Solicitud de concesión portuaria.	1	7	0	0	8	0,17%
3	Solicitudes de concesiones para embarcaderos.	2	2	0	0	4	0,08%
4	Autorización temporal portuaria.	0	0	0	0	0	0,00%
5	Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas.	23	55	17	36	131	2,74%
6	Concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas.	805	1019	981	389	3194	66,85%
7	Trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional.	0	0	0	0	0	0,00%
TOTALES		931	1594	1378	875	4778	100,00%

Fuente: Información recibida del GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, mediante correo electrónico del 19 de noviembre de 2025, consistente en capturas de pantalla de información disponible en el SUIT.

Ilustración 1. Volumen de trámites gestionados.

● Concepto de viabilidad cargas especiales ● Uso, ocupación e intervención de infraestructura vial carretera y férrea ● Otros



Fuente: Información recibida del GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, mediante correo electrónico del 19 de noviembre de 2025, consistente en capturas de pantalla de información disponible en el SUIT.

En línea con los objetivos específicos de la auditoría, en la siguiente sección se presentan los resultados de la evaluación de los controles en materia de servicios y trámites a los que la ciudadanía tiene acceso a través de la página web de la ANI, así como de la evaluación del cumplimiento normativo asociado.

También se presenta el resultado del análisis de efectividad del plan de mejoramiento para superar el hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 3757-78, relacionado con la gestión de trámites para obtener la autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada en el proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

5.1 Evaluación de controles y de cumplimiento normativo

En esta sección se presenta:

1. La evaluación de los controles definidos por la ANI para los riesgos de gestión y de cumplimiento directamente relacionados con cada uno de los siete servicios o trámites detallados en la sección 4.
2. Un análisis del cumplimiento normativo respecto a la gestión de cada uno de los siete servicios o trámites detallados en la sección 4.
3. Al final de la sección, consideraciones respecto a la inscripción de estos siete servicios o trámites en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT).

5.1.1 Autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea

5.1.1.1 Evaluación de controles

Se evidenció que los controles de riesgos de gestión y/o proceso, así como de cumplimiento, que involucran el trámite de autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea se cumplen en la Entidad, así:

- Riesgos de gestión y/o proceso

Se evidenció que en el proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte (GCSP) se tiene el riesgo con código RG-GCSP-08 consistente en la *“Posibilidad de pérdida reputacional por retrasos en la respuesta que resuelve el trámite (resolución de otorgamiento del permiso o concepto), debido a un inadecuado funcionamiento y/o uso de las herramientas tecnológicas necesarias, tiempos de digitalización de documentación, así como la insuficiencia de personal para atender las solicitudes radicadas”*.

Enseguida se presentan los controles definidos por la ANI para este riesgo, así como los resultados de la verificación de su aplicabilidad por parte de la Oficina de Control Interno:

Tabla 3. Análisis controles RG-GCSP-08.

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
1	<p>La coordinación del GIT Permisos, cuentan con un software de programación diseñado en el sistema ORFEO para el trámite de permisos, el cual permite realizar una asignación correcta del radicado, expediente y etapa de cada una de las solicitudes, con el fin de agilizar y garantizar la transparencia en la gestión del trámite, conforme al procedimiento GCSP-P-001 "Permisos para el uso de infraestructura vial y férrea". Como evidencia del control, se dispone de la trazabilidad en la plataforma ORFEO.</p>	<p>Mediante correo electrónico del 24-11-2025, la Gerencia del GIT Permisos informó que "(...) el “software de programación diseñado en el sistema ORFEO para el trámite de permisos” corresponde a un módulo interno configurado exclusivamente para la gestión integral de las solicitudes atendidas por el GIT Permisos. Este desarrollo facilita la aplicación estricta del procedimiento GCSP-P-001 “PERMISOS PARA USO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NACIONAL CONCESIONADA Y FÉRREA QUE SE ENCUENTRAN A CARGO DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA”, lo que se verificó en la entrevista de auditoría del 25-11-2025, donde el GIT Permisos explicó el funcionamiento del software a través del permiso con radicado padre No. 20154090467152 correspondiente al contrato de concesión No 447 de 1994.</p> <p>Respecto al diseño del control, este corresponde a una de las gestiones/actividades de seguimiento que se realiza desde el GIT Permisos.</p> <p>El control se debería rediseñar contemplando la estructura definida en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025, que establece una estructura para los controles compuesta por 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)
2	<p>La coordinación del GIT Permisos y sus colaboradores, realizan tanto la inducción a su personal, como la capacitación a concesionarios, interventorías, equipos de supervisión y peticionarios del procedimiento y la normatividad del trámite a efectuar a la solicitud, cuando estos lo requieren, con el fin que el trámite se efectúe cumpliendo con la normatividad vigente (Resolución No. 716 del 28 de abril del 2015), y según el procedimiento establecido (GCSP-P-001). Como evidencia del control, se cuenta con un informe semestral elaborado por el GIT Permisos que incluye el número de capacitaciones y/o inducciones realizadas, enviado vía correo electrónico a las áreas correspondientes.</p>	<p>Se evidenció que al interior del GIT Permisos se llevan a cabo reuniones internas relacionadas con capacitaciones y seguimiento al estado de los trámites asociados a la Resolución No. 716 de 2015. Mediante memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025 la Vicepresidencia Ejecutiva compartió actas de reuniones internas desde julio de 2024.</p> <p>No se evidenciaron capacitaciones a concesionarios, interventorías, equipos de supervisión, ni peticionarios y no se evidenció que se estén desarrollando los informes semestrales con el número de capacitaciones y/o inducciones realizadas.</p> <p>Respecto al diseño del control, se recomienda su diseño al tener en cuenta la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas (Versión 7, 2025), que establece una estructura para los controles compuesta por 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>
3	<p>La coordinación del GIT Permisos, envía cada vez que se requiera la presentación de las solicitudes en físico y los subsanés correspondientes a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Corporativa, con el propósito de realizar la digitalización de la documentación presentada y luego vincularla con el radicado. Como evidencia de la actividad, se cuenta con el</p>	<p>Se evidenció interacción entre el GIT Permisos y la Vicepresidencia de Gestión Corporativa sobre la digitalización de documentación relacionada con trámites y permisos a partir de julio de 2024. La evidencia corresponde a copias de correos electrónicos recibidos como anexos de la</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
	correo electrónico donde se listan los documentos entregados por el encargado de archivo y correspondencia al área centro de fotocopiado y en el sistema de Gestión documental ORFEO.	<p>comunicación radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.</p> <p>Se resalta que, en la comunicación citada, la Vicepresidencia Ejecutiva informó que “<i>(...) entre el año 2024 y lo transcurrido de 2025, el noventa y cuatro por ciento (94 %) de los trámites han sido radicados a través de la plataforma web, lo que ha implicado una disminución significativa en los requerimientos de digitalización de documentos por parte del Grupo Interno de Trabajo de Permisos, optimizando de esta manera los tiempos de gestión y reduciendo el uso de recursos físicos.</i>”</p> <p>Respecto al diseño del control, se considera que este debería incluir actividades de verificación a la oportunidad en la digitalización, para así no afectar los tiempos de respuesta a los peticionarios.</p> <p>Para el adecuado diseño de los controles, se recomienda tener en cuenta la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control. Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>

Fuente: Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicada en la página web de la ANI el 04/06/2025: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/120253000089593_rg_rf_gcsp_2024.pdf.e información recibida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.

- Riesgos de cumplimiento**

Se evidenció que en el proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte (GCSP) se tiene el riesgo con código C-GCSP-03 consistente en la *“Posibilidad de recibir, solicitar, prometer, aceptar, ofertar, entregar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros por acción u omisión para gestionar permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial y férrea, de forma indebida”*.

Enseguida se presentan los controles definidos por la ANI para este riesgo, así como los resultados de la verificación de su aplicabilidad por parte de la Oficina de Control Interno:

Tabla 4. Análisis controles C-GCSP-03.

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
1	<p>Los profesionales del GIT Permisos realizan seguimiento cada vez que se requiera al cumplimiento, por parte de los profesionales de la Vicepresidencia Ejecutiva y/o Vicepresidencia de Gestión Contractual, de las acciones y responsabilidades para la debida y efectiva diligencia del trámite ante el concesionario e interventoría para la emisión de conceptos, para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera y férrea que se encuentran a cargo de la ANI, a través del aplicativo de permisos y en atención a la circular 20164090000104, esto con el fin de propender por el debido cumplimiento del derecho de turno, y de los términos y plazos establecidos, así como evitar el contacto directo con la ciudadanía y por ende relaciones de familiaridad entre estos y los colaboradores de la ANI. En caso de evidenciar el no cumplimiento de estas directrices, desde el GIT Permisos se procede a informar a los canales dispuestos por parte de la Entidad. Evidencia de esto, se cuenta con la planilla TPSC - F-003 (Atención directa de público) del Equipo de Servicio al Ciudadano.</p>	<p>Mediante memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, la Vicepresidencia Ejecutiva informó que no ha habido incumplimientos a la Circular No. 20164090000104.</p> <p>Ahora bien, entendiendo que el control se refiere al seguimiento de parte del GIT Permisos a la oportunidad en los conceptos de concesionarios e interventorías, se evidenció interacción entre el GIT Permisos y las Gerencias que lideran la supervisión de proyectos donde se tramitan autorizaciones de intervención de derecho de vía, a través de correos electrónicos con alertas tempranas respecto a la oportunidad en la emisión de conceptos.</p> <p>Respecto al diseño del control, se entiende que este corresponde a una de las gestiones/actividades de seguimiento que se realiza desde el GIT Permisos. Se considera necesario su rediseño para mayor claridad y teniendo en cuenta la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control.</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)
2	<p>Los profesionales del GIT Permisos, cada vez que se requiera, verifican en el aplicativo de permisos el cumplimiento de los términos establecidos para cada una de las actuaciones contempladas en la normatividad vigente aplicable (Resolución 716 de 2015 - ANI y el Instructivo de permisos GCSP-I-008) y la trazabilidad de cada uno de los trámites, esto con el fin de adelantar las actividades dentro de los términos y plazos establecidos, dando cumplimiento al derecho de turno y permitiendo al peticionario la visualización del estado de su trámite en tiempo real, así como evitar el contacto directo con la ciudadanía y por ende relaciones de familiaridad entre estos y los colaboradores de la ANI. En caso de verificar que no se ha efectuado el trámite en los términos o plazos establecidos, se procede a la evaluación de cada trámite para identificar las causas que no permiten dar el cumplimiento. Evidencia de ello se cuenta con el aplicativo de permisos, el cual contiene la información registrada en la plataforma ORFEO. Adicionalmente, con base en la información contenida, se realiza un informe mensual con el estado de los permisos en Power BI, con el apoyo del GIT Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones de la VPRE.</p>	<p>En la entrevista de auditoría del 25 de noviembre de 2025 el GIT Permisos demostró que a través del aplicativo de permisos se puede verificar el cumplimiento de los términos establecidos para cada una de las actuaciones contempladas en la normatividad vigente, al revisar las fechas de cada actuación; es decir que esta verificación no se encuentra automatizada.</p> <p>Se evidenció que a través de la página de la ANI un peticionario puede consultar el estado de su trámite: https://orfeo.ani.gov.co/permisos/consulta.php</p> <p>Respecto a los reportes en Power BI, mediante documentación remitida por la Vicepresidencia Ejecutiva a través del memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, se evidenció interacción entre el GIT Permisos y el GIT Tecnologías de la Información para alimentar bases de datos de trámites asociados a ocupación de derecho de vía, cargas extradimensionadas y extrapesadas, y de cierres de vía.</p> <p>Con relación al diseño del control, se considera que la verificación debería tener una periodicidad definida y que la plataforma debería estar automatizada para arrojar alertas de posibles incumplimientos normativos. En términos generales,</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		el control se debería rediseñar teniendo en cuenta la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control. Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)

Fuente: Mapa de riesgos de cumplimiento del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicada en la página web de la ANI el 16/10/2024:

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/20243000153873_actualizacion_rc_gcsp_2024_0.pdf e información recibida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.

5.1.1.2 Evaluación de cumplimiento normativo respecto a la oportunidad en la atención de solicitudes de autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera y férrea y de derechos de petición

Más allá del cumplimiento de lo reglado en la Resolución No. 716 de 2015, que, en términos generales, establece que una autorización de intervención temporal de derecho de vía se podría gestionar en un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles, contados a partir de la radicación de la solicitud, en este subcapítulo se concluye sobre el cumplimiento de los principios de la función administrativa definidos en el artículo 209 de la constitución política de Colombia, con fundamento en una alerta manifestada por la Vicepresidencia Ejecutiva y el GIT Permisos a la Oficina de Control Interno en reunión del 27 de agosto de 2025 y asociada a trámites que continúan abiertos de vigencias anteriores, incluso desde 2015.

En la reunión del 27 de agosto de 2025 se reportó a la Oficina de Control Interno una cifra de trámites represados, cifra que se confirmó mediante memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de

noviembre de 2025, a través de la que la Vicepresidencia Ejecutiva reportó que, con corte a 6 de noviembre de 2025, se tienen 2.692 permisos de uso, ocupación e intervención de infraestructura pendientes de cierre desde 2015.

Se evidenció que la cantidad de trámites pendientes dio lugar a que desde la Vicepresidencia Ejecutiva se establecieran lineamientos, descritos en el memorando con radicado ANI No. 20255000151233 del 25 de agosto de 2025, y que considera cuatro parámetros principales, así:

1. Organización y distribución de expedientes.
2. Acompañamiento jurídico.
3. Plazos de gestión.
4. Seguimiento.

Respecto a los plazos de gestión, a través del memorando con radicado ANI No. 20255000151233 del 25 de agosto de 2025 el Vicepresidente Ejecutivo emitió lineamiento al GIT Permisos, consistente en lo siguiente:

"De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución No. 716 de 2015, se debe gestionar las actuaciones correspondientes, en un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles, contados a partir de la radicación de la solicitud. Dicho término se suspenderá en los eventos en que se formulen requerimientos a los peticionarios, conforme a lo previsto en la Ley 1755 de 2015, y se reanudará una vez se reciba la respuesta correspondiente o se venza el término concedido para atender dichos requerimientos."

Según lo reportado por la Vicepresidencia Ejecutiva a través del memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, los lineamientos han permitido disminuir la cantidad de trámites pendientes, pues, por ejemplo, entre agosto 21 de 2025 y 6 de noviembre de 2025, ha habido una diferencia favorable de 220 trámites pendientes. Se cita lo reportado en el memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025:

"Una vez puesta en marcha el plan de mitigación semanalmente se llevó a cabo el registro y seguimiento del cierre de trámites, todo bajo las debidas acciones administrativas.

- Fueron identificados un total de 820 expedientes que contaban con los requisitos para proceder con su desistimiento.

- Se distribuyeron los proyectos de los Expedientes con fecha de radicación hasta el 31 de mayo de 2025, a cargo de los actuales Gestores, quienes continuarán con la responsabilidad de gestionar lo que corresponda hasta lograr el cierre.
- Los Expedientes con fecha de radicación desde el 01 de junio de 2025 en adelante, son gestionados por parte de los profesionales recientemente contratados para reforzar la operación.
- Se realiza seguimiento semanal reportando los avances de desistimientos, avances por gestor y proyecto frente al 21 de agosto del 2025.
- En el siguiente cuadro se evidencia la gestión que se ha llevado a cabo desde la implementación del plan de mitigación, la cual se registra un cierre de 220 expedientes, de los cuales 163 corresponden a desistimientos.

(...)

VIGENCIA	TRAMITES PENDIENTES		Dif entre bases	Solo DESISTIMIENTOS
	Base Orfeo 21 de Ago-25	Base Orfeo 6 de Nov-25		
2015	68	66	(2)	-
2016	103	100	(3)	-
2017	135	128	(7)	(2)
2018	158	150	(8)	(4)
2019	136	124	(12)	(9)
2020	203	170	(33)	(34)
2021	329	289	(40)	(38)
2022	442	395	(47)	(39)
2023	407	390	(17)	(19)
2024	524	502	(22)	(17)
2025	407	378	(29)	(1)
TOTAL	2.912	2.692	(220)	(163) ,,

En respuesta al cuestionario de auditoría, el GIT Permisos informó, mediante correo electrónico del 24 de noviembre de 2025, lo siguiente con relación a la causa del represamiento de trámites:

"El represamiento identificado en los trámites del Grupo Interno de Trabajo de Permisos obedece a factores normativos, técnicos, operativos y de gestión del recurso humano que inciden en el cumplimiento del procedimiento establecido en la Resolución 716 de 2015.

Las causas estructurales se desarrollan a continuación:

1. EXIGENCIAS NORMATIVAS Y TÉCNICAS DEL PROCEDIMIENTO (ARTÍCULOS 4 AL 7 DE LA RESOLUCIÓN 716 DE 2015)

Los artículos 4, 5, 6 y 7 establecen etapas estrictas de revisión, entre ellas:

- *Verificación de integridad documental (Art. 4).*
- *Análisis de los estudios y diseños asociados a la intervención (Art. 5).*
- *Revisión del Plan de Manejo de Tráfico (PMT) (Art. 6).*
- *Evaluación de afectaciones a la operación del corredor y compatibilidad con el contrato de concesión (Art. 7).*

Estas exigencias requieren un análisis técnico especializado, lo que incrementa los tiempos en solicitudes complejas, urgentes, de alto impacto operativo o que implican cierres viales.

2. SOLICITUDES INCOMPLETAS O TÉCNICAMENTE INCONSISTENTES DE ACUERDO A LO ESTIPULADO EN LA RESOLUCIÓN 716 DE 2015.⁷

De conformidad con los artículos 8 y 9, cuando la radicación no cumple con los requisitos técnicos, el GIT Permisos debe requerir la información faltante y suspender términos, generando acumulación de solicitudes en etapa de subsanación.

Se han identificado vacíos recurrentes como:

- *PMT incompletos o que no cumplen estándares de seguridad vial.*
- *Planos inconsistentes.*
- *Falta de soportes técnicos exigidos por la norma.*

3. INSUMOS DE OTRAS DEPENDENCIAS.

La gestión del GIT Permisos se encuentra supeditada a la disponibilidad de insumos técnicos provenientes de otras áreas de la ANI, así como de los concesionarios y sus respectivas interventorías. En múltiples

⁷ La Oficina de Control Interno evidenció que desde la ANI se piden aclaraciones o correcciones a los peticionarios cuando proceda. Ejemplos al respecto, según base de datos recibida como anexo al memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025: Comunicaciones con radicado ANI No. 20253040320121, 20243040457321, 20254091253052, 20253040128011 y 20254091060482.

trámites, la emisión del concepto requiere contar previamente con validaciones, soportes o pronunciamientos y/o conceptos técnicos. La entrega tardía de dichos insumos incide de manera directa en la oportunidad del trámite, generando retrasos en la elaboración del concepto por parte del GIT Permisos y afectando la continuidad y eficiencia del procedimiento.

4. LIMITACIONES EN LA DISPONIBILIDAD DE PERSONAL TÉCNICO, ALTA ROTACIÓN Y FALLAS EN LA PLANEACIÓN CONTRACTUAL.

Un factor estructural que incide de manera directa en el represamiento de los trámites del GIT Permisos es la insuficiente disponibilidad de personal técnico especializado, situación que se ha visto agravada por demoras en los procesos de contratación, alta rotación de recurso humano y falencias en la planeación contractual y de fortalecimiento institucional.

Esta condición afecta de manera transversal la capacidad operativa del Grupo Interno de Trabajo, generando impactos significativos, que se detallan a continuación:

a) DEMORAS EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN DE PERSONAL TÉCNICO.

Durante los períodos evaluados se han presentado retrasos en la vinculación de profesionales requeridos para atender oportunamente los trámites de permisos. Estas demoras generan:

Intervalos sin personal suficiente para revisar expedientes complejos.

Acumulación de radicaciones al no existir reemplazos inmediatos ante terminaciones contractuales.

Afectación en la continuidad técnica, especialmente en expedientes que requieren análisis secuenciales.

Lo anterior genera **represamientos**, los cuales se intensifican durante los períodos de alta demanda, afectando la capacidad operativa en la gestión de los trámites a cargo del GIT Permisos.

b) ALTA ROTACIÓN DEL RECURSO HUMANO ASIGNADO AL GIT PERMISOS.

La rotación frecuente de profesionales técnicos provoca:

- Pérdida de conocimiento acumulado sobre los corredores, concesiones y expedientes en curso.
- Necesidad de reasignar procesos a nuevos profesionales que deben iniciar la curva de aprendizaje.
- Retrasos en los expedientes que estaban en etapa avanzada de estudio y que requieren reiniciar el análisis desde etapas previas para garantizar la trazabilidad.
- Falta de continuidad en criterios técnicos y metodológicos aplicados en la evaluación de solicitudes.

Esta situación implica que **cada cambio de personal representa un retroceso operativo**, especialmente en trámites que involucran múltiples actores (Gestores, concesiones, interventorías, terceros, áreas técnicas).

c) SOBRECARGA LABORAL DEL PERSONAL EXISTENTE.

En ausencia de personal suficiente, las cargas de trabajo recaen sobre un número limitado de profesionales, obligándolos a priorizar expedientes urgentes o de mayor impacto en la operación vial. Como consecuencia:

- Se retrasan los trámites que no representan riesgo inmediato pero que siguen acumulándose.
- Los tiempos de evaluación se extienden debido al volumen de expedientes por técnico.
- La calidad del análisis puede verse afectada si no se distribuye adecuadamente la carga de trabajo.

d) FALENCIAS EN LA PLANEACIÓN CONTRACTUAL Y DE CONTINUIDAD OPERATIVA DEL PERSONAL GIT PERMISO.

La planeación contractual insuficiente o tardía ha generado:

- Vacíos en la continuidad de los contratos de apoyo técnico al GIT.
- Falta de sincronía entre las fechas de terminación de contratos y los tiempos requeridos para adelantar nuevos procesos de contratación.
- Periodos sin disponibilidad de talento humano clave para atender los trámites en curso.

Este aspecto constituye una causa estructural, pues afecta la sostenibilidad operativa del GIT Permisos y su capacidad para cumplir oportunamente con las cargas normativas de la Resolución 716 de 2015.”

Si bien el GIT Permisos ha identificado las causas del represamiento de trámites, la Oficina de Control Interno considera que la ANI ha contado con herramientas para evitar el volumen actual de trámites reportados como represados en los últimos diez años, tales como la aplicación de lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1434 de 2011, al tener en cuenta que más del 50% de estos trámites dependen de acciones de los peticionarios (Ver Ilustración 2):

“Artículo 17. Peticiones incompletas y desistimiento tácito. En virtud del principio de eficacia, cuando la autoridad constate que una petición ya radicada está incompleta o que el peticionario deba realizar una gestión de trámite a su cargo, necesaria para adoptar una decisión de fondo, y que la actuación pueda continuar sin oponerse a la ley, requerirá al peticionario dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de radicación para que la complete en el término máximo de un (1) mes.

A partir del día siguiente en que el interesado aporte los documentos o informes requeridos, se reactivará el término para resolver la petición.

Se entenderá que el peticionario ha desistido de su solicitud o de la actuación cuando no satisfaga el requerimiento, salvo que antes de vencer el plazo concedido solicite prórroga hasta por un término igual.

Vencidos los términos establecidos en este artículo, sin que el peticionario haya cumplido el requerimiento, la autoridad decretará el desistimiento y el archivo del expediente, mediante acto administrativo motivado, que se notificará personalmente, contra el cual únicamente procede recurso de reposición, sin perjuicio de que la respectiva solicitud pueda ser nuevamente presentada con el lleno de los requisitos legales.”

De otra parte, adicional a las causas del represamiento de las autorizaciones para ocupación e intervención de infraestructura reportadas por el GIT Permisos, mediante correo electrónico del 24 de noviembre de 2025, en respuesta al cuestionario de auditoría, se informó de las consecuencias que puede traer para la Entidad la situación aquí analizada, así:

“El represamiento de trámites en el GIT Permisos puede generar para la Agencia Nacional de Infraestructura afectaciones en el cumplimiento de sus funciones misionales y de los principios de eficiencia, celeridad y coordinación administrativa.

La falta de oportunidad en la emisión de conceptos y autorizaciones reguladas por la Resolución 716 de 2015, puede impactar la ejecución contractual de los proyectos concesionados, generar observaciones de los órganos de control y aumentar el riesgo de reclamaciones por parte de los peticionarios, presentación de tutelas, aumentos en la presentación de derechos de petición, quejas y reclamos. “

En ese orden de ideas, se puede concluir que desde la Vicepresidencia Ejecutiva se ha:

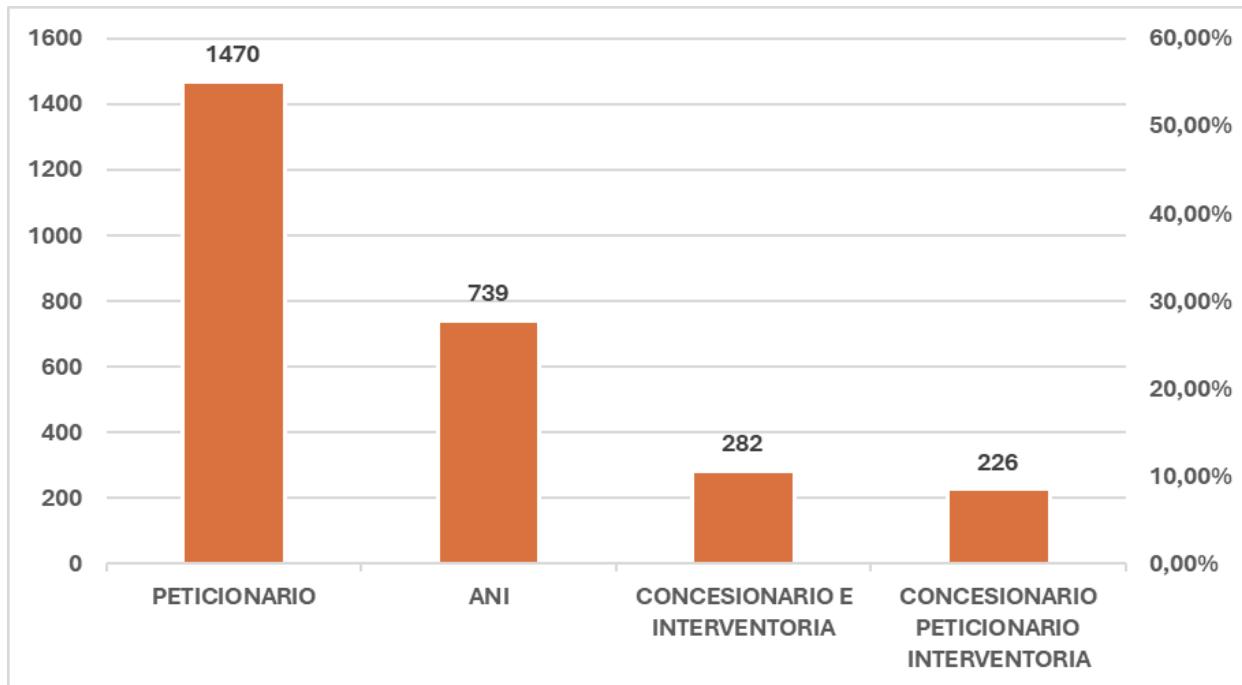
1. Identificado y cuantificado el represamiento de trámites asociados a la autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea.
2. Identificado las causas y consecuencias para la Entidad de dicho represamiento.
3. Emitido lineamientos para disminuir la cantidad de trámites represados, que se ha venido ejecutando desde agosto de 2025.

Por otro lado, mediante memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, la Vicepresidencia Ejecutiva remitió a la Oficina de Control Interno la base de datos de actualización permanente con la que cuenta el GIT Permisos referente a permisos de uso, ocupación e intervención de infraestructura, analizada en entrevista de auditoría del 25 de noviembre de 2025. Analizada la información de la base de datos se identificó que se debe revisar la calidad de la información registrada, debido a que puede dar lugar a presentar datos errados del estado de los trámites ya que se evidenció que, por ejemplo, se registran sesenta (60) trámites en estado “abierto” dentro del macroproceso “Terminación anormal”. Se considera que la categorización da lugar a que el estado no sea “abierto” sino “cerrado”.⁸

De otra parte, revisada la base de datos, con corte al 12 de noviembre de 2025, se registran 2.717 permisos en estado abierto (cifra que incluye los trámites reportados como represados), de los cuales, el 54.10% están condicionados a acciones de los peticionarios, 27.20% dependen de acciones de la ANI y el 18.70% restante depende de acciones que involucran a concesionarios, interventorías y peticionarios, lo que puede dar lugar a la necesidad de fortalecer la supervisión a concesionarios e interventorías respecto a la oportunidad en la atención de requerimientos relacionados con autorizaciones para el uso temporal del derecho de vía en un proyecto carretero o férreo. La distribución de los permisos abiertos por responsable se muestra enseguida:

⁸ Trámites con radicado padre No.: 20154090311392, 20154090419662, 20154090459372, 20154090588242, 20154090657472, 20164090090872, 20164090312042, 20164090772812, 20164090825452, 20174090444372, 20174090465582, 20174090589532, 20174090643762, 20174090676062, 20174090693662, 20174090731742, 20174090795302, 20174090829142, 20174090831992, 20174090922052, 20174091162452, 20174091356532, 20184090021072, 20184090088652, 20184090107072, 20184090160632, 20184090245702, 20184090257772, 20184090449662, 20184090656032, 20184090701672, 20184090859382, 20184091006562, 20194090128992, 20194090398692, 20194090829222, 20194090947862, 20194091252952, 20194091297112, 20204090245042, 20204090248202, 20204090880722, 20204090922202, 20204091051592, 20204091142272, 20214090387882, 20224090314112, 20224090616692, 20224091424652, 20234090415302, 20234090982832, 20234091413742, 20244090344882, 20244090444672, 20244090584332, 20244091391092, 20244091429532, 20254090283182, 20254090894842 y 20254090954732.

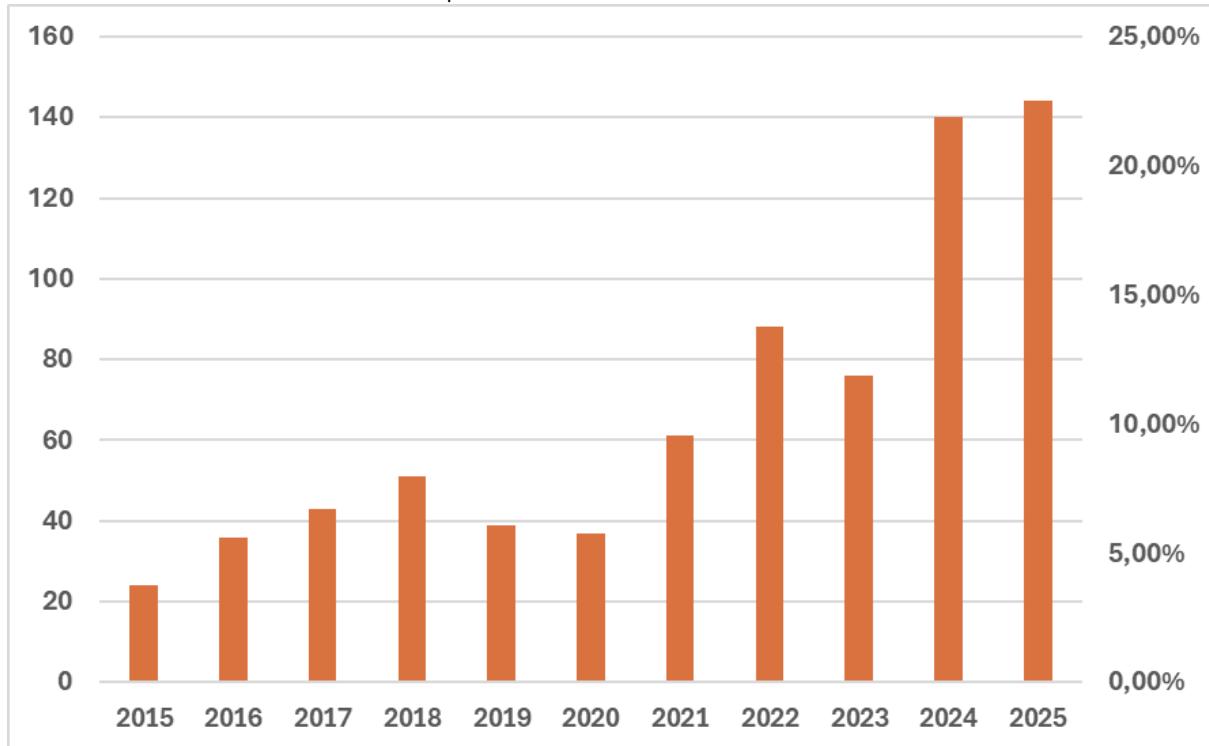
Ilustración 2. Distribución responsable permisos abiertos.



Fuente: Elaboración propia a partir base de datos recibida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.

Si bien la totalidad de permisos dependen de la ANI, de los 739 permisos abiertos y cuyo responsable es expresamente la ANI en la base de datos del GIT Permisos recibida mediante memorando No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, aproximadamente el 80% de estos 739 trámites corresponde a solicitudes previas a 2025:

Ilustración 3. Distribución en el tiempo de permisos abiertos que dependen de acciones estrictamente de la ANI según la base de datos remitida por el GIT Permisos del 12 de noviembre de 2025.

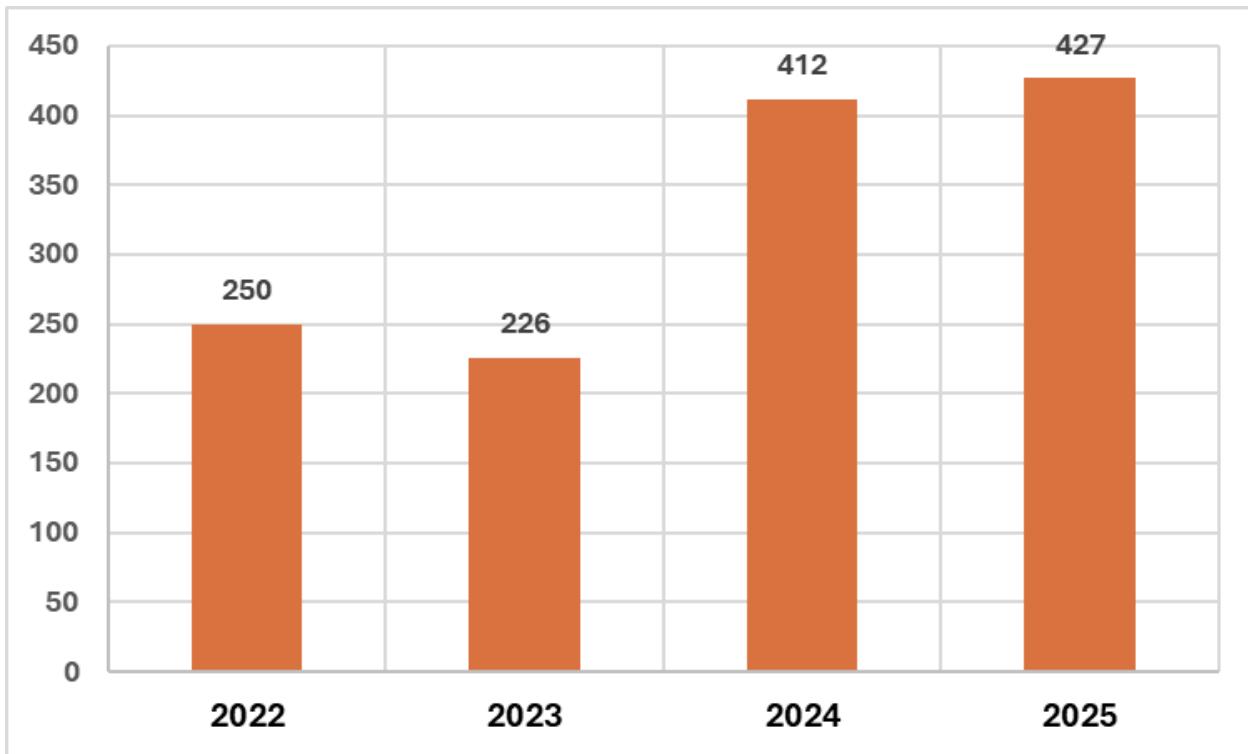


Fuente: Elaboración propia a partir base de datos recibida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.

Si bien la información reportada mediante el memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, así como las acciones previstas en el memorando ANI No. 20255000151233 del 25 de agosto de 2025, evidencian esfuerzos por disminuir el número de trámites represados, la existencia de más de 700 permisos abiertos bajo responsabilidad expresamente de la ANI —de los cuales cerca del 80% corresponden a solicitudes radicadas entre 2015 y 2024— puede evidenciar debilidades en las actividades de seguimiento, control y cierre administrativo, lo cual da lugar a un hallazgo en el presente informe de auditoría.

Por otro lado, se evidenció que el represamiento de este tipo de trámites ha traído consigo una tendencia al incremento en los derechos de petición asociados, lo que demuestra la materialización de una de las consecuencias reportadas por el GIT Permisos en respuesta al cuestionario de auditoría mencionada líneas arriba. Enseguida se presenta el comportamiento de PQRS recibidas al respecto entre 2022 y septiembre de 2025:

Ilustración 4. PQRs recibidas en la ANI asociadas a trámite Resolución No. 716 de 2015.



Fuente: Elaboración propia a partir de información consignada en el SUIT con corte a septiembre de 2025, remitida por el GIT de Planeación en noviembre de 2025.

Respecto a la atención de derechos de petición, durante 2025 la Oficina de Control Interno fue informada de un derecho de petición asociado al trámite con radicado padre No. 20244091079742 del 2 de septiembre de 2024, relacionado con una intervención al derecho de vía del proyecto Autopista Conexión Pacífico 1. El derecho de petición se recibió en la Entidad a través del radicado ANI No. 20254090956652 del 30 de julio de 2025, lo que dio lugar a que la Oficina de Control Interno solicitara al interior de la Entidad la respuesta al peticionario, a través del memorando con radicado ANI No. 20251020140973 del 8 de agosto de 2025. Durante la auditoría se evidenció que el GIT Permisos dio respuesta al peticionario a través del radicado ANI No. 20253040402261 del 1 de noviembre de 2025, lo que demuestra que se tienen fallas respecto al cumplimiento de los plazos definidos en la Ley 1755 de 2015,⁹ lo que da lugar a un hallazgo en el presente informe de auditoría.

En conclusión, a través de la sección 5.1.1.1 se demuestra que en la Entidad se aplican parcialmente controles definidos para los riesgos de gestión/proceso y de cumplimiento relacionados con las autorizaciones para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea.

El diseño de estos controles requiere una mejora, ya que, en términos generales, se orienta hacia actividades de seguimiento, más no de verificación y/o validación, para lo cual es recomendable tener en cuenta la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control. Asimismo, la materialización de los hallazgos presentados en esta sección puede dar lugar a que estos controles se revisen en función de su efectividad.

Se considera que la cantidad de trámites reportados como reprobados puede generar una alerta frente al riesgo de gestión RG-GCSP-08 consistente en la “*Posibilidad de pérdida reputacional por retrasos en la respuesta que resuelve el trámite (resolución de otorgamiento del permiso o concepto), debido a un*

⁹ “Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”.

inadecuado funcionamiento y/o uso de las herramientas tecnológicas necesarias, tiempos de digitalización de documentación, así como la insuficiencia de personal para atender las solicitudes radicadas”, lo que debe ser reportado al GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

5.1.2 Solicitud de concesión portuaria

5.1.2.1 Evaluación de controles

Se evidenció que los controles de riesgos de gestión y/o proceso, así como de cumplimiento, que involucran el trámite de solicitud de concesión portuaria se cumplen en la Entidad, así:

- **Riesgos de gestión y/o proceso**

Se evidenció que en el proceso de Estructuración de Proyectos de Infraestructura de Transporte (EPIT) se tienen los riesgos con código RG -EPIT-03 y RG -EPIT-04, correspondientes a “*Posibilidad de pérdida reputacional por concepto de viabilidad inadecuado para dar paso a la audiencia pública, debido a que los evaluadores no evidencian las deficiencias en los avisos de prensa que no cumplen los requisitos legales*” y “*Posibilidad de pérdida reputacional y económica por acción judicial del solicitante o un tercero que se vea afectado, debido a una inadecuada evaluación de los aspectos técnicos, financieros y legales del proyecto*”, respectivamente.

Enseguida se presentan los controles definidos por la ANI para ambos riesgos, así como los resultados de la verificación de su aplicabilidad por parte de la Oficina de Control Interno:

RG -EPIT-03:

Tabla 5. Análisis controles RG -EPIT-03.

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
1	El equipo Portuario de la Vicepresidencia de Estructuración y el GIT Asesoría Legal de Estructuración realiza un análisis detallado técnico, financiero y legal de la información aportada procede a emitir los conceptos para citar a la audiencia pública, cada vez que evalúa una solicitud portuaria de acuerdo con los parámetros establecidos en la Ley 1a de 1991 y Decreto 1079 de 2015, se expiden los conceptos técnico, financiero y Jurídico realizar la Audiencia que se encuentran en el repositorio de la plataforma de almacenamiento de archivos en la nube definido por la Vicepresidencia.	Se evidenció la emisión de conceptos de carácter técnico, jurídico y financiero para la convocatoria de audiencias públicas a partir de, por ejemplo, el contenido de la Resolución No. 20257020005645 del 13 de mayo de 2025, “ <i>Por medio de la cual se fija lugar, fecha y hora para celebración de audiencia pública dentro del trámite de la solicitud de concesión portuaria presentada por la SOCIEDAD PORTUARIA DEL DIQUE S.A.</i> ”

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		<p>Los conceptos se pueden consultar en la plataforma Orfeo con los radicados ANI No. 20242000167253 del 4 de octubre de 2024, 20257020037353 del 26 de febrero de 2025 y 20252000039703 del 3 de marzo de 2025.</p> <p>Respecto al diseño del control, este corresponde a una de las gestiones/actividades que realiza la Vicepresidencia de Estructuración. Para que pueda definirse como un control debería tener la estructura definida en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control.</p> <p>Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>

Fuente: Mapa de riesgos del proceso de estructuración de proyectos de infraestructura de transporte publicada en la página web de la ANI el 17/03/2025: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/120252000046403_rg_rf_epit_2024.pdf

RG-EPIIT-04

Tabla 6. Análisis controles RG -EPIIT-04.

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
1	El Vicepresidente de Estructuración y/o Gerente encargado, realizan mesas de trabajo y analizan con detenimiento los conceptos que se emitan (técnico, legal y financiero) respecto a la evaluación realizada por el equipo portuario, cada vez que evalúa una solicitud portuaria de acuerdo con los parámetros	Se evidenció que la Gerencia de Proyectos Portuarios cuenta con archivos de trabajo compartidos y en línea que consolidan la información de las evaluaciones de concesiones portuarias. La

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
	establecidos en la Ley 1a de 1991 y Decreto 1079 de 2015, se expiden los conceptos y las resoluciones correspondientes a la Fijación de Condiciones y de Otorgamiento, que se encuentran en el repositorio de la plataforma de almacenamiento de archivos en la nube definido por la Vicepresidencia	<p>documentación soporte está disponible para consulta en el sistema Orfeo.</p> <p>Se evidenció que, a partir de agosto de 2022, han predominado desistimientos de solicitudes de concesiones portuarias, fundamentadas en decisiones propias de los solicitantes, sobre las que se evidenciaron los actos administrativos correspondientes, que cuentan con la firma del Vicepresidente de Estructuración, previo visto bueno de la Gerencia de Proyectos Portuarios y de Asesoría Legal en Estructuración. Se citan ejemplos de resoluciones, disponibles para consulta en el sistema Orfeo:</p> <ol style="list-style-type: none"> Resolución ANI No. 20227020019605 del 30-11-2022 (Sociedad Portuaria Muelles Turísticos del Pacífico S.A.) Resolución ANI No. 20237020002825 del 10-03-2023 (Sociedad Portuaria Ecopuerto S.A) Resolución ANI No. 20247020006375 del 07-06-2024 (Sociedad Portuaria del Dique S.A) <p>Respecto al diseño del control, este corresponde a una de las gestiones/actividades que realiza la Vicepresidencia de Estructuración. Para que pueda definirse como un control debería tener en su estructura lo definido en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control.</p> <p>Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)

Fuente: Mapa de riesgos del proceso de estructuración de proyectos de infraestructura de transporte publicada en la página web de la ANI el 17/03/2025: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/12025200046403_rg_rf_epit_2024.pdf

- Riesgos de cumplimiento**

Se evidenció que en el proceso de Estructuración de Proyectos de Infraestructura de Transporte (GCSP) se tiene el riesgo con código C-EPIT-02 consistente en la *“Posibilidad de aceptar, solicitar, entregar, prometer u ofrecer cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para estructurar por acción u omisión los proyectos de concesión de modo portuario de forma indebida.”*

Enseguida se presentan los controles definidos por la ANI para este riesgo, así como los resultados de la verificación de su aplicabilidad por parte de la Oficina de Control Interno:

Tabla 7. Análisis controles C-EPIT-02.

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
1	Todos los colaboradores de la Agencia, salvaguardan la información para la gestión de las actividades a su cargo, cada vez que se requiera, de acuerdo con los lineamientos de la política de seguridad y privacidad de la información GTEC-PT-001, con el fin de proteger los activos de la información y evitar la revelación, o mal uso de la información sensible para la entidad, que pueda beneficiar a un tercero, especialmente en la estructuración. Las herramientas para la ejecución del control, así como sus evidencias se disponen en la directriz "PSI 2. Gestión de Activos de Información", del ítem "7. Políticas de Seguridad y Privacidad de la Información" de la mencionada política. En caso de incumplimiento a la salvaguarda de la información, de acuerdo con lo estipulado en esta, se evaluará de acuerdo con el impacto generado y al criterio de las instancias de control.	<p>Se evidenció que la información de los trámites de concesiones portuarias y de embarcaderos reposa en un sitio en Onedrive al que solo tiene acceso el equipo de estructuración de este tipo de proyectos. No obstante, se evidenció acceso restringido al sitio en Onedrive, en la presente auditoría no se llevó a cabo una evaluación técnica de la seguridad de la información.</p> <p>Respecto al diseño del control, en línea con lo definido en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control, se debería rediseñar con una estructura compuesta de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como:</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)
2	La Vicepresidencia de estructuración solicita, cada vez que se requiera de acuerdo a los procedimientos de la Entidad, la suscripción del compromiso de transparencia y confidencialidad TPSC-F-007, con el fin de asegurar el conocimiento y el compromiso de cada uno de los contratistas y funcionarios de la Entidad en cada una de las cláusulas establecidas en el documento. Evidencia de esto reposa en las hojas de vida de los servidores públicos, los expedientes de los contratistas y el repositorio de Sharepoint "Banco de evidencias".	<p>Se evidenció que la ANI cuenta con lineamientos de obligatorio cumplimiento para todas las Vicepresidencias, Grupos Internos de Trabajo y Equipos de Trabajo frente a procesos de contratación de prestación de servicios profesionales o de apoyo a la gestión, que incluyen la suscripción del compromiso de transparencia (Ver Circular No. 20257030000744 del 21-08-2025).</p> <p>Respecto al diseño del control, en línea con lo definido en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control, más allá de la suscripción del compromiso de transparencia y confidencialidad, se deberían incluir actividades de verificación y/o validación de lo allí establecido.</p> <p>Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>
3	Los financieros de la Vicepresidencia de Estructuración, someten a reserva legal el modelo financiero, cada vez que lo	Se evidenció que la información de los trámites de concesiones portuarias y de embarcaderos reposa

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
	<p>reciben y/o entregan por parte de los originadores y estructuradores de las diferentes iniciativas, o es requerido por los Entes de Control, de acuerdo con la Ley 1508 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, el cual se envía por correo electrónico o con la respuesta al requerimiento realizado de manera encriptada. Así mismo, la entidad cuenta con el Índice de Información Clasificada y Reservada (GEJU-F-033), con el fin de evitar la revelación, o filtración de información que pueda beneficiar a un tercero, al generar una competencia desleal. Como evidencia, reposan las respectivas actas firmadas por las partes, en la entrega del modelo. En caso de incumplir con la reserva legal de este podría generar problemas con el proceso de licitación y un daño al riesgo reputacional de la ANI.</p>	<p>en un sitio en Onedrive al que solo tiene acceso el equipo de estructuración de este tipo de proyectos. No obstante, se evidenció acceso restringido al sitio en Onedrive, en la presente auditoría no se llevó a cabo una evaluación técnica de la seguridad de la información.</p> <p>Respecto al diseño del control, en línea con lo definido en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control, se deberían incluir actividades de validación, verificación y/o revisión de la efectividad de la reserva legal de los modelos financieros.</p> <p>El control se debería rediseñar con una estructura compuesta de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>
4	<p>El equipo técnico de estructuración portuario realiza cada vez que se requiera un concepto técnico para fijar condiciones y uno para otorgar el proyecto, con el fin señalar las condiciones técnicas del proyecto y requerir al solicitante de la concesión portuaria el cumplimiento de las mismas, de acuerdo al procedimiento EPIT-P-001. La evidencia de este control se encuentra en el expediente del proyecto.</p>	<p>Se evidenció que desde la Gerente de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Estructuración se realizan conceptos técnicos en el marco de solicitudes de concesiones portuarias.</p> <p>Por ejemplo, a través del memorando ANI No. 20252000039703 del 3 de marzo de 2025, se realizó el análisis técnico preliminar de la solicitud de concesión portuaria presentada por la Sociedad Portuaria Del Dique S.A, haciendo requerimientos al solicitante.</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		<p>El memorando citado hace parte del expediente No. 20083030140600008E, denominado <i>"Contrato de concesión Sociedad Portuaria del Dique S.A. GG-P-Dique-6-2004"</i> en la plataforma Orfeo.</p> <p>Respecto al diseño del control, este corresponde a una de las gestiones/actividades que realiza la Vicepresidencia de Estructuración. Para que pueda definirse como un control debería tener la estructura definida en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control.</p> <p>Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>
5	<p>El Gerente del proyecto encargado del área específica y la Vicepresidencia de estructuración cada vez que se requiera un ajuste o actualización por parte de las entidades competentes de los componentes de la estructuración, registran en el expediente los soportes y la trazabilidad de estos son incluidos en la bitácora, con el fin de evaluar la pertinencia del cambio, así como garantizar su registro y trazabilidad, de acuerdo al procedimiento de SEPG-P-001. La evidencia del control se encuentra en el sistema documental ORFEO y en la bitácora de cada proyecto. En el caso de presentarse un cambio sustancial durante la estructuración del proyecto, estos son registrados en el expediente.</p>	<p>Se evidenció que la Gerencia de Proyectos Portuarios lleva a cabo requerimientos a entidades con relación a la viabilidad de concesiones portuarias, y que dichas solicitudes, así como la atención correspondiente, está disponible para consulta en el sistema documental Orfeo.</p> <p>A manera de ejemplo se cita un cruce de comunicaciones con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales referente a la Sociedad Portuaria del Dique: radicados ANI No. 20242000288651 del 16 de agosto de 2024 y 20244091109722 del 9 de septiembre de 2024,</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		<p>disponibles para consulta en el expediente con número 20083030140600008E.</p> <p>Respecto al diseño del control, en línea con lo definido en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control, se deberían incluir actividades de validación, verificación y/o revisión del registro de la documentación en los expedientes o bitácoras de las estructuraciones.</p> <p>Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>
6	<p>El Gerente del proyecto encargado del modo específico de la Vicepresidencia de estructuración cada vez que se requiera, programan avisos informativos en herramienta tecnológica que se vincule con el calendario de Outlook de las personas encargadas de las solicitudes de concesión portuaria, con el fin de generar avisos informativos y se cumpla con los tiempos establecidos en la normatividad vigente, convenios y/o contratos. La evidencia del control se encuentra en los calendarios de los involucrados.</p>	<p>Más allá de avisos informativos en Outlook, se evidenció que la principal herramienta para el control de términos consiste en un archivo de Excel de seguimiento al estado de las solicitudes de concesiones portuarias, disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.</p> <p>Respecto al diseño del control, en línea con lo definido en la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62) que estableció los atributos para el adecuado diseño de las actividades de control, se deberían incluir actividades de validación, verificación y/o revisión del cumplimiento de los términos por parte del Gerente de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración.</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)
7	El equipo portuario de la Vicepresidencia de estructuración cada vez que se requiera revisa cada uno de los avisos de prensa, los cuales deben contener la misma información descrita en la solicitud presentada, con el fin de verificar que la información presentada en los avisos de prensa sea la misma que la radicada en la solicitud, conforme a al procedimiento EPIT-P-001. La evidencia del control es la matriz de excel "verificación avisos" y se encuentra en Teams.	<p>Se evidenció que la Gerencia de Proyectos Portuarios cuenta con un repositorio de información en línea sobre la documentación asociada a las solicitudes de concesiones portuarias. Se evidenció que dentro de dicha documentación se tienen avisos de prensa sobre concesiones portuarias, así como archivos de Excel independientes por proyecto que demuestran verificación de los avisos.</p> <p>Se recomienda evaluar el rediseño del control al tener en cuenta la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas. Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>
8	El Gerente del proyecto encargado del área específica y demás áreas relacionadas cada vez que se requiera realizan el análisis de las conclusiones de cada área de las solicitudes, para emitir la sustentación de rechazo por medio de un memorando	Según se detalló en la Tabla 6 se evidenció que, a partir de agosto de 2022, han predominado desistimientos de solicitudes de concesiones portuarias, sobre las que se evidenciaron los actos

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
	<p>aprobado por todas las áreas involucradas, con el fin de realizar el envío a la Vicepresidencia Jurídica y contar con la trazabilidad y evidencia del rechazo, conforme al procedimiento EPIT-P-001. La evidencia del control se encuentra en el sistema de Gestión documental de la entidad y en el expediente del proyecto.</p>	<p>administrativos correspondientes, que cuentan con la firma del Vicepresidente de Estructuración, previo visto bueno de la Gerencia de Proyectos Portuarios y de Asesoría Legal en Estructuración de la Vicepresidencia Jurídica.</p> <p>Se recomienda evaluar el rediseño del control al tener en cuenta la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas. Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>
9	<p>El Gerente del proyecto encargado del área específica y demás áreas relacionadas cada vez que se requiera realizar el análisis de las conclusiones de cada área de las solicitudes, para emitir concepto favorable por medio de un memorando aprobado por todas las áreas involucradas, con el fin de contar con la trazabilidad y evidencia del concepto emitido, conforme al procedimiento EPIT-P-001. La evidencia del control se encuentra en el sistema de Gestión documental de la entidad y en el expediente del proyecto.</p>	<p>Se evidenció que la Gerencia de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración analiza las conclusiones de las demás áreas para así emitir conceptos desde el componente técnico. Con el contenido del concepto emitido a través del radicado ANI No. 20252000039703 del 3 de marzo de 2025 se corrobora que se tuvieron en cuenta las verificaciones hechas por el GIT de Asesoría Legal en Estructuración de la Vicepresidencia Jurídica en materia de certificación de existencia y representación legal y de garantías de la Sociedad Portuaria del Dique S.A.</p> <p>Se recomienda evaluar el rediseño del control al tener en cuenta la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas. Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)
10	El equipo portuario de la Vicepresidencia de estructuración cada vez que se requiera realiza un análisis detallado técnico, financiero y legal de la información aportada, con el fin de emitir los conceptos para dar paso a la audiencia pública, conforme al procedimiento EPIT-P-001. La evidencia del control son los memorandos de los conceptos que se encuentra en el sistema de Gestión documental de la entidad y en el expediente del proyecto.	Según se evidencia en el contenido de la Resolución ANI No. 20257020005645 del 13 de mayo de 2025 “Por medio de la cual se fija lugar, fecha y hora para celebración de audiencia pública dentro del trámite de la solicitud de concesión portuaria presentada por la SOCIEDAD PORTUARIA DEL DIQUE S.A.”, la Vicepresidencia de Estructuración considera los conceptos de carácter técnico, financiero y legal previo a la citación de audiencias públicas de solicitudes de concesiones portuarias; conceptos a los que se puede acceder a través de la plataforma Orfeo. Se recomienda evaluar el rediseño del control al tener en cuenta la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas. Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)
11	El Gerente del proyecto encargado del área específica cada vez que se requiera realiza el seguimiento de los proyectos, donde revisa los tiempos de ley e identifica las alertas respectivas, con el fin de garantizar el correcto trámite de la solicitud de las	Se evidenció que la Vicepresidencia de Estructuración realiza seguimiento a las solicitudes de concesiones portuarias en trámite, identificando las fases superadas y las necesidades para continuar con el otorgamiento de la concesión (Ver

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
	concesiones portuarias, conforme al procedimiento EPIT-P-001. La evidencia del control son las actas de reunión de seguimiento de los proyectos que se encuentran en Teams.	<p>presentación de la Vicepresidencia de Estructuración a Presidencia de la ANI de marzo de 2025 y bases de datos de seguimiento a solicitudes de concesiones portuarias de la Vicepresidencia de Estructuración; documentos disponibles para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría).</p> <p>Se recomienda evaluar el rediseño del control al tener en cuenta la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas. Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>

Fuente: Mapa de riesgos de cumplimiento del proceso de estructuración de proyectos de infraestructura de transporte publicada en la página web de la ANI el 05/11/2025: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/actualizacion_rc_epit_2024_0.pdf

5.1.2.2 Evaluación de cumplimiento normativo y de la oportunidad en las acciones para el otorgamiento/rechazo de solicitudes de concesiones portuarias

En respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 24 de noviembre de 2025, el Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración reportó que asegura el cumplimiento de los términos establecidos para cada una de las actuaciones contempladas en la normatividad vigente aplicable a los trámites de solicitudes de concesiones portuarias dando “*(...) cumplimiento a lo establecido en el procedimiento EPIT-P-001 versión 6 con cada una de las actividades descritas en el procedimiento.*”

El objetivo de mencionado procedimiento es “*Evaluar las solicitudes de concesión portuaria que sean radicadas ante la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios*”.

Se evidenció que el Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración cuenta con un espacio en Onedrive, con acceso restringido, donde se almacenan los soportes de las actividades definidas en el procedimiento EPIT-P-001 para las solicitudes de concesiones portuarias recibidas en la Entidad.

La verificación de documentación soporte se hizo para las solicitudes de concesiones portuarias en trámite, que, según lo reportado en respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 24 de noviembre de 2025, son las siguientes:

Tabla 8. Solicitudes de concesiones portuarias en trámite.

No.	Nombre del Solicitante	Radicado solicitud	Departamento	Tipo de Servicio	Estado
1	Elias Barbur & CIA	20214090403922 del 14 de abril de 2021	Bolívar	Público	Previo a resolución de fijación de Condiciones
2	Sociedad Portuaria del Dique	20244090661542 del 31 de mayo de 2024	Bolívar	Público	Previo a resolución de fijación de Condiciones
3	Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A.	20234090128592 del 03 de febrero de 2023	Magdalena	Público	Previo a resolución de Otorgamiento
4	Sociedad Portuaria Ciénaga LNG S.A.	20234090218492 del 24 de febrero de 2023	Magdalena	Público	Previo a resolución de fijación de Condiciones
5	Sociedad Portuaria Genesis LNG S.A E.S.P.	20184090478432 del 15 de mayo de 2018	Valle del Cauca	Público	Pendiente cumplimiento de los requisitos señalados en la Resolución de fijación de condiciones
6	Sociedad Portuaria BV PORT S.A.	20194090995842 del 20 de septiembre de 2019	Valle del Cauca	Público	Previo a resolución de fijación de Condiciones, hasta que no cumple unos requerimientos técnicos
7	Sociedad Portuaria Bahía de Buenaventura	20244090557442 del 09 de mayo de 2024	Valle del Cauca	Público	En evaluación inicial
8	Sociedad Portuaria Puerto Progreso de Urabá S.A	20254090899242 del 18 de julio de 2025	Antioquia	Público	Próximo a Audiencia pública.

Fuente: Respuesta a cuestionario de auditoría por parte del Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración mediante correo electrónico del 24 de noviembre de 2025 y base de datos del Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración respecto a solicitudes de concesiones portuarias.

Conforme a lo definido en la página web de la Entidad, se ha estimado que los trámites de solicitudes de concesiones portuarias tengan una duración de veintinueve (29) meses.¹⁰ Respecto a las solicitudes de concesiones portuarias en curso y radicadas en la Entidad con más de veintinueve (29) meses de anticipación, contados a partir de noviembre de 2025, enseguida se presentan las justificaciones evidenciadas frente al estado de estas solicitudes, así como apreciaciones de la Oficina de Control Interno al respecto:

Tabla 9. Solicitudes de concesiones portuarias con más de 29 meses en trámite.

No.	Solicitante	Radicado solicitud	Estado	Justificación de estado y observaciones de la OCI
1	Elias Barbur & CIA	20214090403922 del 14 de abril de 2021	Previo a resolución de fijación de Condiciones.	<p>Se evidenció que el solicitante debe dar solución a una controversia con relación a las áreas de zona de uso público para dar continuidad al trámite (Ver radicado ANI No. 20242000466671). Esta observación está relacionada con los requerimientos de la ANI con posterioridad a la audiencia pública formalizados a través del radicado ANI No. 20212000197771.</p> <p>El plazo inicialmente contemplado para atender observaciones luego de la audiencia pública es de un (1) mes, según lo definido en el artículo 9 del Decreto 474 de 2015.</p>
3	Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A.	20234090128592 del 03 de febrero de 2023	Previo a resolución de Otorgamiento.	<p>Se evidenció borrador de acto administrativo con el que se otorgaría la concesión portuaria, ya presentada a comité de contratación de la ANI en julio de 2025.</p>
4	Sociedad Portuaria Ciénaga LNG S.A.	20234090218492 del 24 de febrero de 2023	Previo a resolución de fijación de Condiciones.	<p>Se evidenció que en 2025 finalizaron los análisis internos del equipo de estructuración, requeridos para la fijación de condiciones (Ver memorando ANI No. 20257020044833 del 10 de marzo de 2025).</p> <p>Conforme a lo establecido en el artículo 10 del Decreto 474 de 2015, la fijación de condiciones se debe dar dentro de los cinco (5) meses siguientes a</p>

¹⁰ Plazo de duración del trámite según lo definido por la ANI en su página web: <https://www.ani.gov.co/servicios-y-tramites>

No.	Solicitante	Radicado solicitud	Estado	Justificación de estado y observaciones de la OCI
				la audiencia pública, que para este caso se celebró el 15 de julio de 2023.
5	Sociedad Portuaria Genesis LNG S.A E.S.P.	20184090478432 del 15 de mayo de 2018	Pendiente cumplimiento de los requisitos señalados en la Resolución de fijación de condiciones.	Mediante Resolución ANI No. 20257020002075 del 21 de febrero de 2025 se prorrogó hasta febrero de 2026 el plazo para dar cumplimiento a requerimientos para otorgar la concesión portuaria.
6	Sociedad Portuaria BV PORT S.A.	20194090995842 del 20 de septiembre de 2019	Previo a resolución de fijación de Condiciones, hasta que no cumple unos requerimientos técnicos.	<p>Se evidenció que continúan en revisión las coordenadas de las Zonas de Uso Público, lo que ha requerido interacción entre la ANI y la DIMAR (Ver radicado ANI No. 20252000271391 del 31 de julio de 2025), lo que tiene relación con los requerimientos de la ANI con posterioridad a la audiencia pública, formalizados a través del radicado ANI No. 20202000310141 del 15 de octubre de 2020.</p> <p>El plazo inicialmente contemplado para atender observaciones luego de la audiencia pública es de un (1) mes, según lo definido en el artículo 9 del Decreto 474 de 2015. Se evidenció que la audiencia pública se llevó a cabo en 2020 (Ver Resolución No. 20207020012825 del 18 de septiembre de 2020).</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos del Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración respecto a solicitudes de concesiones portuarias y documentación disponible en Onedrive, con acceso restringido, donde se almacenan los soportes de las actividades definidas en el procedimiento EPIT-P-001 para las solicitudes de concesiones portuarias recibidas en la Entidad.

Lo observado para las solicitudes de concesiones portuarias de Elias Barbur, Ciénaga LNG y BV PORT da lugar a generar una alerta de incumplimiento de los plazos definidos en el Decreto 474 de 2015 “*Por medio del cual se reglamenta el trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias previstas en las Leyes 1^a de 1991 y 1242 de 2008*”, lo que da lugar a la formulación de un hallazgo en el presente informe. Enseguida se sintetizan las alertas de incumplimiento detectadas:

- Elias Barbur & CIA:** La audiencia pública se llevó a cabo el 30 de junio de 2021. Según el artículo 9 del Decreto 475 de 2015 las observaciones derivadas de la audiencia pública se deben atender

dentro del plazo de un mes a su ejecución, lo que no ha sucedido en su totalidad a diciembre de 2025.

2. **Sociedad Portuaria Ciénaga LNG S.A:** Conforme a lo establecido en el artículo 10 del Decreto 474 de 2015, la fijación de condiciones se debe dar dentro de los cinco (5) meses siguientes a la audiencia pública, que para este caso se celebró el 15 de julio de 2023. No se han fijado condiciones a diciembre de 2025.
3. **Sociedad Portuaria BV PORT S.A:** El plazo inicialmente contemplado para atender observaciones luego de la audiencia pública es de un (1) mes, según lo definido en el artículo 9 del Decreto 474 de 2015. Se evidenció que la audiencia pública se llevó a cabo en 2020 y a diciembre de 2025 no se han atendido en su totalidad las observaciones.

5.1.3 Solicitudes de concesiones para embarcaderos

5.1.3.1 Evaluación de controles

No se evidenció que en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión vigente de la ANI se tengan definidos riesgos de gestión y/o de cumplimiento, y por ende controles, expresamente relacionados con solicitudes de concesiones para embarcaderos, siendo así replicable para este tipo de trámite lo detallado en la sección 5.1.2, con relación a solicitudes de concesiones portuarias.

Según se detalló en la sección 5.1.2 en el Sistema Integrado de Gestión de la ANI se tiene el procedimiento EPIT-P-001, cuyo objetivo es brindar lineamientos para *“Evaluar las solicitudes de concesión portuaria que sean radicadas ante la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios”*, el cual, según lo reportado en la entrevista de auditoría al Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración del 26 de noviembre de 2025, es replicable a solicitudes de concesiones para embarcaderos.⁶

Se evidenció que en el espacio en Onedrive, con acceso restringido, donde se almacenan los soportes de las actividades definidas en el procedimiento EPIT-P-001 para las solicitudes de concesiones portuarias recibidas en la Entidad, también se almacena documentación asociada a solicitudes de concesiones para embarcaderos. Asimismo, se evidenció información asociada a solicitudes de concesiones para embarcaderos en la base de datos del Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración, recibida en la Oficina de Control Interno mediante correo electrónico del 26 de noviembre de 2025, disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría.

5.1.3.1 Evaluación de cumplimiento normativo y de la oportunidad en las acciones para el otorgamiento/rechazo de solicitudes de concesiones para embarcaderos

Revisado el espacio en Onedrive, con acceso restringido, donde se almacenan los soportes de las actividades definidas en el procedimiento EPIT-P-001 para las solicitudes de concesiones portuarias y de embarcaderos, así como la base de datos del Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración, recibida mediante correo electrónico del 26 de noviembre de 2025 y disponible para consulta en los papeles de trabajo de la auditoría, se identificaron dos solicitudes de concesiones para embarcaderos, ambas negadas, durante el periodo definido en el alcance de la auditoría, así:

Tabla 10. Solicitudes de concesiones para embarcaderos.

No.	Solicitante	Radicado solicitud	Resolución de negación	Justificación de negación
1	Sociedad Portuaria Muelles Turísticos del Pacífico S.A	20224091225342 del 31 de octubre de 2022.	20237020007145 del 09 de junio de 2023.	Considerando No. 17 de la Resolución ANI No. 20237020007145: “(...) la solicitud de concesión para embarcadero presentada por la Sociedad Portuaria Muelles Turísticos del Pacífico S.A.- MTP S.A. no puede otorgarse, en tanto recae sobre una zona de uso público que no se encuentra disponible ni puede ser objeto de autorización para que sea ocupada y utilizada de forma temporal y exclusiva, en virtud del Contrato Interadministrativo de comodato No. 1572 de 2022 suscrito entre la administración municipal de Buenaventura e INVÍAS, esta última en calidad titular de la infraestructura asociada al Embarcadero Turístico de Buenaventura y por ende con facultad para ejercer control y/o desarrollar actividades administrativas sobre la infraestructura y/o o suscribir contratos y/o disponer de los bienes.”
2	C.I. Antillana S.A.	20214090259402 del 8 de marzo de 2021.	20232000014685 del 2 de noviembre de 2023.	Considerando No. 20 de la Resolución ANI No. 20232000014685: “(...) dado que no se ha cumplido la obligación de reversión por parte de C.I. Antillana, pese a que se hizo exigible desde el año 2009, y que la actuación administrativa tendiente a la restitución de bienes de uso público iniciada no se ha materializado, a la fecha la ANI no puede disponer del muelle y demás construcciones ejecutadas en la zona de

No.	Solicitante	Radicado solicitud	Resolución de negación	Justificación de negación
				<i>uso público de propiedad de la Nación, es decir, de los bienes que son objeto de la solicitud de concesión presentada por C.I. Antillana, de manera que resulta imposible el otorgamiento de la concesión solicitada para la prestación, operación, explotación y gestión del servicio público portuario de dicha área y las edificaciones allí localizadas..”</i>

Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos del Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración respecto a solicitudes de concesiones portuarias y documentación disponible en Onedrive, con acceso restringido, donde se almacenan los soportes de las actividades definidas en el procedimiento EPIT-P-001 para las solicitudes de concesiones portuarias recibidas en la Entidad.

Según los actos administrativos de negación, se evidenció que las causas de las dos negaciones, fundamentadas en inconvenientes sin solución, están soportadas en el artículo 2.2.3.3.1.8 del Decreto 1079 de 2015, citado enseguida:

“ARTÍCULO 2.2.3.3.1.8. Decisión negativa. En caso de que la petición no estuviere conforme a la ley y al Plan de Expansión Portuaria, o tuviere impacto negativo ambiental o no se contemplen las obras necesarias para prevenirlo, o tuvieran inconvenientes cuya solución no sea posible, o la actividad resulte contraria a las disposiciones vigentes que regulen la actividad, o prosperaren las oposiciones propuestas, la entidad negará la solicitud de concesión. Esta decisión se adoptará por resolución motivada y se notificará al solicitante.” (Subrayado y negrita fuera de texto)”

No obstante, lo anterior, la decisión de la ANI, en ambos casos, superó el término legal, también definido en el Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.3.3.4.2:

“ARTÍCULO 2.2.3.3.4.2. Términos para la decisión. Recibida la solicitud por la entidad competente, dispondrá de un plazo de quince (15) días para su estudio y evaluación, al cabo de los cuales deberá decidir mediante resolución motivada que será notificada al peticionario. Cuando no fuere posible resolver la solicitud en dicho plazo, se informará así al interesado, expresando los motivos de la demora y señalando a la vez la fecha en que se decidirá la petición.”

Además de que se superó el término normativo, no se evidenció que se haya informado a los interesados de las solicitudes de concesiones para embarcaderos “(...) los motivos de la demora y señalando a la vez la fecha en que se decidirá la petición.”; situación que da lugar a un hallazgo en el presente informe.

5.1.4 Autorización temporal portuaria

5.1.4.1 Evaluación de controles

No se evidenció que en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión vigente de la ANI se tengan definidos riesgos de gestión y/o de cumplimiento, y por ende controles, expresamente relacionados con trámites de autorización temporal portuaria.

No obstante, según se detalla en la sección 5.1.4.2, se evidenció que la ANI ejecuta controles frente a los trámites de autorizaciones temporales, que incluyen análisis interdisciplinario por parte de diferentes áreas de la ANI, participación de entidades externas, como Ministerio de Transporte, y presentación de los trámites y decisiones al respecto ante el Comité de Contratación de la ANI.

5.1.4.2 Evaluación de cumplimiento normativo y de la oportunidad en las acciones para la aprobación/rechazo de solicitudes de autorización temporal portuaria

La Vicepresidencia de Gestión Contractual reportó a través del memorando con radicado ANI No. 20253000206453 del 18 de noviembre de 2025 que se tiene registro de una autorización temporal portuaria otorgada a la Sociedad Portuaria del Dique S.A por el periodo de 1 año a través de la Resolución ANI 20243030006745 del 19 de junio de 2024, prorrogada en 1 año adicional mediante Resolución ANI 20253030007985 del 20 de junio de 2025, conforme a lo establecido en artículo 2.2.3.3.5.2. del Decreto 1079 de 2015¹¹, así:

"Autorizaciones Temporales Portuarias (Ley 1 de 1991): Durante el periodo objeto de análisis se registró un único trámite, correspondiente a la Solicitud de Prórroga de la Autorización Temporal otorgada a la Sociedad Portuaria del Dique S.A., cuya gestión fue adelantada de manera coordinada entre las áreas técnica, jurídica, predial, financiera, social y de riesgos de la ANI, conforme a lo previsto en el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 004 de 1994. A continuación, se presenta la trazabilidad administrativa del trámite, de acuerdo con los campos requeridos:

- *Identificación del Trámite: Sociedad Portuaria del Dique S.A. – Prórroga Autorización Temporal*

¹¹ (...) La entidad competente podrá prorrogar la autorización temporal por un término igual a la inicial, siempre y cuando el interesado haya radicado solicitud de prórroga de la autorización temporal un mes antes de su vencimiento. Si el peticionario no presenta su solicitud de prórroga dentro de este término, la entidad rechazará de plano la solicitud de prórroga".

- *Fecha de radicación: 9 de abril de 2025*
- *Estado del trámite: Resuelto – Prórroga aprobada*
- *Fecha de respuesta: 20 de junio de 2025*
- *Acto administrativo: Resolución ANI No. 20253030007985 del 20 de junio de 2025*
- *Dependencia responsable: Gerencia de Puertos y Fluvial (en coordinación con GIT de Concesiones Portuarias)*
- *Observaciones relevantes: La prórroga fue otorgada por 1 año, con vigencia del 21 de junio de 2025 al 20 de junio de 2026, garantizando la continuidad operativa mientras avanza el trámite de nueva concesión.*

<i>Campo</i>	<i>Detalle</i>
<i>Identificación del Trámite</i>	<i>Sociedad Portuaria del Dique S.A. – Prórroga Autorización Temporal</i>
<i>Fecha de radicación</i>	<i>9 de abril de 2025</i>
<i>Estado del trámite</i>	<i>Resuelto – Prórroga aprobada</i>
<i>Fecha de respuesta</i>	<i>20 de junio de 2025</i>
<i>Acto administrativo</i>	<i>Resolución ANI No. 20253030007985 del 20 de junio de 2025</i>
<i>Dependencia responsable</i>	<i>Gerencia de Puertos y Fluvial (en coordinación con GIT de Concesiones Portuarias)</i>
<i>Observaciones relevantes</i>	<i>La prórroga fue otorgada por 1 año, con vigencia del 21 de junio de 2025 al 20 de junio de 2026, garantizando la continuidad operativa mientras avanza el trámite de nueva concesión.</i>

Conforme a lo definido en el artículo 2.2.3.3.5.2. del Decreto 1079 de 2015, se evidenció que la solicitud de prórroga de la autorización temporal portuaria se dio dentro del plazo normativo, de mínimo un mes antes de su vencimiento, y que esta se otorgó por un término igual a la inicial, de un año.

El contenido de las Resoluciones ANI 20243030006745 del 19 de junio de 2024 y 20253030007985 del 20 de junio de 2025 dan cuenta de que la autorización temporal portuaria, así como su prórroga tuvieron diferentes controles, tales como un análisis interdisciplinario por parte de diferentes áreas de la ANI,

participación del Ministerio de Transporte y presentación ante el Comité de Contratación de la ANI. Asimismo, el contenido de las Resoluciones demuestra que los trámites se solucionaron dentro del plazo definido para autorizaciones temporales portuarias en el portal GOV.CO, de 3 meses.

Respecto a otras solicitudes de autorizaciones temporales portuarias, en respuesta al cuestionario de auditoría, el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Control reportó mediante correo electrónico del 24 de noviembre de 2025 lo siguiente:

"En los expedientes revisados no se reportan otras autorizaciones temporales otorgadas, sin embargo, se presentó mediante radicado ANI No. 20244090031192, solicitud de autorización temporal para la ocupación y uso exclusivo del Muelle 13 por parte del Ministerio de Defensa Nacional – Armada Nacional.

Sin embargo, dicha solicitud no surtió trámite debido a lo establecido en la Resolución ANI No. 20243030000145 del 6 de enero de 2024, mediante la cual se modificó parcialmente la Resolución No. 004 de 1994, reconociendo que la Armada Nacional – Fondo Rotatorio mantiene autorización vigente para la ocupación, uso y goce del Muelle 13 hasta el 6 de enero de 2025, en virtud del régimen de transición previsto en el artículo 39 de la Ley 1^a de 1991 y sus disposiciones reglamentarias.

(...)"

5.1.5 Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas

5.1.5.1 Evaluación de controles

- Riesgos de gestión y/o proceso

No se evidenció que en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión vigente de la ANI se tengan definidos riesgos de gestión y/o proceso, y por ende controles, expresamente relacionados con conceptos de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas.

Sin embargo, con fundamento en el memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, se evidenció que el GIT Permisos ha diseñado una base de datos no automatizada en Excel que cuenta con la trazabilidad de la documentación asociada a este tipo de trámite.

Asimismo, se evidenció que en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión se tiene el procedimiento GCSP-P-039 (Procedimiento de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías

nacionales concesionadas), que brinda lineamientos al interior de la Entidad para la emisión de conceptos asociados a la ubicación de estaciones de servicio.

- **Riesgos de cumplimiento**

Se evidenció que en el proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte (GCSP) se tiene el riesgo con código C-GCSP-04 consistente en la *"Posibilidad de recibir, solicitar, prometer, aceptar, ofertar, entregar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros por acción u omisión para la emisión de concepto de viabilidad para la ubicación de la EDS sin el cumplimiento de los requisitos."*

Enseguida se presentan los controles definidos por la ANI para este riesgo, así como los resultados de la verificación de su aplicabilidad por parte de la Oficina de Control Interno:

Tabla 11. Análisis controles C-GCSP-04.

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
1	<p>Los profesionales del GIT Permisos, realizan seguimiento cada vez que se requiera al cumplimiento, por parte de los profesionales de la Vicepresidencia Ejecutiva y/o Vicepresidencia de Gestión contractual, de las acciones y responsabilidades para la debida y efectiva diligencia del trámite ante el concesionario e interventorías para la emisión de conceptos de ubicación para EDS que se encuentran a cargo de la ANI, conforme al procedimiento GCSP-P-039 "conceptos de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas" y la Resolución 1361 de 2012 emitida por Ministerio de Transporte, esto con el fin de propender por el debido cumplimiento del derecho de turno, y de los términos y plazos establecidos, así como evitar el contacto directo con la ciudadanía y por ende relaciones de familiaridad entre estos y los colaboradores de la ANI. En caso de evidenciar el no cumplimiento de estas directrices, desde el GIT Permisos se procede a informar a los canales dispuestos por parte de la Entidad. Evidencia de esto, se cuenta con la planilla TPSC - F- 003 (Atención directa de público) del Equipo de Servicio al Ciudadano.</p>	<p>Se evidenció que periódicamente el GIT Permisos socializa mediante correo electrónico la base de datos de conceptos de viabilidad para la ubicación de EDS con las Gerencias de Proyectos Carreteros que supervisan las concesiones en las que se estén adelantando este tipo de trámite, con el fin de que se lleve a cabo la gestión correspondiente (Soportes disponibles en los papeles de trabajo de la auditoría).</p> <p>Según lo reportado por el GIT Permisos en entrevista de auditoría del 25 de noviembre de 2025, no se han identificado incumplimientos de directrices para el análisis de viabilidad técnica para ubicaciones de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas.⁶</p> <p>Respecto al diseño del control, este corresponde a una de las gestiones/actividades de seguimiento que se realiza desde el GIT Permisos. Se considera que para que pueda definirse como un control debería incluir en su estructura, de manera clara, lo establecido en la Guía para la Gestión Integral del</p>

No.	Control relacionado con el riesgo	Observaciones de la ejecución del control
		<p>Riesgo en Entidades Públicas Versión 7 - 2025 (Págs. 61 y 62).</p> <p>Según la guía mencionada, la estructura de un control se compone de 1) un responsable (servidor que ejecuta el control), 2) una acción (determinada mediante verbos como: verificar, validar, cotejar, comparar) y 3) un complemento (corresponde a los detalles que permiten al responsable implementar el control, tales como la fuente documental del control, la frecuencia con la que se ejecuta la actividad, la evidencia de su aplicación y la forma en cómo este se aplica)</p>

Fuente: Mapa de riesgos de cumplimiento del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte publicada en la página web de la ANI el 16/10/2024: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/20243000153873_actualizacion_rc_gcsp_2024_0.pdf

5.1.5.2 Evaluación de cumplimiento normativo y de la oportunidad en la emisión de conceptos por parte de la ANI

Los artículos No. 3 y No. 4 de la Resolución No. 1361 del 4 de abril de 2012, emitida por el Ministerio de Transporte, define términos frente a acciones de la ANI en materia de conceptos de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas, así:

"ARTÍCULO 3º. – VISITA TÉCNICA. El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS o la Agencia Nacional de Infraestructura, contarán con un término de un (1) mes para realizar una visita al lugar donde se ubica o pretende ubicar la estación de servicio automotriz, para verificar el cumplimiento de toda la normatividad del orden técnico que rige la materia. La visita se llevará a cabo una vez se cumpla con el total de los requisitos señalados en el artículo 2º del presente acto administrativo.

(...)

ARTÍCULO 4º. – CONCEPTO TÉCNICO DE UBICACIÓN. Verificado el cumplimiento de los requisitos señalados y realizada la visita técnica al lugar donde se ubica o proyecta ubicar la estación de servicio automotriz, la entidad contará con un término de quince (15) días hábiles para emitir el concepto técnico de ubicación, donde se indique de manera clara y precisa las razones por las cuales es favorable o desfavorable el concepto e indicando las obligaciones a cargo del solicitante si a ello hay lugar. Este concepto hará parte integral del acta de la visita técnica debidamente firmada."

Por su parte, en el portal GOV.CO se ha contemplado que el concepto técnico de ubicación de estaciones de servicio automotriz en carreteras a cargo de la ANI dure 45 días hábiles. Según lo establecido en el procedimiento GCSP-P-039, de “*Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas*” el concepto de la ANI está condicionado a análisis previos y visitas por parte de los concesionarios correspondientes, así como de las revisiones de las interventorías asociadas.

Mediante memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, la Vicepresidencia Ejecutiva remitió a la Oficina de Control Interno la base de datos que maneja el GIT Permisos respecto a conceptos de ubicación de estaciones de servicio, que una vez analizada permitió concluir que se tiene registro de 492 trámites de este tipo, entre 2014 y lo transcurrido de 2025, 159 (32%) trámites se reportan como abiertos, distribuidos en el tiempo de la siguiente manera:

Tabla 12. Trámites abiertos EDS.

Vigencia	Trámites abiertos
2014	1
2015	3
2016	23
2017	19
2018	6
2019	6
2020	7
2021	12
2022	10
2023	34
2024	9
2025	29
TOTAL	159

Fuente: Elaboración propia a partir base de datos recibida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.

La base de datos remitida por el GIT Permisos no permite identificar de manera clara la justificación del estado de estos trámites abiertos. Por lo que se evidenciaron necesidades de actualización y nivel de detalle

ya que las condiciones actuales de la información pueden reflejar debilidades en las actividades de seguimiento, control y gestión del inventario de trámites de este tipo.

Se evidenció que al interior de la Entidad se viene trabajando en la racionalización del trámite aquí analizado, lo que permitirá mejorar el almacenamiento, manejo y presentación de los datos asociados a conceptos de ubicación de estaciones de servicio. Según se detalla en la sección 5.1.8, dentro del plan de acción de la ANI para 2025, en el marco del foco estratégico No. 3, correspondiente a “*Fortalecer la institucionalidad de la Agencia con el fin de generar confianza y transparencia en la gestión*” se tiene una actividad que busca racionalizar el trámite de “*Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas*”, denominada “*Implementar el trámite “Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas” en línea ante el SUIT*”, que con corte a septiembre de 2025 registra un avance del 0%.¹⁷

Finalmente, con base en el contenido de esta sección, se puede concluir que, si bien en la Entidad se aplican controles asociados a conceptos de ubicación de estaciones de servicio y que la emisión del concepto por parte de la ANI hace parte de una cadena de trámite interinstitucional, sujeta al cumplimiento previo de requisitos por parte de los peticionarios y de actuaciones de terceros, el estado de la información asociada al volumen de trámites sin cierre puede reflejar debilidades en las actividades de seguimiento, control y gestión del inventario de los trámites asociados a viabilidad de EDS, lo que da lugar a un hallazgo en el presente informe.

5.1.6 Concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible, extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas

5.1.6.1 Evaluación de controles

No se evidenció que en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión vigente de la ANI se tengan definidos riesgos de gestión y/o de cumplimiento, y por ende controles, expresamente relacionados con conceptos de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible, extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas (cargas especiales).

Sin embargo, se evidenció que el GIT Permisos ha diseñado bases de datos no automatizadas en Excel que cuenta con la trazabilidad de la documentación asociada a este tipo de trámites. Se evidenció que la documentación hace referencia a comunicaciones entre el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la ANI, así como entre la ANI y las concesiones donde se requiere movilizar la carga indivisible, extradimensionada y/o

extrapesada. Estas comunicaciones cuentan con un número de radicado en Orfeo, asociado a un expediente, con acceso restringido.

Asimismo, se evidenció que en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión se tiene el procedimiento GCSP-P-038 (Procedimiento concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas), que brinda lineamientos al interior de la Entidad para la emisión de conceptos asociados al transporte de carga especial.

5.1.6.2 Evaluación de cumplimiento normativo y de la oportunidad en la emisión de conceptos por parte de la ANI

El parágrafo del artículo 14 de la Resolución No. 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte establece que la ANI cuenta con diez (10) días hábiles siguientes a la solicitud del INVIAST para emitir su concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas, así:

"Parágrafo. En el caso que la ruta a utilizar corresponda en su totalidad o en parte a vías concesionadas, para la aprobación del permiso la autoridad competente, deberá obtener concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción a través del concesionario, el cual deberá ser emitido dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la solicitud (...)"

Revisada la base de datos del GIT Permisos asociada a conceptos de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas, se evidenció que en la práctica dicho plazo no se cumple, dado que el concepto de la ANI está condicionado a revisiones por parte de uno o más concesionarios, lo que se exemplifica con la siguiente relación de conceptos emitidos por la ANI al INVIAST:

Tabla 13. Muestra solicitudes de transporte de carga especial.

Empresa solicitante	Radicado solicitud INVIAST	Fecha	Radicado concepto ANI	Fecha	Días hábiles transcurridos
TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE CARGA INTERNACIONAL COMPAÑÍA S.A.S	20244090001532	3/01/2024	20243040030201	26/01/2024	17
ASOCAÑA	20244090047832	16/01/2024	20243040054811	15/02/2024	23
TRANSPORTES MONTEJO S.A.S.	20244090098392	25/01/2024	20243040055961	16/02/2024	17
TRANSPORTES SANCHEZ POLO S.A.	20244090559082	10/05/2024	20243040180931	29/05/2024	13

Empresa solicitante	Radicado solicitud INVIAS	Fecha	Radicado concepto ANI	Fecha	Días hábiles transcurridos
INDEPROS 18	20244090802672	3/07/2024	20243040256591	25/07/2024	17
PROECLOG S.A.S. - Sogamoso	20244091404202	12/11/2024	20253040011361	15/01/2025	44
TRANSPORTES MONTEJO S.A.S. Subestacion Atlantico	20254090002802	7/01/2025	20253040037021	3/02/2025	20
TRANSPORTES MONTEJO S.A.S. Guayepo III	20254090002832	7/01/2025	20253040042071	6/02/2025	23
ASOCAÑA	20254090324122	13/03/2025	20253040107001	28/03/2025	11
INDEPROS	20254090738942	13/06/2025	20253040247321	15/07/2025	21
SANCHEZ POLO S.A	20254091099172	1/09/2025	20253040368331	5/10/2025	25

Fuente: Elaboración propia a partir de base de datos remitida a la Oficina de Control Interno a través del memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.

Nota: Las solicitudes de INVIAS y los conceptos ANI no consideran alcances ni subsanaciones.

La superación del plazo con el que cuenta la ANI para pronunciarse frente a conceptos de viabilidad de transporte de carga especial, según lo establecido en la Resolución No. 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte, da lugar a la formulación a un hallazgo en el presente informe de auditoría.¹²

¹² En respuesta al informe preliminar de auditoría, mediante correo electrónico del 16 de diciembre de 2025, el GIT Permisos informó que: “(...) no comparte la conclusión expuesta en el hallazgo, en el sentido de que, conforme a lo descrito en el párrafo del artículo 14 de la Resolución No. 4959 de 2006, se indica que:

“PARÁGRAFO. En el caso que la ruta a utilizar corresponda en su totalidad o en parte a vías concesionadas, para la aprobación del permiso la autoridad competente, deberá obtener concepto previo y favorable de la entidad encargada de la administración o coordinación de las concesiones en su jurisdicción a través del concesionario, el cual deberá ser emitido dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la solicitud, cuando la solicitud se presente para única ruta, el plazo para el otorgamiento del permiso se ampliará a máximo veinticinco (25) días hábiles. Cuando la solicitud del permiso se presente para varias rutas, los plazos se ampliarán a tres (3) días hábiles por ruta respectivamente. Para los dos casos contemplados anteriormente, la entidad administradora o coordinadora de las concesiones podrá si así lo requiere, consultar en la entidad donde se radicó la solicitud, (...).” (Negrita fuera de texto)

5.1.7 Trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional

5.1.7.1 Evaluación de controles

No se evidenció que en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión vigente de la ANI se tengan definidos riesgos de gestión y/o de cumplimiento, y por ende controles, expresamente relacionados con trámites para asignar surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional.

Sin embargo, en respuesta al cuestionario de auditoría, recibida mediante correo electrónico del 24 de noviembre de 2025, la Vicepresidencia de Gestión Contractual informó que en la Entidad se adelanta la construcción de un procedimiento para definir los responsables y actividades requeridas para asignar surcos ferroviarios, así:

"Inicialmente es pertinente indicar que las condiciones y términos para dar trámite a la solicitud de surcos ferroviarios, se encuentran contenidos en la Resolución No. 20243040046045 del 24 de septiembre de 2024 "Por la cual se fijan los requisitos y se establece el trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional, y se dictan otras disposiciones". Dentro de dicha Resolución, se establece que la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria (en este caso la ANI) será la encargada de expedir el acto administrativo de asignación de Surcos Ferroviarios, no obstante, no se precisa la dependencia encargada de dicho trámite. Por esta razón, desde el área de Planeación, con el apoyo de la Gerencia de Proyectos Férreos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, se ha venido adelantando la construcción del procedimiento interno para el trámite de las respectivas solicitudes, donde se precisan los responsables de la gestión y seguimiento de los trámites previstos en la Resolución en comento."

Por lo anterior, se informa que, de acuerdo con el parágrafo descrito, se puede ampliar la respuesta a máximo veinticinco (25) días hábiles para una única ruta y tres (3) días hábiles adicionales por ruta, por lo cual, el GIT de Permisos está dentro de los plazos legales establecidos por la resolución. (...)"

Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que la ampliación de plazos definida en el parágrafo del artículo 14 de la Resolución 4959, corresponde al otorgamiento del permiso, competencia del INVIA, y no a la emisión del concepto por parte de la ANI, para lo que la norma establece diez (10) días hábiles.

En la entrevista de auditoría del 26 de noviembre de 2025 el Equipo de Proyectos ferreos compartió el borrador del procedimiento mencionado, evidenciando avances en la definición de alcance, objetivos, descripción de actividades y observaciones.

5.1.7.2 Evaluación de cumplimiento normativo

Según lo reportado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual a través del memorando con radicado ANI No. 20253000206453 del 18 de noviembre de 2025, “*No se han realizado trámites de Asignación de Surcos*”, lo que concuerda con la información reportada en el SUIT para las vigencias 2024 y 2025.¹³ Por ende, no es posible llevar a cabo una evaluación del cumplimiento normativo al respecto.

Según se ha indicado en el cuerpo de este documento, el trámite se estableció a partir de la Resolución No. 20243040046045 de 2024 del Ministerio de Transporte.

5.1.8 Reportes en el SUIT

Como se indicó en la sección 4, con fundamento en el artículo 41 del Decreto 19 de 2012 y en el principio rector número 3 de la Ley 962 de 2005, los trámites y servicios de entidades de la administración pública se deben inscribir en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT), coordinado por el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), con el propósito de brindar a la ciudadanía una herramienta de consulta centralizada y en línea.

Se evidenció que los siete trámites y servicios a los que tiene acceso la ciudadanía a través de la página web de la ANI, presentados en la Tabla 1, se encuentran en el SUIT y que el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno es el área responsable de monitorear y consignar la información de los servicios y trámites en dicha plataforma.

A través del memorando con radico ANI No. 20256010200033 del 7 de noviembre de 2025 la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno acreditó la existencia de los siete trámites en el SUIT, así como el cargue de datos estadísticos asociados a cada uno de estos, que provienen de las áreas denominadas como responsable final en la Tabla 1. La disponibilidad de los trámites, así como el cargue de

¹³ Mediante correo electrónico del 19 de noviembre de 2025 el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno remitió a la Oficina de Control Interno un reporte de la información cargada en el SUIT para cada uno de los siete servicios y trámites a partir de 2022 y hasta septiembre de 2025. Este reporte hace parte de los papeles de trabajo de la auditoría.

datos asociada, en el SUIT se verificó en conjunto con el GIT de Planeación en reunión virtual del 11 de noviembre de 2025. Enseguida se presentan capturas de pantalla al respecto:

Ilustración 5. Trámites y servicios de la ANI disponibles en el SUIT.



Tipo	Número	Nombre del Registro	Acciones
T	3385	Autorización temporal portuaria	[Edit] [Delete]
T	641	Permiso para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera...	[Edit] [Delete]
T	659	Concesión portuaria	[Edit] [Delete]
T	661	Concesiones para embarcaderos	[Edit] [Delete]
T	6898	Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales con...	[Edit] [Delete]
T	6907	Concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extr...	[Edit] [Delete]
T	87244	Trámite para asignar Surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional.	[Edit] [Delete]

Fuente: Memorando con radicado ANI No. 20256010200033 del 7 de noviembre de 2025, verificado el 11 de noviembre de 2025.

Ilustración 6. Cargue de datos estadísticos en el SUIT.

Función Pública | suit

ANT HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ (HVANEGRAS432)

Cerrar sesión Mi cuenta

Opciones de menú

- Gestión de datos de operación
- Gestión de racionalización
- Histórico

Racionalización Autorización de Nuevos Trámites Cadenas de Trámites

Datos de operación para formatos integrados

Tipo formato integrado: Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas

Seleccione el periodo a ingresar los datos de operación:

Año: 2025 Trimestre: Oct, Nov, Dic Consultar

! Los valores pueden ser ingresados mes a mes, sin que requiera tener toda la información del trimestre

Si realiza modificación de los datos, estos se reportarán al "Formulario Único de Reporte de Avance a la Gestión - FURAG" en el informe de final de año

Pregunta	Oct	Nov	Dic	Acumulado
¿Número de solicitudes resueltas de forma presencial?				0
¿Número total de solicitudes realizadas (En línea, parcialmente en línea y presenciales)?	0	0	0	0
¿Número de PQRD recibidas?				0

* ¿Cuenta con acuerdos de niveles de servicio (ANS)? Sí No

Actualizar Cancelar

Fuente: Memorando con radicado ANI No. 20256010200033 del 7 de noviembre de 2025, verificado el 11 de noviembre de 2025.

Los resultados evidenciados en la vigencia 2025 concuerdan con lo observado por la Oficina de Control Interno en 2024 a través del seguimiento Interno al Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano y Mapa de Riesgos de Corrupción de la Entidad correspondiente al tercer cuatrimestre de 2024¹⁴, donde se concluyó

¹⁴ Ver informe con radicado ANI No. 20251020012953 del 21 de enero de 2025.

que “Durante la vigencia 2024, la segunda línea de defensa – GIT de planeación, registró en el SUIT la gestión de operación de los 6 trámites que se encuentran vigentes para la Entidad.”¹⁵

No obstante, lo anterior, se identificaron los siguientes hallazgos en la presente auditoría con relación a la información cargada en el SUIT:

1. No se evidenció que el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual haya reportado al GIT de Planeación la terminación del trámite de la autorización portuaria otorgada mediante Resolución ANI 20243030006745 del 19 de junio de 2024 y prorrogada mediante 20253030007985 del 20 de junio de 2025, a la Sociedad Portuaria del Dique S.A; por lo tanto, esta información no se registró en el SUIT. Según lo reportado en dicha plataforma, no ha habido resoluciones de trámites de administración portuaria entre 2022 y septiembre de 2025.¹³
2. La información asociada a trámites establecidos como presenciales (Ver Tabla 1) puede tener errores de presentación en el SUIT. Se evidenció que en el formato utilizado por el GIT de Planeación que se diligencia por las dependencias encargadas de suministrar la información para ser cargada en el SUIT tiene los siguientes campos (Para mayor claridad, se presenta un ejemplo con los datos de solicitudes de concesiones portuarias acumulado para 2023 y diligenciado por el Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración):

Tabla 14. Formato diligenciado para el cargue de información en el SUIT de solicitudes de concesiones portuarias en 2023.

Item	Pregunta	Concesión portuaria												
		Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Acumulado
1	¿Número de solicitudes resueltas parcialmente en línea?	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	5
2	¿Número de solicitudes resueltas de forma presencial?	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
3	¿Número de PQRD recibidas?	1	3	4	1	8	7	5	4	5	4	3	5	50

¹⁵ En 2024 se hablaba de 6 trámites debido a que el asociado a surcos ferroviarios se originó con la emisión de la Resolución No. 20243040046045 del 24 de septiembre de 2024 por parte del Ministerio de Transporte, según se indica en la sección 3.

Fuente: Entrevista de auditoría del 26 de noviembre de 2025 con el GIT de Planeación.

Según lo evidenciado en el SUIT, la plataforma permite incorporar únicamente datos para dos campos: *¿Número de solicitudes resueltas de forma presencial?* y *¿Número de PQRD recibidas?*. Se evidenció un campo adicional, denominado *¿Número total de solicitudes realizadas (En línea, parcialmente en línea y presenciales)?*, que toma de manera automática los datos asociados al primer campo mencionado (Ver Ilustración 6).

Por lo anterior, desde el GIT de Planeación, con el fin de introducir todos los datos, incorpora el resultado de la sumatoria de los ítems 1 y 2 del formato presentado en la tabla Tabla 14, razón por la cual, tomando como ejemplo el acumulado de datos asociados a solicitudes de concesiones portuarias durante 2023, el SUIT puede presentar datos errados, así:

Ilustración 7. Reporte SUIT solicitudes de concesiones portuarias 2023.

Consulta de datos de operación por año													
Pregunta	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Acumulado
¿Número de solicitudes resueltas en línea (uso de medios electrónicos)?													0
¿Número de solicitudes resueltas parcialmente en línea?	0	0	2	0	0	0	1	2	1	0	0	1	7
¿Número total de solicitudes resueltas (En línea, parcialmente en línea y presenciales)?	0	0	2	0	0	0	1	2	1	0	0	1	7
¿Número de PQRD recibidas?	1	3	4	1	8	7	5	4	5	4	3	5	50
¿Cuenta con acuerdos de niveles de servicio (ANS)?	No												

Fuente: Reporte operación 2022-2025 cargada en el SUIT remitido por el GIT de Planeación mediante correo electrónico del 19 de noviembre de 2025.

Según lo presentado en la Tabla 14, el Equipo de Proyectos Portuarios de la Vicepresidencia de Estructuración reportó que durante 2023 únicamente se resolvieron 2 solicitudes de concesiones portuarias durante 2023, y no 7, correspondientes al desistimiento de la Sociedad Forest First Colombia S.A.S (Ver Resolución ANI No. 20237020008585 del 14 de julio de 2023) y al

desistimiento de la solicitud de concesión portuaria presentada por la Sociedad Portuaria Río Córdoba (Ver oficio con radicado ANI No. 20237020290881 del 16 de agosto de 2023)

Respecto a los trámites racionalizados, es decir que se pueden gestionar en línea, corresponden únicamente a la “*Autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea*” y al “*Concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas (Que supere: Ancho 3.0 metros y/o; alto 4,40 metros y/o; la parte posterior sobresaliente 2 metros y/o; el peso bruto vehicular 52 toneladas)*”¹⁶ (Ver Tabla 1).

Dentro del plan de acción de la ANI para 2025, en el marco del foco estratégico No. 3, correspondiente a “*Fortalecer la institucionalidad de la Agencia con el fin de generar confianza y transparencia en la gestión*” se tiene una actividad que busca racionalizar el trámite de “*Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas*”, denominada “*Implementar el trámite “Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas” en línea ante el SUIT*”, que con corte a septiembre de 2025 registra un avance del 0%.¹⁷

Según lo reportado en el tablero de control al plan de acción de la ANI, correspondiente al tercer trimestre de 2025, “*Esta meta corresponde al Plan Estratégico Sectorial 2022-2026. De acuerdo con lo reportado por el coordinador del GIT de TICS, al mes de septiembre se encuentra en proceso de contratación el profesional que desarrollará el aplicativo para la realización del trámite.*”¹⁸

Se advierte que el estado de racionalización de trámites de la ANI ha sido motivo de seguimiento por parte del Departamento de Administrativo de Función Pública, que por medio de la comunicación con radicado ANI No. 20254091542352 del 3 de diciembre de 2025, identificó un bajo índice de cumplimiento de la Política Pública de Racionalización de Trámites por parte de la ANI, así:

¹⁶ Ver detalle en la página web de la ANI; en el enlace <https://www.ani.gov.co/servicios-y-tramites>

¹⁷ Ver informe de seguimiento al plan de acción de la ANI correspondiente al tercer trimestre de 2025, disponible en la página web de la ANI en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/informe_de_seguimiento_-_septiembre_2025.pdf

¹⁸ Tablero de control disponible en la página web de la ANI, en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/tablero_de_control_septiembre_2025.xlsx

“(...) teniendo presente los resultados de FURAG- Formulario Único de Reporte y Avance de Gestión, en lo relacionado a la política de racionalización de trámites para la vigencia 2023 y 2024, en la cual identificamos que su institución tiene un bajo índice de cumplimiento en esta política, respetuosamente nos vemos en la necesidad de citarlo de forma obligatoria a la capacitación presencial que realizaremos el martes 09 de diciembre del 2025.”

5.2 Análisis de efectividad de planes de mejoramiento

Se revisó la efectividad del plan de mejoramiento del hallazgo identificado en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) con el número 3757-78, obteniendo los resultados que se muestran enseguida:

Tabla 15. Análisis de efectividad plan de mejoramiento hallazgo 3757-78 (PMP).

Hallazgo	3951	Efectividad	Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Con relación a las respuestas oportunas de las solicitudes que realiza la ANI a la Interventoría, se evidenció que el radicado ANI 20233040099201 del 26 de marzo de 2023, 20233060112041 del 10 de abril de 2023 y 20233040115311 del 11 de abril de 2023, cuyo objeto es la solicitud de información con relación a trámites de permiso de ocupación de vía y observaciones al informe de interventoría, que debían ser respondidas por parte de la Interventoría consocio ERS en el término de 10 días hábiles correspondientes al 07 de abril, 20 de abril y el 22 de abril de 2023, sobre lo cual, de acuerdo con lo relacionado en la matriz de control de correspondencia del consorcio ERS, no se tiene registro de alguna comunicación en dicho término. Lo anterior evidencia un incumplimiento según lo reglado en el anexo 1 Metodología y plan de cargas, numeral 7.1 Área administrativa, descrito de la siguiente manera:</p> <p><i>“Responder a las solicitudes o consultas que le formule la ANI en un término no mayor a diez (10) Días Hábiles contados a partir de la fecha de solicitud. Este término podrá ser ampliado de mutuo acuerdo, cuando la naturaleza de la consulta así lo requiera”.</i></p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se realizará verificación previa del avance de atención oportuna en términos contractuales de la correspondencia ANI, si se detecta que el plazo de atención no es suficiente se informará y solicitará a la entidad mayor tiempo para la oportuna y adecuada atención. 2. Implementar en el cuadro de control de correspondencia una alarma referente al próximo vencimiento de atención oportuna, para alertar y exigir al profesional responsable la atención prioritaria. 		

Hallazgo	3951	Efectividad	Efectivo			
	3. Para el trámite específico de permisos según Resolución 716, se priorizará la atención según los tiempos definidos por la Resolución.					
Causa del hallazgo	Incumplimiento a lo reglado en el anexo 1 - Metodología y plan de cargas, numeral 7.1 Área administrativa del contrato de interventoría No. VEJ 542 de 2022.					
Análisis de efectividad:						
<p>Se evidenció que las unidades de medida No. 1 y No. 3 del plan de mejoramiento demuestran conceptos del Consorcio Interventor ERS con relación a solicitudes de trámites enmarcados en la Resolución No. 716 de 2015, radicados en la Entidad con los oficios No. 20234090495792 del 8 de mayo de 2023 y 20234090642872 del 9 de junio de 2023. Según lo establecido por la Vicepresidencia Ejecutiva en el informe de cierre del hallazgo, formalizado con el radicado ANI No. 20243060081903 del 14 de mayo de 2024, las comunicaciones que demuestran el cumplimiento de las unidades de medida No. 1 y No. 3 dan cuenta de las “...)gestiones y atenciones a los permisos en los tiempos definidos”.</p> <p>Respecto a la unidad de medida No. 2, se evidenció que corresponde a una matriz de seguimiento a la gestión de la correspondencia a cargo de la Interventoría. Al revisar documentación adicional a la que acredita el plan de mejoramiento, tal como el informe mensual de interventoría correspondiente a mayo de 2025, se evidenció que se mantienen herramientas internas de control frente al tratamiento de la correspondencia (Ver radicado ANI No. 20254090967562 del 1 de agosto de 2025).</p> <p>Por otro lado, en el marco de la auditoría realizada por la Oficina de Control Interno sobre servicios y trámites entre noviembre y diciembre de 2025, se revisó la base de datos de trámites de uso, ocupación e intervención de infraestructura (Resolución 716 de 2015 de ANI) remitida por la Vicepresidencia Ejecutiva a través del memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.</p> <p>Una vez consultados los trámites abiertos y relacionados con el proyecto Perimetral de Oriente de Cundinamarca, también analizados en conjunto con el GIT Permisos en la entrevista de auditoría del 25 de noviembre de 2025, no se identificaron incumplimientos al respecto por parte de la Interventoría, lo que permite establecer la efectividad del plan de mejoramiento.</p>						

6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 19 de diciembre de 2025 se socializó el acta de cierre de la auditoría. Previamente, el 12 de diciembre de 2025, se socializó el informe preliminar de auditoría; dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones. Las conclusiones, al igual que los hallazgos y recomendaciones resultantes del ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

6.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de “*Evaluar la aplicación y efectividad de los controles definidos por la ANI para la gestión de servicios y trámites*”, se concluye:
 - a. La ANI ha definido controles para riesgos de proceso y/o de cumplimiento asociados expresamente a los trámites de:
 - i. Autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea.
 - ii. Solicitudes de concesiones portuarias.
 - iii. Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas.
 - b. En términos generales, los controles definidos y aplicados por la ANI, y asociados expresamente a los servicios y trámites se cumplen parcialmente. Es necesario llevar a cabo un ejercicio de rediseño a la luz de lo establecido en la sección 3.8 de la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública, que entre, otros aspectos, recomienda una estructura para la redacción de controles que define expresamente un responsable, una acción y un complemento.
 - c. Es necesario que en el rediseño de los controles se considere también su efectividad, debido a que se identificaron hallazgos relacionados con incumplimientos normativos, en materia de:

- i. Autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea (Respecto al que se identificó una alerta al considerar el riesgo RG-GCSP-P-08, con ocasión del volumen de trámites represados reportados por el GIT Permisos).
 - ii. Solicitudes de concesiones portuarias.
 - iii. Concepto de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas.
 - iv. Concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible, extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas.
 - d. Respecto a los controles relacionados con la seguridad, privacidad y reserva de la información , tales como los identificados con los números 1 y 3 para el riesgo C-EPIT-02 “*Posibilidad de aceptar, solicitar, entregar, prometer u ofertar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para estructurar por acción u omisión los proyectos de concesión de modo portuario de forma indebida.*”, se evidenció su aplicación; sin embargo, en la presente auditoría no se llevó a cabo una evaluación técnica que permitiera establecer su efectividad.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de “*Verificar el cumplimiento normativo en la gestión de servicios y trámites, incluyendo su reporte en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT)*”, se concluye:
- Sobre el cumplimiento normativo en la gestión de servicios y trámites:**
- a. Se evidenciaron esfuerzos para disminuir la cantidad de trámites de “*autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea*” reportados como represados; sin embargo, la existencia del reporte de más de 700 trámites abiertos y bajo responsabilidad de la ANI —de los cuales cerca del 80% corresponden a solicitudes radicadas entre 2015 y 2024— pueden evidenciar debilidades en las actividades de autorización, seguimiento y cierre de este tipo de trámites, lo cual da lugar a un hallazgo en el presente informe de auditoría.
 - b. El represamiento de trámites de “*autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea*” ha traído consigo una

tendencia al incremento en los derechos de petición entre 2022 y septiembre de 2025, sobre los cuales se evidenció un incumplimiento de los plazos definidos en la Ley 1755 de 2014, al tomar como ejemplo la atención del derecho de petición asociado al trámite con radicado padre No. 20244091079742 del 2 de septiembre de 2024, lo cual da lugar a un hallazgo en el presente informe de auditoría.

- c. Se evidenció superación de los plazos definidos en el Decreto 474 de 2015 “*Por medio del cual se reglamenta el trámite de solicitud de concesiones para el desarrollo de actividades portuarias previstas en las Leyes 1^a de 1991 y 1242 de 2008*”, en los trámites de concesiones portuarias solicitadas por Elias Barbur, Ciénaga LNG y BV PORT, lo cual da lugar a un hallazgo en el presente informe de auditoría.
- d. Se evidenció que las solicitudes de concesiones para embarcaderos recibidas en la ANI mediante los radicados 20214090259402 del 8 de marzo de 2021 y 20224091225342 del 31 de octubre de 2022 fueron rechazadas a acorde a lo definido en el artículo 2.2.3.3.1.8 del Decreto 1079 de 2015.
- e. Se evidenció que la solicitud de autorización temporal portuaria, así como su prórroga, otorgada a la Sociedad Portuaria del Dique en 2024, se dio conforme a lo establecido en el artículo 2.2.3.3.5.2 del Decreto 1079 de 2015.
- f. En la base de datos no automatizada que maneja el GIT Permisos sobre conceptos de viabilidad para la ubicación de estadios de servicio, frente a la que se identificaron necesidades de actualización y de nivel de detalle, recibida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, se evidenciaron 159 conceptos pendientes, distribuidos en el tiempo entre 2014 y 2025.
- g. En la base de datos no automatizada que maneja el GIT Permisos sobre conceptos de viabilidad técnica para transporte de carga especial, recibida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, se evidenció que la ANI ha tomado más de diez días hábiles para emitir el concepto requerido por INVIAS, lo que genera una alerta respecto al cumplimiento de los términos establecidos en la Resolución No. 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte, dando lugar a un hallazgo en el presente informe.
- h. Se evidenció que el GIT de Planeación y el Equipo de Proyectos Férreos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual se ha venido adelantando la construcción del procedimiento interno

para el trámite asignación de surcos ferroviarios a partir de lo establecido en la Resolución No. 20243040046045 del 24 de septiembre de 2024, del Ministerio de Transporte.

Sobre el reporte en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT):

- i. Los siete trámites y servicios presentados en la página web de la ANI se encuentran en el SUIT, acorde a lo establecido en el artículo 41 del Decreto 19 de 2012 y en el principio rector número 3 de la Ley 962 de 2005.
 - j. No se evidenció que el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual haya reportado al GIT de Planeación la terminación del trámite de la autorización portuaria otorgada mediante Resolución ANI 20243030006745 del 19 de junio de 2024 y prorrogada mediante 20253030007985 del 20 de junio de 2025, a la Sociedad Portuaria del Dique S.A; por lo tanto, esta información no se registró en el SUIT. Situación que da lugar a un hallazgo en el presente informe.
 - k. La información asociada a trámites establecidos como presenciales puede tener errores de presentación en el SUIT, lo que se corroboró con los datos que allí se presentan respecto a las solicitudes de concesiones portuarias para 2023, situación asociada a hallazgos establecidos en el presente informe.
 - l. Se evidenció que el Departamento Administrativo de la Función Pública ha identificado un bajo índice de cumplimiento de la Política Pública de Racionalización de Trámites por parte de la ANI.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Analizar la efectividad de las acciones de mejora implementadas frente al hallazgo No. 3951 del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)”*, se concluye:
- a. Se estableció la efectividad del plan de mejoramiento formulado y cumplido para superar el hallazgo identificado con el No. 3951 en la base de datos del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP).

6.2 Hallazgos

6.2.1 Hallazgos para el GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones

1. Se evidenció que, aunque se han adelantado gestiones para reducir el represamiento de trámites asociados a la “*autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea*”, persisten más de 2700 trámites abiertos con solicitudes desde 2015, según la base de datos remitida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025.

Si bien cerca del 73% de estos trámites se encuentra condicionado a actuaciones de los peticionarios, concesionarios e interventorías, así como a la naturaleza misma del trámite; el volumen y la antigüedad de los expedientes abiertos pueden evidenciar debilidades en las actividades de seguimiento, control y cierre administrativo, lo cual podría afectar los principios de eficacia, economía y celeridad previstos en el artículo 209 de la Constitución Política.

2. No se evidenció respuesta dentro de los términos legales al derecho de petición radicado en la ANI bajo el No. 20254090956652 del 30 de julio de 2025, asociado al trámite con radicado padre No. 20244091079742 del 2 de septiembre de 2024. La respuesta por parte del GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos, Modificaciones se emitió el 1 de noviembre de 2025 a través del radicado ANI No. 20253040402261, excediendo los plazos establecidos en la Ley 1755 de 2015.
3. Con base en la información reportada mediante el memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, el GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones registra 492 trámites asociados a conceptos de ubicación de estaciones de servicio, de los cuales 159 permanecen abiertos y fueron iniciados entre 2014 y 2025.

Si bien la emisión del concepto por parte de la ANI hace parte de una cadena de trámite interinstitucional y sujeta al cumplimiento previo de requisitos por parte de los peticionarios y de actuaciones de terceros, la falta de justificación, nivel de detalle y actualización de la base de datos que maneja el GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, respecto a los trámites que permanecen abiertos constituye un elemento que puede reflejar debilidades en las actividades de seguimiento, control y gestión del inventario de trámites de este tipo, lo cual puede afectar los principios de eficacia, economía y celeridad previstos en el artículo 209 de la Constitución Política.

4. No se evidenció, en la muestra revisada de conceptos de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas — según la base de datos remitida mediante memorando ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025— el cumplimiento del plazo de diez (10) días hábiles establecido en el parágrafo del artículo 14 de la Resolución 4959 de 2006 para la emisión del concepto por parte de la ANI.

6.2.2 Hallazgos para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual

1. No se evidenció que el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual haya reportado al GIT de Planeación la terminación del trámite de la autorización portuaria otorgada mediante Resolución ANI 20243030006745 del 19 de junio de 2024 y prorrogada mediante 20253030007985 del 20 de junio de 2025, a la Sociedad Portuaria del Dique S.A, lo que impidió el cargue de la información asociada en el Sistema único de Información y de Trámites (SUIT), vulnerando el cumplimiento del artículo 40 del Decreto 019 de 2012.

6.2.3 Hallazgos para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Estructuración

1. No se evidenció que, con posterioridad a la celebración de las audiencias públicas, se haya dado cumplimiento a los términos previstos en los artículos 9 y 10 del Decreto 474 de 2015 para la expedición de la resolución de fijación de condiciones en los trámites de solicitudes de concesiones portuarias correspondientes a los radicados ANI No. 20214090403922 del 14 de abril de 2021 (Elias Barbur & Cía), 20194090995842 del 20 de septiembre de 2019 (Sociedad Portuaria BV Port S.A.) y 20234090218492 del 24 de febrero de 2023 (Sociedad Portuaria Ciénaga LNG S.A.).
2. No se evidenció que las solicitudes de concesiones para embarcaderos radicadas en la Entidad con las comunicaciones ANI No. 20224091225342 del 31 de octubre de 2022 (Sociedad Portuaria Muelles Turísticos del Pacífico S.A) y 20214090259402 del 8 de marzo de 2021 (C.I. Antillana S.A) hayan tenido una decisión por parte de la ANI dentro del término definido en el artículo 2.2.3.3.4.2 del Decreto 1079 de 2015, “*(...) de quince (15) días para su estudio y evaluación, al cabo de los cuales deberá decidir mediante resolución motivada que será notificada al peticionario.*” Las decisiones, negativas en ambos casos, se dieron a través de las

Resoluciones ANI No. 20237020007145 del 09 de junio de 2023 y No. 20232000014685 del 2 de noviembre de 2023, respectivamente.

6.2.4 Hallazgos para el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

1. No se evidenció consistencia en la información reportada por el GIT de Planeación al Sistema Único de Información de Trámites – SUIT respecto a las solicitudes de concesiones portuarias de 2023 reportadas previamente por el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Estructuración. La forma en que el SUIT solicita registrar los trámites presenciales contribuye a que el GIT de Planeación realice sumas que pueden dar lugar al reporte de datos no verídicos, lo que puede afectar la responsabilidad de la ANI establecida en el artículo 40 del Decreto 19 de 2012, sobre la veracidad de la información publicada en el SUIT.

6.3 Recomendaciones

6.3.1 Recomendación para la línea estratégica (Alta Dirección y Comité de Gestión y Desempeño)

1. Respecto a las situaciones reportadas que han afectado la oportunidad en la gestión de diferentes trámites a cargo de la ANI, revisar, desde el fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, el avance de los planes que se presenten desde la primera línea de defensa, así como los resultados del monitoreo desde segunda línea de defensa, a cargo de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.

6.3.2 Recomendaciones para la Vicepresidencia Ejecutiva y para la Vicepresidencia de Gestión Contractual

1. Revisar la procedencia de actualizar la Circular No. 20164090000104 del 12 de mayo de 2016, cuyo asunto es *“Acciones y responsabilidades para la debida y efectiva diligencia del trámite concesionario e interventoría para la emisión de conceptos, para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera y ferrea que se encuentran a cargo de la ANI”*, teniendo en cuenta su antigüedad y que esta se menciona en los controles a los riesgos vigentes C-GCSP-03.
2. Adelantar las acciones procedentes para que se establezca con claridad la Vicepresidencia de la que hace parte el Grupo Interno de Trabajo de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, pues se evidenció que a través del artículo 2 de la Resolución ANI No. 295 de 2020 se estableció que dicho Grupo Interno de Trabajo hace parte de la Vicepresidencia de

Gestión Contractual, a pesar de que sea responsabilidad de la Vicepresidencia Ejecutiva “*Definir los criterios técnicos, para otorgar los permisos y autorizaciones relacionados con el uso o intervención de las áreas e infraestructura concesionada asignada a la Agencia, de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión y demás formas de Asociación Público-Privada.*”, según lo establecido en el Decreto 746 de 2022.

3. Fortalecer la supervisión a concesionarios e interventorías respecto a la oportunidad en la atención de requerimientos relacionados con autorizaciones para el uso temporal del derecho de vía en un proyecto carretero o férreo, pues revisada la base de datos de autorizaciones de este tipo suministrada por el GIT Permisos mediante memorando con radicado ANI No. 20253040204583 del 12 de noviembre de 2025, se evidenció que el 18.70% (508) de los permisos en estado abierto depende de acciones que involucran en conjunto a los concesionarios, interventorías y peticionarios.
4. Con relación a los lineamientos emitidos por el Vicepresidente Ejecutivo al GIT Permisos a través del memorando con radicado ANI No. 20255000151233 del 25 de agosto de 2025, se recomienda que, adicional a lineamientos respecto de los trámites represados asociados a la autorización temporal del uso de derecho de vía, establecer un plan de acción que contenga, como mínimo: 1) actividades, 2) metas, 3) fechas y 4) responsables para la solución de estos trámites. Una vez diseñado y puesto en marcha el plan de acción, se podrían presentar los avances a la Línea Estratégica a través del Comité de Gestión y Desempeño.
5. Con relación a los lineamientos emitidos por el Vicepresidente Ejecutivo al GIT Permisos a través del memorando con radicado ANI No. 20255000151233 del 25 de agosto de 2025, se recomienda que el plan de acción que se implemente para superar trámites represados asociados a autorizaciones de intervención temporal de derecho de vía se replique en las futuras solicitudes que se reciban en la Entidad, pues estas requieren de acciones diferenciadoras para evitar la repetición de las situaciones identificadas en la auditoría.

6.3.3 Recomendaciones para el GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones

1. Rediseñar los controles definidos para los riesgos relacionados con el trámite de autorización para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y

férrea, en términos de su efectividad y de las acciones que en la práctica se aplican para evitar su materialización, dado que, por ejemplo, no se evidenció la generación de “(...) un informe semestral elaborado por el GIT Permisos que incluye el número de capacitaciones y/o inducciones realizadas, enviado vía correo electrónico a las áreas correspondientes”, correspondiente al control No. 2 del riesgo RG-GCSP-08. El rediseño de los controles tenga en cuenta lo establecido en la sección 3.8 de la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con fundamento en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la exposición al riesgo puede dar lugar, entre otras consecuencias, a la materialización de hallazgos.

2. Reportar al GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, la situación que puede generar alerta de materialización del riesgo código RG-GCSP-08 consistente en la *“Posibilidad de pérdida reputacional por retrasos en la respuesta que resuelve el trámite (resolución de otorgamiento del permiso o concepto), debido a un inadecuado funcionamiento y/o uso de las herramientas tecnológicas necesarias, tiempos de digitalización de documentación, así como la insuficiencia de personal para atender las solicitudes radicadas”*.
3. Revisar y aplicar los correctivos respecto a la integridad de la base de datos de trámites de autorización para la intervención temporal de derecho de vía. La base de datos puede dar lugar a presentar datos errados sobre el estado de los trámites ya que se evidenció que, por ejemplo, se registran trámites en estado “abierto” dentro del macroproceso “Terminación anormal”. Se considera que dicha categorización da lugar a que el estado no sea “abierto” sino “cerrado”.
4. Dar cumplimiento al lineamiento emitido por el Vicepresidente Ejecutivo a través del memorando con radicado ANI No. 20255000151233 del 25 de agosto de 2025, respecto a solicitudes de autorización temporal de derecho de vía y consistente en: *“Los Expedientes con fecha de radicación hasta el 31 de mayo de 2025, seguirán a cargo de los actuales Gestores, quienes continuarán con la responsabilidad de gestionar lo que corresponda hasta lograr el cierre; para lo cual, se fija un plazo máximo hasta el 31 de diciembre del 2025; es de precisar que se debe conservar la rigurosidad técnica y jurídica en la gestión.”*
5. Actualizar el procedimiento *“Permisos para uso de la infraestructura vial nacional concesionada y férrea que se encuentra a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura”* (GCSP-P-001), cuya versión vigente en el sistema integrado de gestión de la ANI corresponde a 2020, considerando los controles definidos frente a los riesgos relacionados con este tipo de trámite y los términos

definidos en el fluograma anexo a los lineamientos establecidos por el Vicepresidente Ejecutivo a través del memorando ANI No. 20255000151233 del 25 de agosto de 2025.

6. Con fundamento en el reporte de 159 conceptos pendientes, distribuidos en el tiempo entre 2014 y 2025, y asociados a conceptos de viabilidad de estaciones de servicio, analizar el diseño de riesgos de gestión, y por ende controles, expresamente relacionados con el trámite en mención. El diseño de los controles tenga en cuenta lo establecido en la sección 3.8 de la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con fundamento en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la exposición al riesgo puede dar lugar, entre otras consecuencias, a la materialización de hallazgos.
7. Con ocasión de la alerta generada respecto al cumplimiento de los términos definidos en la Resolución No. 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte (procedimiento para conceder permisos para el transporte de carga especial), analizar el diseño de riesgos de gestión, y por ende controles, expresamente relacionados con el trámite en mención. El diseño de los controles tenga en cuenta lo establecido en la sección 3.8 de la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con fundamento en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la exposición al riesgo puede dar lugar, entre otras consecuencias, a la materialización de hallazgos.
8. Con el ánimo de que los lineamientos del Ministerio de Transporte, establecidos a través de la Resolución 4959 de 2006, sean lo suficientemente y claros y se adapten a los tiempos que realmente requiere la ANI para emitir sus conceptos de viabilidad de transporte de carga especial, se recomienda que dentro del plan de mejoramiento para superar el hallazgo establecido en el numeral 4 de la sección 6.2.1 se contemplen acciones de interacción con mencionado Ministerio, que incluyen aclaraciones frente a los tiempos definidos en el parágrafo del artículo 14 de dicha Resolución así como propuestas de ajustes a lo allí definido.
9. Gestionar la implementación de una herramienta automatizada que permita visualizar la trazabilidad integral de los diferentes trámites a cargo del GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones, de manera que se registre y visualice de forma sistemática cada una de las etapas, actuaciones e iteraciones del procedimiento, facilitando el seguimiento oportuno, el control de tiempos y la gestión de cierre de los trámites a cargo de la Entidad.

6.3.4 Recomendaciones para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Gestión Contractual

1. Revisar la necesidad de definir riesgos de proceso y/o de cumplimiento, así como controles, expresamente asociados con el trámite de autorización temporal portuaria. El diseño de los controles tenga en cuenta lo establecido en la sección 3.8 de la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con fundamento en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la exposición al riesgo puede dar lugar, entre otras consecuencias, a la materialización de hallazgos.

6.3.5 Recomendaciones para el Equipo de Férreos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual

1. En paralelo con el diseño del procedimiento interno para la asignación de surcos ferroviarios, analizar el diseño de riesgos y controles asociados a este tipo de trámite, teniendo en cuenta lo establecido en la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con fundamento en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la exposición al riesgo puede dar lugar, entre otras consecuencias, a la materialización de hallazgos.
2. Adelantar la gestión interna para que en la normativa interna de la ANI se establezca de manera expresa que la Gerencia de Proyectos Férreos de la Vicepresidencia de Gestión Contractual es el área encargada de gestionar el trámite para asignar surcos ferroviarios.

6.3.6 Recomendaciones para el Equipo de Proyectos Portuarios y Fluviales de la Vicepresidencia de Estructuración

1. Rediseñar los controles definidos para los riesgos relacionados con el trámite de solicitudes de concesiones portuarias, para fortalecer su efectividad y considerar las acciones que en la práctica se aplican para evitar su materialización, dado que, por ejemplo, no se evidenció la “*(...) matriz de excel “verificación avisos” y se encuentra en Teams”*”, correspondiente al control No. 7 del riesgo C-EPIT-02. Se aclara que se evidenciaron matrices independientes por solicitud de concesión portuaria. El rediseño de los controles debe tener en cuenta lo establecido en la sección 3.8 de la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con fundamento en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la exposición al riesgo puede dar lugar, entre otras consecuencias, a la materialización de hallazgos

2. Revisar la necesidad de definir riesgos de proceso y/o de cumplimiento, así como controles, expresamente asociados con solicitudes de concesiones para embarcaderos, teniendo en cuenta lo establecido en la versión No. 7 de la Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con fundamento en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la exposición al riesgo puede dar lugar, entre otras consecuencias, a la materialización de hallazgos.

6.3.7 Recomendaciones para el GIT de Planeación de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno

1. Como líder del Modelo Integrado de Planeación y Gestión de la Entidad, monitorear el estado de cumplimiento de los trámites en la ANI, reportando los resultados a las instancias correspondientes.
2. Gestionar con el Departamento Administrativo de la Función Pública una solución al reporte de datos asociados a trámites presenciales en el SUIT.
3. Liderar acciones para que en la Entidad se dé cumplimiento con oportunidad a la Política Pública de Racionalización de Trámites, lo que ha sido motivo de seguimiento y alerta por parte del Departamento Administrativo de la Función Pública.
4. Evaluar los trámites y servicios publicados en la página web de la ANI para identificar cuáles, en la práctica, hacen parte de cadenas de trámite donde otra entidad (por ejemplo INVIAS) es la responsable final, con el fin de gestionar las acciones que correspondan para evitar la asignación a la ANI de trámites que no le competen directamente.
5. Solicitar las evidencias y/o soportes de las cantidades que se reciben trimestralmente de parte de los Grupos Internos de Trabajo o Equipos de la ANI responsables de gestionar trámites y/o servicios, con el fin de asegurar la integridad de la información que se reporta en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT).

Auditó:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Judith Alejandra Vargas López
Jefe de la Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

- Anexo 1: Documentos del sistema integrado de gestión de la ANI relacionados con trámites y servicios.
- Anexo 2: Plan y agenda de la auditoría.

Anexo 1: Documentos del Sistema Integrado de Gestión de Calidad relacionados con Servicios y Trámites

TIPO	CÓDIGO	NOMBRE	OBJETIVO	RESPONSABLE FINAL
Instructivo	GCSP-I-015	Instructivo archivo interno de trámite de los permisos para el uso, ocupación e intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea	Establecer los pasos a seguir para el archivo interno, así como la finalización de las actuaciones de la entidad frente a los trámites de los permisos para el uso, ocupación e intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se hayan presentado entre los años 2003 al 2015, de acuerdo a los parámetros contemplados en las resoluciones No.0063 del 8 de octubre de 2003 y 241 del 24 de mayo del 2011.	GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones
Instructivo	GCSP-I-008	Trámite del otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentran a cargo de la entidad	Ilustrar sobre los aspectos del trámite de los permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la infraestructura vial carretera concesionada y férrea que se encuentran a cargo de la Entidad, que comprende desde el diligenciamiento de la solicitud hasta la respectiva finalización.	GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones
Procedimiento	GCSP-P-001	Procedimiento permisos para uso de la infraestructura vial nacional concesionada y férrea que se encuentran a cargo de la agencia nacional de infraestructura	Tramitar y otorgar permisos para el uso, la ocupación y la intervención temporal de la Infraestructura Vial Carretera Concesionada y Férrea que se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.	GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones
Procedimiento	GCSP-P-038	Procedimiento concepto de viabilidad técnica para transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada en vías nacionales concesionadas	Emitir concepto al INVIASTAS relacionados con la movilización de cargas indivisibles extrapesadas y/o extradimensionadas por vías nacionales concesionadas a cargo de la ANI.	GIT Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría interna sobre servicios y trámites
relacionados con los contratos de concesión y
demás formas de asociación público-privada



TIPO	CÓDIGO	NOMBRE	OBJETIVO	RESPONSABLE FINAL
Procedimiento	GCSP-P-039	Procedimiento de viabilidad técnica para ubicación de estaciones de servicio en vías nacionales concesionadas	Establecer los lineamientos para el trámite de concepto técnico de ubicación de estación de servicio.	GIT de Proyectos Carreteros, Estrategia Contractual, Permisos y Modificaciones
Procedimiento	EPIT-P-001	Procedimiento de estructuración de proyectos de infraestructura portuaria (marítimo y fluvial)	Evaluuar las solicitudes de concesión portuaria que sean radicadas ante la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Ley 1 de 1991 y sus decretos reglamentarios.	Vicepresidencia de Estructuración - Gerencia Proyectos Portuarios y Fluviales - Vicepresidencia Jurídica - GIT Asesoría Legal de Estructuración

Anexo 2: Plan 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.

Plan de auditoría:

ACTIVIDADES	CRONOGRAMA		
	Octubre	Noviembre	Diciembre
Notificación de auditoría y solicitud de información inicial correspondiente a la auditoría			
Remisión del plan de auditoría			
Apertura de auditoría			
Aplicación de métodos o herramientas de auditoría			
Ánalisis y revisión de información de la auditoría			
Elaboración de informe de auditoría preliminar			
Revisión de informe preliminar			
Socialización de informe preliminar			
Elaboración del informe definitivo			
Revisión de informe definitivo			
Cierre de auditoría			
Presentación del informe definitivo y solicitud de plan de mejoramiento (cuando proceda)			

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	18-11-2025	10:00
Entrevistas de auditoría	24-11-2025 25-11-2025	15:00 – 17:00 10:30 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	12-12-2025	16:17
Cierre de auditoría	19-12-2025	16:30



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.