

85111
Bogotá D.C.,

Contraloría General de la República - SGD 25-44-2016 08.44
Al Contestar Cte Este No: 2016EE053573 Folio 1 Anexo 3 FA 269
ORIGEN: 85111-CONTRALORIA DELEGADA PARA EL SECTOR INFRAESTRUCTURA Y ALUMEN
EDUARDO POLANIA POLANIA
DESTINO: LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
ASUNTO: REVISIÓN INFORME FINAL AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VS. 2014
065 ANA LILIANA AGUDELO RINCÓN-ABOGADA CONTRATISTA

2016EE053573 

Doctor
LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura
Calle 24 A No. 59 – 42 T3, Torre 4 piso
Bogotá, D.C.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad No. 2016-409-037756-2
Fecha: 10/05/2016 16:58:38->100
OEM: CONTRALORIA GENERAL DE LA REPUBLICA
Anexos:1 VELOBIND



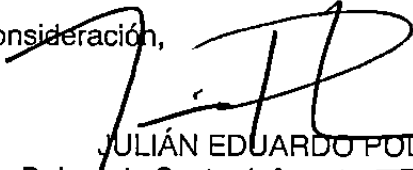
ASUNTO: Informe final de Auditoría Vigencia 2014

Respetado Doctor Andrade.

Adjunto al presente, el informe final de la Auditoría realizada a la Agencia Nacional de Infraestructura, en desarrollo del Plan de Vigilancia Fiscal 2015 de la Contraloría General de la República.

La Entidad deberá ajustar el Plan de Mejoramiento, con acciones y actividades que permitan eliminar las causas de los hallazgos que se describen en los informes y registrarla en el Sistema de Rendición de Cuentas e Informes - SIRECI, dentro de los 15 días hábiles siguientes al recibo del presente informe, de acuerdo con la Resolución Orgánica 7350 de 2013 emitida por la Contraloría General de la República.

De la mayor consideración,


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

Proyectó el oficio: Ana Liliana Agudelo Rincón - Abogada contratista Despacho Contralor Delegado.
TRD: 85111-077-162 Informe Final de Auditoría

Anexo: 1. Informe con 253 folios.

2. Resolución ORD - 80112-0227-2015 del 4 de enero de 2016 de la Contraloría General de la República con 3 folios.

3. Oficio con SIGEDOC 2016IE0021516 del 08 de marzo del 2016 con 3 folios.

INFORME DE AUDITORÍA

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-
VIGENCIA 2014

CGR-CDIFTCEDR- N°044
Noviembre 2015

Contralor General de la República

Edgardo José Maya Villazón

Vicecontralora General

Gloria Amparo Alonso Masmela

Contralor Delegado - Sector
Infraestructura Física y
Telecomunicaciones, Comercio Exterior y
Desarrollo Regional

Julián Eduardo Polanía Polanía

Director de Vigilancia Fiscal

Javier Ernesto Gutiérrez Oviedo

Directora de Estudios Sectoriales

Martha Marlene Sosa Hernández

Coordinadora de Gestión

Martha Luz Conde Luna

Responsable Auditoria

Teresa Bonilla de la Torre
Mary Jazmín Campos Rubio

Equipo auditor:

Ana Marlen Gantívar Contreras
Blanca Lucía Bonilla de la Torre
Fabiola Patricia Rodríguez M.
Janneth Victoria Rivera Rincón
Katherinne Pedroza Villegas
Luz Enith Jiménez Jiménez
Martha Lourde Peña Melo
Martha Domínguez Taquez.
Ruth Marlen Romero Torres
Luis Fernando Uribe Centanaro
Juan Carlos Ardila Domínguez
Néstor Alcides Palmera Varela
Vladimir Sánchez Caballero
Liliana Perdomo Navarro
Linda Carolina Avendaño
Andrés Gutiérrez Durán

TABLA DE CONTENIDO DEL INFORME

1.	HECHOS RELEVANTES EN EL PERIODO AUDITADO	4
2.	DICTÁMEN INTEGRAL.....	6
2.1	EVALUACION DE GESTIÓN Y RESULTADOS	9
2.2	FENECIMIENTO DE CUENTA	14
2.3	RELACIÓN DE HALLAZGOS	14
2.4	PLAN DE MEJORAMIENTO.....	15
3.	RESULTADOS DE LA AUDITORÍA	16
3.1	MATRIZ EVALUACIÓN DE GESTIÓN Y RESULTADOS.....	16
3.2	GESTION Y RESULTADOS	18
3.2.1	Evaluación de Gestión Estratégica	18
3.2.2.	Macroproceso Entrega, Control y Seguimiento a Recursos Administrados por Terceros.....	21
3.2.3.	Macroproceso Gestión Ambiental	186
3.3.	LEGALIDAD.....	2054
3.3.1.	Macroproceso Gestión de Adquisición de Bienes y Servicios.	2054
3.3.2.	Macroproceso Gestión de Defensa Judicial.....	2121
3.3.3.	Denuncias y Otras Solicitudes	2143
3.3.4	Resultados de la Evaluación al Plan de Mejoramiento.	2198
3.4.	FINANCIERA	2232
3.4.1	Macroproceso Gestión Financiera, Presupuestal y Contable.....	2232
3.4.2	Beneficios identificados en el proceso auditor	2332
4.	ANEXOS	2365

1. HECHOS RELEVANTES EN EL PERIODO AUDITADO

Concesión Rumichaca-Pasto. Chachagüi- Aeropuerto.

El contrato se firmó el 29 de diciembre de 2006, por un valor inicial de \$277.924 millones de pesos de diciembre de 2004, un ingreso esperado de \$299.000 millones y un plazo estimado de 19 años. Sin embargo, en 2011 y 2012 con ocasión a los tribunales de arbitramento convocados por el contratista, la ANI (anteriormente INCO) señaló incumplimientos y atrasos en la ejecución del proyecto¹, que afectaron las condiciones pactadas inicialmente en el contrato, alterando los beneficios esperados tanto por el Estado como por la comunidad del área de influencia de la concesión, generando también posibles perjuicios de carácter fiscal evidenciados por la CGR en los informes de las auditorías que realizó en los años 2008 y 2012.

No obstante, durante la vigencia 2014, la ANI y el Concesionario iniciaron un proceso de acuerdo de terminación anticipada del contrato para dirimir sus controversias y facilitar la ejecución del programa de cuarta generación de concesiones (Conpes 3760 de 2013). Finalmente el 20 de marzo de 2015 el Tribunal de Arbitramento No. 2, aprobó el acuerdo conciliatorio parcial de febrero de 2015, en el cual se estipuló la terminación anticipada por mutuo acuerdo del contrato de concesión. Frente a la cuantificación y cruce de cuentas entre el concesionario y la Nación, el Tribunal de Arbitramento como juez natural del contrato realizará la liquidación definitiva.

Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga – ZMB

El proyecto ha presentado problemas desde su inicio, que han sido detectados durante las auditorías realizadas por la Contraloría General de la República y dados a conocer a la entidad en los informes de auditoría. A octubre de 2015 continúan los retrasos en las obras y se ha comunicado por la interventoría los incumplimientos del concesionario frente a las labores diarias que debe desarrollar de acuerdo a lo pactado en el contrato de concesión, afectando significativamente la calidad del servicio prestado a los usuarios de las vías concesionadas.

Tal es así que la interventoría mediante oficio 2015-409-030957-2 del 27 de mayo de 2015 "(...) Se pone en conocimiento de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la situación particular los hechos y pruebas mediante los cuales se

¹ Tribunales de arbitramento convocados el 11 de noviembre de 2011 y el 16 de noviembre de 2012

establece por parte de la interventoría, la existencia de presupuestos que llevan a determinar la (sic) el grave incumplimiento de las obligaciones y en consecuencia la posibilidad contractual y legal de impulsar el trámite de declaratoria de caducidad del Contrato de Concesión No. 002 de 2006, suscrito con el contratista (...), en los términos del artículo 18 de la Ley 80 de 1993, y con la finalidad de garantizar el derecho de defensa y contradicción, el debido proceso establecido en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007, en concordancia con el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011 (...)". Dicho trámite, según informa la entidad se inició el 07 de julio de 2015, sin que a octubre de 2015 haya culminado y tenido efectos en el proyecto.

2. DICTÁMEN INTEGRAL

Doctor
LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura –ANI–
Ciudad.

La Contraloría General de la República, con fundamento en las facultades otorgadas por el Artículo 267 de la Constitución Política, practicó Auditoría a la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-, a través de la evaluación de los principios del control fiscal: Economía, Eficiencia, Eficacia y Valoración de los Costos Ambientales con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en las áreas, actividades o procesos examinados, el examen del Balance General al 31 de diciembre de 2014 y el Estado de Actividad Financiera, Económica, Social y Ambiental por el año terminado en esa fecha. Dichos estados financieros fueron examinados y comparados con los del año anterior, los cuales no fueron auditados por la Contraloría General de la República y se presentan únicamente para fines comparativos.

La auditoría incluyó la comprobación de que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables. Asimismo, evaluó el sistema de control interno.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada por la Entidad y analizada por la Contraloría General de la República. Igualmente, es responsable por la preparación y correcta presentación de estos estados financieros de conformidad con las normas prescritas por las autoridades competentes y los principios de contabilidad universalmente aceptados o prescritos por el Contador General.

La responsabilidad de la Contraloría General de la República consiste en producir un informe que contenga el pronunciamiento sobre el fenecimiento de la cuenta, con fundamento en la evaluación de la gestión y resultados (Control de Gestión, de Resultados, Financiero (opinión sobre la razonabilidad de los Estados financieros), Legalidad y Control Interno, obtenidos por la administración de la Entidad en las áreas y/o procesos auditados.

El Representante Legal de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-, rindió la cuenta o informe anual consolidado por la vigencia fiscal del año 2014, dentro de los plazos previstos en la Resolución Orgánica 7350 de 2013.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con Normas de Auditoría Gubernamental Colombianas (NAGC) compatibles con las Normas Internacionales de Auditoría – (NIA's) y con políticas y procedimientos prescritos por la Contraloría General de la República. Tales normas requieren que planifique y efectúe la auditoría para obtener una seguridad razonable acerca de si los estados financieros están libres de errores e inconsistencias significativas. La auditoría incluye examinar, sobre una base selectiva, la evidencia que soporta las cifras, las revelaciones en los estados financieros los documentos que soportan la gestión y los resultados de la entidad y el cumplimiento de las disposiciones legales, así como la adecuada implementación y funcionamiento del sistema de control interno.

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

La auditoría incluye el examen en sede principal de la ANI. En el desarrollo de la auditoría no se presentaron limitaciones que afectaran el alcance la misma.

ALCANCE DE LA AUDITORIA:

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

- a) Gestión Financiera, Presupuestal y Contable, procesos de reconocimiento, revelación de los Estados Contables y Financieros; Programación, Trámite de Presentación y Aprobación del Presupuesto; Ejecución y Cierre de Presupuesto (constitución de reservas y cuentas por pagar), lo mismo que las autorizaciones de gasto y sus compromisos con cargo a apropiaciones de vigencias futuras;
- b) Gestión de Adquisición de Bienes y Servicios de la ANI a través de los procesos de selección, supervisión, ejecución contractual, anticipos, adiciones y modificaciones.

c) Entrega, Control y Seguimiento a Recursos Administrados por Terceros: Mecanismos de administración y control y gestión y resultados para el desarrollo de los Contratos de Concesión: Aeropuerto Internacional El Dorado, Malla Vial del Meta, Neiva-Espinal-Girardot, Ruta de Sol Sector I, II y III, Transversal de las Américas, Zona Metropolitana de Bucaramanga, Férrea Atlántico, Férrea Pacífico y Oeste. Dos (2) contratos de obra pública relacionados con la atención de puntos críticos en los corredores férreos, así como el mantenimiento y operación y su correspondiente contrato de interventoría.

d) Gestión Ambiental

e) Gestión de la Defensa Judicial

f) Plan de Mejoramiento

g) Denuncias y Otras Solicitudes.

2.1 EVALUACION DE GESTIÓN Y RESULTADOS

La evaluación de la Gestión y Resultados se fundamenta en los sistemas de control de: Gestión, Resultados, Legalidad, Financiero y Control Interno; los cuales contemplan las variables que fueron analizadas y calificadas por el equipo auditor de conformidad con los procedimientos establecidos en la Guía de Auditoría de la CGR, obteniéndose una calificación final de Gestión y Resultados ponderada de 72.079 puntos que la ubica en el rango desfavorable.

2.1.1 Control de Gestión

Con base en los hallazgos identificados que se describen en el presente informe y de acuerdo con los componentes que comprenden la gestión, se determinó una calificación de 64.95.

2.1.2 Control de Resultados

Con base en los hallazgos identificados que se describen en el presente informe y de acuerdo con los componentes que comprenden los resultados, se determinó una calificación de 58.93.

A continuación se describen algunos de los aspectos de la evaluación de la gestión y resultados que se soportan en el resumen de los hallazgos administrativos y aquellos con presunta incidencia disciplinaria, fiscal y/o penal identificados:

Recursos del proyecto vial Ruta del Sol 1, 2, 3 y Transversal de las Américas en patrimonio autónomos:

La ANI a 31/12/2014 transfirió para el desarrollo de los citados proyectos \$5.070.027.3 millones. Sin embargo, a 31/12/2014, se encontraban en Patrimonio Autónomo \$3.626.983.0 millones, equivalente al 71,53%, por tanto, los recursos no se han ejecutado para los fines para los cuales fueron destinados.

Proyecto Ruta del Sol, Sectores 1, 2 y 3:

El proyecto Ruta del Sol, presenta retrasos en todos los sectores: En la Ruta del Sol 1, el tramo uno (1) Villeta -Guaduas no se ha construido a 31/12/2014. En Ruta del Sol II los tramos Puerto Salgar-Caño Alegre, San Alberto-Aguachica y Aguachica - La Mata no fueron entregados durante el 2014 y el Sector 3 a 2014, el plan de obras presenta un atraso del 81% en calzada nueva.

En los respectivos contratos de Concesión para el proyecto de Ruta del Sol, se estipuló como mecanismo de solución de controversias, la figura Panel de Expertos, bajo esta figura la ANI había pagado a 31/12/2014 en los Sectores I y II \$1.491 millones.

En Ruta del Sol I, el Concesionario aportó \$70.000 millones el 15/07/2010 correspondientes a los recursos Equity y el 20/10/2010 retiró \$20.000 millones. Adicionalmente, retiró \$620.7 millones (enero de 2011) con cargo a la misma cuenta, retiros no acordes a lo que establece el contrato, que es cubrir los costos del proyecto y no para el pago de deuda adquirida por el concesionario, por lo cual se genera un presunto detrimento por \$9.457.3 millones.

Por otra parte, a los concesionarios de la Ruta del Sol I y II les fueron transferidos rendimientos financieros generados en la Cuenta Aportes INCO por \$49.294.4 millones.

Proyecto Vial Transversal de las Américas (Contrato 008 de 2010) ²

Mediante Otrosí 2 de 2013, 5 de 2014, 6 y 7 de 2015, se redujeron 19.90 kilómetros a construir y se adicionaron 24.78 kilómetros, lo mismo que la variación

² Todo lo subrayado en este párrafo se entiende modificado por efecto del oficio con SIGEDOC 2016IE0021516 del 8 de marzo del año en curso, expedida por el Contralor Delegado para el Sector Social señor José Antonio Soto Murgas, en razón a que fue suprimida la connotación Fiscal del hallazgo 16.

en la construcción para mejoramiento y/o rehabilitación lo cual se ve reflejado en el plan de obras del informe de interventoría de junio de 2015. Las diferencias en el costo por kilómetro construido frente al rehabilitado afectó las inversiones en \$74.858.5 millones, impactando en un menor Valor Presente de los Ingresos Totales –VPIT- de \$46.630.1 millones constantes de diciembre del 2008, equivalente a \$82.292.6 millones de diciembre del 2014.

Proyecto modernización y extensión Aeropuerto Internacional el Dorado, (Contrato de Concesión Aeroportuaria 6000169- OK de 2006)

Contrato subrogado por la Aerocivil a la ANI en diciembre de 2013, se ha modificado a través de 12 Otrosí, y llevó a que la etapa de modernización y expansión que debía concluir en julio de 2014 se extendiera hasta enero de 2017, lo que ha generado menores ingresos para el proyecto, por infraestructura no disponible, afectación de niveles de servicio, aplicación de mayores recursos financieros por concepto de interventoría (\$8.487.2 millones) y reconocimiento de montos a favor de concesionario a título de compensación (\$28.916 millones).

El Concesionario pagó \$23.422.5 millones el 9/01/2015 con recursos del Patrimonio Autónomo, por concepto de una sanción de US\$10 millones, causada por la terminación anticipada del Contrato OP-COM-AE-09 suscrito con el Operador del Terminal de Carga del Aeropuerto El Dorado y la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional el Dorado.

El Concesionario en los contratos de arrendamiento para la explotación comercial del Aeropuerto, estableció la figura del depósitos en garantía, recursos que hacen parte de la cuentas de cartera colectiva del fideicomiso. Sin embargo, los rendimientos producto de estos, no hacen parte de los ingresos brutos y por tanto, no fueron tenidos en cuenta como base para el cálculo de la remuneración de la Nación (46.16%), pese a provienen de la explotación del área concesionada, y por ende en 2014, la Nación dejó de recibir \$1.418.8 millones, cifra que puede ascender teniendo en cuenta que se han recibido depósitos en garantía desde vigencias anteriores.

Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga – ZMB (Contrato de Concesión 002 de 2006)

En el contrato de concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga, persisten los presuntos incumplimientos del concesionario frente a las labores que debe desarrollar de acuerdo a lo pactado en el contrato, afectando la calidad del servicio. Lo anterior observado en: los retrasos en las obras, deficiencias en actividades y frentes del proyecto relacionadas con la custodia y mantenimiento de

predios de la concesión, el mantenimiento rutinario y periódico de los tramos concesionados, la reposición de infraestructura, vehículos y equipos de operación de la concesión, las obligaciones ambientales contractuales, las estaciones de pesaje, además de la obstaculización a las labores de control de la interventoría, la paralización casi completa de las labores de construcción de obras para la terminación de los tramos faltantes, los retrasos en la adquisición predial y posible incumplimiento frente al fondeo del costo de la interventoría del Adicional 02/2009.

De otra parte, se realizó un acuerdo de conciliación entre la Entidad y el concesionario el 14/01/2014 para facilitar la terminación de las obras faltantes, dicho acuerdo fue protocolizado para el Otrosí 9, el cual extendió los plazos de construcción, sin que se valorara el efecto financiero de la realización de las inversiones por fuera de los términos iniciales pactados en el contrato. No obstante, los plazos fijados en este Otrosí, no se cumplieron y el avance en la construcción de esas obras faltantes es mínimo.

Concesión Rumichaca – Pasto – Chachagüí – Aeropuerto (Contrato 003 de 2006):

El Concesionario retiró de la subcuenta “*Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008*” por \$252.67 millones, los cuales presuntamente pertenecían a la Nación por ser rendimientos financieros generados del Aporte de la Nación de la vigencia 2008.

Concesión Malla Vial del Meta (Contrato de Concesión 446 de 1994).

El plazo máximo de ejecución era de 231 meses, hasta el 24/12/2013, sin embargo, se prorrogó hasta 20/10/2015, con el fin de adelantar actividades del proceso de reversión. Se identificaron presuntos incumplimientos contractuales por parte del Concesionario relacionado con el suministro y reposición de equipos y vehículos para la Policía de Carreteras por \$2.571.5 millones de dic/2014, puesto que se remuneró al concesionario una inversión y unos gastos de mantenimiento superior a la ejecutada. También se identificaron fallas en la señalización de las áreas de servicio y el centro de control operacional, y demoras y dilaciones en el proceso de reversión.

Concesión Neiva-Espinal-Girardot (Contrato 0849 de 1995)

Presuntos incumplimientos contractuales por parte del Concesionario, relacionados con la construcción, mantenimiento, operación y señalización de la vía, así como de la normatividad ambiental, debido entre otros aspectos a deficiencias en el seguimiento y control de la Concesión.

Concesión Red Férrea Atlántico (Contrato O-ATLA-0-99)

En la vigencia 2014 no se había implementado el sistema de comunicaciones y no se logró ampliar la capacidad de carga (toneladas transportadas), de acuerdo con las metas establecidas.

Concesión Red Férrea Pacífico (Contrato 09-CONP-98)

El contrato suscrito el 18/12/1998, desde su inicio presentó deficiencias y por los incumplimientos de las partes, llevaron a modificaciones en el mismo, tendientes a prorrogar las obligaciones del contratista, como los presentados en la ejecución del plan de rehabilitación y la constitución de la garantía de los diferentes concesionarios que han estado a cargo del mismo; generando beneficios al concesionario, que ha llevado a mantener en el tiempo un contrato que en los 16 años de ejecución, no se había desarrollado el objeto contractual como es la rehabilitación, conservación, operación y explotación de los 498 km de corredor férreo, pese a los aportes realizados por la Nación de US\$120 millones y posteriormente US\$28 millones en el contrato de Transacción.

Los antecedentes de sanciones interpuestas por la Superintendencia de Puertos y Transporte por incumplimiento y la intervención realizada a la Sociedad Concesionaria, responsable del plan de rehabilitación muestran que el contrato no se ha desarrollado conforme a lo estipulado. Adicionalmente, la Agencia a 31/12/2014 no había definido la alternativa para el desarrollo de la obras inconclusas del plan de rehabilitación

La operación comercial de la red ferrea a 31/12/2014 se encontraba en un nivel del 54% correspondiente al tramo Buenaventura y el Ingenio Manuelita Km 203.

Contratos de Obra Pública Férreos: (Contratos 356 y 418 de 2013)

No se logró terminar oportunamente la intervención de los puntos críticos definidos en el estudio de conveniencia y oportunidad, con deficiencias en la calidad de las obras.

2.1.3 Control de Legalidad

Con base en los hallazgos identificados que se describen en el presente informe y de acuerdo con los componentes que comprenden la gestión, se determinó una calificación de 60.00; calificación teniendo en cuenta las debilidades en la aplicación efectiva de controles de normas externas e internas aplicables a las operaciones que realiza la Entidad, tal como se registra en el contenido del

presente informe, relacionadas con planeación, ejecución y liquidación de contratos, por las deficiencias en la supervisión e interventoría. En algunos casos, no se vio reflejada la oportunidad para el estudio que debe efectuar el Comité de Conciliación cuando ha sido condenada la Entidad para la determinación de la procedencia o no de la acción de repetición.

2.1.4 Control Financiero

Con base en los hallazgos identificados que se describen en el presente informe y de acuerdo con los componentes que comprenden la gestión, se determinó una calificación de 100.0. Las subestimaciones y sobrestimaciones evidenciadas suman \$10.449 millones, lo que equivale al 0.03% del Activo Total, por \$34.754.761 millones.

2.1.4.1 Opinión de los Estados Financieros

En nuestra opinión, los estados financieros arriba mencionados, presentan razonablemente, en todo aspecto significativo, la situación financiera de la Agencia Nacional de Infraestructura, a 31 de diciembre de 2014 así como los resultados del ejercicio económico del año terminado en la misma fecha, de conformidad con los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados o prescritos por la Contaduría General de la Nación.

2.1.5. Evaluación del Sistema de Control Interno

La evaluación de la efectividad del sistema de Control Interno arrojó una calificación 1,918, lo cual ubica el SCI para el periodo auditado "*Con deficiencias*", lo que significa que la totalidad de los controles, en los macroprocesos, procesos y/o actividades que fueron objeto de evaluación, no fueron efectivos para mitigar los riesgos en el manejo de los procesos misionales y de apoyo evaluados.

2.2 FENECIMIENTO DE CUENTA

Con base en la calificación obtenida en la Matriz de Evaluación de Gestión y Resultados, con 72.079 puntos, la Contraloría General de la República no fenece la cuenta de la Entidad por la vigencia fiscal correspondiente al año 2014.

2.3 RELACIÓN DE HALLAZGOS

En desarrollo de la presente auditoría, incluyendo los comunicados en el mes de mayo del año 2015, se establecieron 112 hallazgos administrativos, de los cuales 13 con presunta incidencia fiscal por \$73.239.2 millones; 62 con presunta incidencia disciplinaria, uno (1) con presunta incidencia penal. Adicionalmente,

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1 MATRIZ EVALUACIÓN DE GESTIÓN Y RESULTADOS

En el desarrollo de la auditoría, se evaluó los sistemas de control de: Gestión, Resultados, Legalidad, Financiero y el Sistema de Control Interno. Con base en lo que se registra en el presente informe, como resultado de la auditoría adelantada, la Contraloría General de la República, conceptúa que la gestión y resultados, fue desfavorable, con calificación de 72.079.

Tabla 1. Matriz de Calificación de la Gestión y los Resultados³

Tabla 7. Matriz de Calificación de la Gestión y los Resultados						
EVALUACIÓN DE GESTIÓN Y RESULTADOS	COMPONENTE	Factores Mínimos	Ponderación Subcomponente %	Calificación Equipo Auditor %	Consolidación de la Calificación	Ponderación Calificación Componente %
	3.1.1 Control de Gestión 20%	Procesos Administrativos	15	71.1	10.66	20
		Indicadores	25	67.8	16.95	
		Gestión Presupuestal y Contractual	35	64.5	22.58	
		Prestación del Bien o Servicio	25	59.1	14.77	
	CALIFICACIÓN COMPONENTE CONTROL DE GESTIÓN		100		64.95	12.99
	3.1.2 Control de Resultados 30%	Objetivos misionales	50	59.1	29.54	30
		Cumplimiento e impacto de Políticas Públicas, Planes Programas y Proyectos	50	58.8	29.40	
	CALIFICACIÓN COMPONENTE CONTROL DE RESULTADOS		100		58.93	17.68
	3.1.3 Control de Legalidad 10%	Cumplimiento de normatividad aplicable al ente o asunto auditado	100	60	60	10
CALIFICACIÓN COMPONENTE LEGALIDAD		100		60.00	6.00	
3.1.4 Control Financiero 30%	Razonabilidad o Evaluación Financiera	100	100	100	30	

³ EL presente cuadro ha sido proyectado por el equipo auditor para vigencia 2014 y no refleja la eliminación de la connotación fiscal emanada del oficio con SIGEDOC 2016IE0021516 de fecha 8 de marzo de 2016, emitida por el Contralor Delegado para el Sector Social señor José Antonio Soto Murgas, en cumplimiento a lo ordenado por la Resolución ORD - 80112-0227-2015 del 4 de enero de 2016, del Contralor General de la República.



siete (7) hallazgos para Indagación Preliminar; hallazgos con presunta incidencia disciplinaria, Fiscal, Penal e IP que serán trasladados a las instancias correspondientes.

Por otra parte, se identificaron beneficios del proceso de Control Fiscal adelantado por la CGR en \$82.637.2 millones.

Los hallazgos fueron comunicados a la Agencia Nacional de Infraestructura dentro del desarrollo de la auditoría, la respuesta de la administración fue analizada y considerada para la determinación de los mismos, en los aspectos que se consideraron procedentes.

2.4 PLAN DE MEJORAMIENTO

La Entidad debe elaborar o ajustar el plan de mejoramiento, con acciones y actividades que permitan eliminar las causas de los hallazgos detectados y comunicados durante el proceso auditor y que se describen en el informe, dentro de los 30 días hábiles siguientes al recibo del informe, de acuerdo con la Resolución 6289 de Marzo de 2011, modificada con la Resolución 6445 de enero de 2012 y Resolución Orgánica 7350 de 2013 expedidas por la Contraloría General de la República.

El Plan de Mejoramiento debe ser reportado al Sistema de Rendición de Cuentas e Informes – (SIRECI), así como los avances del mismo, de conformidad con lo establecido en la Resolución Orgánica 7350 del 29 de noviembre de 2013. Sobre dicho plan, la Contraloría General de la República no emitirá pronunciamiento de coherencia e integridad, sino que dentro del siguiente proceso auditor, se evaluará la efectividad de las acciones emprendidas para los hallazgos detectados.

Bogotá, D. C., 29 ABR. 2016



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

Director de Vigilancia Fiscal: Javier Ernesto Gutiérrez Oviedo.
Coordinador de Gestión: Martha Luz Conde Luna
Responsable de Auditoría: Teresa Bonilla de la Torre y Mary Jazmín Campos Rubio
Preparó: Equipo Auditor
Archivo: TRD: 85111-077-162
Comité Técnico: Acta 50 del 4/11/2015.

CALIFICACIÓN COMPONENTE FINANCIERO		100		100	30.00
3.1.5 Evaluación del Control Interno 10%	Calidad y Confianza	100	54.10	54.10	5.41
CALIFICACIÓN COMPONENTE SISTEMA DE CONTROL INTERNO		100		54.10	5.41
CALIFICACIÓN FINAL DE LA GESTIÓN Y RESULTADOS PONDERADA					72.079

Fuente: Análisis de Gestión CGR.

En el componente control de gestión (64.95 puntos), la calificación de procesos administrativos está justificada en la medida en que los hallazgos que se determinaron corresponden a deficiencias transversales a los Macroprocesos, procesos y/o actividades evaluadas.

En el componente de control de resultados, los puntos obtenidos (58.93) está soportado respecto cumplimiento de los objetivos misionales vinculados al desarrollo de los proyectos objeto de evaluación, el cumplimiento de metas y los resultados de la evaluación del Plan de Mejoramiento.

El componente de legalidad (60.00 puntos). Basado en los resultados sobre la aplicación de normatividad en los macroprocesos, procesos y/o actividades evaluadas, que se registran en el presente informe.

El componente de Control Financiero: Con 100 puntos, basado en los estados financieros presentan razonablemente, en todo aspecto significativo, la situación financiera de la Agencia Nacional de Infraestructura, a 31 de diciembre de 2014.

Evaluación del Control Interno.

Como resultado de la evaluación al diseño de controles implementados por Agencia Nacional de Infraestructura ANI, la calificación obtenida en la etapa de Planeación fue de 1.727 puntos, que corresponde al concepto de "*Parcialmente adecuado*". En la evaluación a la efectividad de controles, el resultado obtenido fue de 2 puntos, valor correspondiente al concepto de "*Inefectivo*". En consecuencia, de acuerdo con la metodología vigente para la evaluación del control interno, el puntaje combinado obtenido fue 1.918, valor que permite a la Contraloría General de la República conceptuar que, para el periodo auditado, la Calidad y Eficiencia del Control Interno de la Entidad es "*Con deficiencias*".

La calificación definitiva del Sistema de Control Interno para alimentar la Matriz de Gestión dio como resultado 54.1 puntos, debido a que no son efectivos los controles que le permitan mitigar los riesgos en el manejo de los procesos misionales y de apoyo evaluados.

Evaluación del Control Interno Contable.

Como resultado de la evaluación en la Fase de Planeación del proceso auditor al diseño de controles contables por la Agencia Nacional de Infraestructura, arrojó riesgos, por lo que se clasifica en el rango parcialmente adecuado; y la evaluación realizada en la fase de Ejecución respecto a la efectividad, la calidad y eficiencia del Control Interno Contable, en relación con algunos procedimientos aplicados en las etapas de Reconocimiento y Revelación de la información contable, presentan deficiencias, pues no mitigan en su totalidad los riesgos inherentes y de control del registro de los hechos financieros, económicos y sociales, el resultado obtenido es 1.902 puntos por lo que se clasifica dentro del rango con deficiencias.

3.2 GESTION Y RESULTADOS

3.2.1 Evaluación de Gestión Estratégica.

3.2.1.1 Evaluación al cumplimiento del Plan de Acción, Metas e Indicadores.

Hallazgo 1. Cumplimiento del Plan de Acción de 2014. (A)⁴.

A pesar que la Entidad reportó un nivel de cumplimiento del 71.8% en todas sus actividades propuestas en el Plan de Acción 2014, evaluadas 74 metas institucionales consolidadas, que corresponden a las que la Entidad realizó seguimiento periódico y sobre las que rindió cuenta a la ciudadanía, la ANI presentó cumplimiento de metas del 51%. Teniendo menor logro el modo carretero con un 20% de ejecución y el modo férreo con 40%. Ver tabla siguiente:

Tabla 2. Metas institucionales consolidadas por Modo y/o Dependencia ANI – 2014

Modo/Dependencia	Número de Actividades Programadas	Metas Incumplidas	Porcentaje Incumplimiento (%)	Metas Cumplidas	Porcentaje Cumplimiento (%)
Carretero	10	8	80	2	20
Férreo	5	3	60	2	40
Portuario	5	1	20	4	80
Aeroportuario	4	1	25	3	75
Vicepresidencia De Estructuración	6	3	50	3	50
Vicepresidencia Administrativa Y Financiera	9	2	22	7	78
Vicepresidencia de	11	3	27	8	73

⁴ A: Hallazgo administrativo

D: Hallazgo administrativo con presunta incidencia Disciplinaria

F: Hallazgo administrativo con presunta incidencia Fiscal

IP: Hallazgo administrativo para Indagación Preliminar

P: Hallazgo con presunta incidencia penal.

Planeación, Riesgos y Entorno					
Vicepresidencia Jurídica	6	4	67	2	33
Oficina de Comunicaciones	10	6	60	4	40
Oficina de Control Interno	8	5	62	3	38
TOTAL	74	36	49%	38	51%

Fuente: Seguimiento al Plan de Acción 2014 Resumen - Definitivo – ANI

A continuación se detallan las metas que incidieron en el resultado observado:

a) Modo carretero:

Construcción de nueva calzada en dobles calzadas: de la meta total de 302.62 Km no se logró construir 90.22 km debido a problemas presentados en relación a la gestión predial, ambiental y la redes de servicios públicos. (Incumplimiento del 30%).

Construcción de calzada sencilla: no se construyeron 19 km de los 53.2 estimados. (Incumplimiento del 36%).

Mejoramiento de los proyectos de concesión: No se cumplió con el mejoramiento de 106.08 km, frente a la meta de 374.82 Km (Incumplimiento del 28%).

Puentes vehiculares: De 65 puentes proyectados se construyeron 40 (Incumplimiento del 39%)

Puentes peatonales: Se entregaron 20 puentes de los 29 previstos. (Incumplimiento del 31%)

Obras complementarias: Falto ejecutar 2 obras de las 12 proyectadas. (Incumplimiento del 17%).

b) Modo Férreo:

De las cinco (5) metas planteadas se cumplieron 3. (Incumplimiento 60%). También se dejó de transportar 1.5 millones de toneladas en la red férrea del Atlántico y del Pacífico. Esta meta tuvo impacto en los ingresos propios recibidos por la ANI en \$10 mil millones.⁵ No se formularon tres (3) de los cuatro (4) Planes de Reasentamientos afectando el desarrollo del proyecto de rehabilitación de la red férrea.

⁵ Fuente: Oficio de la ANI radicado 2015-401-006932-1 del 31-03-2015

c) Vicepresidencia de Estructuración:

No se desarrollaron las actividades de a) Evaluación del Sistema de Precalificación y Licitaciones de los Proyectos en el marco de la Cuarta Generación de Concesiones a cargo de la ANI; b) Asesorar en materia técnica integral en las actividades de los procesos de estructuración y C) Asesoría para Contribuir con el desarrollo de la Gestión de Promoción Cuarta Generación de Concesiones.

d) La Vicepresidencia Jurídica:

Las siguientes actividades no se cumplieron: a) Elaboración de un Convenio Interadministrativo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, b) Convenio Interadministrativo con el Instituto Colombiano de Tierras –INCODER-, y c) Elaborar la Resolución por medio de la cual se reglamenta el trámite de permiso de ocupación temporal en vías Férreas y de Carretera.

e) Otra meta relevante incumplida:

En la vigencia 2014, aunque se logró un avance del 80%, no se implementó el Sistema de Información que apoyo a la Gestión y el Balance Score Card – BSC- que permitiría el oportuno y efectivo seguimiento a los proyectos de concesión, la trazabilidad y toma de decisiones debidamente soportadas.

Estos incumplimientos reflejan debilidades en la formulación, ejecución, seguimiento y control de las metas y/o actividades, lo que afectó el desarrollo oportuno de la infraestructura prevista para la vigencia 2014.

Otros aspectos identificados:

Adicionalmente, se identificaron deficiencias en el proceso de planeación lo que dificultó el seguimiento y control oportuno y efectivo de la gestión y la integración y articulación entre los resultados operacionales y estratégicos de la Entidad para el cumplimiento de su Misión, así como, para la toma de decisiones debidamente soportadas. Las deficiencias detectadas fueron:

- El desarrollo de los contratos de rehabilitación de puntos críticos de la red férrea del Atlántico, no contó con actividades o metas para su control y seguimiento.

- Para las concesiones aeroportuarias no se evidencian formulación de actividades y/o metas de avance físico. Las actividades planteadas fueron relacionadas con la labor de interventoría.

- Las actividades o metas para la adjudicación de los proyectos de concesiones "4G" se plantearon en términos de avanzar, asesorar, adelantar. Sin embargo, no se evidenciaron metas de resultados.
- En relación con el informe de seguimiento al Plan de Acción del cuarto trimestre, no se evidencia que se haya proferido dicho informe.
- Algunas fechas programadas para la entrega y cierre de las actividades no corresponden a la vigencia 2014; sin establecer metas parciales para la vigencia, situación que no facilita el seguimiento y monitoreo de los referidos planes.
- La Entidad no dispone de sistemas de control de gestión que permita monitorear el cumplimiento de las metas.
- No se evidencia indicador de eficacia para el desarrollo de los proyectos.
- Falta definición de indicadores de nivel de servicio, orientados al usuario final y de demanda efectiva.
- No se ha desarrollado un sistema de indicadores que permita evaluar en forma integral los proyectos que sirva de referente para el cumplimiento de los objetivos propuestos y para contar con información suficiente y oportuna para la toma de decisiones. A pesar de iniciar el proceso de diseño de los indicadores para las diferentes actividades y dependencias de la Entidad (Balance Score Card - BSC), la ANI, no cuenta con esta herramienta de seguimiento.
- Los indicadores formulados para los Planes Nacionales y los reportados en el aplicativo SIRECI no cuentan con la hoja de vida.

3.2.2. Macroproceso Entrega, Control y Seguimiento a Recursos Administrados por Terceros.

Hallazgo 2. Recursos de proyectos viales Ruta del Sol 1, 2, 3 y transversal de las Américas en patrimonio autónomos. (A y D)

La Agencia Nacional de Infraestructura a 31/12/2014 trasladó para el desarrollo de los contratos de Concesión Vial 001, 002, 007 y 008 de 2010 (Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 2, Ruta del Sol 3 y Transversal de las Américas) \$5.070.027.3 millones y por concepto de recaudo de peajes \$953.782.3 millones.

Sin embargo, a 31/12/2014, se encontraban en Patrimonio Autónomo \$3.626.983 millones, equivalente al 71.53% respecto al total trasladado; recursos que refleja

que los proyectos viales a desarrollar a través de los citados contratos de concesión⁶ no se han desarrollado de conformidad con lo inicialmente pactado y por tanto, los recursos no se han empleado para los fines destinados, generando riesgo en el cumplimiento del objetivo trazado como es la mejora de la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los colombianos determinado en los respectivos Conpes 3571 y 3612 de 2009.

Tabla 3. Valores aportes realizados por la ANI a los proyectos viales Rutas del Sol I, II, III y Transversal de las Américas y recaudo peajes

Proyecto vial	Valores aportes realizados Millones de \$	Valor acumulado recaudo peajes en millones de \$	Clausula donde fue establecido los aportes de INCO al Patrimonio Autónomo
Vías de las Américas	1.639.227.9 ⁷	44.737.9	Sección 12-03
Ruta del Sol III, Contrato de Concesión Vial 007 de 2010	642.488.0	336.466.5	Sección 13-03 ⁸
Ruta del Sol II, Contrato de Concesión Vial de 2010	1.471.989.8	567.567.1 ⁹	Sección 13-03
Ruta del Sol I, Contrato de Concesión Vial de 2010	1.316.321.7	5.010.7	Sección 12-03
TOTAL	5.070.027.3	953.782.3	

Fuente: Certificación de la Fiduciaria.

Según la ANI, la estructuración de los citados contratos estipuló la obligación por parte de la ANI, *"de contribuir al Patrimonio Autónomo los aportes INCO, en unos montos y fechas máximas, en cumplimiento de los términos establecidos en los contratos de concesión. Este traslado se debe hacer para contar con los recursos necesarios para realizar los pagos de las actividades constructivas denominadas Hitos en los proyectos. Además de esto se estableció como una obligación de la ANI realizar los trámites presupuestales previsto en la Ley aplicable de manera que se asegure que va a contar con todas las vigencias fiscales correspondientes. (...) Los recursos se encuentran en el patrimonio autónomo de los proyectos en*

⁶ En los contratos referidos se remuneran las actividades constructivas al contratista a medida que se presentan avances de obra denominados Hitos, los recursos estatales destinados al proyecto se transfieren al contratista a medida que acredite hitos constructivos, de tal forma que el derecho del concesionario a que se efectúe el traslado de la cuenta aporte INCO a la cuenta aporte concesionario por el cumplimiento de los Hitos nace cuando se verifiquen las condiciones que contractualmente se haya establecido para el caso de la Ruta del Sol II que se haya suscrito el acta de terminación del hito respectivo entre otros

⁷ incluye adición 10.4737.9 mil millones para adquirir predios en la vigencia 2014

⁸ Contribución de los aportes INCO al Patrimonio Autónomo: La contribución de los aportes INCO hace podrá efectuar total o parcialmente durante toda la respectiva vigencia fiscal, pero en todo caso, a más tardar el 31 de diciembre de cada vigencia fiscal se deberá haber efectuado la totalidad del aporte INCO de la vigencia respectiva.

⁹ Según información reportada por la fiduciaria a través del oficio fechado del 13 de mayo de 2015

*cuentas cuyo ordenador del gasto y beneficiario es la ANI y que solo hasta que el Concesionario entregue los Hitos en los plazos establecidos se trasladaran al concesionario a título de la remuneración pactada*¹⁰

Lo identificado, puede ser contrario a los principios de Eficiencia, Eficacia, Economía, establecidos en el artículo 8o. de la Ley 42 de 1993 y al principio de Planeación contemplado en el artículo 25 de la Ley 80 de 1993.

Tabla 4. Saldos en el Patrimonio Autónomo (cuentas bancarias y fiducuentas) de la ANI a 31 de diciembre de 2014 Ruta Sol I, II, III y Transversal de las Américas

Proyecto vial	Saldos millones de \$
Transversal de las Américas, Contrato de Concesión vial 008 de 2010.	Saldo a 31/12/2014 1.587.583.8 en cuenta de Ahorros ¹¹ . 4.143.3 en Fiducuentas
Ruta del Sol III, Contrato de Concesión Vial 007 de 2010	Saldos a 31/12/2014 de 663.763.5 ¹²
Ruta del Sol I, Contrato de Concesión Vial 002 de 2010	531.679.6 ¹³
Ruta del Sol II, Contrato de Concesión Vial 01 de 2010	294.229.4 en inversiones y 701.768.0 en cuentas bancarias
Total saldo	3.626.983.0

Fuente: Certificación de la Fiduciaria

La anterior se fundamenta en las siguientes situaciones:

Ruta del Sol – Sector 1, Contrato de Concesión 002 del 14/01/de 2010, comprende el sector entre Villeta y El Korán con una longitud aproximada de 78 Km. El valor estimado del contrato fue por \$962.075.9 millones constantes del 31 de diciembre 2008. Se ha pagado por entrega de 27 hitos¹⁴ \$851.967.0 millones¹⁵. El tramo 1 de Villeta a Guaduas que consta de 23 Km de doble calzada¹⁶, se encontraba a 31/12/2014 sin ejecutar.

¹⁰ Memorando ANI radicado 2015-308-008084-1 del 12/04/2014

¹¹ A 31/07/2015 el saldo era de \$1.376.849.4 millones

¹² Saldo subcuentas a 31/07/2015 por \$722.451.8 millones. Saldos cortes 31 de diciembre 2015 por \$665.107.7 millones según radicado 2015-500-021952-1 del 21/09/2015

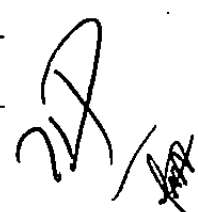
¹³ Saldos cortes 31 de diciembre 2015 por valor de \$512.990 millones según radicado 2015-500-021952-1 del 21/09/2015

¹⁴ De acuerdo con el informe de ejecución de recursos reportado en el formato GSP-F-007 a corte 31/12/2014 se cancelaron 27 hitos.

¹⁵ Se han girado \$857.826.7 millones según radicado 2015-500-021952-1 del 21/09/2015. Es de anotar que se ha trasladado de rendimientos de la cuenta aportes INCO generado por la suma del traslado al concesionario por \$27.122.4 millones, de acuerdo al informe de ejecución de recursos reportado en el formato GSP-F-007 a corte 31/12/2014

¹⁶ Ruta 1 en respuesta de la ANI oficio 2015-500-021952-1 del 21/09/2015. Las partes decidieron mediante suscripción Otrosí 5 al Contrato de Concesión 002 de 2010 eliminar algunas características del trazado tramo 1 y sujetarla a un nuevo trazado con base al informe final de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, en cumplimiento del Acuerdo Específico derivado del Convenio Marco C-013 de 2013, suscrito entre la Agencia y la Sociedad,

Una vez se cumplió con la entrega del documento final por parte de la SCI, la Agencia definió y estructuró el "trazado Palermo", y se suscribieron los otrosíes 6 y 7, con el primero se definió que los gastos correspondientes a la adquisición,



Ruta del Sol Sector 2. Contrato de Concesión 001 de 2010 comprende el sector entre Puerto Salgar y San Roque, con una longitud aproximada de 528 Km. El valor estimado del contrato fue \$2.771.093 millones constantes a 31 de diciembre de 2008 el cual incluye adición (Otrosí 006) por \$676.806.9 millones.

El contrato inició el 05 de abril 2010, de acuerdo al reporte de interventoría correspondiente al mes de julio 2015 el porcentaje de avance del proyecto era de 37.94% en longitud de rehabilitación y mejoramiento de 116.11Km, longitud de calzada nueva es de 223.98 Km.

Ruta del Sol Sector 3. Contrato de Concesión 007 de 2010, comprende el sector entre San Roque – Bosconia - Ye de Ciénaga y Valledupar - Bosconia - Carmen de Bolívar con una longitud aproximada de 465 Km. El valor estimado del contrato fue por \$2.079.953.1 millones constantes a 31 de diciembre de 2008.

A 31 de diciembre de 2014 con respecto a lo ejecutado mejoramiento de la calzada sencilla de 155.71 kilómetros se realizó 22 km; de calzada nueva de 83 km realizaron 33 km. Se pagaron 10 km con reporte de cumplimiento de requisitos¹⁷. A 31 de julio de 2015 presentaba el 31.72% de avance general de obra.

Transversal de las Américas – Sector 1 Contrato de Concesión 08 de 2010. El valor estimado del contrato fue por \$1.158.081.1 millones constantes a 31 de diciembre de 2008. Con una longitud aproximada de 714.5 Km. Plazo de siete (7) años, conformado en dos (2) etapas:

- La etapa preoperativa con una duración de 48 meses en dos (2) fases a)-preconstrucción, estimada en 12 meses y b) Construcción en 36 meses que se debía finalizar al 31 de mayo de 2015.

- La etapa de operación, mantenimiento y conservación, de 36 meses, hasta el 31 de mayo de 2018.

contratación y ejecución de los Estudios y Diseños Fase III para este tramo I, serán cubiertos mediante el traslado de \$15.000 millones de la cuenta Aportes INCO a la Subcuenta de Soporte Contractual y con el segundo se modificaron los Acuerdos 1 y 2 del otrosí 6 dando la facultad al Concesionario la adquirir de los estudios y diseños en fase I

El documento final entregado por la SCI, se definió que la construcción del "trazado Palermo" tendría un plazo de ejecución de 4 años, sin embargo, hasta que no emita concepto favorable por la interventoría y la ANI, los estudios y diseños mencionados, no se podrá tener certezas sobre el tiempo de construcción.

¹⁷ Informe de interventoría de interventoría 33 del 31/12/2014 y 34 hasta el 31/01/2015

El contrato de concesión se encuentra en la Fase de Construcción, la cual debió estar terminada el 31 de mayo de 2015. A julio de 2015 el proyecto se encontraba ejecutado en el 58%.

• ***Subrogación de Contratos de Concesiones Aeroportuarias***

El Decreto 4164 de 2011 ordenó la subrogación de los contratos de concesión Aeroportuarios que se encontraban en cabeza de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil- en favor de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Como mecanismos para garantizar el cumplimiento de los Decretos Ley mencionados la Aerocivil y la ANI suscribieron el Convenio Interadministrativo 05 de 2013.

Contratos de concesión subrogados:

- Aeropuerto Internacional el Dorado. Contrato de Concesión 6000169 OK – 2006. Acta de recibo y entrega del 27/12/2013.
- Aeropuertos Nororiente: Contrato de Concesión 10000078 OK – 2010. Con acta de recibo y entrega del 26/12/2013, Resolución 5801 del 21/10/2013. Aeropuertos: Alfonso López Pumarejo (Valledupar), Almirante Padilla (Riohacha), Palonegro (Bucaramanga), Camilo Daza (Cucutá), Yariguies (Barrancabermeja) y Simón Bolívar (Santa Marta).
- Aeropuertos Centronorte: Contrato de Concesión 8000011 OK – 2008. Acta de recibo y entrega del 26/12/ 2013, Resolución 06055 del 31/10/2013. Aeropuertos: José María Córdova (Rionegro), Olaya Herrera (Medellín), los Garzones (Montería), el Caraño (Quibdó) y Antonio Roldan (Carepa).
- Aeropuerto de San Andrés y Providencia, CASYP S.A. Contrato 7000002OK- 2007. El proceso de subrogación Inició con Resolución 07138 del 20/12/2013 y culminó el 26/12/2013. La ANI en su calidad de gestor contractual el 20 de junio de 2014 mediante Resoluciones 833 y 1216 de 2014 dio por terminado el Contrato de Concesión 7000002OK. Mediante las resoluciones y lo dispuesto en la cláusula 84 del Contrato de Concesión, la ANI solicitó a la Aerocivil informar la fecha en que tal entidad realizaría la retoma de los Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y el Embrujo de Providencia. Esta sería el 17/02/2015.

- Aeropuerto de Cartagena: Contrato 0186 de 1996. Acta de recibo y entrega del 31/10/2013.
- Aeropuerto el Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento (Según pista) Contrato 0110-O.P. de 1995. Acta de recibo y entrega del 27/12/2013
- Aeropuerto Cali. Alfonso Bonilla Aragón.. Contrato: 058-CON-2000. Acta de recibo y entrega del 31/12/2013

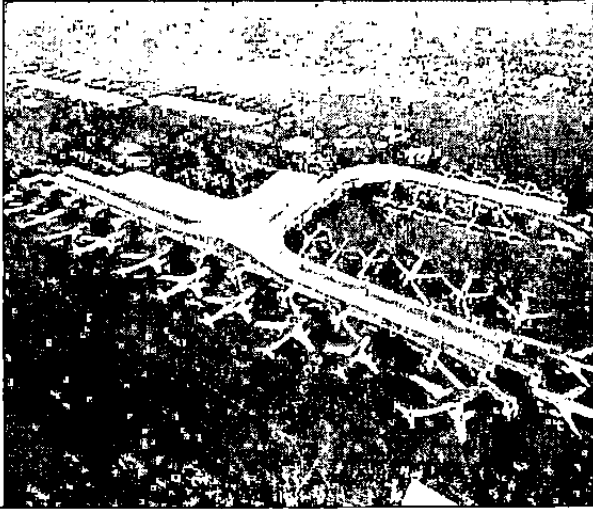
Teniendo, el desarrollo del proceso de entrega y recibo de las enunciadas concesiones, la ANI ha visto limitada su gestión por factores atribuibles a dificultades en la entrega de algunos de los archivos del proceso de Subrogación.

Dentro del alcance de la auditoría se abordó la relacionada con la Concesión Aeropuerto el Dorado.

Si bien la Concesión venía con algunas situaciones atribuibles a la Aerocivil, como se plantean en algunos hallazgos referidos a esta Concesión, también es relevante indicar que a partir de la citada fecha, el gestor contractual está en cabeza de la ANI.

- **Concesión Aeropuerto el Dorado, Contrato de Concesión Aeroportuaria 6000169 OK de 2006.**

Tabla 5. Ficha Técnica del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado

	Contrato	6000169 OK del 12 de septiembre de 2006.
	Entidad Contratante	Aerocivil.
	Objeto	La operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización y expansión del aeropuerto internacional el dorado de la ciudad de Bogotá D.C, bajo el control y vigilancia de Aerocivil.
	Plazo Estimado	240 meses
	Fecha de Inicio	19/01/2007
Contraprestación	El 46.16% del ingreso bruto correspondiente a cada semestre calendario. Los ingresos brutos son la sumatoria de los ingresos regulados y no regulados	

Ingresos Regulados		Tasa Aeroportuaria, Derechos de Parqueo, Derechos de Uso de Mostradores de Registro de Pasajeros, Derecho de Uso de los Puentes de Abordaje, Derechos por Expedición de Carné, Derecho de Expedición de Permiso de Circulación de Vehículos de Plataforma, Derecho por carro de Bomberos para Abastecimiento de Combustible y Derecho por carro de bomberos para limpieza de plataforma.
Ingresos No Regulados	No	Canon de Arrendamiento, Ingreso por servicio de suministro de Energía GPU, Ingreso por Regalías, Ingreso por Reciclaje, Ingreso por servicio de parqueadero
Etapas de Modernización y Expansión	de	Duración de 60 meses, hasta el 19/03/2012. Las obras de modernización y expansión están contenidas en seis (6) etapas denominadas Hitos.
Modificaciones		Se han suscrito 12 otrosíes y un Principio de Acuerdo Conciliatorio
Otrosí 1 del 2/10/2006	del	Modificó aspectos relacionados con la Cláusula 65 "Amigable Componentor".
Otrosí 2 del 12/11/2009	del	Modificó el contrato en el sentido de no ejecutar las obras de remodelación y refuerzo sísmico del Terminal 1 y se perfecciona la decisión de demoler el edificio viejo. El proceso de definición de la demolición demoró casi tres años. La Aerocivil y el Concesionario acordaron una reprogramación de los Hitos 3 al 6 con finalización el 31/07/2014.
Otrosí 3 del 24/02/2010	del	Definió el nuevo cronograma de obras y los mecanismos de definición del Delta, en este mismo Otrosí se acordó en términos generales: Dejar sin efectos jurídicos, contractuales, financieros y eliminar la figura de la Amigable Composición, basados en Concepto del Consejo de Estado y en consecuencia sólo operará la figura del Tribunal de Arbitramento. Modificar el Cronograma de la Etapa de Modernización y Expansión, de tal forma que las obras debieron concluir a más tardar el 31/07/2014, reagrupando los proyectos en 8 Hitos, se incluyó en el Hito 6 el proyecto Torre de Control (construcción) con terminación el 29/06/2012, y en el Hito 8 el proyecto de Demolición Antiguo Aeropuerto con terminación 31/07/2014.
Otrosí 4 del 23/07/2010	del	Amplió por un término de tres meses el plazo de la definición del Delta, en cuanto a la determinación del valor y forma de pago del mismo. Aerocivil le informa al concesionario la decisión de contratar directamente, bajo su cuenta y riesgo, los estudios y diseños de la Torre de Control y se excluye del cronograma de obras de la Etapa de Modernización y Expansión.
Otrosí 5 del 22/10/2010	del	Amplió hasta el 1/12/2010 la determinación del valor y la forma de pago del Delta.
Otrosí 6 del 2/09/2011	del	Efectuó modificaciones a subproyectos de algunos Hitos, aunque no se extendió el plazo de terminación de la Etapa de Modernización y Expansión la cual finalizará el 31/07/2014. Se crea el hito 6 A y se elimina del hito 6 del subproyecto construcción de la torre de control.
Otrosí 7 del 8/05/2012	del	Acordó las especificaciones técnicas de modernización y expansión y las especificaciones técnicas de diseño, el valor del delta y su forma de pago. La Aerocivil tendrá derecho a un 18% adicional de los ingresos no regulados de la T1 por la explotación comercial y publicidad y se fijan parámetros e indicadores para el recibo y pago de obra producto del Delta.
Otrosí 8 del 15/06/2012	del	Modificó los hitos para la entrega de obras. En el cual se delimitan y se hace claridad sobre áreas no concesionadas, así mismo se acuerda desplazar las obras de demolición de los hangares de Avianca para los Hitos 7 y 8, se elimina el hito 5 y se crea el hito 7 con la obra de la subestación eléctrica de la torre de control.
Otrosí 9 del 9/11/2012	del	Solicitó Autorización de la Autoridad Ambiental para modificar la licencia ambiental que permitiera la operación de la pista sur sin restricciones y se modifica el hito 6 A y se crea el 7B.
Otrosí 10 del 5/05/2014	del	Define el valor de la diferencia entre el alcance técnico inicialmente pactado del hito 7 A y el fijado en los diseños ajustados, y la forma de pago, que asciende a \$3.914.532.359, distribuidos así: • \$488.0 millones por la interconexión de baja tensión entre la nueva subestación de la torre de control y la subestación del centro de gestión aeronáutica de Colombia CGAC. • \$3.426.5 millones por la diferencia entre subestación Apéndice D y la solicitada por Aerocivil. Se modifica el cronograma del hito 7 A.
El Principio de Acuerdo Conciliatorio del 31/07/2014	del	Amplió desde el 01/08/2014 hasta el 31/01/2016, la etapa de modernización para los hitos y subproyectos pendientes de los Hitos 7, 7B y 8.
Otrosí 11 del 5/06/2015	del	Se desafecta dos áreas concesionadas Hangares 117B Avianca y 177 Intercontinental, y se revierten a Aerocivil dichos predios.
Otrosí 12 del 5/06/2015	del	Se incorporó al contrato el Acuerdo Conciliatorio del 9/03/2015 Se amplía la etapa de modernización y expansión hasta el 31/01/2017

Fuente: Elaborado por el equipo auditor



Hallazgo 3. Oportunidad Modernización y Expansión del Aeropuerto el Dorado, Contrato de Concesión 6000169 OK. (A).

El Contrato de Concesión del Aeropuerto El Dorado¹⁸, en los ocho (8) años que lleva de ejecución, a 30/06/2015 ha sido modificado por doce (12) otrosíes, lo que ha generado, entre otros aspectos, la extensión de la etapa de modernización y expansión del proyecto en 58 meses más de lo establecido en el contrato, que representa un 96% más del tiempo inicial.

La etapa de modernización y expansión, de acuerdo a la Cláusula 24 del citado contrato, tenía previsto una duración de 60 meses¹⁹, con las modificaciones surtidas, se ha prologando su plazo hasta el 31/01/2017. Igualmente, los seis (6) hitos de obras definidos para desarrollarse en dicha etapa, con las modificaciones²⁰, se han aumentado en cuatro (4) hitos más.

Producto de las modificaciones del contrato se presentó desplazamiento del cronograma de obras, afectando los niveles de servicio exigidos por el mismo en Apéndice F²¹, tendientes a proporcionar un servicio de acuerdo a los estándares internacionales, lo que genera que no se cuente con la totalidad de la infraestructura para la prestación oportuna, eficiente del servicio de transporte aéreo a los explotadores de aeronaves, pasajeros y demás usuarios, tanto en el lado aire (plataforma) como en el lado tierra (terminales), afectando también los ingresos del proyecto por infraestructura no disponible: por ejemplo se han dejado de percibir por ingresos asociados a servicios lado aire \$396 millones mensuales aproximadamente²², a partir del de agosto de 2014.

Adicional a los mayores costos del contrato de concesión, también ha sido necesario adicionar el contrato de la Interventoría Técnica en \$8.487.2 millones²³.

Por otro lado, como consecuencia de las situaciones que han afectado el desarrollo del contrato de concesión, el 31/07/2014 la ANI y el Concesionario suscribieron un Principio de Acuerdo Conciliatorio²⁴, que concluyó el 9/03/2015

¹⁸ El acta de inicio de ejecución es del 04/12/2006.

¹⁹ Compreendida desde el 19/09/2007 hasta el 19/03/2012.

²⁰ Cambios de fechas de inicio y finalización, traslado entre hitos y división de algunas obras en fases

²¹ La Asociación de Transporte Aéreo Internacional, IATA recomienda mantener como mínimo el nivel de calidad de servicio C en todo el terminal de pasajeros, expuesto en el Otrosí 2 del 12/11/2009, Plan Maestro 2001-2025.

²² Lo anterior, teniendo en cuenta los ingresos generados en el lado aire a diciembre de 2014, soportados en los estados financieros del Fideicomiso. Cálculo realizado basado en los ingresos de 27 puentes de abordaje en servicio, con el cual se determinó el valor de ingresos producido por un puente, multiplicado por los seis (6) puentes de abordaje no instalados.

²³ Monto calculado desde el 1 de febrero de 2015 hasta al 2 de marzo de 2017, teniendo que el valor mensual de 326.4 millones mensuales

²⁴ Con el fin de dirimir las controversias presentadas en dos Demandas Arbitrales, relacionadas con el Contrato de Arrendamiento del Terminal Puente Aéreo y con pretensiones del Concesionario por no poder cumplir con las Obras de la Etapa de Modernización hitos 7, 7B y 8

con el Acuerdo de Conciliación en el cual se se amplió la etapa de modernización hasta el 31/01/2017 y se calcularon las afectaciones dando como resultado el reconocimiento del concesionario, a título de compensación a la ANI \$13.216.1 millones, y por los incumplimientos del Estado (Aerocivil) a favor del concesionario se tasaron \$28.916 millones²⁵, lo cual se traduce en costos adicionales del proyecto.

Adicionalmente, en la verificación del cronograma de la etapa de Modernización y Expansión, se encontró que la ejecución de las obras del hito 8 relacionadas con los subproyectos: demolición del antiguo aeropuerto (que comprende la torre de control y el terminal de pasajeros), Plataforma Interior y Puentes de Abordaje Terminal 1 (incluye red de hidrantes de combustibles asociados) con fecha de terminación contractual el 31/07/2014, no se ejecutaron dentro del plazo contractualmente establecido, por cuanto Aerocivil no hizo entrega al concesionario de dicha infraestructura, esto afectando:

- La finalización de la plataforma central de la terminal T1+T2 Adosada
- La operación del aeropuerto debido a que se encuentran bloqueadas 6 posiciones de contacto (Construcción de los espigones norte y sur), lo que afectan los niveles de servicio en el aeropuerto.
- La construcción de la red de combustible asociada a la plataforma central, lo que imposibilita terminar el sistema de la red que transporta el combustible jet-A1, por ello el suministro de combustible se realiza por carrotanque, en esta zona, generando riesgos en la seguridad operacional.
- La medición de los indicadores de gestión de operación, mantenimiento y reposición de equipos regulados.
- La interconexión y funcionamiento de la red de telecomunicaciones aeronáuticas, ya que se carece aún de equipos terminales e infraestructura para su operación.
- La puesta en funcionamiento del banco de ductos, cableado y nueva subestación para la nueva torre de control, Hito 7 A, siendo esta una obra

²⁵ Se reconoció al concesionario por: costos adicionales de obra por el incremento de precios; combustibles costo de obras adicionales y costos y gastos de operación; mayor costo de la interventoría técnica; por los ingresos dejados de percibir por infraestructura no disponible y sobrecostos por plazos adicionales de las pólizas.

complementaria²⁶ por \$3.426.5 millones. De acuerdo al informe de interventoría técnica, esta obra culminó en julio de 2014, y su inutilización afecta el deterioro de los equipos.

Es importante indicar que la Aerocivil en su momento decidió excluir mediante el Otrosí 6, la construcción de la Torre de Control, que se encontraba prevista como una obligación contractual en el Otrosí 3.

Hallazgo 4. Separación Redes Eléctricas y de Telecomunicaciones. (A).

El numeral 9.1 del Apéndice C del Contrato de Concesión 6000169-OK de 2006 le asigna la responsabilidad al concesionario, de adelantar las actividades de división del sistema de distribución de energía eléctrica y telecomunicaciones²⁷, para el sistema de distribución eléctrica, la obligación consiste en suministrar una red independiente redundante con sus generadores diésel, encargada de soportar los servicios aeronáuticos cuya responsabilidad de operación y mantenimiento recae sobre la Aerocivil: Red Eléctrica Aeronáutica –REAN-. La segunda, para soportar los servicios aeroportuarios: Red Eléctrica Aeroportuaria –REAP-, a cargo del Concesionario.

Estas redes debieron ser construidas en desarrollo de los hitos 6, 7 y 8 de la etapa de modernización y se contemplaba su finalización en 2012, 2013 y 2014²⁸, respectivamente. Sin embargo, las obras y equipos correspondientes a la red REAN no han sido entregadas a la Aerocivil para su operación, ya que si bien la red se encuentra instalada, a junio de 2015, no se encontraba energizada, debido a que no se han concluido la gestión con la firma comercializadora de energía para su operación.

Las demoras en la gestión, que contractualmente son responsabilidad del concesionario²⁹, son derivadas entre otros aspectos de la falta de valoración por parte del concesionario de los activos que conforman la red, requisito necesario para que Aerocivil pueda certificar su propiedad y pueda adelantar la suscripción del contrato de conexión y compra de energía eléctrica. Adicionalmente, no se han

²⁶ Cláusula Tercera del Otrosí 10 del 5/05/2014, valor definido como la diferencia entre la subestación eléctrica establecida en el Apéndice D y la subestación eléctrica que le ha solicitado la Aerocivil al concesionario para la Nueva la Torre de Control y el Centro de Gestión Aeronáutica, CGAC.

²⁷ "El concesionario será responsable de dividir todo el sistema de distribución de energía dentro del Aeropuerto, que se origina en la subestación principal de Fontibón, en dos redes independientes completamente redundantes incluyendo los generadores diésel de reserva, denominadas Red Eléctrica Aeronáutica (REAN) y Red Eléctrica Aeroportuaria (REAP)".

²⁸ 2012 para la Terminal Internacional, 2013 para la terminal nacional y 2014 para las restantes.

²⁹ Apéndice D. Numeral 9.1. Red de Suministro de Energía. Último párrafo. "El concesionario también será responsable de todas las negociaciones y aprobaciones por parte de la empresa de servicios públicos de Distribución de energía correspondiente, en el desarrollo e implementación de esta actualización de la red de distribución de energía".

definido los protocolos de entrega de la red a Aerocivil quien se encargará de su operación y mantenimiento.

De otro parte, la Red Aeronáutica de Telecomunicaciones (REAT), tampoco está en operación pese a que su infraestructura se encuentra desplegada, debido a que no se han interconectado los equipos activos que deben operar en la nueva torre de control del aeropuerto³⁰.

Todo lo anterior, conduce a una subutilización de la infraestructura de las redes REAN y REAT y la disminución de los beneficios que las nuevas redes podrían ofrecer para la operación del aeropuerto en cuanto a disponibilidad, seguridad y redundancia lo cual es el objetivo de su actualización, máxime con los eventos de interrupción del servicio que se han presentado en el aeropuerto, tanto en las redes de responsabilidad de Aerocivil como del concesionario, que ha afectado la prestación de los servicios.

Hallazgo 5. Pago de Sanción por Terminación del Contrato de Arriendo entre el Concesionario con el contratista del Contrato OP-COM-AE-09. (A y D).

El concesionario pagó \$23.422.5 millones el 9/01/2015 con recursos del Patrimonio Autónomo, una sanción³¹ de US\$10.0 millones, causada por la terminación anticipada del Contrato OP-COM-AE-09 suscrito con el Operador del Terminal de Carga del Aeropuerto El Dorado y la Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional el Dorado.

El pago de esta sanción, no hace parte de los costos y gastos del proyecto, por ende de acuerdo con el Contrato de Concesión, el pago no debió ser asumido por el Fideicomiso; el concesionario es el responsable de la explotación comercial del área concesionada.

Lo anterior generó una disminución del saldo de la subcuenta principal en \$23.422.5 millones, lo que incrementa el riesgo que el concesionario utilice recursos del fideicomiso para cubrir sus obligaciones directas. Es importante expresar que el fin de la subcuenta principal del fideicomiso es el pago de todos los costos y gastos del proyecto salvo el pago de la interventoría.

³⁰ La red tiene como nodo principal el edificio de la nueva torre de control CGAC/TWR y debido a que Aerocivil no ha dispuesto el cuarto de telecomunicaciones no se han conexionado o instalado la fibra óptica ni la red inalámbrica.

³¹ De conformidad con lo establecido en la cláusula 9.03 del Contrato de Arrendamiento OP-COM-AE-09.

Aspecto que presuntamente desatiende la Cláusula 61, numeral 61.3.1 del Contrato de Concesión 6000169-OK y el numeral 1 del Artículo 26 de la Ley 80 de 1993.

La Entidad en la respuesta anexó documentación de la Fiducia del 7/09/2015 donde certifican que el concesionario realizó aportes de los socios el 8 y 9 de enero de 2015, a la subcuenta principal por \$127.987.2 millones, recursos que tienen como destinación entre otros el pago de la indemnización de la terminación del contrato citado.

Con lo identificados presuntamente se trasgrede la Cláusula 61, numeral 61.3.1 del Contrato de Concesión 6000169-OK y el numeral 1 del Artículo 26 de la Ley 80 de 1993.

Hallazgo 6. Servicios de Carros para Equipaje. (A).

El concesionario de acuerdo al Apéndice F, Especificaciones Técnicas de Operación, tiene como obligación contractual, proporcionar el servicio de carros para equipaje de pasajeros en las salas de reclamo de equipajes, en los estacionamientos y en los accesos a las terminales de pasajeros³².

Para cumplir con esta obligación, el concesionario suscribió el Contrato OP-DC-EC-T2-0085-12, donde se estableció un pago mensual al concesionario a título de contraprestación³³, por el derecho a adelantar la explotación comercial de los servicios y en consecuencia, el concesionario diseñó el procedimiento servicio de carros equipaje autónomo Aeropuerto Internacional El Dorado.

El contratista recepciona recursos, según la respuesta dada por la Entidad, estos son *a título de depósito*, por cuando los carros son entregados a los pasajeros en calidad de préstamo por el cual se debe dejar US 2 o \$4000, sin embargo, no se hace claridad a los usuarios que se trata de un depósito devolutivo, si retornan el carro.

Adicionalmente, no se evidencia que el concesionario realice seguimiento a los recursos que recauda el contratista cuando no son reintegrados a los usuarios y por ende, ello limita el control de la interventoría financiera a los mismos.

³² Numeral 6.3.3 del Apéndice F.

³³ Numeral 3.03 Contraprestación, ...el explotador pagará al arrendador el mayor valor que mensualmente resulte entre los siguientes conceptos:

- a) 6 millones incluido IVA (suma mínima mensual garantizada)
- b) 35% del valor restante de las ventas netas obtenidas en el mes por concepto de publicidad a terceros (suma mensual variable).

Por lo tanto, los recursos que quedan en el contratista no están siendo objeto de registro y contabilización en el Fideicomiso por parte del concesionario y, por ende, no forman parte de la base de la contraprestación al Estado, máxime cuando estos recursos están asociados a un ingreso regulado como consecuencia de la explotación de un bien público.

Hallazgo 7. Encuestas de Satisfacción y Planes de Acción. (A).

Al analizar los resultados de la encuesta de satisfacción³⁴ practicada en julio de 2014 a usuarios del Aeropuerto Internacional El Dorado, dando cumplimiento al numeral 3.3.1 del Apéndice F, Especificaciones Técnicas de Operación, se observó incumplimiento de los indicadores de calidad del servicio: Disponibilidad de servicios de telecomunicaciones, Calidad en la recepción y atención de quejas y reclamos, Terminal de Carga, Calidad y limpieza de las instalaciones sanitarias en las áreas públicas del nuevo terminal de carga y Disponibilidad de servicios de telecomunicaciones, como se muestra en la tabla siguiente:

Tabla 6. . Indicadores de Calidad de Servicio que no cumplieron con la calificación mínima contractual

Indicadores de Calidad del Servicio	T1	T2	Ponderad o	Calificación Mínima
Disponibilidad de servicios de telecomunicaciones	70,1	67,1	69,4	70
Calidad en la recepción y atención de quejas y reclamos			67	75
Terminal de Carga				
Calidad y limpieza de las instalaciones sanitarias en las áreas públicas del nuevo terminal de carga			67	65
Disponibilidad de servicios de telecomunicaciones			48	70

Fuente: Encuesta de Satisfacción de julio de 2014, suministrada por la ANI en Memorando 2015-309-007392-3 del 25/06/2015, en numeral 8, respuesta a solicitud 2015-ANI 083 del 17/06/2015.

Para el 2014, se observó disminución con respecto al año anterior, del índice de satisfacción de la variable "*disponibilidad del servicio de telecomunicaciones*" tanto en la Terminal 1 y 2 de pasajeros. Esta variable contempla la disponibilidad de teléfonos públicos, acceso a Wi Fi y otros servicios de comunicación, ubicandose debajo del nivel mínimo requerido para ser satisfactorio.

La medición de esta variable, registra incumplimiento en siete (7) de los ocho (8) años en que se está evaluando en la nueva terminal de carga.

³⁴ Contratada por el concesionario

Situación similar, respecto al indicador de “*Calidad en la recepción y atención a quejas y reclamos*”, en los cuatro (4) últimos años, en especial, en el tema de la atención y soluciones de las quejas y reclamos.

Adicionalmente, se observó que los términos para la implementación de los planes de acción tendientes a subsanar las deficiencias reportadas en la encuesta de Julio de 2014, no fueron oportunos por cuanto en el informe de interventoría operativa³⁵, señalan:

Tabla 7. Plan de Acción para el Indicador de Calidad del Servicio

Deficiencia	Plan de Acción
Disponibilidad de servicios de telecomunicaciones en terminales de pasajeros y en el terminal de carga.	El Plan de acción para el T2 se aprobó con la implementación de un nuevo local de Telecomunicaciones al 31 de marzo de 2015. Para T1 se aprobó con la implementación de la señalización para el teléfono de bandas nacionales y la instalación del teléfono en bandas internacionales en un plazo de 6 meses. Para el NTC no se aprobó por estar condicionado a realizarse después de que ésta terminal pase a ser administrada por el concesionario.

Fuente: Tomado del Informe de Interventoría Operativa de diciembre de 2014, suministrada por la ANI en Memorando 2015-309-002770-3 del 04/03/2015, numeral 4, respuesta a solicitud 2015-ANI 024 del 25/02/2015

Sin perjuicio de las sanciones y multas que se han impuesto al concesionario, lo anterior denota deficiencias en el aeropuerto en los servicios de telecomunicaciones.

Hallazgo 8. Integración de los Sistemas de Información. (A)

El procedimiento de coordinación con Control de Tráfico Aéreo –CTA-, no cuenta con un sistema automatizado de integración entre el centro de operaciones del concesionario, el control de tráfico aéreo y la Gestión de la Unidad de Flujo, que proporcione la información sobre la demanda en casos de sustituciones o cancelaciones, demoras y así gestionar mejor la capacidad y demanda de los recursos en todos las etapas de planificación en el lado aire como en lado tierra, para que las operaciones aéreas se lleven a cabo y evitar congestión.

El concesionario si bien realiza una planificación inicial con la información suministrada por Aerocivil en cuanto a los servicios de plataformas y posiciones de estacionamiento (asignación de puentes de abordaje y posiciones remotas, etc.),

³⁵ Informe de diciembre de 2014.

el cargue de la programación es manual y en el momento que se presenten contingencias³⁶ no cuenta con la información en tiempo real que le permita sortearlas. Aspecto, que va en deterioro de la calidad del servicio a los usuarios y la eficiencia operacional del Aeropuerto.

Hallazgo 9. Confluencia de dos concesionarios, en las intervenciones de la pista norte. (A).

En la pista norte del Aeropuerto El Dorado confluyen dos (2) concesionarios con obligaciones contractuales sobre la misma: el concesionario del Contrato 110-OP de 1995, con el mantenimiento de la pista y el concesionario que tiene a cargo el proyecto del Aeropuerto el Dorado con la ampliación del área de seguridad de extremo de pista, la construcción de la superficie de protección antierosión y la bahía occidental fase II y adicionalmente Aerocivil, con la intervención de las redes eléctricas de la pista y los permisos para el desplazamiento del umbral de la pista norte.

El hecho de tener varios actores con responsabilidades en la pista, pese a que está definido el alcance técnico de cada uno, ha dificultado la ejecución de las obras, encontrándose que la ejecución de los proyectos de responsabilidad del concesionario del Aeropuerto el Dorado está supeditado a la intervención de Aerocivil y a las labores de mantenimiento y a la repavimentación de la pista por el concesionario de la pista norte, sumado a que dichas obras sólo pueden ejecutarse una vez se obtengan las ventanas operacionales por parte de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales y se coordine y planee con el control de tránsito aéreo para no afectar la operatividad de la actividad aeroportuaria.

Siendo estos aspectos, que expone el concesionario como justificación para no cumplir con esta obligación contractual, aunado a la importancia que tiene la ejecución de estas obras en la pista norte para la certificación de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI- del aeropuerto.

Adicionalmente, para las obras expuestas, se identificó que la Aerocivil modificó las especificaciones técnicas definidas en el Apéndice D y hasta el 8/10/2014 emitió concepto estableciendo las nuevas especificaciones³⁷, lo que llevó a que el concesionario del Aeropuerto el Dorado modificara los diseños de detalle con

³⁶ Cierta información del vuelo es estática y no es probable que cambie, sin embargo, la trayectoria de vuelo, es mucho más dinámica y puede cambiar (estirarse/contraerse) con algunas actualizaciones del vuelo. Esto cambia la hora de los eventos claves del vuelo y, por consiguiente, cuando el vuelo utiliza un recurso en particular (p. ej. Aeropuerto, Espacio Aéreo).

³⁷ Dimensiones de la zona de franja que debe ser nivelada y dimensiones de la zona de franja donde se debe contemplar una estructura de mejoramiento con el fin de cumplir la resistencia de CBR.

concepto favorable de la interventoría técnica del 3/12/2014, sin embargo, a febrero de 2015 no había pronunciamiento por parte de la ANI.

Lo descrito, denota falta de coordinación entre los concesionarios, Aerocivil y ahora la ANI, que ha llevado a continuas modificaciones en los hitos contractuales³⁸ donde se ha ampliado la ejecución de estas obras³⁹, sin que a junio de 2015 se hubieran finalizado y el efecto económico por el desplazamiento de las obras, que fue objeto de reclamación en el Acuerdo Conciliatorio. Adicional a los riesgos de la garantía de estabilidad de la obra.

Hallazgo 10. Cifras reportadas por el uso de puentes de abordaje. (A).

De acuerdo a la información registrada en el informe de la interventoría operativa sobre las estadísticas de uso de posiciones de contacto y de posiciones remotas, tanto de llegada como de salida, las cifras reportadas para los meses de marzo, mayo y junio de 2013, son inferiores a las presentadas en el resto de los meses de 2013 y 2014, la sumatoria de estas posiciones son aproximadamente una 4 parte de los promedios mensuales.

Información que no es consistente con el comportamiento ascendente que presentan los ingresos brutos por concepto de derecho de uso de puentes de abordaje nacional e internacional para el mismo periodo, reflejando con ello que las cifras que venía reportando la interventoría operativa en sus informes mensuales para los meses indicados, se encuentran subestimadas y no reflejan toda la información sobre la operación de posiciones de contacto y posiciones remotas en el aeropuerto, reflejando con ello deficiencias en las actividades y procedimientos de auditoría relacionados con el análisis de información reportada por el concesionario.

Tabla 8. Estadísticas de uso de posiciones de contacto y de posiciones remotas

Operación con y sin puente de abordaje	mar-13	abr-13	may-13	jun-13	jul-13	ago-13	sep-13	oct-13	nov-13	dic-13	ene-14	feb-14	mar-14	abr-14	may-14	jun-14	jul-14
Uso de posiciones de contacto (salida)	2.024	3.646	1.492	1.588	4.276	3.305	3.833	4.149	3.496	3.722	4.098	3.471	3.512	3.438	3.611	5.642	6.749
Uso de posiciones de contacto (llegada)	2.034	3.746	1.744	1.805	4.324	3.555	3.866	4.296	3.544	3.830	4.400	3.503	3.579	3.531	3.715	5.822	6.931
Uso de posiciones remotas (salida)	1.019	6.586	960	899	7.410	8.302	6.808	6.709	7.261	7.074	7.327	6.775	6.918	6.742	7.095	4.737	4.783
Uso de posiciones remotas (llegada)	716	6.511	709	763	7.367	8.070	6.771	6.614	7.302	7.046	7.045	6.791	6.825	6.415	6.951	4.546	4.565
Total	5.793	20.489	4.905	5.055	23.377	23.232	21.278	21.768	21.703	21.672	22.870	20.540	20.834	20.126	21.372	20.747	23.028

Fuente: Tomado del Informe de Interventoría Operativa mes de diciembre de 2014, suministrada por la ANI en Memorando 2015-309-002770-3 del 04/03/2015, numeral 4, respuesta a solicitud 2015-ANI 024 del 25/02/2015

³⁸ Del hito 3 con fecha de finalización 19/09/2009 se pasó a Hito 8 con fecha de finalización 31/07/2014

³⁹ De acuerdo al cronograma del concesionario el tiempo de ejecución de estas obras es de 30 meses.

Hallazgo 11. Estadística sobre conformidad en Plataforma. (A)

De acuerdo a las estadísticas de las infracciones o irregularidades en plataforma que lleva la interventoría operativa desde el 2009 hasta el 2014, se observó incremento en el número de infracciones que se cometen en la plataforma o en las áreas de movimiento de las aeronaves, denotando deficiencias en el control que se ejerce por parte del personal de inspección y control (inspectores) del concesionario, las exigencias de capacitación y la adopción de procedimientos del Sistema de Gestión Operacional del aeropuerto (SMS). Aspecto que podría afectar la calidad de las operaciones que se realizan en el lado aire y genera el riesgo de que se produzcan daños materiales a la infraestructura del aeropuerto o daños corporales producto de un accidente.

Tabla 9. Comportamiento de las Infracciones en Plataforma

Año	No de Irregularidades	%
2009	183	
2010	325	77.6
2011	350	91.3
2012	478	161.2
2013	412	125.1
2014	618	237.7

Fuente: Tomado del Informe de Interventoría Operativa mes de diciembre de 2014, suministrado por la ANI en Memorando 2015-309-002770-3 del 04/03/2015, numeral 4, respuesta a solicitud 2015-ANI 024 del 25/02/2015.

Hallazgo 12. Indicadores de Operación y Encuestas de medición de Nivel de Servicio. (A).

De acuerdo con el numeral Décimo del Otrosí 7 del 8/05/2012, se estableció que para la verificación del cumplimiento del Opex y los desembolsos semestrales que se realizarán al concesionario, se partirá de los indicadores para la Gestión de Operación, Mantenimiento y Reposición de Equipos. Asimismo, en el numeral Décimo Tercero de dicho Otrosí, se estableció que el concesionario contratará anualmente y a su costa estudios para medir el impacto de las nuevas obras (obras asociadas a la demolición y remplazo de la antigua terminal) una vez entren en servicio.

Sin embargo, ni los indicadores de operación, ni la encuesta de satisfacción del servicio son conducentes a realizar una estimación del nivel de servicio efectivamente prestado a los usuarios y el impacto de las nuevas obras del aeropuerto, objeto de la modificación del contrato a través del Otrosí 7, máxime

cuando el concesionario está recibiendo por esta infraestructura desembolsos adicionales por Capex⁴⁰ y Opex⁴¹, esto, por cuanto:

- Los indicadores que se establecieron para la Gestión de Operación, Mantenimiento y Reposición de Equipos permiten medir el avance y logro en actividades de mantenimiento y funcionamiento de algunos equipos en la terminal y no de la operación de la nueva infraestructura.

- Al revisar la encuesta tendiente a medir el impacto, algunas no permiten establecer el índice de nivel de servicio requerido ni la calidad del servicio prestado, por ejemplo, en el parámetro agilidad no se midieron tiempos de los servicios que se prestan como: chequeo, filtros de seguridad, abordaje de los vuelos, los servicios en las salas de espera; parámetros más objetivos tendientes a determinar un indicador de satisfacción; de otra parte, se midieron los parámetros calidad y oportunidad con preguntas asociadas a las nuevas obras (infraestructura) y no a los servicios, además no cuentan con un patrón de comparación.

Lo anterior, refleja debilidades en el seguimiento y control ejercido por la interventoría operativa y la supervisión que realiza la ANI, tendientes a definir parámetros de medición que permitan evaluar la operación de las nuevas obras del aeropuerto de forma más objetiva.

Hallazgo 13. Mantenimiento Vías de Acceso al Aeropuerto. (A y D).

A diciembre de 2014, el concesionario incumplió los numerales 6.1.1 Determinación del Nivel de Deterioro Superficial del Pavimento en Asfalto o Concreto, 6.1.2 Evaluación de la Rugosidad, y el 6.1.3 Evaluación Estructural del Pavimento, del Apéndice G. Especificaciones técnicas de mantenimiento, donde se estipula que el valor del Índice de Condición del Pavimento (PCI) deberá ser superior a 90, y el índice de rugosidad (IRI) deberá ser menor de 3 m/km. Por cuanto:

En los informes de medición del índice de condición del aeropuerto, PCI, en las vías de acceso contractuales y vías nuevas en el aeropuerto El Dorado de los últimos dos trimestres⁴², se presenta que el tramo 5 A presenta un PCI de 81 puntos que lo clasifica en el rango de Muy Bueno, en los dos (2) informes se relaciona que este valor está asociado a hundimiento y parcheo; igual situación se presenta en el tramo K3 de la Calzada D, a partir del trimestre de septiembre

⁴⁰ Inversiones en bienes de capital

⁴¹ Gasto de funcionamiento, gastos operativos, o gastos operacionales.

⁴² Informes de diciembre 2014 y marzo de 2015

de 2014 presentó un valor de PCI de 89 puntos y en el tramo 2B a partir del trimestre diciembre de 2014 con un PCI de 86 puntos.

En el informe de octubre de 2014, se observa que los valores de Índice Internacional de Rugosidad (IRI) en varios tramos de las vías correspondientes a los accesos al aeropuerto lado tierra⁴³ superan los 3m/km, índice que ha ido aumentando en el tiempo.

De igual manera, los rangos que definen la condición estructural del pavimento a través de la medida de deflexiones, presenta algunos tramos tiene valores altos de deflexiones como la Calzada D y N3, los cuales también se reflejan en los resultados obtenidos de IRI y PCI, denotando las condición regular del estado del pavimento, así como el desempeño de la subrasante. A continuación se presenta los tramos afectados.

Tabla 10. Tramos de vía del aeropuerto en los que se presenta deficiencias en los Parámetros Evaluación Deflectométrica Cualitativa

Tramo	ICS µm	IDB µm	ICB µm
Calzada C	Buena	Buena	Regular
Calzada D	Buena	Regular	Regular
N3	Regular	Mala	Regular
N4	Buena	Buena	Regular
Z	Buena	Regular	Buena

Fuente: Informe Medición de IRI, PCI y deflectometría en las vías de acceso contractuales y vías nuevas en el aeropuerto el Dorado Tramo: Accesos Aeropuerto Lado Tierra. Informe 1 Vías Contractuales de septiembre de 2014, suministrado por la ANI en Memorando 2015-309-010485-3 del 10/09/2015, numeral 4, respuesta a solicitud 2015-ANI 140 del 03/09/2015.

Adicionalmente, se evidenció fisuramientos longitudinales y agrietamientos severo en las calzadas rápidas sentido oriente-occidente y occidente-oriente y en la vía de salida del puente aéreo frente a la cooperativa de Avianca, se observó un bache con desprendimiento de material y fisuras longitudinales, ante lo cual el numeral 6.1.1 también expresa que los baches deben ser reparados en un periodo de siete (7) días calendario, labor que no se ha cumplido.

Lo identificado, refleja debilidades en el control que realiza la interventoría operativa y la ANI al concesionario para exigir el cumplimiento de las especificaciones técnicas de mantenimiento del contrato, desatendiendo presuntamente el numeral 2 del Artículo 5 de la Ley 80 de 1993 y el Artículo 83 de la Ley 1474 de 2011

⁴³ Tramo de las calzadas A, B, C, D, Z1, K1, K2, K3, N4, Z2, R1 y R2

Hallazgo 14. Rendimientos financieros sobre el depósito en Garantía y otros conceptos, de que tratan los contratos de arrendamiento de espacios para la Explotación Comercial, que celebra el concesionario del aeropuerto El Dorado y Otros (A, D e IP).

En virtud del Contrato 6000169-OK, el concesionario suscribió contratos de arrendamiento para la explotación comercial del Aeropuerto, encontrándose en una muestra seleccionada, que los terceros realizaron depósitos en garantía, cuyos rendimientos no hacen siendo parte del ingreso bruto pese a que provienen de la explotación del área concesionada. Sin embargo, los recursos recibidos por anticipado estaban en cuentas de cartera colectiva del Fideicomiso, sin tenerse en cuenta como base del cálculo de los ingresos brutos, de donde proviene la remuneración de la Nación (46.16% de los ingresos brutos). Por este concepto se dejaron de recibir en 2014 \$1.418.8 millones, cifra que puede ascender teniendo en cuenta que se han recibido depósitos en garantía e ingresos por anticipado de vigencias anteriores por tanto se trasladará para Indagación Preliminar.

A continuación se desglosan aspectos del hallazgo:

En la muestra selectiva a 18 tenedores de espacio público que tienen suscritos contratos con el concesionario, se identificó que en algunos de los contratos, se establece la figura del Depósito en Garantía definido como *"Garantía de las obligaciones a cargo del Arrendatario y a favor del concesionario, el Arrendatario se obliga, dentro de los 15 días calendario siguientes a la suscripción del presente contrato, a entregar al concesionario a título de depósito en garantía no remunerado una suma equivalente a 2 meses de la Suma Mínima Mensual Garantizada (el Depósito). El depósito se manejará bajo las siguientes condiciones:*

"(...) El concesionario tendrá derecho a compensar contra el Depósito todos los pagos que se hagan exigibles a cargo del Arrendatario, incluyendo, sin limitarse, la contraprestación, indemnidad, indemnizaciones, cláusula penal y multas por incumplimiento de sus obligaciones."

"(...) El Depósito debe estar vigente durante toda la vigencia del Contrato. En caso que el concesionario haga efectivo el Depósito, parcial o totalmente, con el fin de cubrir las sumas a cargo del Arrendatario, éste último se compromete a entregar en depósito en garantía la suma que sea necesaria para llegar nuevamente a la cifra consignada como Depósito, dentro de los 5 días calendario siguientes de haber sido aplicada la garantía."

"(...) El Arrendatario deberá mantener el Depósito actualizado de acuerdo con la Suma Mínima Mensual Garantizada vigente de tiempo en tiempo."

"(...) El Arrendatario renuncia a interponer cualquier acción judicial o extrajudicial para efectos de solicitar el cobro total o parcial del Depósito antes de la terminación del contrato."

"(...) Previo a la restitución del Depósito, el concesionario podrá utilizar los recursos del mismo libremente; y

"(...) restituirá el monto total o parcial del Depósito vigente en la fecha de terminación del contrato, dependiendo de si hay sumas debidas por el Arrendatario que deban ser compensadas contra dicho Depósito en los términos del presente contrato. El Depósito será restituido por (...) sin el reconocimiento de rendimientos de ningún tipo, por este corresponder a un depósito en garantía no remunerado. En caso de no restituirse el Depósito por parte de (...) en la fecha señalada, se causarán intereses de mora." (el subrayado es nuestro).

Frente a este tema, y a la facultad que tiene el concesionario de utilizar los recursos, la auditoria de la Contraloría General de la República, luego de hacer un análisis del Laudo Arbitral del 4/10/2012, donde se dirimió el tema de los rendimientos, frente al numeral 1.71⁴⁴ Registrar correctamente en su contabilidad los rendimientos financieros de la subcuenta principal del fideicomiso; se observa lo siguiente:

En efecto el Laudo Arbitral analiza los rendimientos financieros generados por los aportes de capital y recursos de la deuda que son propiedad del concesionario y dictamina que deben seguir la misma suerte del principal, de conformidad con los conceptos emitidos por el H. Consejo de Estado.

Al analizar los ingresos brutos regulados y no regulados el Laudo concluye que: *"Es pertinente agregar que la última parte de la cláusula 1.70 busca dar amplitud al concepto de ingresos brutos y a tal efecto incluye todos los "ingresos tengan causa en la prestación de servicios asociados a los ingresos regulados y en la prestación de servicios no asociados a los ingresos regulados o en la venta de bienes para el Aeropuerto o en el Aeropuerto", por las personas que allí se indican. A pesar de que se amplía el alcance el ingreso está siempre vinculado a la prestación del servicio".*

"El Contrato claramente establece que los ingresos no regulados son aquellos percibidos "como contraprestación de los servicios no asociados a los ingresos regulados". Desde este punto de vista es claro que los rendimientos de los ingresos brutos no son partes de los ingresos no regulados en la medida en que

⁴⁴ Cláusula Primera. Definiciones.

ellos no son percibidos como contraprestación a los servicios. Ahora bien, la última parte de la cláusula relativa a los ingresos no regulados da una definición amplia, pues dice que en general "los ingresos no regulados se encuentran constituidos por todos aquellos ingresos percibidos por el Concesionario... distintos de los ingresos regulados."

En este contexto el Laudo Arbitral tuvo en cuenta los conceptos de aportes de capital, recursos de la deuda y aportes de la Nación, para concluir como muy bien lo expresa que los rendimientos financieros que producen estos conceptos no son parte de la venta de bienes o de la prestación de servicios o de actividades comerciales y por lo tanto, le pertenecen únicamente al concesionario y no hacen parte de la base de los ingresos brutos al momento de calcular la contraprestación prevista en el contrato.

Para la Contraloría, la Aerocivil (hoy ANI) no solicitó a este Tribunal pronunciamiento sobre los diferentes conceptos generadores de capital de la operación que produce el contrato de Concesión, así como sus rendimientos financieros. En efecto, el Laudo se pronunció de manera general ante la petición de la Aerocivil y tuvo en cuenta los conceptos que generan capital provenientes de recursos aportados por el concesionario o por la Nación y no por aquellos recursos generados por la operación comercial del aeropuerto, tales como la venta de bienes, prestación de servicios o desarrollo de actividades comerciales.

En conclusión, por efectos de la operación del contrato de Concesión 6000169-OK, se generan diferentes recursos de capital que son remunerados financieramente y que tienen que ver directamente con la prestación de un servicio o una actividad comercial, tales como los depósitos en garantía en los contratos de arrendamiento de locales comerciales dentro del aeropuerto y los anticipos de los mismos contratos, conceptos que no fueron recogidas dentro del laudo arbitral por falta de solicitud y detalle de cada uno, por parte de la Aerocivil.

En efecto, el contrato de arrendamiento dentro del área concesionada corresponde a la prestación de un servicio en el aeropuerto y si en cada uno de estos contratos se prevé la cláusula del Depósito en Garantía, es como consecuencia de esa explotación, por lo que sus rendimientos financieros tienen que hacer parte del ingreso bruto ya que provienen de la explotación del área concesionada y deben seguir la suerte del contrato principal.

Por todo lo expuesto anteriormente, es preciso observar que la Aerocivil (hoy ANI), no ha tenido en cuenta estos conceptos generadores de capital por efectos de la explotación comercial del aeropuerto y no ha realizado las acciones correspondientes que permitan recaudar por estos conceptos la contraprestación debida o el pronunciamiento de los tribunales para el efecto.

Tabla 11. Cálculo de los depósitos en garantía e ingresos recibidos por anticipado.

Mes	Depositos en Garantía (millones de \$)	Ingresos Recibidos por Anticipado (millones de \$)	Valor Total (millones de \$)	Tasa Cartera Colectiva EA (Informe Fiduciaria Bancolombia)	Tasa Cartera Colectiva MV (Informe Fiduciaria Bancolombia)	Rendimientos (millones de \$)
ene-14	44.936,5	44.479,5	89.415,9	3,70%	3,64%	271,1
feb-14	45.688,7	44.854,2	90.542,8	3,66%	3,60%	271,6
mar-14	46.440,9	44.271,0	90.711,8	3,89%	3,82%	288,9
abr-14	47.214,3	44.777,5	91.991,8	2,94%	2,90%	222,4
may-14	48.607,8	44.384,5	92.992,3	3,60%	3,54%	274,5
jun-14	49.782,8	44.259,1	94.041,8	2,61%	2,58%	202,1
jul-14	50.317,0	44.325,2	94.642,3	2,94%	2,90%	228,8
ago-14	50.999,4	47.161,1	98.160,6	3,32%	3,27%	267,5
sep-14	50.068,7	45.138,3	95.207,0	3,37%	3,32%	263,3
oct-14	50.143,2	44.268,9	94.412,1	3,53%	3,47%	273,3
nov-14	50.217,2	44.292,8	94.510,1	3,52%	3,46%	272,9
dic-14	50.773,1	44.386,3	95.159,4	3,03%	2,99%	237,0
Total 2014						3.073,6

Fuente: Análisis de Rentabilidades que deberían haber generado los recursos recibidos en garantía y por ingresos anticipados de acuerdo con las tasas de los recursos depositados en los fondos de la Fiduciaria y que se encuentran certificados en los informes mensuales de la Fiduciaria de 2014, realizada por el equipo auditor.

De acuerdo con la información remitida por ANI en numeral 1 del Memorando 2015-308-020536-1 del 7/09/2015, donde se relacionó los saldos que mensualmente se encuentran contabilizados como depósitos en garantía e ingresos recibidos por anticipados y utilizando la tasa de interés generada por los depósitos que se encuentran en cuentas de la cartera colectiva del fideicomiso, la cual se encuentra relacionada en los informes mensuales entregados por la Fiduciaria se calcula unos rendimientos aproximados de \$3.073.6 millones para el año 2014, los cuales de acuerdo con los planteamientos anteriormente esbozados no se tienen en cuenta en la base de cálculo de ingresos brutos para calcular la remuneración de la Nación y por ende el valor de \$1.418.8 millones, correspondiente al 46.16% de la contraprestación se considera como presunto detrimento para el Estado.



Hallazgo 15. Costos incurridos en la Construcción, Operación y Mantenimiento del Sistema de Distribución de Combustibles por medio de Hidrantes. (A).

Al analizar el Contrato BMO, que tiene por objeto la construcción de un sistema de distribución de combustibles mediante hidrantes y para la operación y mantenimiento de un sistema de distribución de combustibles mediante hidrantes y Refuelers) suscrito por el concesionario del Aeropuerto el Dorado, se identificó cobros adicionales a los establecidos para la remuneración y la forma de pago al concesionario (Capítulo III, numeral 3.02 y 3.03), sin que la ANI haya gestionado con el interventor el cumplimiento de dichas cláusulas, como son:

Remuneración y forma de cobro:

1. "Componente en pesos:

- a) Remuneración por galón: Es la suma de COP\$18 pesos de diciembre de 2004, por cada galón de combustible que se provea a las aeronaves...
- b) Remuneración por metro: Es la suma COP\$4,000 pesos de diciembre de 2004 reajustables anualmente por el IPC, por cada metro cuadrado de espacio ocupado por el Depot, el área de equipos de Intoplan y por las tuberías de la red de hidrantes...

2. Componente en dólares. Es la suma de USD\$0.0647 dólares referidos a julio 1 de 2011 por cada galón abastecido a las aeronaves, esta suma se actualizará anualmente.

Se observó que el contrato de Concesión 6000169-OK para efectos de la cesión de espacio para el proyecto red de combustibles, determinó que se puede cobrar una contraprestación mensual a los proveedores de combustible para aeronaves por tres (3) conceptos: \$4,000 pesos de 2004 actualizados por IPC por concepto de cada metro cuadrado de espacio cedido, \$18 pesos de 2004 actualizados por IPC por cada galón de combustible que se provea a las aeronaves, y un cobro adicional a los suministradores de combustible por la recuperación de los costos incurridos en la construcción, operación y mantenimiento del sistema de hidrantes de combustible y redes de distribución. Sin embargo, en el contrato en mención, la remuneración del contratista tiene dos (2) componentes:

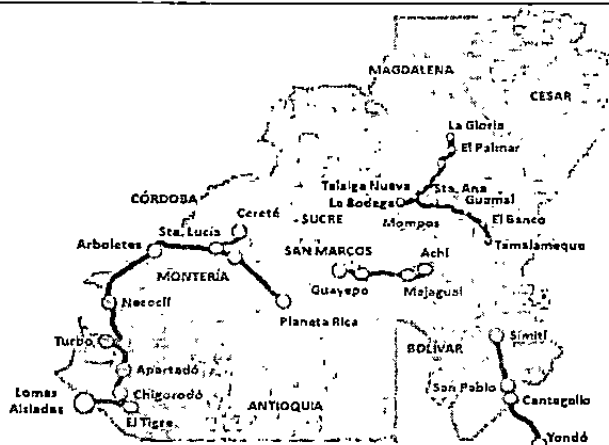
- El pago en pesos que es la remuneración al concesionario
- Y un componente en dólares que tiene no sólo cubre la recuperación de los costos de inversión y gastos de operación que están autorizados por el

contrato principal, si no la utilidad del contratista la cual no está estipulada en el Contrato de Concesión.

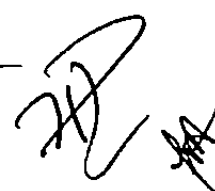
Lo anterior, al no encontrarse la verificación por parte del interventor del esquema financiero (costos, remuneración, financiación, etc.) de este último componente del costo del combustible genera incertidumbre sobre la equivalencia de los costos que se están recuperando por la infraestructura instalada del proyecto frente a la inversión realizada y los costos de operación como lo define el contrato.

Transversal de las Américas

Tabla 12. Ficha Técnica Transversal de las Américas – Contrato 008 de 2010

					Fecha de suscripción	06/08/2010
					Fecha de Terminación	Jun-17
					Plazo Actual Estimado de contrato(años)	7,00
					Fecha Acta Inicio	31/05/2011
					Inicio etapa de preconstrucción actual	01/06/2011
					Inicio etapa construcción actual	21/09/2012
					Inicio etapa operación y mantenimiento	31/05/2015
					VALOR DE ONTRATO (dic/13) Millones de Pesos	
					Valor inicial contractual	\$1.294.147.0
Valor Aportes Estatales para el Periodo de Gobierno	VALOR DE VIGENCIAS FUTURAS (Millones-Pesos Corrientes)					
	2010	2011	2012	2013	2014	
	\$0,00	\$483.967	\$483.967	\$494.565	\$494.565	
OBJETO: El objeto del presente contrato es el otorgamiento de una concesión de conformidad con lo previsto en la Ley 80 de 1993, para que el concesionario realice por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y conservación, según corresponda, del proyecto Vial Transversal de las Américas, Y La Preparación de los estudios y diseños definitivos, La gestión Predial, Social, Y ambiental, La obtención Y/o Modificación de Licencias Ambientales, La financiación, La Operación y el Mantenimiento de las Obras, en el Corredor Vial " Transversal de las Américas Sector 1", Denominado corredor vial del Caribe.						

Fuente: Cuadro construido con la información de la Ficha del proyecto suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura



Hallazgo 16. Menores Inversiones en Obras, e Impacto en el VPIT. (A, D, F)⁴⁵

De acuerdo con los Otrosí 2 de 2013, 5 del 2014, 6 y 7 de 2015 y según el Informe de Interventoría de Junio del 2015, se realizaron cambios eliminando 19.90 kilómetros a construir (-19.90 km) y adicionaron 24.78 kilómetros para mejoramiento y rehabilitación (+24.78 km), para un total de 4.88 km más a los acordados inicialmente en el contrato de concesión, pasando así de 714 km a 718.9 km.⁴⁶

Al haberse desplazado el cronograma del Plan de Obras, por la reducción de kilómetros a construir y la adición de kilómetros para mejorar y/o rehabilitar, también cambia el Valor Presente de los Ingresos Totales (VPIT); como bien se entiende que el costo por kilómetro construido es más alto que el del kilómetro mejorado y/o rehabilitado, la inversión en estas obras también se redujo, afectando así el VPIT del Contrato de Concesión, ya que para el actual plan de obras se debió entregar un menor valor por Aportes del INCO, hoy ANI.

Sin embargo, las inversiones en Capex de Obras fueron menores en \$74.858.5 millones, viéndose reflejado en un menor valor del (VPIT) en \$46.630.1 millones de pesos constantes de Diciembre del 2008, este último valor en precios corrientes de diciembre del 2014 equivaldría a \$82.292.6 millones (utilizando el índice deflactor con las tasas de inflación históricas del Banco de la República).

Situación originada por las debilidades en la ejecución, seguimiento y control de los diferentes actores que participan (ron) en el proyecto.

Lo identificado se constituye en un presunto detrimento al erario por \$82.292.6 millones de pesos corrientes de diciembre del 2014 y la consecuente probable trasgresión de los principios de Eficacia, Eficiencia y Economía, consagrados en la Ley 80 de 1993 y el artículo 209 de la Constitución Política, por tanto, este hallazgo tiene incidencia disciplinaria.

La ANI en respuesta, a través de oficio 2015-409-060223-2 de fecha 21 de septiembre del 2015:

⁴⁵ Mediante oficio con SIGEDOC2016IE0021516 del 08 de marzo del año en curso, el Contralor Delegado para el Sector Social José Antonio Soto Murgas, en cumplimiento a lo ordenado en la Resolución ORD - 80112-0227-2015 del 4 de enero de 2016, determino que no se constituye hallazgo con connotación fiscal.

⁴⁶ Se incluyeron las inversiones de los puentes nuevos contemplados en el Otrosí No. 5 así: (6) estructuras ubicadas en el Tramo San Marcos – Majagual – Achí – Guarandá del Proyecto Transversal de las Américas – Sector 1 que se denominan: Puente el Papayo I, Puente el Papayo II, Solución Integral Papayo III-IV-V, Puente Rabo de Tigre, Puente La Balsa y Puente El Chupo; cuyos recursos provienen de la Subcuenta Puente Cacarica (el cual se eliminó su construcción).

"Con el apoyo de la Interventoría del Contrato (...) se verificó lo observado por la Contraloría General de la República, respecto al posible cambio en el VPIT, originado por "haberse desplazado el cronograma del Plan de Obras, por la reducción de kilómetros a construir y la adición de kilómetros para mejorar y/o rehabilitar".

Para determinar lo anterior, fue necesario en primera instancia revisar la estructura financiera del proyecto, en base a lo dispuesto en el contrato de concesión, Capítulo XII - Valor del Contrato y Pago - Sección 12.01, numeral a), "el valor estimado del Contrato será la suma un billón ciento cincuenta y ocho mil ochenta y un millones ciento treinta y nueve mil pesos (\$1.158.081.139.000) corrientes, que corresponde al VPIT que a su vez consiste en el valor de la oferta económica presentada por el Concesionario en la Licitación".

Por su parte, los aportes de la Entidad INCO, se realizan conforme a lo establecido en la sección 12.03, que contempla que, "el traslado de los Aportes INCO a la Cuenta Aportes INCO del Patrimonio Autónomo se hará en Pesos corrientes de la fecha del respectivo aporte, el cual se efectuará a más tardar el 31 de diciembre de cada vigencia fiscal", en las fechas y montos establecidos en la Sección 12.04, literal c. (...) se registran las fechas y monto de los aportes INCO, los cuales ascienden a \$1.534.490 millones.

En la Sección 1.04, Plazo del Contrato, literal c), se incluye la fórmula para calcular el VPIT (Valor presente de los ingresos totales correspondientes a los Aportes INCO y a los recaudos de peajes), fórmula que tiene implícita la tasa de descuento nominal de los ingresos -TDI - expresada en términos mensuales, la cual es del 0,86874%. Esto significa que en el modelo financiero del contrato de concesión, han sido calculados los rendimientos de los aportes de la ANI, para la inversión total.

Los rendimientos financieros de estos aportes son de la Entidad contratante (Hoy ANI), acorde a lo definido en la sección 3.02, numeral d) descripción de las Cuentas y Subcuentas, sección IV. Cuenta aportes INCO, los cuales se encuentran depositados en la Subcuenta; RENDIMIENTOS AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, cuenta de ahorros (...) N0 245-749660-31, del Patrimonio Autónomo VA, cuyo beneficiario es la ANI.

Lo anterior indica que la REPROGRAMACIÓN DE OBRA, a julio de 2017, NO afecta financieramente los Aportes del INCO, (hoy ANI), puesto que los rendimientos, tal como se indica, son de la ANI y al Concesionario se le paga conforme a la entrega de HITOS DE CONSTRUCCION, en base a la fórmula de pago, sobre los aportes INCO, establecida en la sección 12.04 Valoración de los montos a trasladar desde la Cuenta Aportes INCO a la cuenta Aportes Concesionario, numeral I).

Es importante tener en cuenta que según lo establecido en la fórmula de pago incluidas en la Sección 12.04, la remuneración por la construcción de hitos se realiza sobre la longitud efectivamente construida de calzada nueva o el total de kilómetros mejorados o rehabilitados, dependiendo de si el Hito es de construcción de Calzada nueva o de Mejoramiento o de Rehabilitación, según corresponda, por lo cual los recursos que queden disponibles de la disminución de longitud de calzada nueva se distribuyen en otros sectores del corredor concesionado, de acuerdo con las necesidades que se determinen, por parte de la Entidad, para lo cual se ha realizado un ejercicio de rebalanceo del Proyecto, buscando la mayor cobertura de las obras con los recursos existentes.

En lo correspondiente al VPIT, el CUMPLIMIENTO FINANCIERO DEL VPIT, se ha dado en noviembre de 2014, tal como se registra en los informes de Interventoría y los registros de ingreso por APORTES INCO, recaudos de Peaje, en las Subcuentas del Patrimonio Autónomo.

Es así que acorde a lo descrito en el Contrato de Concesión, los recursos depositados por la ANI, como APORTES INCO, solo serán entregados al Concesionario, cuando se termine la ETAPA DE CONSTRUCCION, siempre y cuando el valor de la inversión inicial se haya completado al 100%, lo que significa que se debe haber intervenido una longitud total equivalente a las previstas inicialmente, que llevaron a determinar el valor del Contrato.

Por tal razón, el concepto de la AFECTACION EN EL VPIT del proyecto no se ha materializado, puesto que las obras reprogramadas están pendientes por ejecutarse a julio de 2017 y el valor de la Inversión total, a la fecha se mantiene entre las partes, equivalente al VPIT del proyecto.

Teniendo claro los valores por km de acuerdo al tipo de intervención, calzada nueva o mejoramiento y rehabilitación, y el costo del puente Cacarica, se realizaron los ajustes en longitudes y obras que se presentan en los otrosíes, los cuales se resumen en el cuadro que se presenta a continuación, teniendo siempre presente que el valor final de cada tramo y del contrato se calcula midiendo la longitud realmente ejecutada multiplicada por el valor correspondiente según el tipo de intervención.

Teniendo en cuenta los anteriores excedentes la Agencia Nacional de Infraestructura realizó un ejercicio de rebalanceo del proyecto, que permite utilizar los recursos presentados en el cuadro anterior así como los recursos del cálculo de tramos cuya longitud real a construir fue menor en longitud, con lo cual se pretende realizar la incorporación de segmentos u obras que no fueron contempladas inicialmente tal como las variantes solicitadas por la ANLA en algunos pasos urbanos, todo lo anterior teniendo como premisa que hagan parte del corredor concesionado.

Como conclusión, el valor final del contrato será el que resulte de las longitudes de obra realmente ejecutada multiplicada por el valor por km según el tipo de intervención y calculado por medio de la fórmula establecida en la Sección 12.04 del contrato.

Los demás otrosíes indicados en la solicitud del Contraloría, el 01, 03, 04, 06 y 08 no incluyeron modificaciones de longitudes”.

Frente a la respuesta de la Entidad, es procedente indicar lo siguiente:

- El hallazgo establecido menciona que la afectación del VPIT del contrato, obedece a un menor valor del CAPEX por menores inversiones realizadas en las obras, teniendo en cuenta que aunque relativamente se mantuvo el total de kilómetros del proyecto, entre 714 Km (según contrato) y 718.9 Km (según el último plan de obras), el valor del kilómetro construido es mayor al valor del kilómetro rehabilitado y/o mejorado; los kilómetros a construir se disminuyeron en -19.90 Km y los kilómetros a rehabilitar y/o mejorar aumentaron en +24.78 Km.
- El “*Rebalanceo del Proyecto*” que pretende mantener el equilibrio técnico y financiero, buscando la mayor cobertura de las obras con los recursos existentes; aunque se tiene evaluado, no ha sido oficializado por las partes.
- Adicionalmente, este rebalanceo menciona en la fórmula para calcular los pagos que recibirá el Concesionario en la Etapa Preoperativa, un valor promedio del kilómetro para intervención de vía nueva y un valor promedio del kilómetro de mejoramiento o rehabilitación.

Hallazgo 17. Determinación de recursos para adquisición predial. (A).

Los recursos estipulados en la sección 6.04 del Contrato 008 de 2010, orientados para la adquisición predial, correspondieron a \$27.551 millones (pesos constantes a 31 de diciembre de 2008) más un 20% sobre dicho valor, en caso que resultaran insuficientes para adquirir la totalidad de los predios necesarios para el desarrollo del proyecto, junto con las compensaciones sociales establecidas en la Resolución 545 de 2008 expedida por el INCO (Hoy ANI), valores a cargo del Concesionario, y disponibles en la fecha de creación de la Subcuenta de Predios. En caso de que aún persista una situación deficitaria de tales recursos, dichos valores adicionales en concordancia con lo establecido en la precitada sección contractual deberán ser asumidos por la Agencia.

Es así, que la Gerencia Predial de la ANI en oficio 2012-604-003638-3 de julio 31 de 2012, informa a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, que el Concesionario con base en “[...] los resultados preliminares de la investigación

predial en tres (3) de los diez (10) tramos en los que debe hacer gestión predial, que los recursos establecidos contractualmente para la adquisición de predios... son insuficientes”.

Este Órgano de control solicitó que se informará de las acciones realizadas por la Agencia para la consecución de los recursos adicionales; al respecto la ANI indicó en oficio 2015-300-007592-1 de abril 13 que la ANI con base a un análisis concluyó que deberá asumir \$335.177 millones, cifra que incluye un 27% por concepto de riesgo por mayores costos (no atribuibles al Concesionario).

Así mismo la ANI informa⁴⁷, que las acciones implementadas para la consecución de los recursos han sido las siguientes:

- Suscripción con el Concesionario de Acta de Entendimiento 3 con el fin de trasladar el riesgo político-social al riesgo predial por valor de \$67.000 millones.
- Se incorporó al contrato como mecanismo transitorio de liquidez la suma de \$104.737.9 millones.
- Rendimientos fiduciarios (oficio 2014-601-019210-1), por \$40.000 millones.

Por lo anterior, pese a la activación del Fondo de Contingencias para respaldar el riesgo predial asumido por la Agencia, para garantizar la consecución de los valores adicionales; se observa que no fueron suficientes, y por ende se recurrió a la búsqueda de tales recursos para cubrir dicho déficit, situación que contrapone la finalidad de obtener un alivio fiscal a través de la suscripción de un contrato de concesión, el cual tiene como fin entre otros aspectos contar con el apoyo “ [...] de los recursos y conocimientos privados; de este modo facilitan que los recursos públicos se enfoquen en otras necesidades de la actuación estatal”⁴⁸. En este orden de ideas, la situación expuesta, refleja debilidades en la etapa de estructuración, y por ende en el proceso de planeación, que se traduce en una gestión no consecuente con los principios⁴⁹ que rigen el contexto de la Gestión Pública.

Hallazgo 18. Cumplimiento del pago por concepto de adquisición predial. (A y D)

⁴⁷ La Contraloría mediante oficio 2015-ANI-048 con radicado No. 2015-409-018854-2 solicita información en comentario y la Agencia suministra la respectiva respuesta en oficio con radicado No. 2015-300-007592-1 de abril 13 de 2015.

⁴⁸ <http://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2012/C-300-12.htm>

⁴⁹ A su turno, el artículo 209 superior indica que la función administrativa debe orientarse, entre otros, por los principios de Economía y Eficacia. El primero, en armonía con el artículo 334, supone que la Administración debe tomar medidas para ahorrar la mayor cantidad de costos en el cumplimiento de sus fines. El segundo exige a la Administración el cumplimiento cabal de sus fines. En conjuntos, estos principios imponen a la Administración el deber de cumplir sus objetivos con una adecuada relación costo-beneficios, es otras palabras, actuar de forma eficiente. (Ver la sentencia C-849 de 2005, M.P. Jaime Araujo Rentería.

Se presentan saldos pendientes por cancelar por concepto de compra de predios para el desarrollo del proyecto, lo anterior se evidenció en las siguientes situaciones:

- En Acta de Visita efectuada por la Agencia Nacional de Infraestructura de octubre 20 de 2014, donde se informa que a corte del 31 de octubre de 2014, el valor adeudado ascendía a \$2.923.8 millones a favor de los prometies vendedores, conjugado a que la mayoría de estos ya fueron entregados para el desarrollo de las obras.
- En oficio proyectado por Vías de las Américas S.A.S, con radicado en la ANI, 2015-409-008367-2 de febrero 16 de 2015, se informó lo siguiente: “[...] se observa que el valor ofertado (recursos comprometidos) es de \$48.393.799.710,41, de los cuales actualmente se han desembolsado \$32.415.733.239,32. El valor pendiente por ejecutar es de \$ 15.978.066.471,09 y cuyo cumplimiento se proyecta de la siguiente manera (...)”. Se presenta por parte del Concesionario una programación mensual por tramos y los valores a reconocer durante la vigencia del 2015 que inicia en el mes de febrero hasta diciembre.

Lo anterior genera retrasos en la ejecución de los recursos orientados para el proceso de adquisición predial, procedimiento estipulado en el Capítulo VI del Contrato 008 de 2010, y subsecuentemente en la implementación de los procedimientos señalados en los Apéndices C Predial (en particular lo relativo a “Obligaciones del Concesionario”, numeral 1.1.15) y D Social (relativo a las compensaciones sociales que hace referencia la Resolución 545 de 2008 expedida por el INCO (Hoy ANI); aunado a las posibles acciones de tipo legal⁵⁰ que al respecto se puedan instaurar por el incumplimiento del pago de los predios, situación contraria a lo indicado contractualmente y por ende conllevar a una presunta incidencia disciplinaria.

Al verificar⁵¹ las fechas de los fondeos orientados a la adquisición predial se evidenció el siguiente comportamiento y disponibilidad de recursos:

Tabla 13. Aportes efectuados por las partes para el proceso de adquisición predial del proyecto.

Cifras en millones de pesos

⁵⁰ Situación advertida por la ANI en Acta de Visita de octubre 20 de 2014.

⁵¹ Información suministrada por la Fiduciaria y suministrada por medio de la Agencia mediante oficio 2015-100-017776-1 de agosto 05 de 2015.

Aportes Efectuados por el Concesionario en Consonancia con la Sección VI del Contrato		Aportes Efectuados por la Agencia Nacional de Infraestructura por Concepto de Contingencia Predial	
Fecha	Valor	Fecha	Valor
29 de julio de 2011	29.632	Agosto 31 de 2014	75.000
29 de junio de 2012	98.4	Agosto 31 de 2014	29.000
28 de febrero de 2014	6.311.3		
TOTAL	36.041.8	TOTAL	104.737.9

Fuente: Información suministrada por la Fiduciaria y suministrada por medio de la Agencia mediante oficio 2015-100-017776-1 de agosto 05 de 2015.

Aunado a lo informado por la Agencia en oficio con radicado No. 2015-300-007592-1 de abril 13 de 2015, se evidencia que se gestionaron adicionalmente a los relacionados, los siguientes recursos por parte de la ANI:

I. Se suscribieron con el Concesionario mediante el Acta de Entendimiento N° 3, con el fin de trasladar el Riesgo Predial por valor de \$ 67.000.000.000 pesos.

III. Se cuenta con rendimientos fiduciarios (ver Oficio ANI N° 2014-601-019210-1 de 07/10/2014 y Certificación de Fiduciaria (...) 15/09/2014) por valor de \$40.000.000.000 pesos.

Tabla 14. Valores pendientes por cancelar a nivel de tramos relativos al acta de visita ANI del 20 de octubre de 2014

Cifras en millones de pesos

Tramo	Relación de Predios que Presentan dicha Situación	Valor Total Pendiente de Pago por Tramo
Planeta Rica - Montería	VA-Z2-06_01-24, VA-Z2-06_01-026, VA-Z2-06_02-015, VA-Z2-06_02-019, VA-Z2-06_02-024, VA-Z2-06_02-026, VA-Z2-06_02-028, VA-Z2-06_02-030, VA-Z2-06_02-041, VA-Z2-06_02-047, VA-Z2-06_02-050, VA-Z2-06_02-058, VA-Z2-06_02-066 VA-Z2-06_03-028, VA-Z2-06_03-PEAJE-001, VA-Z2-06_04-011A, VA-Z2-06_04-025, VA-Z2-06_04-027, VA-Z2-06_04-31 y VA-Z2-06_05-029.	1.750.4
Santa Lucía-San Pelayo	VA-Z2-05_00-009B, VA-Z2-05_00-012, VA-Z2-05_00-040, VA-Z2-05_00-040D, VA-Z2-05_00-040H, VA-Z2-05_00-056, VA-Z2-05_00-056A, VA-Z2-05_00-061, VA-Z2-05_00-073A, VA-Z2-05_00-074, VA-Z2-05_00-075 y VA-Z2-05_00-080.	234.8
Necoclí -San Juan-Arboletes	VA-Z2-03_02-001, VA-Z2-03_02-002, VA-Z2-03_02-004, VA-Z2-03_02-004A, VA-Z2-03_02-012B,	155.3
San Marcos-Majagual-Achí-Guaranda	VA-Z2-10_04-005, VA-Z2-10_04-026A, VA-Z2-10_04-033, VA-Z2-10_05-050, VA-Z2-10_06-010, VA-Z2-10_06-021, VA-Z2-10_06-022, VA-Z2-10_06-029, VA-Z2-10_07-008 y VA-Z2-10_07-055.	26.9
Guamal-Banco	7GB-141 y 7GB-308	19.2

Tramo	Relación de Predios que Presentan dicha Situación	Valor Total Pendiente de Pago por Tramo
Puente Talaigua Nuevos - Accesos	VA-Z4-12_00-071, VA-Z4-12_00-073, VA-Z4-12_00-074, VA-Z4-12_00-096A, VA-Z4-12_00-064, VA-Z4-12_00-075, VA-Z4-12_00-078, VA-Z4-12_00-079, VA-Z4-12_00-081, VA-Z4-12_00-082, VA-Z4-12_00-083, VA-Z4-12_00-085 y VA-Z4-12_00-100	732.1
Banco-Tamalameque	8-015	4.8
TOTAL		2.923.8

Fuente: Información tomada del oficio ANI No. 2015-300-018137-1 de agosto 11 de 2015.

Así mismo, en respuesta dada por la ANI en oficio 2015-100-017776-1 de agosto 05 de 2015, se informó que hay sumas pendientes por cancelar frente al tema de las obligaciones en materia de compensaciones socioeconómicas por \$185.4 millones con corte a 31 de octubre de 2014.

No obstante, la Agencia Nacional de Infraestructura consciente del riesgo jurídico y fiscal, que ocasiona el no cumplimiento en oportunidad del pago de los saldos a favor de los prometientes vendedores, mediante oficio 2015-100-021954-1 de septiembre 21 de 2015⁵², informa sobre la gestión orientada a conminar al Concesionario al cumplimiento de los compromisos suscritos con la Agencia a fin de tramitar la cancelación de los valores adeudados por concepto de predios con escrituras y/o promesas de compraventa mediante la modalidad de enajenación voluntaria; lo anterior esta soportado mediante los oficios con los siguientes radicados: 2014-604-023651-1 de diciembre 04 de 2014 y 2015-604-001100-1 de enero 20 de 2015.

Así mismo, la Agencia indica que con el fin de activar el fondo de contingencias, el Concesionario debe reportar la información de los predios objeto de pago, para ello relacionará la información en medio magnético la cual deber ser consistente con los valores establecidos en las promesas de compraventa y/o escrituras, la ANI al realizar en marzo de 2015 el respectivo cotejo pudo determinar que los datos no guardaban correspondencia, cinco meses después el Concesionario mediante comunicación con radicado ANI 2015-409-0532282-1 de agosto 27 de la presente anualidad, presenta la información ajustada⁵³.

Hallazgo 19. Seguimiento de la consistencia de los valores estipulados en los avalúos. (A).

⁵² Oficio por el cual la AGENCIA da respuesta a las observaciones comunicadas por la Contraloría General de la República, mediante oficio 2015-ANI-151, con radicado ANI 2015-409-058126-2.

⁵³ En oficio 2015-100-021954-1 de septiembre 21 de 2015 la ANI informa que "[...] la ANI adelanta los trámites administrativos para poder realizar el pago de esa cuenta, la resolución de pago a la fecha ya se encuentra debidamente ejecutoriada, pues el Concesionario ya se notificó y presentó la renuncia a términos, de tal forma que dicha resolución se encuentra en proceso de envío a la Fiducia la Previsora para el primer pago de contingencia predial"

Dilación en la implementación de análisis orientados al desarrollo de la labor de control y vigilancia, del cumplimiento de la calidad de los productos elaborados por el Concesionario con ocasión de la gestión predial, en particular de los informes valuatorios. Dicha situación se estableció, con base en lo indicado en Acta de visita de supervisión en el área predial de la ANI de fecha 20/10/2014, donde se planteó la existencia de predios identificados por parte de la firma Interventora, cuyos avalúos superan el valor frente a la realidad física del predio; sin embargo, 10 meses después, aún no se ha concluido el análisis por parte de la Interventoría. Ya que en caso de determinar por parte de la Interventoría que efectivamente existen valores reconocidos en exceso frente a la realidad de los inmuebles, de acuerdo con el marco normativo que rige los avalúos; se incurre en falta de oportunidad en la implementación oportuna de los mecanismos previstos contractualmente (contrato 008 de 2010), en lo que se refiera al numeral 1.1.15 del Apéndice C Predial, que reza:

“...los mayores costos prediales en la gestión predial que adelanta el Concesionario o cualquiera de sus contratistas, generados en errores en la identificación del beneficiario de los pagos, en las áreas requeridas, en los valores de los predios, o por cualquier pago realizado en exceso...”

Hallazgo 20. Predios adquiridos y no Utilizados. (A).

Debido a un cambio de diseño, se presentó la no utilización para el desarrollo del proyecto de algunos predios que ya habían sido adquiridos por el Concesionario; dicha situación se presenta en el sector de Zungo, del tramo Turbo – El Tigre. La ANI en oficio 2015-100-017776-1 de agosto 05 de 2015, informa que “[...] se dispuso inicialmente la adquisición con una afectación que contemplaba una doble calzada con una franja de 45 metros adosada a la vía existente, no obstante, por razones de licenciamiento ambiental, se dispuso un cambio de diseño”. A continuación se relacionan los casos:

Tabla 15. Relación de predios que presentan dicha situación

Cifras en millones de pesos

Número del Predio	Fecha Primer Pago	Valor Cancelado	OP	Fecha Segundo Pago	Valor Cancelado	OP	Total Cancelado
VA-Z1-04 04-020	26-04-2013	\$28,8	385	11-06-2014	\$28,8	1350	\$ 57,7
VA-Z1-04 04-034	19-03-2013	\$49,4	336	29-05-2014	\$49,4	1315	\$ 98,8
VA-Z1-04 04-035	19-03-2013	\$231,8	336	-	-	-	\$231,8
VA-Z1-04 04-036	19-03-2013	\$72,8	336	13-03-2014	\$72,8	1185	\$145,6
TOTAL CANCELADO							\$533,90

Fuente: Cuadro suministrado por la ANI mediante oficio 2015-100-017776-1 de agosto 5 de 2015, y editado por la Contraloría General de la República.

La suma de \$533.9 millones, que corresponde al valor reconocido por tales predios, a la fecha del presente informe no ha sido restituido por el Concesionario, lo anterior en virtud de la asignación de riesgos⁵⁴, donde los temas de los efectos favorables o desfavorables derivados del diseño y de la gestión de adquisición de predios; en consonancia con lo establecido contractualmente, en el Apéndice C Gestión Predial, en el numeral 1.1 "Obligaciones del Concesionario" y específicamente en el 1.1.1, así: "[...] El Concesionario es responsable de la correcta identificación y determinación de las áreas a adquirir, así como de la adquisición de predios o porciones de terreno en exceso a las requeridas para el adecuado desarrollo del proyecto...". Lo que conlleva la disminución de recursos disponibles para el proceso de adquisición predial, cuando éstos resultan ser insuficientes.

Adicionalmente, es de indicar que dadas las nuevas condiciones de diseño del precitado sector, la ANI indica⁵⁵ que para los siguientes predios: VA-Z1-04_04-011, VA-Z1-04_04-012, VA-Z1-04_04-015, VA-Z1-04_04-016, VA-Z1-04_04-018, VA-Z1-04_04-021, VA-Z1-04_04-022, VA-Z1-04_04-023, VA-Z1-04_04-027, VA-Z1-04_04-030 y VA-Z1-04_04-031; se requiere analizar la real afectación dentro del nuevo escenario y por ello definir la posibilidad de requerir la devolución total o parcial de los recursos cancelados por concepto de compra de tales predios, valor que asciende a \$850.3 millones.

Hallazgo 21. Cumplimiento del marco normativo en materia valuatoria. (A y D).

Deficiencias en la implementación de los parámetros normativos que regulan la realización de avalúos, esta situación se evidencia en la determinación del valor del terreno, ya que la Lonja responsable estimó dicho valor con divergencias frente a lo indicado en la certificación de los usos y clases de suelo expedida por la oficina de planeación respectiva.

Así las cosas, presuntamente no se dio aplicabilidad a lo estipulado en el Decreto 1420 de 1998, en su artículo 22, donde establece que: "[...] Para la determinación del valor comercial de los inmuebles se deberán tener en cuenta por los menos las siguientes características: .. A. Para el terreno: ... 2. Clases del Suelo: urbano, rural, de expansión urbana, suburbano y de protección...". Y por tanto la gestión desplegada en materia de gestión predial, en el tema de elaboración de avalúos refleja deficiencias en términos de implementación de mecanismos de control y vigilancia, dentro de los radios de competencia tanto del Concesionario como de

⁵⁴ Sección 13.03 Riesgos del Concesionario, literales f y h del Contrato de Concesión No.008 de 2010.

⁵⁵ Información tomada del oficio ANI No.2015-100-017776-1 de agosto 05 de 2015.

la firma Interventora, y por lo anteriormente referido se observa una presunta vulneración de lo estipulado en el contrato de Concesión 008 de 2010 en particular lo establecido en el Apéndice C Predial, numeral 2.3.3.1, viñeta décima⁵⁶ y del contrato de Interventoría por lo establecido en el Contrato de Interventoría SEA-020 de 2012, en su Sección 2.01 "*Obligaciones del Interventor*", numerales VII⁵⁷ (Fase de Preconstrucción) y IV (Fase de Construcción), en concordancia con el Artículo 82 de la Ley 1474 de 2011.

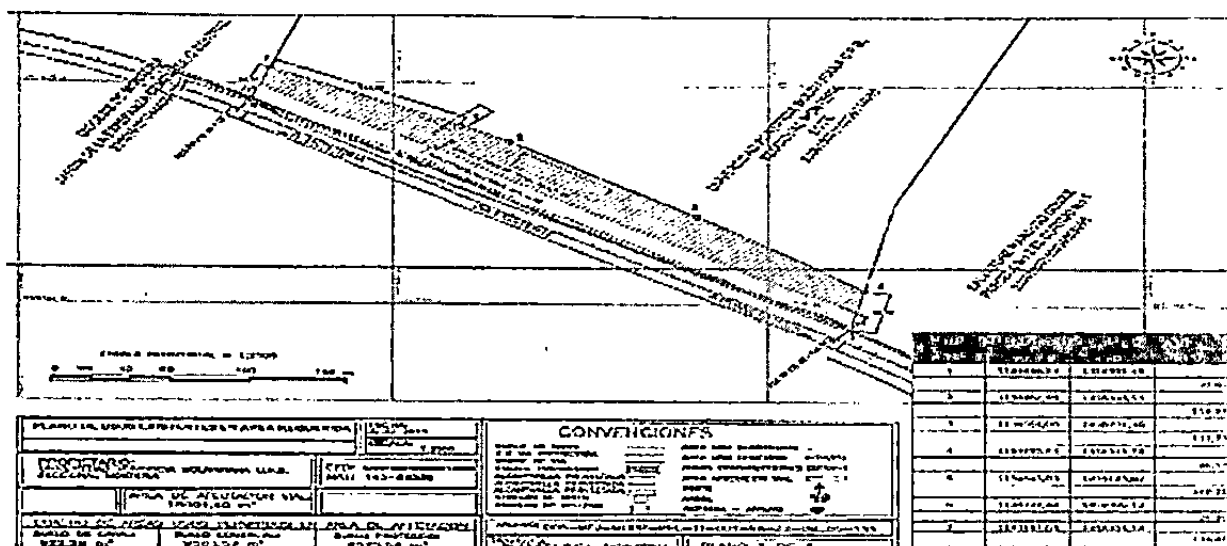
Dicha situación se evidenció para el avalúo del Predio VA-Z2-06_05-111, efectuado en octubre 18 de 2013, la Lonja responsable estimó el valor del terreno considerándolo como de uso comercial solamente; cuando en certificación emitida por la Oficina de Planeación de la Alcaldía de Montería del 17 de septiembre de 2013, indica que "[...] *esta denominado con el uso de suelo RONDA DE CANAL-SUELO PROTEGIDO, corresponde a 12 metros tomados a partir del hombro externo del canal de drenaje con dirección al predio, SUELO COMERCIAL, corresponde a 30 metros tomados a partir de los 12 metros de ronda de canal y AREA URBANA INTEGRAL, corresponde al resto del predio en su área urbana*". Así como se observa en el siguiente plano⁵⁸ :

Ilustración 1. Plano de los diferentes usos del suelo establecidos por la correspondiente oficina de Planeación del predio VA-Z2-06_05-111

⁵⁶ Dicha viñeta establece que "Velar por la buena calidad de los trabajos y procedimientos utilizados en la elaboración del avalúo comercial, en virtud de lo cual, efectuará las revisiones o modificaciones al informe del avalúo cuando el Concesionario así lo requiera mediante comunicación escrita indicando claramente los motivos de dicha solicitud, de conformidad con el decreto 1420 de 1998 y la ley 80 de 1993."

⁵⁷ El cual indica "Vigilar y controlar que el Concesionario cumpla con las Obligaciones Ambientales y de Gestión Predial y Social y , en general, con los criterios y procedimientos de manejo y mitigación del impacto ambiental y social, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión, la Licencia Ambiental y la Ley Aplicable" (el resalto de nuestro).

⁵⁸ El Concesionario mediante Derecho de Petición dirigido a la Secretaría de Planeación de Montería solicitó la validación de las áreas establecidas en el plano anexo, lo anterior con base a la descripción dada en la certificación de septiembre de 2013. Posteriormente la Alcandía de Montería contesta "se especificaron las medidas y las condiciones de afectación de los diferentes usos que presenta el predio; siendo así las cosas y para efectos de lo solicitado por usted en su comunicación (áreas según afectación de la vía sobre el predio), se deberán asumir las distancia que fueron indicadas en la certificación"



Fuente: información tomada de la carpeta del avalúo de fecha octubre 18 de 2013, suministrada por la Agencia mediante oficio 2015-100-009912-1 de mayo 12 de 2015.

Hallazgo 22. Soportes técnicos en el cálculo de mejora. (A y D)

Para el predio VA-Z2-06-02-017, en el informe valuatorio estableció un valor de \$563 millones para la mejora denominada: "Relleno estructural de material compactado de 8 metros de alto en promedio por 4399 M² aproximados de área afectada"; con ausencia de soportes técnicos⁵⁹, como son el estudio de suelos que soporte la estratigrafía del material utilizado en la compactación referida en el ítem, ni respectiva cubicación que soporte el cálculo de dicho volumen. Aunado a que la firma Interventora mediante comunicación PS-ITA-GP-4229-15, con radicado en la Concesión 2015-180-8489-2 de abril 16 de 2015, solicitó suministrar a la Interventoría la siguiente información⁶⁰ "[...] allegar a esta Interventoría, en un término no mayor a seis (6) días, levantamiento topográfico, inspecciones o metodologías que se utilizaron para determinar el volumen correspondiente a relleno estructural de material compactado de 8 mts de alto en promedio por 4.399 M² aproximados de área afectada para la cimentación de las construcciones" y posteriormente en comunicación PS-ITA-GP-4336-15 de mayo 5 de 2015, la Interventoría le indica al Concesionario que "[...] la información

⁵⁹ Mediante oficio de la CGR 2015-ANI- 129 con radicado en la Agencia No.2015-409-053440-2 de agosto 27 de 2015, donde se solicitaron los soportes técnicos en el punto 5, literal a y en respuesta dada por la ANI en oficio 2015-604-021226-1 de septiembre 14 de 2014, no se suministraron.

⁶⁰ Información tomada del oficio ANI No.2015-604-021254-1 de septiembre 14 de 2014, ante el requerimiento de la Contraloría General de la República en oficio 2015-ANI- 129 con radicado ANI No. 2015-409-053440-2 de agosto 27 de 2015.

solicitada a la fecha NO ha sido atendida por el Concesionario, razón por la cual la carpeta predial se encuentra en la Interventoría..”.

Sin embargo, en oficio ANI 2015-100-022528-1 de septiembre 25 de 2015, indica que el Concesionario dio respuesta en comunicación 2015-250-00-7262-1 de agosto 6 de 2015, pero éste documento no fue suministrado al ente de Control.

Por lo anterior se observa una presunta vulneración de lo estipulado en el Contrato de Concesión 008 de 2010, en particular, lo establecido la Sección 2.05 “Principales Obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción” literal j⁶¹ y literal e, en lo referente al Apéndice C Predial, numeral 2.3.3.1, viñeta décima⁶².

Cabe resaltar que la Agencia informa⁶³ que a raíz de los requerimientos efectuados al respecto, el Concesionario inició⁶⁴ las pruebas de ensayo y topografía; pero hay que tener en cuenta que ya se surtió el proceso de enajenación voluntaria, es así que se suscribió escritura 215 en la Notaria Única del Circuito de San Pelayo (Córdoba) de agosto 12 de 2014; donde el valor de la negociación corresponde al avalúo de diciembre 18 de 2013, el cual no tuvo en cuenta dichos estudios técnicos para realizar la respectiva valoración del precitado Relleno Estructural.

Hallazgo 23. Oportunidad en la gestión en adquisición predial. (A)

Deficiencias en la gestión predial desplegada por el Concesionario, ya que para el caso del proceso de adquisición del predio VA-Z2-06-05-090, se establece una limitante para el proceso de negociación, situación reflejada en el concepto jurídico del estudio de títulos de octubre de 16 de 2013, toda vez que el área requerida para el proyecto hace parte de las zonas comunes de esta propiedad horizontal, presenta una inconsistencia en el folio de matrícula de dicho predio⁶⁵, al haber inscrito a las personas naturales y jurídicas y no como una figura de constitución de propiedad horizontal.

⁶¹ “[...] entregar toda la información razonablemente requerida, relativa a la ejecución del Contrato.”

⁶² Dicha viñeta establece que “Velar por la buena calidad de los trabajos y procedimientos utilizados en la elaboración del avalúo comercial, en virtud de lo cual, efectuará las revisiones o modificaciones al informe del avalúo cuando el Concesionario así lo requiera mediante comunicación escrita indicando claramente los motivos de dicha solicitud, de conformidad con el decreto 1420 de 1998 y la ley 80 de 1993.”

⁶³ La Entidad suministra dicha información en oficio 2015-100-022528-1 de septiembre 25 de 2015, ante la comunicación de observaciones por parte de la Contraloría General de la República en oficio 2015-ANI-162 con radicado 2015-409-059914-2

⁶⁴ La ANI suministró en oficio 2015-100-022528-1 de septiembre 25 de 2015 copia de orden de servicio para la realización de apique suscrita el 23 de septiembre de 2015.

⁶⁵ En dicho estudio se indica lo siguiente “[...]Se observa que el CENTRO EMPRESARIA EL TRIUNFO – PROPIEDAD HORIZONTAL, a la fecha ejerce la administración de la propiedad horizontal, mediante la figura de constitución de la propiedad horizontal, pero es de resaltar que tal situación no está relacionada o inscrita en el folio de matrícula ...por razones que escapan de nuestro entender, se tiene como propietarios inscritos a las personas naturales y jurídicas que tienen la propiedad de las unidades independientes, situación que deberá corregirse por parte de la oficina de registro”

Después de transcurridos aproximadamente dos años, no se había solucionado dicha problemática para surtir el proceso de notificación de la oferta de compra, conjugado a que el avalúo realizado en julio 26 de 2014, se encuentra vencido en concordancia con el Artículo 19⁶⁶ del Decreto 1420 de 1998.

Sin embargo, la Agencia⁶⁷ en comunicación 2015-100-022528-1 de septiembre 25 de 2015, informa que recientemente el Concesionario suscribió la Oferta formal de Compra y su respectiva notificación en fecha 24 de septiembre de 2015 y que en agosto 27 de 2015 se otorgó permiso de intervención voluntario y constancia de entrega real y material.

Hallazgo 24. Mantenimiento y Mejoramiento del corredor vial. (A).

Conforme al Anexo Técnico del Contrato 008 de 2010, el concesionario debe acometer las tareas de mantenimiento rutinario en todos los tramos que le fueron entregados durante todo el tiempo de ejecución del contrato en cita, incluyendo los segmentos de vía intervenidos por el INVIAS.

En la inspección visual de pavimentos flexibles realizada a los citados corredores del INVIAS, en el sector 1 del proyecto Transversal de las Américas, se identifica lo siguiente:

Tabla 16. Identificación de daños por sectores.

Segmento	Tipo de daños
Mulatos – San Juan de Urabá.	En aproximadamente 20 sitios se presentan fisuras con piel de cocodrilo.
San Marcos – Majagual. PR0+000 – PR21+000; PR29+000 – PR57+000	Se identifica bastante deterioro causado por piel de cocodrilo, hundimientos, descascaramiento, baches y afloramientos.
Bodega – Mompox.- Guamal PR3+000 – PR7+300; PR13+600 – PR15+650; PR38+000 – PR5+000; PR8+881 – PR28+890	Se identifica bastante deterioro causado por piel de cocodrilo, hundimientos, descascaramiento, baches y afloramientos.
Santa Ana – La Gloria. PR0+000 – PR12+520	Se presentan fisuras con piel de cocodrilo, descascaramiento, baches y afloramientos.

Fuente: CGR

⁶⁶ En dicho artículo se indica "[...] Los avalúos tendrán una vigencia de un (1) año, contados desde la fecha de su expedición o desde aquella en que se decidió la revisión o impugnación"

⁶⁷ La Contraloría como resultado de la verificación de la carpeta del predio VA-Z2-06-05-090, detectó la dilación del proceso de enajenación, en tal sentido comunicó la respectiva observación en oficio 2015-ANI-162 con radicado ANI 2015-409-059914-2 de septiembre 18 de 2015 y los soportes de Oferta forma de compra y de la respectiva notificación fueron suscritos en fecha posterior a la comunicación del ente de Control.

Esta situación se presenta debido al incumplimiento del programa de mantenimiento, a debilidades en los controles de la interventoría y a la falta de definición de recursos por parte de la Agencia para la realización de los trabajos de mantenimiento mayor⁶⁸; lo cual puede generar riesgos de seguridad a los usuarios de la vía.

Hallazgo 25. Postes de comunicación de emergencias SOS. (A).

La modernización de las vías públicas, entre ellas las autopistas y carreteras, en cumplimiento de las de las políticas de seguridad vial, en especial las adoptadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, deben brindar a los usuarios en los distintos corredores viales servicios de asistencia y comunicación en la vía; por ello, la instalación de los diferentes dispositivos de seguridad en la misma deben cumplir con las características y condiciones necesarias para la accesibilidad de todas las personas.

En la visita realizada al proyecto Transversal de las Américas, en el tramo Puerto Rey – Montería cuya longitud es de 65,6 Km, se instalaron los postes SOS con la cabina de comunicación a 0,60 m del suelo, lo cual se debe a desconocimiento de fundamentos y parámetros necesarios de accesibilidad a estos elementos, así como al deficiente control de la interventoría. Lo anterior genera que el mobiliario de la vía sea disfuncional.

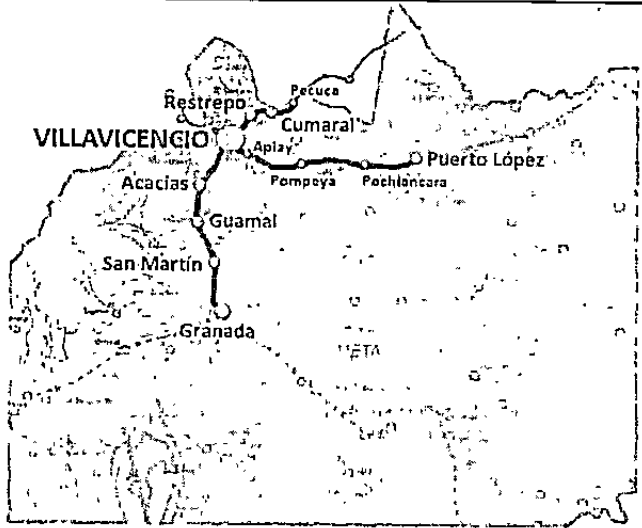


Poste SOS-Transversal de las Américas. Tramo Puerto Rey – Montería

⁶⁸ Trabajos de bacheo, fresado, asfaltado, recarpeteo o cualquier otra reparación que supongan la manipulación de la estructura del pavimento existente en ese Tramo.

Malla Vial del Meta

Tabla 17. Ficha Técnica Malla Vial del Meta – Contrato de Concesión 0446 de 1994

	Fecha de suscripción	02/08/1994
	Fecha de Terminación	23/01/2015
	Plazo Actual Estimado de contrato(años)	20.4
	Fecha Acta Inicio	24/08/1994
	Inicio etapa de pre construcción	24/08/1994
	Inicio etapa construcción	28/07/1995
	Inicio etapa operación y mantenimiento	28/09/1996
	VALOR DE CONTRATO (dic/13) Millones de Pesos	
	Valor inicial contractual	\$157.183,19

OBJETO: Realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, la operación y el mantenimiento de las carreteras Villavicencio - Granada, Villavicencio - Puerto López y Villavicencio - Restrepo - Cumaral - K7 de la vía Cumaral - Yopal, incluido el paso urbano por Cumaral, en el departamento del Meta.

Fuente: Cuadro construido con la información de la Ficha del proyecto suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura

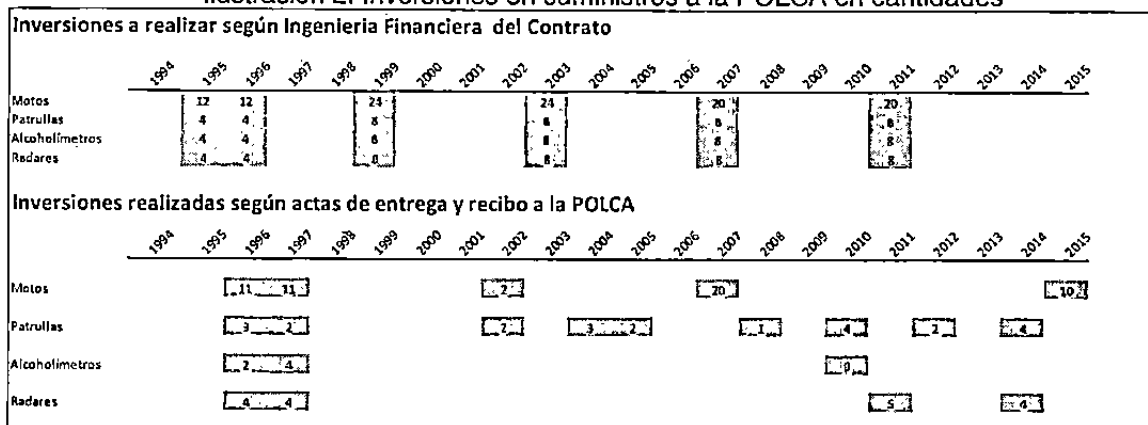
Hallazgo 26. Contrato de Concesión Malla Vial del Meta - Suministros Policía Vial. (A, F y D).

De acuerdo con la información suministrada por la ANI y el Concesionario, se observó que la entrega y reposición de los Vehículos (Patrullas y Motocicletas) y equipos (Alcoholímetros y Radares) para la Policía Vial, no se realizó conforme a las estipulaciones del contrato, incluidas además en la propuesta del contratista y en el manual de operación, documentos que establecieron la entrega a la Policía Vial de unas cantidades de suministros (vehículos y equipos) al inicio del contrato y su posterior reposición cada cuatro (4) años (en promedio según el manual de operación, pero fijo según el flujo de caja de la propuesta del concesionario), lo mismo que su mantenimiento anual. Este incumplimiento le ocasionó al Estado un presunto detrimento patrimonial por \$537.21 millones de pesos de jul/94, equivalente a \$2.571.47 millones de pesos de dic/2014, puesto que se remuneró al concesionario una inversión y unos gastos de mantenimiento superior a la ejecutada.

Al verificar las actas de entrega de suministros a la policía vial, se evidenció que la reposición nunca se efectuó conforme a lo estipulado, ni en tiempo ni en

cantidades, en tanto que el Estado dio cumplimiento al pago de dichas inversiones de acuerdo a lo pactado:

Ilustración 2. Inversiones en suministros a la POLCA en cantidades



Inversiones expresadas en número de unidades de vehículos y equipos.

Elaborado por la CGR

Fuente: Actas de entrega y recibo de suministros a la POLCA suministradas por la Entidad y el Concesionario

- La primera entrega de motos se realizó en los meses de noviembre de 1996 (11 motos de 500cc) y abril de 1997 (11 motos de 500cc), luego en noviembre de 2002 se entregaron 2 motos (de 500cc) y solamente hasta el año 2007 nuevamente se entregan 20 motos (de 650cc). En la visita se informó que estaban pendientes de entrega diez (10) motos.
- Patrullas: La primera entrega se realizó en los meses de noviembre de 1996 (3 patrullas) y abril de 1997 (2 patrullas), luego en julio de 2002 se entregaron 2 patrullas, en diciembre de 2004 se entregan 3 patrullas y 2 en julio de 2005, una (1) en agosto de 2008, en los meses de marzo, mayo, octubre y diciembre de 2010 se entregaron una patrulla por mes para un total de cuatro (4) patrullas en el año, dos (2) patrullas en junio de 2012 y cuatro (4) patrullas en el mes de febrero de 2014.
- Alcoholímetros: en noviembre de 1996 se realizó la entrega de dos (2) alcoholímetros y cuatro (4) en abril de 1997, luego en octubre de 2010 se entregaron nueve (9) alcoholímetros.
- Radares: en noviembre de 1996 se entregaron (4) radares y cuatro (4) en abril de 1997, en enero de 2011 se realizó la entrega de (5) radares y tres (3) en diciembre de 2014.

Para establecer el efecto económico del incumplimiento observado, se realizó el siguiente análisis:

En el contrato de concesión, cláusula cuarta, se estableció el valor del contrato como la inversión inicial del proyecto por la suma de \$33.730.1 millones de jun/94, en donde el valor de infraestructura de la operación es de \$3.563.9 millones, cifra que incluye el suministro de equipos y vehículos a la Policía Vial por \$363.2 millones y que se encuentra discriminada en la Propuesta de Operación, así:

Tabla 18. Costos de los suministros a la POLCA y de mantenimiento. Cifras en pesos.

SERVICIOS POLICIA VIAL						
EQUIPO	UNIDAD	CANTIDAD	COSTO UNIT	COSTO TOTAL INVERSIÓN	MANT. ANUAL UNIT	MANT. ANUAL TOTAL
PATRULLA	UND	8	13.500.000	108.000.000	2.025.000	16.200.000
MOTOCICLETA	UND	24	6.000.000	144.000.000	900.000	21.600.000
ALCOHOLIMETRO	UND	8	5.928.000	47.424.000	889.200	7.113.600
RADAR	UND	8	4.647.073	37.176.584	697.061	5.576.488
BASE MOVIL	UND	8	594.966	4.759.728	59.497	475.976
RADIO PORTATIL	UND	24	707.940	16.990.560	70.794	1.699.056
VALLA	UND	16	96.900	1.550.400	14.535	232.560
CHALECO REFLECTIVO	UND	60	11.830	709.800	1.775	106.500
CONO DE SEÑALIZACIÓN	UND	100	14.820	1.482.000	2.223	222.300
LINTERNA	UND	24	10.260	246.240	1.539	36.936
CAJA DE HERRAMIENTA	UND	8	20.000	160.000	3.000	24.000
ALTOPARANTES	UND	8	85.000	680.000	12.750	102.000
SUBTOTAL				1.363.179.312		53.389.416
ADMINISTRACIÓN 10%						5.338.942
TOTAL						58.728.358

Fuente: Oferta concesionario-Propuesta de operación- Tabla No. 1

Como se puede observar, en la misma Tabla 1 se especificó el costo del mantenimiento anual de los equipos y suministros de la Policía Vial, y se incluyó la anotación al final de página que "los equipos para la Policía Vial se reponen cada cuatro (4) años".

Para establecer el valor total de la inversión a la cual se comprometió el Concesionario en su propuesta, se calculó el Valor Presente Neto de la Inversión Inicial y de la Reposición de los Vehículos y Equipos cada 4 años desde el año 1995 hasta el año 2014⁶⁹, tomando los costos unitarios y las cantidades establecidas en la Tabla 1 de la Propuesta de Operación, y como tasa de descuento se utilizó la TIR constante del proyecto de 11.29% anual⁷⁰, obteniendo un VPN = \$783.6 millones en pesos constantes de julio de 1994.

⁶⁹ Para las cantidades contractuales de suministros a la Policía Vial se utilizó lo indicado en el Manual de Operación numeral 15.2.1 y en la Propuesta de Operación numeral 5.0. Así mismo, se incluyó la modificación del Manual de Operación de 2006, en donde mediante el Acta del 22 de noviembre de 2006, se cambió la cantidad de motocicletas de 24 a 20 por el mayor cilindraje de las mismas que requería la Policía Vial.

⁷⁰ El costo inicial de los vehículos y equipos para la Policía Vial más los costos de reposición cada (4) cuatro años y los gastos anuales por mantenimiento de dichos suministros, hacen parte de la ingeniería financiera del contrato con la cual se estableció la Tasa Interna Retorno del Proyecto del 11.29%. Ahora bien, como el contrato de la Malta Vial de Meta hace parte de las concesiones de primera generación en el cual la ingeniería financiera presentada en la propuesta del contratista es de carácter contractual, puesto que en dichos contratos, el Estado se comprometía con el concesionario con el reconocimiento de unas garantías mínimas tanto de ingreso mínimo como de sobrecostos de construcción, debido a que en

Luego se estableció el Valor Presente de la Inversión realizada por el contratista conforme a las actas de entrega y recibo que se suministraron a la CGR tanto por la ANI como por el concesionario, para lo cual se tuvieron en cuenta las fechas de entrega, las cantidades de vehículos y equipo entregados y los costos unitarios de la Propuesta de Operación, y se descontó a la misma TIR del 11.29% anual, con lo cual se obtuvo un VPN= \$328.5 millones de pesos constantes de julio de 1994.

Tabla 19. Diferencia de la Inversión Inicial y Reposición de Vehículos y Equipos

Inversión Inicial y Reposición de Vehículos y Equipos	VPN a millones \$ de jul/94
Inversión concesionario (según propuesta).	751.2
Suministros entregados a la Policía Vial, en la ejecución del contrato.	328.5
Diferencia VPN	422.6

Fuente: Cálculos elaborados por la CGR

Al comparar el Valor Presente Neto de la Inversión se genera una diferencia de \$422.6 millones en pesos constantes de jul/1994, equivalentes a \$2.022.9 millones de pesos de dic/2014, lo que significa que el no cumplimiento en la entrega tanto en tiempo como en cantidades por parte del concesionario, le ocasionó un presunto detrimento al Estado, al remunerarle al concesionario una inversión superior a la realmente realizada.

Adicionalmente, en la propuesta del concesionario se establecieron unos gastos anuales para el mantenimiento de los vehículos y equipos entregados a la Policía Vial. Sin embargo, el incumplimiento observado en la entrega de dichos elementos también afectó este rubro, ya que implicó una disminución de los mantenimientos anuales. Teniendo en cuenta que estos gastos hacen parte del total de gastos de operación y mantenimiento que se involucraron en la ingeniería financiera del proyecto con la cual se determinó la TIR de proyecto del 11.29% anual constante, se calculó el efecto financiero correspondiente a los menores gastos de mantenimiento, utilizando la misma metodología de Valor Presente, con el siguiente resultado:

Tabla 20. Diferencia Gastos de Manteniendo

Gastos de Mantenimiento	VPN a millones \$
-------------------------	-------------------

el momento en que salieron las licitaciones no se tenía la totalidad de los estudios de ingeniería ni de demanda que permitieran que el inversionista asumiera los riesgos, los concesionarios a su vez debían elaborar una propuesta financiera que incluía el modelo inicial del contrato (flujo de caja operativo), en el cual se fijase la tasa de retorno de la inversión del proyecto.

	de jul/94
Propuesta del concesionario (obligación contractual para las partes)	395.1
Gasto Mantenimiento de acuerdo con el suministro real de los vehículos y equipos	280.5
Diferencia VPN	114.6

Fuente: Cálculos elaborados por la CGR

Al comparar el Valor Presente Neto de los gastos de mantenimiento de los vehículos y equipos de la Policía Vial, se genera una diferencia de \$114.6 millones en pesos constantes de jul/1994, equivalentes a \$548.6 millones de pesos de dic/2014, lo que significa que el no cumplimiento en la entrega tanto en tiempo como en cantidades por parte del concesionario, afectó los gastos de mantenimiento y a su vez le generó un presunto detrimento al Estado, al remunerarle al concesionario mayores gastos de mantenimiento a los realizados.

Siendo así, el total de la diferencia en el VPN de la inversión inicial y de la reposición de los suministros cada (4) años más la diferencia en el VPN de los gastos de mantenimiento de los mismos, es de:

Tabla 21. Diferencia Inversión y Gastos de Manteniendo

Diferencia VPN	millones \$ de jul/94
Diferencia VPN Inversión Inicial y Reposición de Vehículos y Equipos	422.6
Diferencia VPN Gastos de mantenimiento equipos.	114.6
Total Diferencia	537.2

Fuente: Cálculos elaborados por la CGR

Esta diferencia, es considerada como un presunto daño patrimonial al Estado equivalente a \$537.2 millones de pesos de jul/94 (equivalentes a \$2.571.5 millones de pesos de dic/2014), puesto que en desarrollo de la ejecución del contrato se le remuneró⁷¹ al Concesionario unos costos de suministros a la Policía Vial y unos gastos de mantenimiento de los mismos, superiores a los realizados, de acuerdo con las actas de entrega que reflejaron las menores entregas en cantidades de suministros y de reposiciones realizadas en el transcurso de la concesión.

Frente a lo anterior, la Entidad menciona que *"...Los valores consignados en la propuesta de operación y mantenimiento, son valores que sirven como referencia para obtener el valor del contrato y determinar la TIR del proyecto. Estos valores*

⁷¹ La cláusula quinta del contrato, estipuló que "el pago del valor total de contrato, más los costos de operación, el mantenimiento y en general todos los costos relacionados en la propuesta, durante la concesión será mediante: a) La cesión de los Derechos de Recaudo de peaje...".

pueden variar hacia arriba o hacia abajo, formando parte de los riesgos que asume el concesionario. Lo anterior significa que existe una serie de obligaciones que deben ser asumidas por el concesionario dentro del alea normal del contrato, sin importar que éstas tiendan a hacerse más o, menos costosas, todo ello de acuerdo con lo establecido en el numeral 2° del artículo 32 de la ley 80 de 1993...". Sin embargo, la CGR considera que si bien es cierto que los valores utilizados en la propuesta financiera son una referencia para obtener el valor del contrato y determinar la TIR del proyecto, también lo es el hecho de que la propuesta financiera se constituyó como la ingeniería financiera del proyecto y por consiguiente como la ecuación económica del contrato de concesión.

Los artículos 5 y 27 de la Ley 80/93, señalan que los contratistas tienen el derecho a recibir la remuneración pactada y a que el valor de esta remuneración no se altere o modifique durante la vigencia del contrato, y de suceder ello, se proceda al restablecimiento del equilibrio económico del contrato. La ecuación contractual supone que las partes contratantes aceptan dentro de un entorno específico, que sus prestaciones son recíprocas y equivalentes⁷².

Otro de los puntos a que hace referencia la Entidad con los cuales no está de acuerdo con el análisis realizado por la CGR, es el relacionado con los costos de operación y mantenimiento anual de los vehículos, argumentando que estos costos aumentarían en razón de las exigencias de la POLCA y por las mayores especificaciones técnicas de los vehículos, incluso la Entidad realizó ejercicio comparativo de los mayores costos utilizando como información de referencia "*los procesos de contratación en la página SECOP No. 15-1-140747, 15-11-4073895, 15-13-4171158 y cotización de proveedores*". Frente a este argumento, para la CGR es claro que los costos reales del mantenimiento de los vehículos hacen parte del riesgo de la operación, el cual está en cabeza del Concesionario, es decir, que el aumento o disminución en el valor del mantenimiento frente a los valores establecidos en la ingeniería financiera son asumidos por el Concesionario, cosa diferente, es el tener que realizar menores mantenimientos a raíz de que no se entregaron la totalidad de los suministros (vehículos y equipos) establecidos contractualmente, ya que como mismo lo dice la Entidad "***en el contrato se exige el cumplimiento de los principios de operación y parámetros mínimos de operación***" (negrilla fuera de texto).

Los parámetros a los cuales se refiere la Entidad, están establecidos en el numeral 15.2.2 del Reglamento de Operación, en donde se estipuló que el Concesionario debería atender como mínimo el suministro de los vehículos y

⁷² Jaime Orlando Santofimio Gamboa. El carácter conmutativo y por regla general sinalagmático del contrato estatal y sus efectos respecto de la previsibilidad del riesgo y del mantenimiento de su equilibrio económico. Universidad Externado de Colombia. Bogotá, abril de 2008.

equipos indicados en el numeral 15.2.1 considerando un promedio de vida útil de cuatro años, sin embargo, en la ingeniería financiera del proyecto se proyectó la reposición de estos suministros se proyectó cada cuatro años, según la Tabla 5 - Programa de Operación.

Lo anterior, denota falta de controles por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura frente al seguimiento y cumplimiento de las obligaciones contractuales, contrariando las funciones establecidas en el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y el numeral 1º del artículo 26 de la Ley 80 de 1993.

Hallazgo 27. Costos de Operación y mantenimiento Tramo Villavicencio-Cumarál-Veracruz – Contrato de concesión Malla Vial del Meta. (A, D e IP)

El 09 de junio de 2015, se realizó la reversión parcial de dos (2) de los tramos de la concesión, quedando pendiente y en operación a cargo de contratista el tramo Villavicencio - Cumarál - Veracruz, y se observó que la ANI continuó remunerando al concesionario los costos de operación y mantenimiento del tramo pendiente de reversión, con el porcentaje del 46.35% del recaudo de las dos estaciones de peaje (Puente Amarillo y Veracruz) del tramo en mención, porcentaje que se venía aplicando para toda la concesión desde el 24/11/2013, sobre el recaudo de las cinco estaciones de peaje.

Sin embargo, la CGR considera que este porcentaje no se ajusta a las nuevas condiciones y actividades de operación y mantenimiento que debe realizar el concesionario de acuerdo con el alcance del tramo pendiente, situación que le podría generar un posible detrimento al Estado por el pago de mayores costos.

De acuerdo con el artículo 27 de la Ley 80/1993, en los contratos estatales se deberá mantener la igualdad o equivalencia entre derechos y obligaciones surgidos al momento de proponer o de contratar, según el caso. Por lo que se entiende que los particulares contratistas tienen el derecho a percibir una remuneración previamente estipulada, razonable, proporcional y justa, como retribución por el cumplimiento del objeto contractual⁷³.

Adicionalmente, la Entidad no tuvo en cuenta el estudio de oportunidad y conveniencia del Otrosí 10, con el cual se prorrogó el tiempo de la concesión, que en su numeral 3.3 Concepto Económicos y Financieros indicó:

“... En consideración a lo expuesto por la Supervisión Técnica en el presente documento, en relación a que las actividades de operación y mantenimiento a

⁷³ Sentencia del Consejo de Estado, expediente 05001232600019940231801 (20615) del 29 de agosto de 2012

realizar durante el proceso de reversión del contrato serán las mismas que actualmente viene realizando, motivo por el cual las partes consideran que, se podrá conservar para la etapa de reversión, la forma de remuneración, dispuesta en la cláusula tercera- parágrafo segundo del Otrosí No.9..., el cual dispone que se reconocerá al Concesionario el 46.35% del recaudo de peajes...dado que continuará con el mismo alcance contractual."

Como se puede observar, para la Entidad era claro que de continuar el mismo alcance contractual, se podía seguir utilizando el porcentaje establecido en el Otrosí 09 del 46,35% para reconocer los gastos de operación y mantenimiento. Sin embargo, con la reversión parcial de dos de los tres tramos de la concesión que realizó el 08 de junio de 2015, es evidente que se cambió el alcance contractual, por lo cual no era procedente continuar reconociéndole al concesionario el mismo porcentaje de remuneración para la operación y mantenimiento de un solo tramo, sino que debería haberse realizado un nuevo cálculo acorde con las obligaciones que se mantenían.

Lo anterior, quedó contemplado en el Otrosí 10 del 29 de enero de 2015, que en la cláusula tercera parágrafo 1, menciona: ***"Sin perjuicio de lo anterior, en caso de ser necesario, las partes podrán priorizar las actividades a fin de realizar entregas parciales de la infraestructura concesionada, caso en el cual las partes realizarán un cálculo de las implicaciones financieras de tal entrega anticipada..."*** (Negrilla fuera de texto). Por lo tanto para la CGR la Entidad presuntamente no dio cumplimiento a lo estipulado contractualmente, al no realizar un nuevo cálculo para remunerar al concesionario la operación y mantenimiento después del 08 de junio de 2015, fecha en la cual se redujo el alcance de la concesión al quedar con un solo tramo en operación, situación que posiblemente le estaría ocasionando al Estado un presunto daño patrimonial al reconocer un costo de operación y mantenimiento superior a las condiciones actuales.

Lo anterior, denota falta de controles por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura frente al seguimiento y cumplimiento de las obligaciones contractuales, presuntamente no acorde con lo establecido en el Decreto 4165 del 03 de noviembre de 2011 y el numeral 1º del artículo 26 de la Ley 80 de 1993.

Sí bien es cierto la Entidad en su respuesta menciona que los costos fijos no dependen del número de kilómetros a ser operados, también es necesario que se tenga en cuenta que algunos gastos que se tenían cuando se operaba la concesión completa, no continuarían en el tramo pendiente de reversión, como es el caso de las estaciones de pesaje, ya que las dos estaciones que manejaba la concesión se encontraban en los trayectos que fueron entregados, al igual los

gastos de arrendamiento de los predios del K-16 y los costos de operación del carril adicional del peaje Ocoa, etc.

Al no lograrse estimar la cuantía del presunto daño patrimonial desde el 9 de junio de 2015 hasta la fecha de reversión del último tramo de la concesión, por la falta de identificación de los costos fijos de la operación y mantenimiento, que mencionó la Entidad en su respuesta, se dará el traslado del hallazgo para el inicio de una indagación preliminar para establecer la cuantía del posible detrimento patrimonial al Estado.

Hallazgo 28. Proceso de Reversión de la concesión Malla Vial del Meta. (A y D).

Retrasos en el proceso de reversión de la concesión vial Malla Vial del Meta, toda vez que el plazo máximo de ejecución de acuerdo con la cláusula tercera del contrato, establecía que era de 231 meses; es decir, hasta el 24 de noviembre de 2013, sin embargo, a la fecha no se ha terminado el proceso de reversión de la concesión, puesto que continúa pendiente la reversión del tramo Villavicencio – Cumaral -Veracruz.

Si bien es cierto que con el Otrosí 9 del 22/11/2013 se acordó prorrogar el contrato del 24/11/2013 hasta el 23/01/2015, con el fin de pagar al contratista las obligaciones establecidas en el Laudo Arbitral del 16/10/2013 por valor \$21.495.0 millones la amortización total de esta deuda culminó en el mes de mayo de 2014. Sin embargo, nuevamente el 23/01/2015 se firma un nuevo Otrosí (Otrosí 10), en el cual se prorroga el contrato desde el 24/01/2015 al 20/10/2015, con el fin de ejecutar las actividades de reversión estipuladas en el manual de reversión expedido por la ANI el 11 de julio de 2014.

Como se puede observar, han transcurrido 14 meses desde que se cumplió con el pago de la obligación al Concesionario y no se ha culminado el proceso de reversión de la concesión. Lo anterior denota las dilaciones y retardos en la planeación de la reversión por parte de la Agencia, que a pesar de haber expedido un manual de reversión hasta julio de 2014, cuando se tenía el conocimiento del vencimiento de los plazos contractuales en la vigencia 2013 de algunas de las concesiones como la de la Malla Vial del Meta; fue hasta enero de 2015 que se estableció el cronograma de la reversión con una duración de 256 días más para culminar dicho proceso.

Lo anterior presuntamente contraviene lo establecido en el numeral 4 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, en relación a que *“los trámites se adelantarán con*

austeridad de tiempo, medios y gastos y se impedirán las dilaciones y los retardos en la ejecución del contrato".

La Entidad en su respuesta menciona las diferentes actividades que se deben seguir en el proceso de reversión con ocasión a lo estipulado en el Manual de Reversión, así como la necesidad de garantizar los usuarios la continuidad de los servicios de la vía concesionada. No obstante, la observación planteada hace referencia es a la falta de previsión y demoras que se han presentado en la reversión de la concesión MVM, toda vez que el plazo contractual de la concesión en condiciones normales terminaba el 24 de noviembre de 2013 y fue hasta el 10 de enero de 2015, que se amplió la concesión por 10 meses más para realizar el proceso de reversión de acuerdo con el Manual.

Hallazgo 29. Funcionamiento, Ubicación y Señalización de las Áreas de Servicio. (A).

En la visita efectuada a la concesión durante los días 26 al 29 de mayo de 2015, se encontró que las áreas de servicio de la concesión no funcionan en la forma en que se estableció en el Contrato de Concesión 446 de 1994 y en el Reglamento para la Operación de la Carretera Malla Vial Departamento del Meta.

En primer lugar, una de las áreas de servicio permaneció por casi todo el tiempo de la concesión por fuera de los trayectos que la conforman, es decir, esta área de servicio funcionó alejada al Centro de Control de Operaciones (que está ubicado en la ciudad de Villavicencio, por fuera de los trayectos concesionados), perdiéndose así el propósito para el cual se establecen dichas áreas, que es el de prestarles servicios a los usuarios de las vías; esta área de servicio fue trasladada al sitio en donde se encontraba ubicada la estación de peaje Vanguardia (Trayecto Villavicencio – Cumaral), pero al momento de la visita no se encontraba en funcionamiento y adicionalmente no se encontró ningún tipo de señalización que le indique al usuario de la vía que esta es un área de servicio de la concesión ni qué servicios se prestan en esta y a los cuales tiene derecho por el pago de peaje y el uso de la vía concesionada.

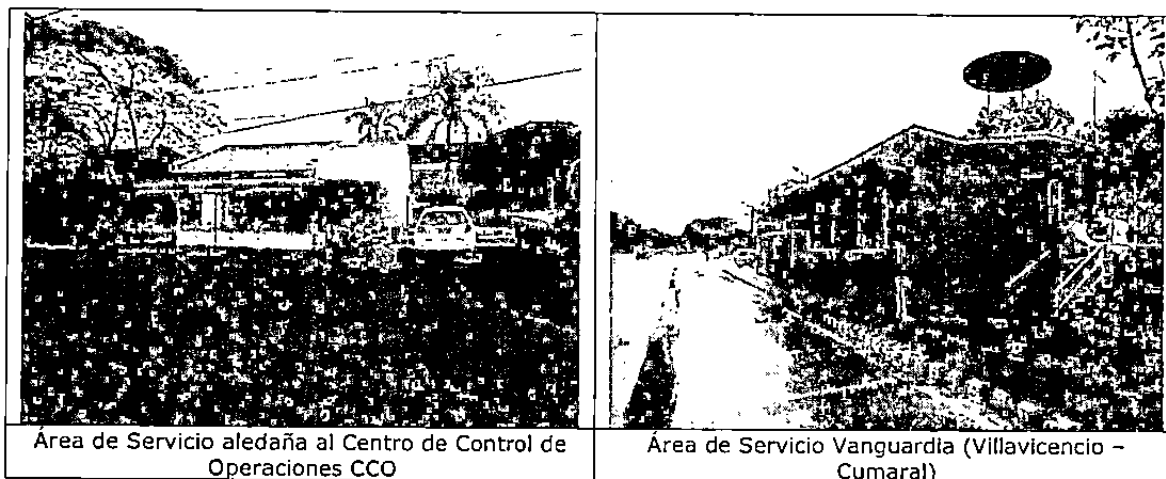
Asimismo, se encontró que aunque la otra Área de Servicio de la concesión ubicada en el Trayecto Villavicencio – Puerto López, en el sector denominado Pompeya en el K29+900; sí tiene señalización e información para el usuario, dicha Área de Servicio no se encontró tampoco en funcionamiento al momento de la visita.

Es de aclarar, que el Contrato de Concesión establece en su Reglamento de Operación (numeral 18), que *"...Estas áreas deben ubicarse, en lo posible, a más*

de un kilómetro de cualquier caseta de cobro de peaje o estación de pesaje y para su construcción se utilizarán predios de la zona adquirida para la carretera.”, lo que no se cumplió durante prácticamente todo el periodo de la concesión en por lo menos una de las dos áreas de servicio pactadas contractualmente, específicamente en la que funcionó al lado del Centro de Control Operacional y se trasladó a las antiguas instalaciones del peaje Vanguardia.

En ese sentido, no se encuentra que la ANI tenga unas directrices claras para los concesionarios sobre la ubicación, señalización y publicidad que deben tener las áreas de servicio en las concesiones, para efectos de que estas cumplan su fin esencial que es el de prestarle buenos y adecuados servicios a los usuarios de la vías.

Todo esto tiene su origen en deficiencias en la estructuración, supervisión e interventoría de las concesiones a cargo de la Entidad, lo que se traduce en mal servicio al usuario que, aunque paga por estos servicios adicionales a través del peaje, no los puede utilizar.





Hallazgo 30. Señalización del Centro de Control Operacional (CCO). (A).

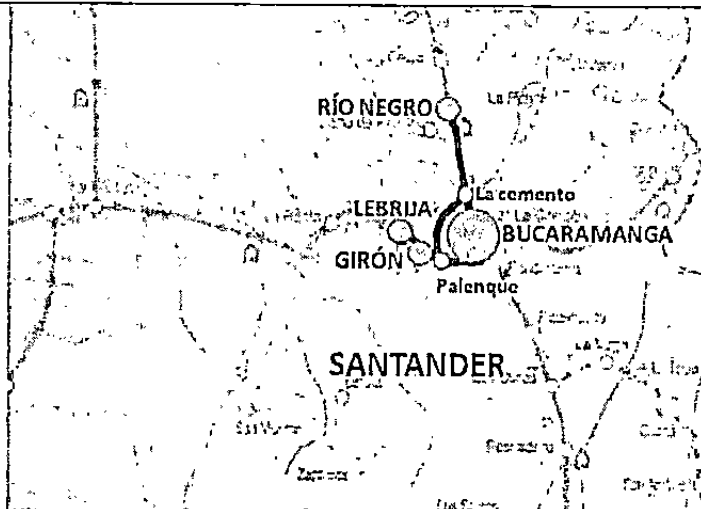
Durante la visita efectuada a la concesión durante los días 26 al 29 de mayo de 2015, se encontró que el Centro de Control Operacional – CCO- de la concesión no cuenta con señalización alguna, que le permita a los usuarios de las vías concesionadas saber que en ese sitio es donde se encuentra el centro de atención al usuario y las oficinas del concesionario, para que puedan ejercer sus derechos frente a la operación de las vías dadas en concesión, esto aunado al hecho de que dicho CCO no se encuentra ubicado dentro de ninguno de los trayectos concesionados, sino en la ciudad de Villavicencio, distante de todos los trayectos.

Todo esto es ocasionado por la falta de reglamentación en los contratos de concesión (deficiencias de estructuración) en lo referente a la ubicación y señalización e información al usuario relacionada con los Centros de Control Operacional, en el sentido de que estos deben estar concebidos precisamente para evitarle inconvenientes al usuario y facilitarle el acceso a todo lo que tenga que ver con la operación de la vía, incluyendo la presentación de quejas y reclamos, la solicitud de información, los trámites relacionados con la concesión, etc.; lo que se traduce en mal servicio al usuario que aunque paga por estos servicios adicionales a través del peaje, no los puede utilizar.



Zona Metropolitana de Bucaramanga

Tabla 22. Ficha técnica Zona Metropolitana de Bucaramanga - ZMB – Contrato de Concesión 002 de 2006

	Fecha de suscripción		29/12/ 2006		
	Fecha de Terminación		abr-27		
	Plazo Actual Estimado de contrato (años)		20		
	Fecha Acta Inicio		10/04/2007		
	Inicio etapa de pre construcción		10 /04/2007		
	Inicio etapa construcción		10/04/2008		
	Inicio etapa operación y mantenimiento		Mayo 2015		
VALOR DE CONTRATO (dic/13) Millones de Pesos					
Valor inicial contractual		\$156.146,00			
Valor Aportes Estatales para el Periodo de Gobierno	VALOR DE VIGENCIAS FUTURAS (Millones-Pesos Corrientes)				
	2010	2011	2012	2013	2014
	\$25.840,00	\$15.000,00	\$0,00	\$19.540,00	\$17.000,00
OBJETO: Estudios y diseños definitivos, gestión predial, gestión social, gestión ambiental, financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del proyecto de Concesión vial " Zona Metropolitana de Bucaramanga - ZMB".					

Fuente: Cuadro construido con la información de la Ficha del proyecto suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura

Hallazgo 31. Inversión para la Interventoría del Adicional 02/2009 (A, F y D).

Al verificar el cumplimiento de las obligaciones estipuladas en el Contrato Adicional 02 de 2009, se observó que el Concesionario no realizó los fondeos correspondientes a las inversiones para cubrir los costos de la interventoría durante la construcción de las obras de acuerdo con lo estipulado en la cláusula tercera del contrato adicional y en la modelación financiera que se realizó para dicho adicional.

La no inversión del Concesionario para cubrir los costos de la Interventoría y que se pactó en el Adicional 02 para la ejecución de las obras que culminaron en agosto de 2012, le estaría ocasionando un presunto detrimento al Estado por valor de \$1.545.57 millones de pesos de diciembre de 2004 (equivalentes a \$2.276.70 millones de diciembre de 2014), ya que el Estado le está remunerando al Concesionario una inversión que no realizó, más aún cuando la ANI si ha realizado los pagos de vigencias futuras conforme a lo estipulado, junto con el aumento del ingreso esperado de la concesión.

Con base en la cláusula tercera del adicional, dentro del total de las inversiones a realizar por parte del concesionario, estaba la inversión correspondiente a los costos de interventoría por \$1.030.3 millones de pesos de diciembre de 2004 y de acuerdo con el modelo financiero, el concesionario debía realizar los fondeos de esta inversión, así:

Tabla 23. Inversión a realizar por Interventoría

Año	Monto (millones \$ dic/2004)
2009	195.4
2010	379.2
2011	455.7
Total	1.030.3

Fuente: Contrato Adicional No. 02 de 2009

Para cuantificar el posible daño patrimonial, se utilizó la TIR del 11.33% constante a pesos de dic/04, que se estableció en el contrato adicional, y se llevó el valor de inversión de la Interventoría a diciembre de 2014 incluido el valor del dinero en el tiempo y el costo financiero que se le está reconociendo al concesionario a través del ingreso esperado y los aportes de la Nación.

Tabla 24. Cuantificación del presunto detrimento patrimonial. En millones de \$

Año	Monto inversión en \$dic/2004	Valor inversión en 2014 a \$ dic/2004	Valor en 2014 a \$ dic/2014
2.009	195	334.24	492.35
2.010	379	582.55	85812
2.011	456	628.78	926.23
Total	1.300	1.545,57	2.276,70

Fuente: Cálculo realizado por la CGR

En los informes de la fiducia de los años 2009 al 2014 se observó que el concesionario no ha realizado el fondeo de dicha inversión, ya que únicamente ha realizado mensualmente el fondeo equivalente a \$80 millones (\$ dic/2014) hasta el mes de marzo de 2012 y de \$50 millones (\$ dic/2014) desde abril de 2012 hasta septiembre de 2014, correspondiente al fondeo de la subcuenta Interventoría del Alcance Básico del contrato inicial conforme a lo estipulado en la cláusula 64.6. Adicionalmente, según lo informado por la Agencia, los contratos de interventoría que se suscribieron con ocasión del Adicional No. 02, se pagaron con los recursos disponibles en la subcuenta de interventoría del alcance básico del contrato, disminuyendo así lo recursos que fueron previstos exclusivamente para cubrir dichos costos.

Frente a los incumplimientos por parte del concesionario la Entidad mediante oficio No. 2015-500-021400-1 del 15/09/2015, informó que desde el 11 de febrero de 2015 le impartió a la Fiduciaria la instrucción de aplicar las respectivas disminuciones a la remuneración conforme a lo estipulado en la cláusula 26.1.2 del Contrato 002/2006, únicamente con el fin de conminar al concesionario al cumplimiento de dicha obligación, puesto que la cláusula 26.2, estipula que *"Las disminuciones en la remuneración del Concesionario previstas en esta cláusula no exoneran al concesionario del cumplimiento de la obligación cuya mora o incumplimiento ha causado la respectiva disminución, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato"*.

Lo anterior, denota falta de controles oportunos por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura frente al seguimiento y cumplimiento de las obligaciones contractuales, presuntamente no acorde con lo establecido en el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y el numeral 1º del artículo 26 de la Ley 80 de 1993.

Hallazgo 32. Costos de la interventoría del alcance básico incluida en el Adicional 02/2009. (A).

En el modelo financiero con el cual se estructuró el contrato Adicional 02/2009, se observa para la interventoría para el alcance básico del contrato principal se incluyó el costo mensual de \$80 millones de pesos de dic/2004 durante los años

2022, 2023 y 2024 de la etapa de operación, cuando se debía incluir únicamente el valor mensual equivalente a \$50 millones de pesos de dic/2004, puesto al tratarse de la interventoría del alcance básico del contrato inicial, la cláusula 64.6 estipuló que los fondeos que el Concesionario deberá aportar a la subcuenta interventoría, y de acuerdo con el literal c) de la misma cláusula se menciona que: *"vencido cada mes desde la fecha del Acta de Iniciación de la Etapa de Operación, y dentro de los cinco Días siguientes al vencimiento, un valor mensual equivalente a Cincuenta Millones de pesos de fecha de diciembre de 2004 (COL\$50.000.000)".*

Esta diferencia en el costo de la interventoría del alcance básico en la etapa de operación, puede generar riesgo en los dos (2) últimos años de la ejecución del contrato, en relación a la interpretación de las cláusulas tanto del contrato básico como del Contrato Adicional 02 y el valor a fondear por parte del concesionario.

Lo anterior denota la falta de control en la estructuración de los proyectos por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura así como la falta de seguimiento a las obligaciones contractuales.

Hallazgo 33. Custodia Áreas remanentes y de derecho de vía en predios de la Concesión. (A y D).

Durante la visita realizada a la Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga durante los días 18 al 21 de agosto de 2015, se encontró que las áreas remanentes de los predios adquiridos para la construcción de la vía y, en muchos casos, las áreas correspondientes al corredor vial no están siendo custodiadas, cuidadas y mantenidas de manera adecuada por parte del Concesionario, tal y como se establece en el contrato de concesión:

"Cláusula 10 Obligaciones del Concesionario...

*...
10.45. Es obligación del Concesionario en todas las etapas del proyecto desarrollar todas las acciones legales y judiciales y administrativas para evitar las invasiones al corredor vial posteriores al recibo de los trayectos y adelantar las acciones de restitución pertinente.*

10.46. Realizar la demarcación en cada predio del área a adquirir para el proyecto, con base en la ficha predial definitiva. En todo caso esta demarcación se realizará antes de adelantar la oferta de compra.

10.47. Realizar, una vez el predio sea entregado por el propietario, el cercado del área adquirida...

...Es obligación del Concesionario desde el inicio del proyecto adelantar todas las acciones relativas a la vigilancia y control del corredor vial para evitar que se presenten invasiones con posterioridad al recibo de los trayectos y adelantar las acciones policivas de restitución de bienes de uso público pertinentes. Igualmente, el concesionario, previo inventario que deberá elaborar conjuntamente con la Interventoría, procederá a sanear el corredor vial invadido con anterioridad a la entrega y recibo del mismo."

Es así como los ocho (8) predios con áreas remanentes⁷⁴ visitados, no se encuentran debidamente delimitados ni cercados, no se les hace rocería, ni limpieza y prácticamente se encuentran abandonados, lo que facilita que sean invadidos, parcial o totalmente por particulares como efectivamente se evidenció en 4 de los 8 predios. Asimismo, se encontró que debido a esa falta de delimitación de los predios, existe un desconocimiento por parte de todos los actores del contrato de concesión (Concesionario, ANI e Interventoría) de las dimensiones y linderos reales de los predios, tanto de derecho de vía como de áreas remanentes, esto observado directamente sobre el terreno, lo que hace aún más difícil la custodia de estos bienes estatales, ya que si no hay un conocimiento pleno de los predios estatales, es imposible realizar acciones de vigilancia y control sobre los mismos.

Por otra parte, no se adelantan las acciones de limpieza y rocería sobre toda la franja de terreno a cargo de la concesión, y esta solo se limita a dos o tres metros desde el borde de la vía, precisamente porque quienes realizan estas labores no tienen claro hasta dónde se deben realizar las actividades por falta de cercos y delimitación, que como se puede observar en los apartes del contrato transcritos, es responsabilidad del Concesionario; contrario a lo expresado por la Interventoría durante la visita, en el sentido de que poner dichos cercos recae sobre el particular dueño de los predios privados adyacentes puesto que en el proceso de adquisición predial para la construcción de la vía, se pagan los valores correspondientes al cerramiento original y, por tanto, es responsabilidad de éstos la reposición de dichos cercos.

Lo anterior contribuye a que se incremente el riesgo de invasión de predios estatales, ya que al no haber un debido conocimiento, delimitación, custodia y mantenimiento de los predios estatales a cargo del concesionario, no se puede esperar que estos bienes estén libres de invasiones y ocupaciones.

Si bien es cierto que el concesionario argumentó en la visita que se están adelantando acciones o querellas ante las autoridades municipales para la restitución de estos bienes públicos, estas son acciones de tipo correctivo; sin embargo, es en las labores preventivas donde se está fallando e incumpliendo con el contrato, además de que cuando se inician esos procesos de restitución se empieza a depender de otras Entidades para poder recuperar los bienes que debieron ser bien custodiados por el Concesionario en forma adecuada y oportuna.

⁷⁴ De acuerdo al reporte entregado por la ANI, la interventoría y el Concesionario

Es de destacar, que estas presuntas irregularidades tienen su causa principal en el incumplimiento del concesionario a las condiciones pactadas en el contrato y a las debilidades de control y seguimiento por parte tanto de la ANI como de las interventorías contratadas desde el inicio de la concesión y hasta la actualidad. A continuación se hace un recuento de las situaciones encontradas en los predios visitados, tanto para los ocho predios con áreas remanentes como para otros casos de predios adquiridos para el corredor vial y sus obras complementarias.

Lo anterior presuntamente contraviene los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

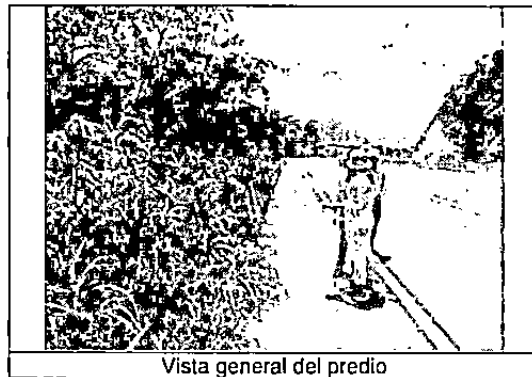
Pedio con ficha CAS-IT-R-022 ubicado entre las abscisas PR 63+568,14 y PR 63+702,28, Tramo 2

El predio no se encuentra delimitado ni cercado de los predios adyacentes, no se observó que se le hiciera mantenimiento por parte del concesionario (rocería y limpieza), se encontró que dicho predio se encuentra invadido, según lo informó el concesionario, por la misma persona que lo vendió, la cual ya ha sembrado árboles frutales y le realiza limpieza de maleza al predio, es de aclarar que se encuentra invadida tanto el área remanente como el área adquirida para derecho de vía. El concesionario informó que se está adelantando el proceso de restitución pero no entregó los documentos que soporten estos trámites.



Pedio con ficha CAS-2-R-024A ubicado entre las abscisas PR 61+006,11 y PR 61+078,19, Tramo 2

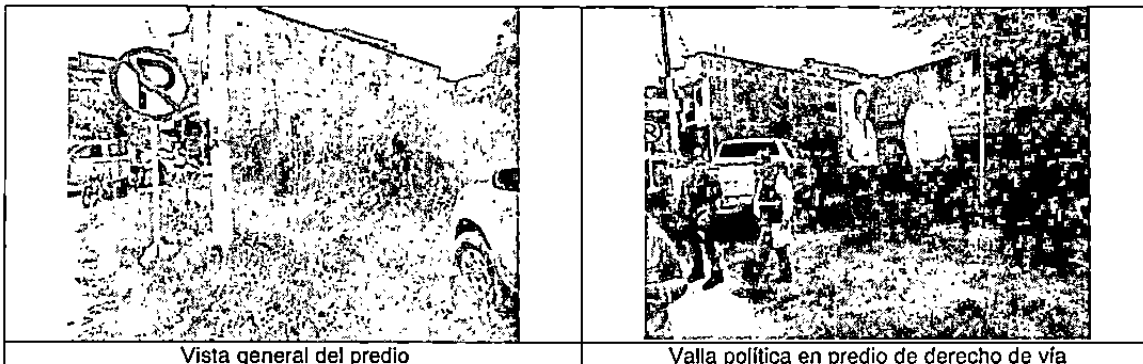
El predio no se encuentra delimitado ni cercado de los predios adyacentes, no se observó que se le hiciera mantenimiento por parte del concesionario (rocería y limpieza).



Vista general del predio

Predio con ficha CAS-2-U-034 ubicado entre las abscisas PR 60+428,79 y PR 60+435,86. Tramo 2

El predio no se encuentra delimitado ni cercado de los predios adyacentes, se encuentra abandono, no se observó que se le hiciera mantenimiento por parte del concesionario (rocería y limpieza), en el predio adyacente, también bajo custodia del concesionario, se encontró una valla con publicidad política.



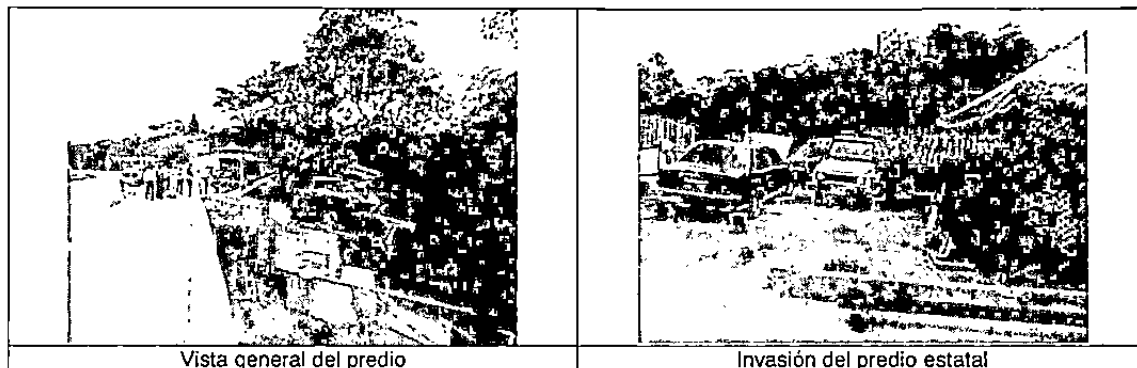
Vista general del predio

Valla política en predio de derecho de vía

Predio con ficha CAS-2-R-024A ubicado entre las abscisas PR 61+006,11 y PR 61+078,19, Tramo 2

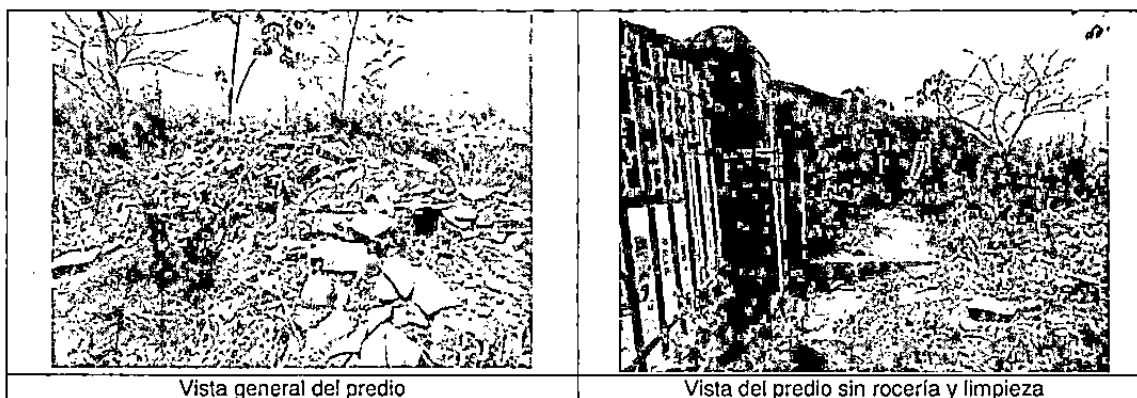
El predio no se encuentra delimitado ni cercado de los predios adyacentes, no se observó que se le hiciera mantenimiento por parte del concesionario (rocería y limpieza), se encontró que dicho predio está invadido en su totalidad, notándose que ya hay construcciones de vivienda, corrales de animales, zona de parqueo; es de aclarar que se encuentra invadida tanto el área remanente como el área adquirida para derecho de vía. El concesionario informó que se está adelantando el proceso de restitución pero no entregó los documentos que soporten estos trámites. Se dificultó su ubicación puesto que el mojón del K61 no se ubicó correctamente por parte del concesionario.





Predio con ficha CAS-1-R-045-A ubicado entre las abscisas PR 67+377.64 y PR 67+487.55, Tramo 1

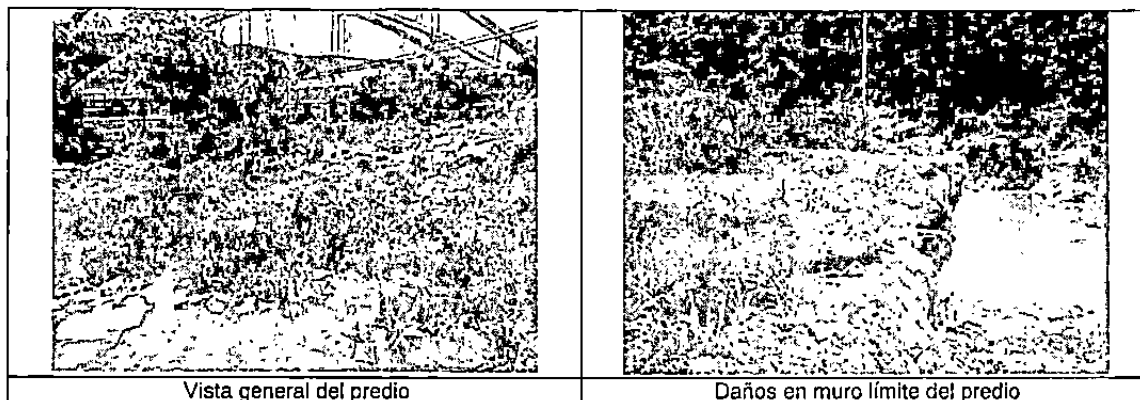
No está completamente delimitado ni limpio, tiene escombros de demolición, sobre este terreno se presentan deslizamientos hacia la vía, que aún no han sido estabilizados por el concesionario. No se le hace mantenimiento (rocería y limpieza).



Predio con ficha CAS-1-U-189 ubicado entre las abscisas PR 71+028.20 y PR 71+105.07, Tramo 1

No está cercado, está abandonado y con basuras, maquinaria de construcción pasó por el terreno y destruyó el muro que da hacia la ribera del río (predio contiguo al Puente Antonia Santos). El Concesionario informó que el abogado de la concesionaria se comunicó con la Corporación de Defensa de la Meseta de Bucaramanga - CDMB a efectos de que hiciera presencia en el lugar, ante lo cual los funcionarios de dicha Corporación manifestaron que la competencia radica en el Municipio de Girón, que en el lugar hicieron presencia los funcionarios de dicho Municipio y deja constancia que la zona afectada no hace parte de la concesión;

sin embargo, de acuerdo con lo observado durante la visita, se derribó un muro que limitaba el predio con la ronda del río, el cual debe ser reparado.



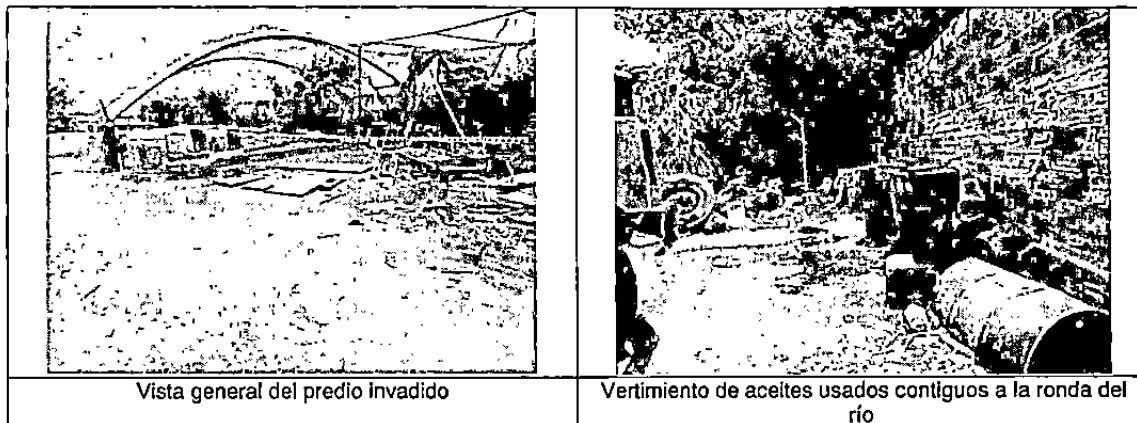
Predio con ficha CAS-1-U-207 ubicado entre las abscisas PR 70+974,19 y PR 71+073,65, Tramo 1

Es contiguo a un Taller con volquetas y taller de soldadura; se encuentra invadido, contiene tanques (barriles) con aceites usados y se encontraron vertimientos de estos aceites en el suelo, con alto riesgo de que por escorrentía lleguen a contaminar el río, también es contiguo al Puente Antonia Santos.

Durante la visita de la Contraloría, la ANI manifestó que en campo el concesionario informó que hay interpuesta una querrella de restitución de espacio público y que los barriles de aceite, que puedan generar el riesgo anteriormente mencionado, no hacen parte de las actividades desarrolladas por el concesionario sino por el propietario del predio colindante que actualmente invade el predio de propiedad de la Nación.

El Concesionario dejó la constancia de que el 26 de agosto de 2015 a las 9:00 AM se realizaría la diligencia de desalojo, programada como consecuencia de la querrella interpuesta por el concesionario; a la fecha de presentación de esta observación no se conocen los resultados de dicha diligencia.

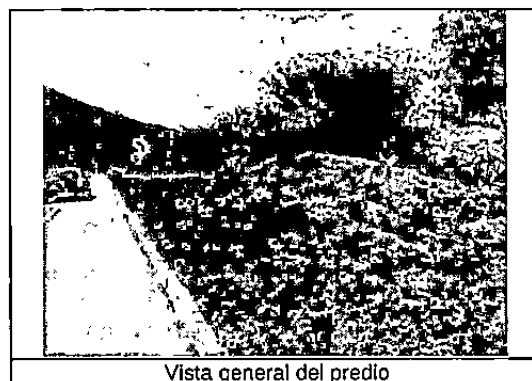
Sin embargo, se debe dejar claro que la situación expuesta sobre la contaminación, también exige unas labores de denuncia ante las autoridades ambientales y seguimiento por parte del concesionario, tal y como lo establece el contrato de concesión.



Predio con ficha CAS-1-R-031A ubicado entre las abscisas PR 67+205,00 y PR 67+285,57, Tramo 1

Falta limpieza, rocería y delimitación con cercado por lo cual con respecto a los terrenos aledaños no hay claridad sobre el ancho del derecho de vía a ambos costados del predio en mención.

El Concesionario manifestó que dicho predio no se encuentra invadido; sin embargo, de acuerdo con la información disponible en planos, se observó que el cerco de uno de los predios aledaños se había corrido 5 metros dentro del derecho de vía adquirido.



Adicionalmente, se encontraron algunos predios que llamaron la atención, por cuanto fueron adquiridos, pero están en condiciones de abandono y descuido por parte del concesionario.

Se observaron dos predios en zona urbana del municipio de Girón, cercanas al puente peatonal de Castilla La Nueva, que como se puede apreciar en las fotografías, en un caso, el lote se encuentra en abandono y, en otro, ya se hicieron

algunas adecuaciones que pueden poner en riesgo de invasión el lote de propiedad pública.



Asimismo, en un predio también en el tramo 1, en el K69+000, se observó que ya existe invasión sobre los terrenos del Estado por parte de un establecimiento de trabajo con maderas, así como también con disposición de escombros y desechos de madera.



Hallazgo 34. Policía de carreteras, Vehículos de Operación y Equipos de peajes; daños y reemplazo por cumplimiento de vida útil. (A, D e IP)

Vehículos y Equipos Policía de Carreteras.

De acuerdo con el Apéndice B del contrato en su numeral 4.1.8.1 Policía de Carreteras, el Concesionario tiene la obligación de suministrar y mantener en óptimas condiciones los equipos y vehículos necesarios para que la Policía de Carreteras – POLCA- pueda desempeñar sus funciones de ley; sin embargo, en la visita realizada a la concesión se observó que el concesionario no está cumpliendo con dicha obligación, por las siguientes razones:

- Las cuatro (4) motos entregadas a la Policía, están fuera de funcionamiento por las malas condiciones y la evidente falta de mantenimiento; lo cual fue corroborado por la misma policía de carreteras destacada en el CCO.
- De las dos (2) patrullas que se deben mantener, una (1) está en funcionamiento en el sector de Lebrija y la otra se encuentra dañada en el CCO.
- De acuerdo con el numeral 4.1.8.1, Suministro de los vehículos y equipos, se deberían realizar considerando un promedio de vida útil de cinco (5) años, sin embargo, se observó que las dos (2) patrullas tienen como fecha de matrícula diciembre de 2008. En cuanto a las motos, si bien es cierto que el concesionario ha realizado dos entregas en el año 2008 y en el año 2010, estas últimas están fuera de funcionamiento como se indicó anteriormente.
- En relación con los radares para el control de velocidad, la POLCA informó que estos no se pueden utilizar por cuanto son obsoletos y no cumplen las especificaciones necesarias para su uso. Contrariando lo que se estipuló en el numeral 4.1.8.1 en cuanto a que las características de los equipos deberían ser previamente concertados con la Policía de Carreteras.

Lo anterior, refleja presunto incumplimiento por parte del Concesionario y debilidades de control y seguimiento por parte de la ANI y la interventoría lo que dificulta las operaciones de control y vigilancia que debe realizar la Policía de Carreteras incrementado el riesgo de seguridad vial que se pueda llegar a presentar en las vías concesionadas.

Equipos de peajes.

Durante la visita a la concesión se verificó que el Concesionario no ha realizado la reposición de equipos de control de las estaciones de peaje, incumpliendo lo estipulado en el Capítulo II del Apéndice B1, que estableció la obligatoriedad de realizar la reposición de estos equipos *"por lo menos cada cinco (5), término que se contará a partir de la entrega de los mismos"*, toda vez que las estaciones de peaje de Rionegro y Lebrija se entregaron al concesionario el 14 de junio de 2007, por lo que la primera reposición debió haberse realizado en el año 2012, sin embargo, a la fecha no se ha realizado el cambio de los equipos.

Lo anterior, incrementa el riesgo de mal funcionamiento, obsolescencia y confiabilidad de los equipos, tal y como lo manifestó la interventoría en oficio con radicado ANI 2015-409-019947-2 del 09/04/2015, en donde argumentó que: *"...la falta de restitución de los equipos pueden llevar a una condición de incapacidad técnica de los equipos actuales, evidenciándose por una parte en vacíos en la capacidad actual de los equipos de pos clasificación instalados ante la alimentación de nuevas TIE (tarjetas de identificación electrónica)..."*.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que cualquier incumplimiento por parte del Concesionario que tenga que ver con inversiones (como lo es la reposición de los equipos), tiene efectos financieros que pueden generar un desequilibrio contractual en contra del Estado, por lo cual este posible desequilibrio debe ser analizado por parte de la ANI, con el fin de tomar las medidas necesarias para que el concesionario cumpla con todas sus obligaciones y se restablezca el equilibrio contractual.

Es de aclarar, que aunque se tiene conocimiento de que ya se encuentra en curso un proceso de disminución de la remuneración al concesionario, contemplado en la cláusula 26 del contrato de concesión, esto no ha sido suficiente para conminar al concesionario al cumplimiento de sus obligaciones.

Vehículos de Operación (Carro talleres, Grúas y Ambulancias).

De acuerdo con el Apéndice B del contrato, los vehículos de Operación de la concesión (Carro Talleres, Grúas y Ambulancias) se repondrán por lo menos cada cinco años, término que se contará a partir de la entrega de los mismos; sin embargo, en visita a la concesión ZMB, realizada del 18 al 21 de agosto de 2015, se pudo comprobar que dichos vehículos tienen todos más de cinco años en operación. (Ver cuadro)

Tabla 25. Vehículos de Operación y fechas de entrega

Tipo de Vehículo	Cantidad	Fecha de Entrega
Carros - Taller	2	02/05/2009
Grúa Gancho	1	14/02/2009
Grúas Plataforma	2	11/05/2009
Ambulancias	2	28/11/2008

Fuente: Fecha de Entrega de acuerdo a información dada por el Concesionario

Así las cosas, se encuentra que aunque ya han pasado, en el mejor de los casos, más de un año y cuatro meses del vencimiento del plazo para la reposición de los vehículos, ésta aún no se ha hecho, a pesar de los requerimientos hechos por la interventoría con oficios JPD-OP-0526-409-2014 de fecha 17 de octubre de 2014 y JPD-OC-0526-OC-197-2015 del 13 de julio de 2015. De esta forma, se incumple con el compromiso contractual por parte del concesionario y se generan riesgos de fallas en los vehículos y por consiguiente riesgos para los usuarios de las vías concesionadas al no contar con vehículos en las condiciones de renovación pactadas en el contrato de concesión para una prestación de servicio con calidad y seguridad.

Todas estas deficiencias presentadas referentes tanto a vehículos y equipos de Policía de carreteras, vehículos de Operación y Equipos de las Estaciones de Peajes, generan un presunto detrimento al patrimonio del Estado, en cuantía aún por determinar, representado en el valor de los equipos que el concesionario no ha reemplazado incumpliendo sus obligaciones contractuales, situación que ha sido permitida por la ANI, por deficiencias de Control y supervisión a la Concesión a su cargo.

Lo anterior presuntamente contraviene los numerales 1 y 4 del artículo 4º de la Ley 80 de 1993 y numeral 1 del artículo 26 ibídem, así como el artículo 8 de la Ley 42 de 1993.

Hallazgo 35. Especificaciones y Operación de la Estación de Pesaje de Rionegro. (A).

En la auditoría desarrollada por la Contraloría General de la República en los años 2011 y 2012 a 11 concesiones viales, dentro de las cuales se analizó la Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga, se estableció un hallazgo⁷⁵ referente a la no construcción, hasta ese momento, de la Estación de pesaje fija de Rionegro, este hallazgo con connotación fiscal, establecía un presunto detrimento correspondientes a los costos de operación y mantenimiento de la estación de pesaje desde el momento del inicio del incumplimiento por parte del concesionario y hasta el momento de la auditoría, pero dejaba claridad que esta cifra seguiría aumentando hasta el momento en que el concesionario cumpliera con su obligación contractual de entregar la estación de pesaje fija de Rionegro. Nótese que dicho hallazgo no establecía un daño por la construcción de la estación de pesaje como tal, sino solo por los costos de operación y mantenimiento que se le habían reconocido al concesionario durante el tiempo que no había estado funcionando la Estación de Pesaje, pero que él nunca había invertido; esto porque se esperaba que en algún momento el concesionario finalmente iba a cumplir con la entrega de la estación de pesaje.

Con ocasión de la presente auditoría se realizó visita a la concesión entre los días 18 al 21 de agosto de 2015, en donde se comprobó que ya fueron entregadas por el concesionario las instalaciones de la Estación de pesaje de Rionegro, pero estas no cumplen con las especificaciones contractuales establecidas en el apéndice B "Especificaciones Técnicas de Operación, Mantenimiento y Servicios al Usuario", que en su página 46 establece para las estaciones de Pesaje Fijas:

⁷⁵ Hallazgo 205. Administrativo y Fiscal – Construcción, Operación y Mantenimiento de la Estación de pesaje Fija de Rionegro.

"...El concesionario deberá construir mínimo dos (2) Estaciones de Pesaje fijas, las cuales se ubicarán en los sitios que establezca el Concesionario, a fin de que pueda cumplir con los controles necesarios para el control del peso de los vehículos de carga que hacen uso de la vía y cubriendo los dos sentidos de la vía. Cada una de las Estaciones de Pesaje fijas deberá estar dotada de una (1) báscula dinámica y una (1) báscula estática.

Para la construcción de las Estaciones de Pesaje fijas, el Concesionario se asegurará de emplear en sus diseños materiales durables y resistentes como mampostería convencional o estructural para los muros, cubiertas tipo eternit, teja de barro o similar, acabados con pañete, pintura, enchapes en cerámica o similar, entre otros.

Los diseños y especificaciones de estas Estaciones de Pesaje deben ser entregados al interventor en los términos establecidos en el contrato de concesión..."

- En primer lugar, las instalaciones entregadas por el concesionario no corresponden a construcciones de acuerdo con las especificaciones solicitadas, las cuales si fueron aplicadas en la estación de pesaje de Lebrija, sino a la instalación de contenedores acondicionados para servir como oficinas, pero que son de carácter más temporal que permanente, que es el que se espera para estas áreas que son de carácter fijo y permanente en la concesión, la única área que cumple con estos criterios es la de los baños, que fue construida con posterioridad con ocasión del cumplimiento de lo pactado en el Otrosí 9.
- Asimismo, en estas especificaciones se pide tener una zona de parqueo para vehículos de carga con 4 unidades de 60 M2 cada una, para un total de 240 M2. Lo encontrado en la visita es una zona que aunque cumple con el área establecida, no está ubicada de manera tal que en caso de presentarse un vehículo infractor, este pueda ubicarse en esas áreas de estacionamiento sin que obstaculice la operación de la estación de pesaje y de la vía en el sitio donde está localizada esta estación; adicionalmente, solo se trata de un terreno que fue acondicionado con material producto de fresado, pero que no reúne las condiciones mínimas para atender este tipo de casos en los cuales haya que parquear vehículos infractores, ya que adicionalmente solo podría atender a los que se pesen en el sentido Bucaramanga – Rionegro, porque en el otro sentido sería imposible devolver el vehículo infractor para poderlo ubicar en la "zona de parqueo". Además de que no tiene ningún tipo de señalización y demarcación que permita operarla de manera adecuada.

- El contrato establece que los controles de pesaje se deberán realizar en los dos sentidos de circulación del tránsito, sin embargo, la estación está tan mal diseñada, que algunas de sus funciones las puede prestar en un sentido y otras solo en el otro sentido, pero no puede prestar todas en ambos sentidos. Es así como ya se mencionó que desde el punto de vista de parqueo de vehículos infractores solo puede funcionar en el sentido Bucaramanga – Rionegro, y para clasificar previamente los vehículos sobrecargados en el “sistema” de básculas dinámicas (como se solicita en el apéndice B del contrato), solo se podría hacer en el sentido Rionegro – Bucaramanga, puesto que solo hay báscula dinámica previo a la entrada a la Estación de pesaje en este sentido del Tránsito.
- En el numeral 2.1 de la cláusula segunda del Otrosí 9, al hacerse referencia a la Estación de Pesaje fija de Rionegro, la ANI *“...acepta la construcción actual para la zona administrativa de la Estación de Pesaje de Rionegro, siempre y cuando, el concesionario construya a su costo y riesgo los baños o baterías sanitarias como construcciones fijas y definitivas en las áreas y condiciones establecidas contractualmente en un plazo de 3 meses contado desde el día siguiente a la suscripción de este Otrosí...”*, sin que se cumplan con todas las condiciones pactadas contractualmente para este tipo de instalaciones.
- A la fecha de la visita, se encontró que la Estación de pesaje no se encuentra en funcionamiento debido a que desde el 11 de junio del año en curso se encuentra vencida la certificación de calibración de la báscula estática de la estación de pesaje, es decir, que para la fecha de la visita ya llevaba más de 2 meses sin operar dicha estación, incumpliendo la obligación contractual de estar disponible 24 horas al día durante los 365 días del año.
- No hay claridad en el contrato de concesión sobre la duración (diaria, semanal, mensual, etc.) de la operación de cada una de las estaciones de pesaje de la concesión, por cuanto aunque se establece una condición de disponibilidad de la infraestructura durante las 24 horas diarias los 365 días del año, no se establece durante cuánto tiempo se deben hacer los pesajes, o si esta operación de las estaciones debe ser permanente y continua.

Así las cosas, esta Estación de Pesaje presenta serias deficiencias de carácter técnico y operacional debidas a incumplimientos de las condiciones por parte del concesionario y a deficiencias de supervisión y control por parte de la ANI y sus interventorías, que no ha permitido que desde el inicio de la concesión se haya podido cumplir con las condiciones pactadas para operación de las Estaciones de pesajes y control del peso de los vehículos de carga. Adicional al hecho de que dichos incumplimientos pueden tener efectos financieros en contra de la ANI,

ocasionados por la no inversión de algunos recursos por parte del concesionario en construcción, operación y mantenimiento de la estación de pesaje fija de Rionegro.

Hallazgo 36. Mantenimiento Tramo 3 (T del Aeropuerto – Aeropuerto). (A y D)

Se encuentra que no se está realizando la construcción y el mantenimiento de obras relacionadas con estabilidad de taludes y obras hidráulicas diferentes a las cunetas, en el tramo 3 de la concesión, y se está permitiendo que las existentes se deterioren.

Durante la visita efectuada a la concesión ZMB, se planteó por parte del concesionario la posición en el sentido de que en el Tramo 3 (T del Aeropuerto – Aeropuerto) su obligación es solo la de realizar actividades en el ancho de corona, que comprende la estructura de pavimento, bermas y cunetas, lo cual, según ellos, se basa en el convenio interadministrativo firmado entre la Aerocivil y el INCO y en el Apéndice A al Contrato de Concesión, en donde otra vez, según ellos, se establece que para el Tramo 3 las actividades de Rehabilitación solo deben ser ejecutadas en el ancho de corona.

Así las cosas, en el año 8º el concesionario no refleja tener claridad sobre sus responsabilidades contractuales relacionadas con el tramo 3 de la concesión y estas no han sido exigidas a cabalidad por la ANI y sus respectivas interventorías (esto se aplica en igual forma para todos los tramos que incluyen rehabilitación); puesto que el contrato de concesión en su Apéndice A, a diferencia de lo planteado por el concesionario, establece que:

"...1.2 ALCANCES DEL PROYECTO...

...Rehabilitación y mantenimiento del sector entre la Intersección T del Aeropuerto (PR63+800 Ruta 6601) y el Aeropuerto en una longitud aproximada de 3.0 kilómetros...

...2.3 TRAMO 3

Es el sector comprendido entre la Intersección T del Aeropuerto (PR63+800 Ruta 6601) y el Aeropuerto.

El alcance general de las obras a ejecutar por el concesionario, comprende la rehabilitación de la vía existente y su mantenimiento durante el plazo de la concesión. Las principales actividades a ejecutar en el Tramo 3 son las siguientes:

- 1. Rehabilitación de la calzada existente entre la T del Aeropuerto y el Aeropuerto, en todo el ancho de la corona, que comprende estructura de pavimento, bermas, cunetas. en longitud aproximada de 3.0 kilómetros...*

...3. ACTIVIDADES GENERALES PARA TODOS LOS TRAYECTOS

Además de las obras y actividades descritas anteriormente para cada uno de los trayectos, el concesionario deberá ejecutar las obras y actividades siguientes:

1. Estudios y diseños definitivos para la rehabilitación del trayecto que comprenda en general toda la infraestructura dentro del derecho de vía...
3. Estudios y Diseños definitivos y construcción de las Obras de estabilización y mantenimiento de taludes y muros de contención que comprenda en general toda la infraestructura dentro del derecho de vía.
4. Estudios y Diseños definitivos y construcción de las Obras hidráulicas que se requieran de acuerdo a los estudios hidráulicos, hidrológicos y de socavación...
7. Rehabilitación y mantenimiento de obras de drenaje vial, las cuales estarán sujetas a los estudios hidráulicos, hidrológicos y de socavación...
12. Mantenimiento rutinario y periódico durante el plazo del contrato, de acuerdo con las especificaciones de Operación y Mantenimiento establecidas en el apéndice B..."

Adicionalmente, de la lectura del convenio interadministrativo suscrito entre la Aerocivil y el INCO, no se encuentra en ningún sitio la posición del concesionario de que solamente se deben desarrollar actividades en el ancho de corona, y por el contrario, se puede encontrar:

"...Cláusula Novena – Obligaciones del Instituto: El Instituto se obliga con La Unidad a: 1) Ejecutar en los tramos entregados por La Unidad, a través del Contrato de Concesión las siguientes obras: realizar la rehabilitación de la calzada existente entre la T del Aeropuerto y el Aeropuerto, en todo el ancho de la corona, que comprende estructura de pavimento, bermas, cunetas. Y demás obras necesarias para la correcta estabilidad y funcionamiento de la vía, según las actividades generales a realizar en este trayecto de acuerdo con el Apéndice A del contrato de concesión..." (Subrayado fuera de texto).

Como se puede apreciar, las actividades a ser realizadas son mucho más amplias que las que el concesionario manifiesta que realiza en el tramo 3 según su posición asumida.

De esta forma, se están generando riesgos de estabilidad de la vía, al hacerse, por parte del concesionario, mantenimiento solo a las obras sobre el ancho de la corona, y no realizar actividades de mantenimiento y construcción de obras de estabilización de taludes y obras hidráulicas. Lo anterior contraviene lo dispuesto en los artículos 4 numeral 4, 5 numeral 2 y 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993.

Hallazgo 37. Cámaras de Interventoría en Estaciones de Pesajes. (A)

Durante la visita a la concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga – ZMB-, se informó por parte de la Interventoría una situación sobre la negativa por parte del

concesionario a permitir la instalación de cámaras en las estaciones de pesaje, para la verificación de las actividades que adelanta el concesionario para el control de peso a los vehículos de carga, de acuerdo con el apéndice B "*Especificaciones Técnicas de Operación, Mantenimiento y Servicios al Usuario*"; al momento de la visita a las estaciones de pesaje, efectivamente se comprobó que no están instaladas las cámaras correspondientes a la interventoría.

Es de aclarar, que dentro de las Obligaciones del Concesionario, plasmadas en la Cláusula 10 del contrato de concesión se encuentra:

"... 10.36. Atender las instrucciones del Interventor de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 64 y suministrar toda la información sobre el Proyecto, dentro de la cual se incluye, sin limitarse, la información financiera a que se refiere el Anexo 4 del presente Contrato, en las condiciones y términos establecidos en este Contrato. Para tales efectos, el Concesionario deberá tener en cuenta que el Interventor no podrá modificar o adicionar el presente Contrato..."

En la Cláusula 64 del Contrato de concesión, sobre Interventoría y Control, en su numeral 64.1, una de sus funciones es: *"...Verificar que la operación y el mantenimiento del Proyecto cumpla con las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento y requerir al Concesionario para que corrija los incumplimientos..."*, lo cual no se puede hacer si se obstaculiza el trabajo por parte del concesionario.

Adicionalmente, dentro de las Obligaciones del Interventor, en el Contrato de Interventoría, se establece que *"...deberá efectuar una vigilancia general, integral y permanente del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas del Contrato de Concesión, sus anexos y modificaciones y las que se encuentran estipuladas en el Anexo de Requerimientos Técnicos Contrato de Interventoría; el seguimiento y control deberá garantizar el cumplimiento de todos los objetivos y previsiones contenidos en el presente contrato, sus anexos, especialmente las Hojas de Datos que hacen parte integral del mismo y en el mencionado Anexo de Requerimientos Técnicos, el Pliego de Condiciones y su Propuesta..."*.

Así las cosas, existen razones para que el interventor instale las mencionadas cámaras en las Estaciones de Pesaje, y por el contrario, no se encuentra ninguna justificación para que el concesionario impida una actividad encaminada a la verificación del cumplimiento del contrato de concesión. El concesionario tiene la obligación de colaborar en todo momento con la Interventoría en el cumplimiento de sus funciones de vigilancia general, integral y permanente del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario.

Por otra parte, no se encuentran acciones por parte de la ANI en el sentido de conminar al Concesionario a permitir las actividades de la Interventoría y cumplir con su obligación de *"...Colaborar con el Interventor para la correcta vigilancia y control del cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión."*, tal y como lo establece el contrato de Interventoría en su Sección 2.02. de Obligaciones de la Agencia.

Estos obstáculos a las actuaciones de la Interventoría en el cumplimiento de sus funciones, no pueden ser aceptadas por la Entidad, ya que se generan riesgos de control y seguimiento al contrato de concesión y de correcta ejecución del contrato de Interventoría.

Hallazgo 38. Especificaciones de dotación para Carrotalleres. (A).

Se encontró que el conjunto de herramientas y dotación con que cuentan los carrotalleres son mínimos para suplir las necesidades mecánicas de automóviles varados, esto debido a que en el contrato de concesión no se dan especificaciones claras de lo que debe tener como dotación cada uno de los carrotalleres, ya que la especificación que tiene el Apéndice B "Especificaciones Técnicas de Operación, Mantenimiento y Servicios al Usuario", solo establece que *"...deben permanecer disponibles al menos dos carros talleres debidamente dotados en todo momento del equipo básico de carretera (exigencia mínima de equipo y dotación de elementos como la que tienen empresas legalmente constituidas para la prestación del servicio de carro-taller), para suplir las necesidades mecánicas de un automóvil varado..."*.

De lo expuesto se evidencia que no se tiene un parámetro claro de comparación, ya que la exigencia es muy ambigua y subjetiva, por lo que se dificultan las labores de verificación y exigencia por parte de la interventoría a los carrotalleres del concesionario y mal servicio al usuario que con el pago de su peaje debería recibir un servicio de calidad.

Hallazgo 39. Aumento de tarifas de peaje de acuerdo a Otrosí 9. (A y D).

En la Cláusula décima segunda del Otrosí 9 se modificó lo establecido en el contrato de concesión respecto del cálculo de las tarifas de peaje aplicables en la Etapa de Operación (numeral 1.25 de la Cláusula primera), en donde la condición principal para el aumento del 15% en las tarifas, era que se firmara el acta de inicio de la Etapa de Operación. La modificación plasmada en el Otrosí 9 establece que ya no es con la firma del acta de inicio de dicha etapa que se debe hacer el aumento, sino con el cumplimiento de otras condiciones menores, a saber:

“...12.1. Peaje de Lebrija. La ANI se compromete a efectuar un incremento del 15% en la tarifa de este peaje, una vez verificado el cumplimiento del índice de estado de los tramos 1, 2, 3 y 4, según lo requerido en el Contrato de Concesión para la etapa de operación.

12.2. Peaje de Rionegro. La ANI se compromete a efectuar un incremento del 15% en la tarifa de este peaje una vez se verifique la terminación de las obras del tramo 6 y el cumplimiento del índice de estado del tramo 9 y 10, según lo requerido en el Contrato de Concesión para la etapa de operación...”

En el caso específico del aumento para la estación de peajes de Rionegro, este se dejó condicionado al cumplimiento del índice de estado del tramo 10 (Palenque – La Salle), el cual no está en el área de influencia de este peaje pero no se condicionó a la terminación de las obras del tramo 7 que sí pertenece a su área de influencia y que afecta la operación del corredor Bucaramanga – Rionegro, donde está ubicado el peaje.

De esta forma se torna difícil la socialización con la comunidad para que se acepte la aplicación de esta medida, puesto que las condiciones pactadas en el Otrosí difieren de las realidades del proyecto, ya que difícilmente se aceptará un aumento de tarifas cuando las principales obras que hay en este corredor (doble calzada y par vial del tramo 7) no son de obligatorio cumplimiento para este aumento; y si lo es el cumplimiento de un índice de estado de un tramo (tramo 10) que no le aporta nada desde el punto de vista social a la zona de influencia del peaje de Rionegro.

Así las cosas, se pone en riesgo la aplicación efectiva de la medida de aumento de las tarifas y se incrementa el riesgo de que el Estado tenga que asumir una eventual compensación por diferencial tarifario en caso de que no se pueda aplicar el aumento; debido a inconsistencias técnicas de la decisión de condicionar el cumplimiento a tramos que no están en el área de influencia y dejar por fuera otros que están directamente relacionados con dicha zona.

Adicionalmente, en el parágrafo segundo de la mencionada cláusula décimo segunda, la ANI se compromete a realizar una compensación tarifaria al concesionario, en caso de que en los plazos dados en este parágrafo no se haya expedido la Resolución por parte del Ministerio de Transporte, lo cual desborda las competencias de la Entidad, puesto que solo el Ministerio de Transporte es quien puede hacer este aumento de tarifas; y reconocer una compensación tarifaria equivale a estar reconociendo ese aumento de las tarifas en forma previa a la expedición de la resolución de la autoridad competente.

Si bien a octubre de 2015 el concesionario no ha cumplido con las condiciones puestas para poder hacer el aumento de estas tarifas, ya que no ha cumplido con

el índice de estado ni ha culminado la construcción del tramo 6, el riesgo en la aplicación de dicha medida persiste.

Lo anterior presuntamente contraviene lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 1º de la Ley 797 de 2002, que modifica el artículo parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993.

Hallazgo 40. Estado Físico de la Concesión, mantenimiento rutinario y periódico (derrumbes, estado del pavimento, limpieza del corredor, rocería, estado de cunetas, etc.). (A y D).

Durante la visita realizada a la Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga entre los días 18 y 21 de agosto de 2015, se encontraron deficiencias de carácter técnico en el estado de los diferentes tramos que componen el proyecto; estas deficiencias tienen que ver con todas las actividades de Mantenimiento, tanto rutinario como periódico, establecidos en el Apéndice B "*Especificaciones Técnicas de Operación, Mantenimiento y Servicios al Usuario*" como de obligatorio cumplimiento por parte del concesionario durante todo el tiempo de la concesión.

Todas las falencias en el mantenimiento de los corredores tienen su causa principal en el incumplimiento del concesionario a las obligaciones contractuales pactadas y a debilidades de la ANI y sus interventorías para hacer cumplir el contrato y administrar las concesiones a su cargo y llevarlas a buen término para cumplir con calidad con la prestación del servicio a los usuarios de las vías concesionadas.

Es necesario tener en cuenta que estas actividades representan en gran medida la situación de la concesión ZMB en cuanto al cumplimiento del concesionario al contrato de concesión y reflejan la percepción de los usuarios respecto a la realidad de la concesión en la actualidad. Lo anterior presuntamente contraviene los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

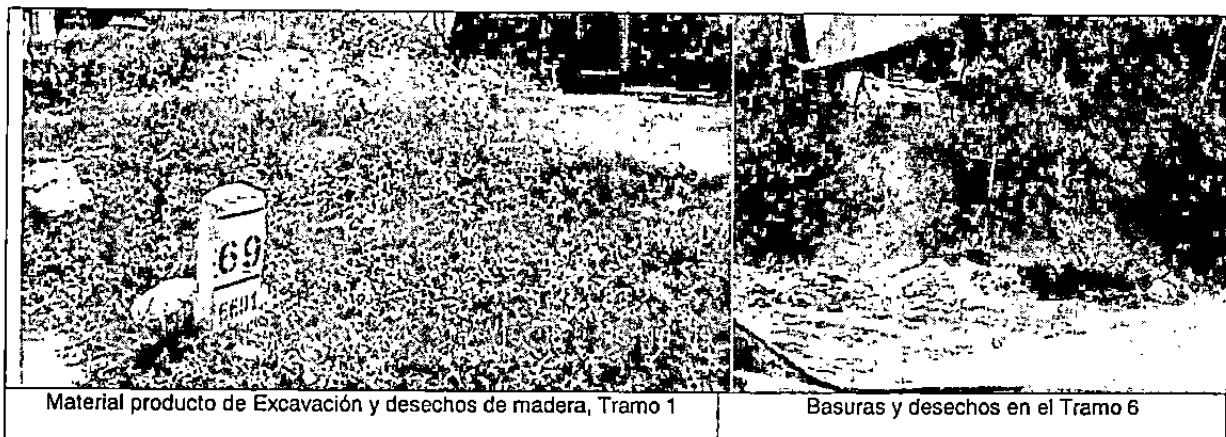
A continuación se presentan ejemplos de las múltiples deficiencias en las diferentes actividades de mantenimiento a lo largo de los diferentes tramos que componen la Concesión ZMB:

Limpieza General.

Se encontraron en prácticamente todos los tramos concesionados, pero especialmente en los tramos 1 y 6, problemas de basuras y limpieza en general, en contradicción e incumpliendo lo pactado en el contrato en el sentido que:

"La vía deberá permanecer libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo. El Concesionario deberá garantizar la disposición de los materiales producto de la limpieza en un sitio apropiado, de acuerdo con las normas relativas a la protección de medio ambiente, así como con los planes de manejo ambiental del Proyecto.

En caso de obstaculizaciones de la vía causadas por basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo, aún por causas ajenas a la voluntad del Concesionario, este deberá limpiar, mantener y restituir el derecho de vía en el menor tiempo posible, utilizando un tiempo máximo de doce (12) horas en sectores montañosos y de seis (6) horas en los demás sectores..."



Zonas Laterales y Rocería.

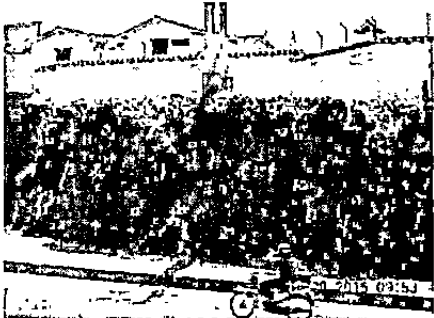
Las deficiencias son múltiples puesto que, en general, a lo largo de toda la concesión no se encontró que se cumpla con la rocería en todo lo ancho del Derecho de Vía, se evidenció que solo se hace máximo a dos o tres metros del borde de la vía en algunos lugares, ya que también se encontró muchas zonas en donde hace tiempo no se realiza rocería y la vegetación excede con creces los 30 centímetros máximos permitidos por el Apéndice B.

Asimismo, se encontró que la gran mayoría de los taludes producto de las construcciones hechas por el concesionario siguen sin recubrimiento vegetal, así como algunos sectores de los separadores centrales de las vías, todo en contravía del contrato de concesión.

De la misma manera, se encontraron varios sectores en donde las cunetas están obstruidas por material producto de derrumbes de los taludes aledaños.

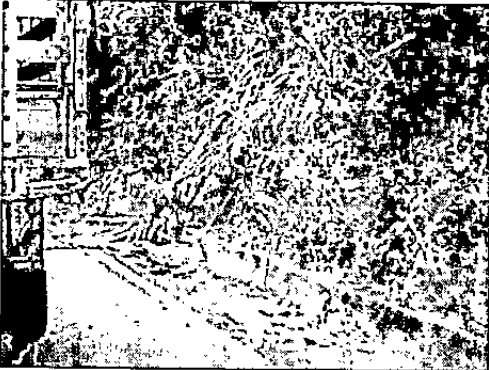
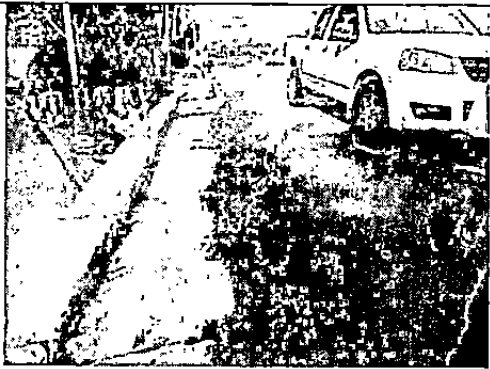


CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

	
Separador sin recubrimiento vegetal Tramo 1	Talud erosionado sin recubrimiento vegetal Tramo 1
	
Talud sin revegetalización Tramo 4	Obstrucción de cunetas Tramo 6
	
Cunetas invadidas de tierra y vegetación (sin rocería), Tramo 6	Talud sin revegetalización y zona sin rocería, Tramo 7

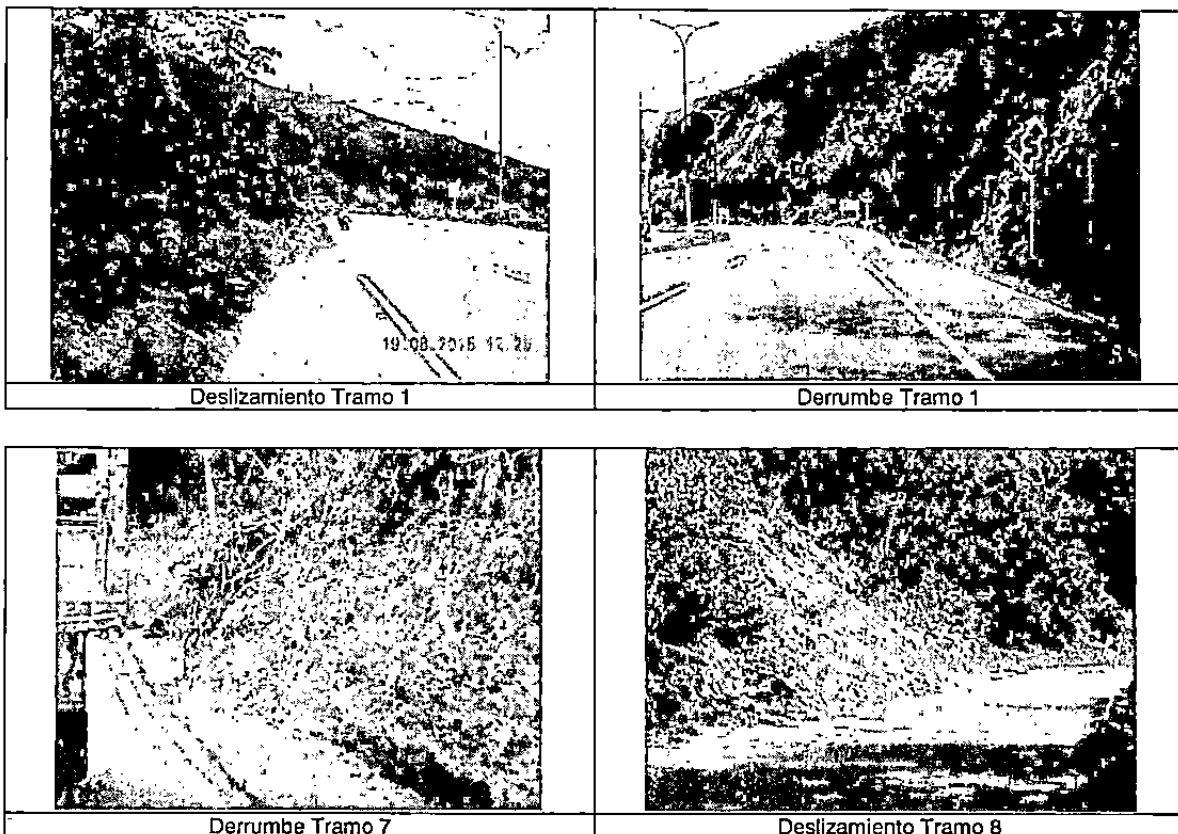


CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

	
Obstrucción cunetas Tramo 7	Materiales sobre zona de bermas y cunetas (sin rocería) Tramo 7
	
Zona con zonas laterales descuidadas y sin rocería Tramo 10	Material vegetal entre berma y cuneta Tramo 10

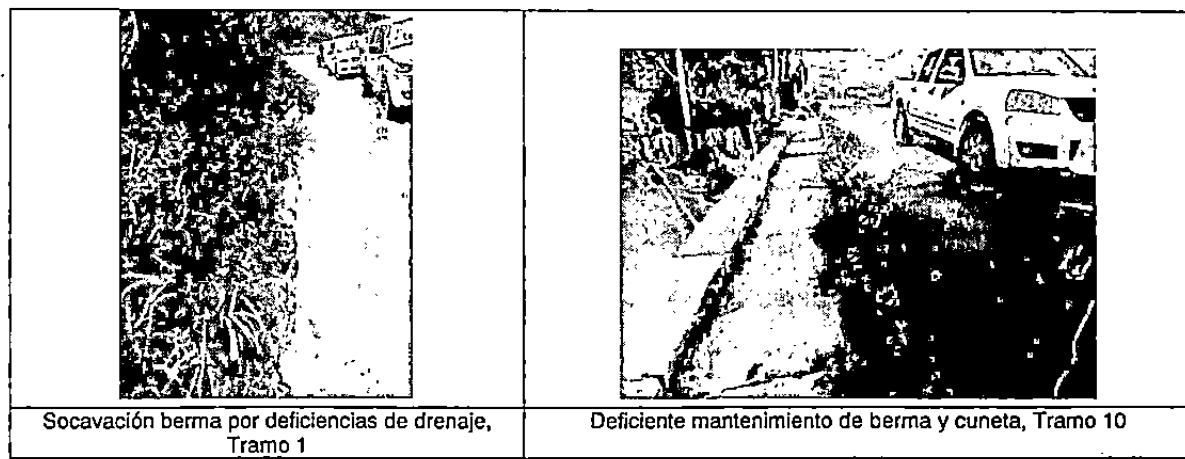
Remoción de Derrumbes.

El contrato de concesión no permite que se presenten obstrucciones en la zona de vía y establece que el concesionario deberá remover todos los derrumbes de forma inmediata y *"...sin límite de cuantía en volumen del derrumbe o deslizamiento y su acarreo..."*; sin embargo, a lo largo de las vías concesionadas se encontraron durante la visita, varios sitios en los cuales no se está cumpliendo con esta obligación.



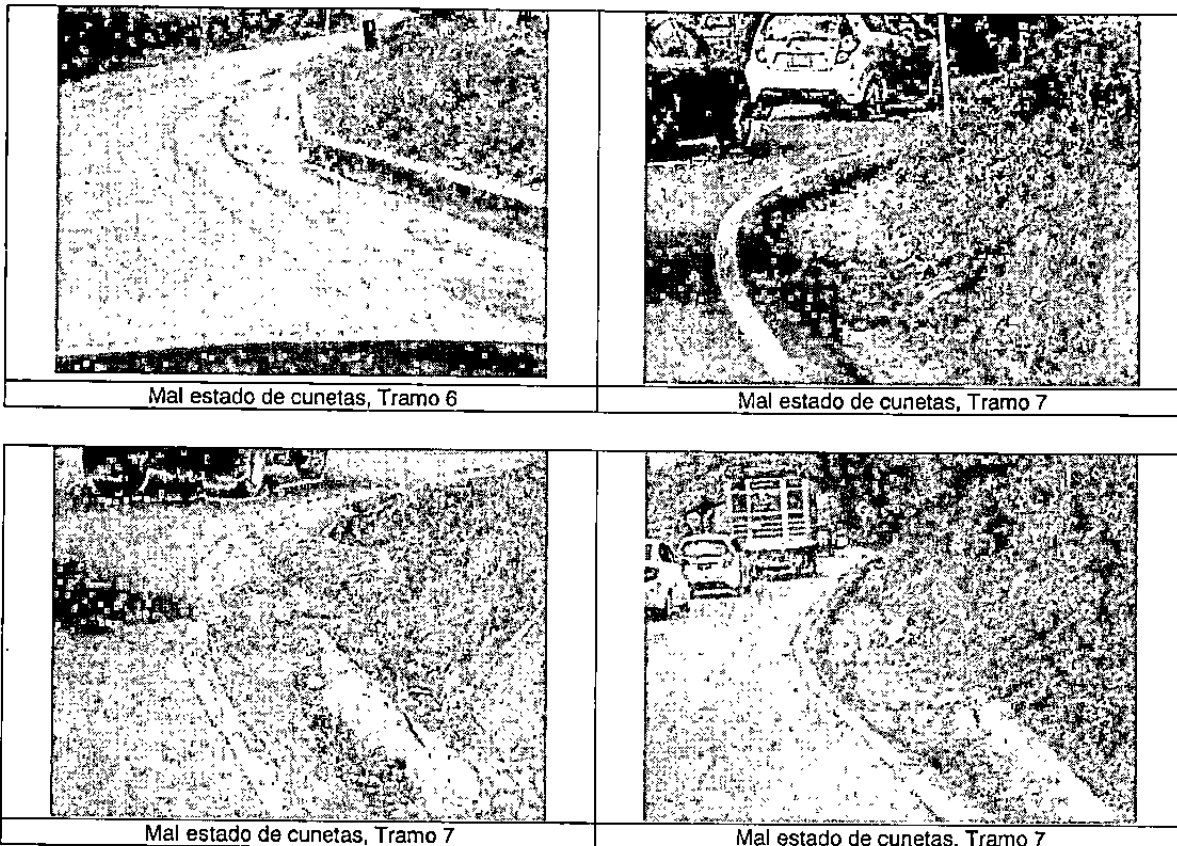
Estado de Bermas, Cunetas y Zanjas de Coronación.

Se presentan algunos ejemplos de incumplimiento en las condiciones de mantenimiento de las bermas y cunetas que se pudieron observar durante la visita efectuada a la concesión, los cuales ponen en peligro la estabilidad de la vía y la seguridad de los usuarios:





CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA



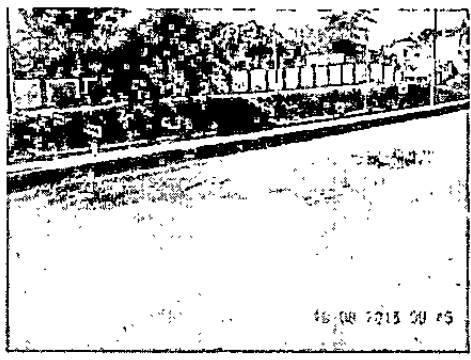
Estado General de la Carpeta Asfáltica.

Con respecto a este tema, se encontró en la visita que hay muchos sectores de la vía concesionada que presentan deficiencias en el estado de la carpeta asfáltica, que han llevado a lo largo de la vida de la concesión a que no se cumpla con el Índice de Estado, tal y como se desprende de los diferentes informes de medición realizados por las interventorías.

Reparación de baches y / o parcheo.

Se encontró en la visita que no se cumple con las condiciones contractuales plasmadas en el Apéndice B, respecto a que el concesionario "... se obliga a mantener la superficie de rodadura libre de todo tipo de fallas (siendo algunas de estas las siguientes: ojos de pescado, fisuras longitudinales y transversales, agrietamientos, baches, descascaramiento, pérdida de la película ligante o de los agregados, deformaciones como ahuellamientos, hundimientos, desplazamientos de borde, afloramientos, etc.)..."; lo que conlleva riesgos de accidentes para los usuarios de las vías.

[Handwritten signatures]

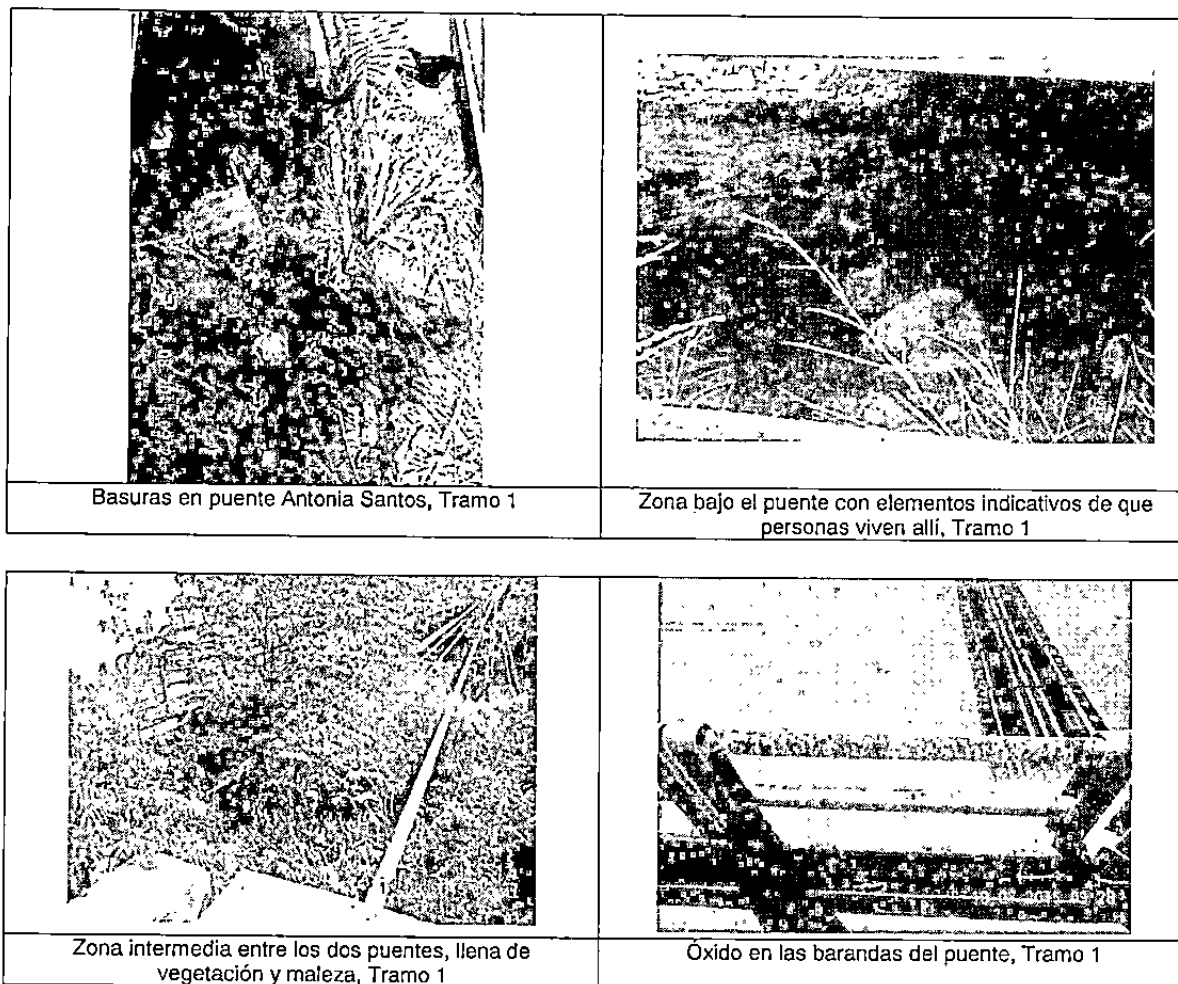
	
Mal estado de pavimento y cunetas, Tramo 7	Mal estado de pavimento, Tramo 5
	
Mal estado de pavimento, Tramo 1	Mal estado de pavimento, Tramo 10

• Limpieza de Obras de Drenaje.

Como ya se ha podido observar en las actividades anteriores, se han encontrado obstrucciones con material de derrumbes tanto en bermas como en cunetas, además de que el concesionario ha aceptado que por lo menos en el tramo 3 no se le hace mantenimiento a ninguna obra por fuera de la corona de la vía (calzadas, bermas y cunetas), es decir, que no se han realizado actividades de mantenimiento a zanjas de coronación, encoles y descoles, lo cual es su responsabilidad de acuerdo con las obligaciones establecidas en el Apéndice B del contrato de concesión.

• Mantenimiento de Estructuras y Puentes.

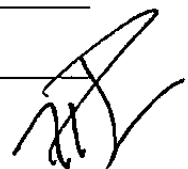
Se encontró basura y maleza en las zonas laterales y debajo del puente Antonia Santos, así como presencia de elementos indicativos de personas que viven bajo el puente y algunos puntos de las barandas de dicho puente con presencia de óxido, lo que indica deficiencias en el mantenimiento de este puente e incumplimiento por parte del concesionario en sus obligaciones contractuales.



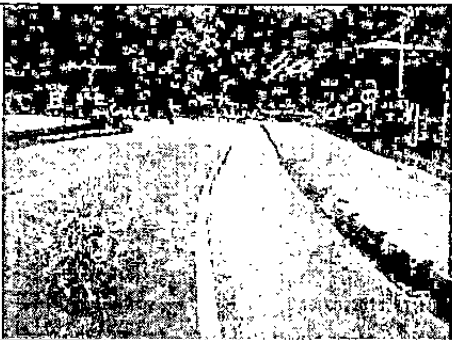
• Demarcación Horizontal y Señalización Vertical.

En general, se encontraron varias deficiencias de señalización a lo largo de toda la concesión, independientemente de las que se han ido advirtiendo en los diferentes informes de interventoría y aclarando que debido a que no se contó durante la visita con la tecnología suficiente para realizar medidas de reflectividad de las señales instaladas, estas no se hicieron.

Aun así, se observó que hay zonas en algunos tramos en donde no se encontró demarcación horizontal; zonas de aproximación a inicio y final de doble calzada (transiciones) con deficiente señalización que ponen en riesgo la seguridad y la vida de los usuarios; en el Tramo 1 se encontró que nunca se ha hecho la demarcación horizontal y señalización vertical de la ciclo ruta, lo que ocasiona que esta no se respete y en la actualidad sea utilizada como sitio de parqueo de vehículos, tanto en zona rural como urbana del municipio de Lebrija, esta falta de




señalización impide la imposición de comparendos para corregir esta mala práctica ciudadana.

	
Ausencia de demarcación horizontal, Tramo 1	Ciclo ruta en zona urbana (Sin señalización) usada para parqueo de vehículos, Tramo 2
	
Ciclo ruta al lado derecho de la vía en zona rural (Sin señalización), Tramo 2	Transición de una a dos calzadas con deficiente señalización, Tramo 6

Hallazgo 41. Daños en predios privados posteriores a las construcciones desarrolladas por el concesionario. (A y D)

Durante la visita efectuada a la concesión entre el 18 y 21 de agosto de 2015 se observaron daños en dos predios ubicados al lado del corredor vial, en los cuales dichos daños presuntamente se presentaron con ocasión de las obras ejecutadas por el concesionario en desarrollo del contrato de concesión, sin que a la fecha se haya dado solución a los daños en mención causados a terceros; todo esto, en contravía de lo dispuesto en el contrato de concesión en las obligaciones del concesionario⁷⁶ y poniendo en riesgo a la Entidad de ser objeto de demandas por daños a terceros.

⁷⁶ Cláusula 10, numerales 10.35 y 10.55

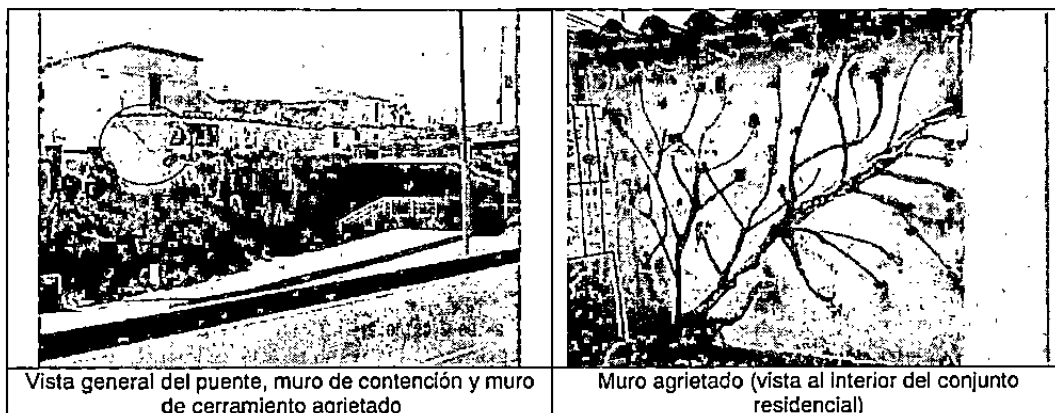
La no atención a estas situaciones tienen su causa principal en el incumplimiento del concesionario a las obligaciones contractuales pactadas y a debilidades de la ANI y sus interventorías para hacer cumplir el contrato y administrar las concesiones a su cargo y llevarlas a buen término para cumplir con calidad con la prestación del servicio a los usuarios de las vías concesionadas y a las personas afectadas por la ejecución del proyecto.

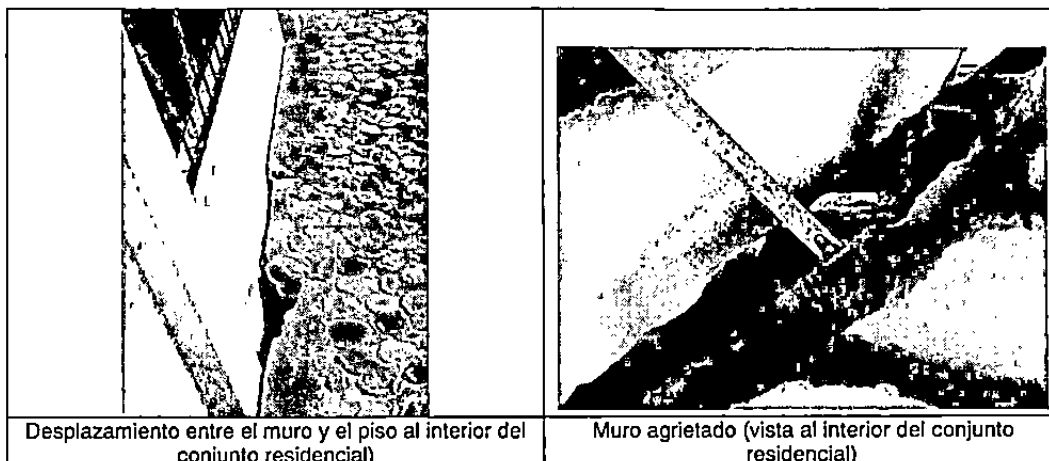
De acuerdo con la respuesta dada por la Entidad, esta tiene conocimiento de las dos situaciones planteadas en el hallazgo y si bien se presenta una gran cantidad de documentos que muestran gestión por parte de la Interventoría y de la misma Entidad sobre el tema frente al concesionario; la situación lejos de estar solucionada se ve que está estancada por cuanto no se ven acciones del concesionario con vistas a la solución del problema con los propietarios de los predios privados afectados, es así como el hallazgo debe mantenerse mientras no se tomen las medidas necesarias para subsanar el problema.

La situación planteada se observó en los siguientes predios:

- Tramo 1, Palenque – T del Aeropuerto; Predio de la Urbanización Castilla La Nueva, en casco urbano del municipio de Girón.

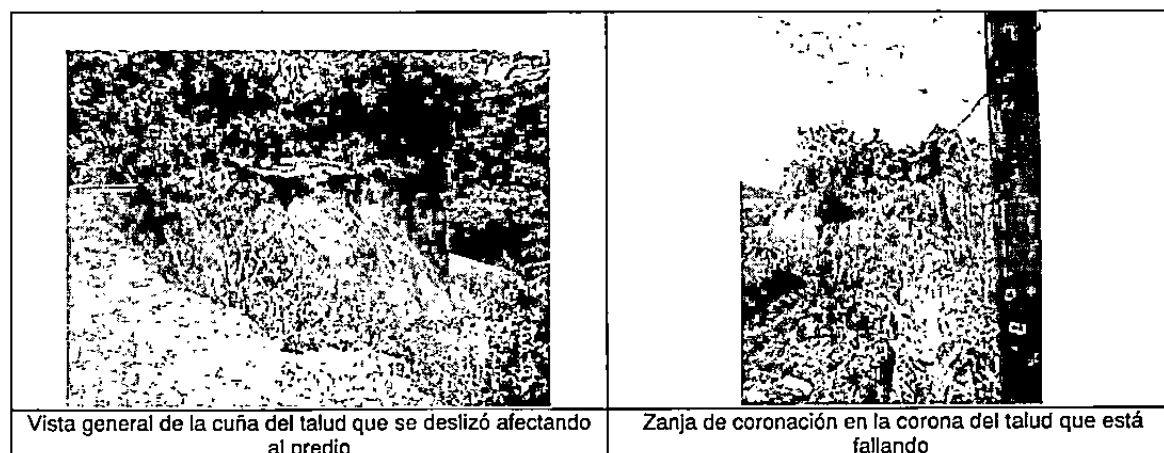
En este caso se encontró que presuntamente como consecuencia de la construcción de un puente peatonal y un muro de contención en concreto, aledaño al muro de cerramiento de la urbanización, la base de dicho muro y una zona peatonal al interior de la urbanización, presentan asentamientos que han ocasionado grietas y desplazamientos en el muro y pisos.

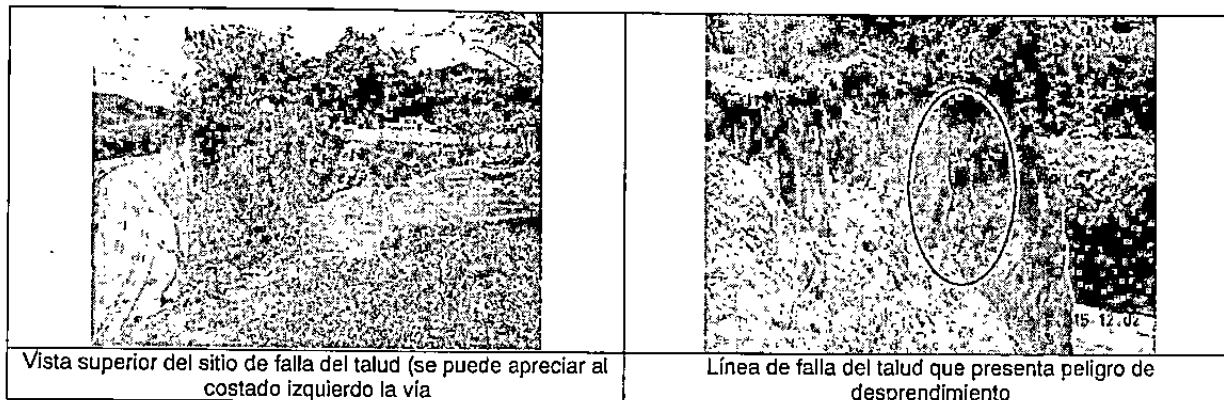




- Tramo 2, T del Aeropuerto - Lebrija; Predio denominado San Felipe, en zona rural del municipio de Lebrija.

En este caso se encontró que presuntamente como consecuencia de la construcción de la segunda calzada y la deficiente estabilización de taludes y mantenimiento de zanjas de coronación que desarrolla el concesionario, se presentó un deslizamiento en un talud que han afectado la estabilidad de las construcciones de la finca aledaños al talud. Adicionalmente, se observa que aún continúa la inestabilidad, lo que puede conllevar a riesgos para la seguridad de los usuarios de la vía en caso de que las fallas continúen porque no se toman las medidas pertinentes por parte del concesionario para estabilizar las obras ejecutadas.





Hallazgo 42. Obras prorrogadas mediante Otrosí 9. (A, D e IP).

Del análisis de la documentación contractual, los informes de interventoría y la visita realizada a la concesión, se encontró que las obras pactadas en el Contrato de Concesión, y que fueron prorrogadas mediante el Otrosí 9, no se han concluido aunque el plazo dado en dicho otrosí ya venció, aclarando que de acuerdo al avance en gestión predial y limitada presencia de personal, maquinaria y equipos en la ejecución de obras por parte del concesionario en los frentes de trabajo, la concesión se encuentra en una situación de parálisis que la hacen inviable al no poderse tener en las condiciones actuales una fecha por lo menos probable de terminación y entrega de obras.

Todos estos retrasos tienen su causa principal en el presunto incumplimiento del concesionario a las obligaciones contractuales pactadas y a debilidades de la ANI y sus interventorías para hacer cumplir el contrato y administrar las concesiones a su cargo y llevarlas a buen término para cumplir con calidad con la prestación del servicio a los usuarios de las vías concesionadas; adicional al hecho de que no se encuentra que la Entidad haya analizado el efecto financiero que puedan tener los desplazamientos de las inversiones por parte del concesionario en construcción, operación y mantenimiento de las obras que aún no se han entregado, por lo que se considera que se puede generar un presunto daño al patrimonio del Estado, aún sin cuantificar, y se trasladará para inicio de una Indagación Preliminar.

Todo lo anterior presuntamente contraviene los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

Neiva- Espinal- Girardot

Tabla 26. Ficha Técnica concesión Neiva- Espinal - Girardot

	Contrato	0849 de 1995
	Valor del proyecto (mill \$ dic/2013)	207,550
	Fecha de suscripción	19/07/1995
	Fecha de inicio obra	20/01/1997
	Fecha finalización contrato	26/06/2016
	Plazo	223 meses
	Kilómetros Concesionados	168.05
	Kilómetros Rehabilitados	168.05
	Kilómetros doble calzada	1.8
OBJETO: Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y mantenimiento de la carretera Neiva – Espinal, en los departamentos de Huila, Tolima y Cundinamarca.		

Fuente: Información tomada de la ficha técnica suministrada por la ANI en presentación del febrero de 2015.

Hallazgo 43. Conservación y Mantenimiento, Índice de Estado. (A y D)

La Cláusula Sexta del contrato de concesión "Obligaciones del Concesionario", tiene establecido en el literal g "Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la Cláusula Vigésima Quinta...". Esta cláusula establece: "Conservación y Mantenimiento Del Proyecto. Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, EL Concesionario, asume entera responsabilidad por el cuidado de las obras incluidas en el mismo. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, o a hechos imprevistos que no sean imputables al Concesionario este deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al Instituto Nacional de Vías las obras estén en buenas condiciones y en buen estado y, de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato..."; asimismo, en el Parágrafo primero de la Cláusula anterior se determinó: "Durante la ejecución de la etapa de operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el Reglamento para la Operación de la Carretera..." y que "...el Concesionario se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance

una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento de Carreteras Concesionadas", que forman parte del Pliego de Condiciones. Las revisiones se efectuarán cada (4) meses."

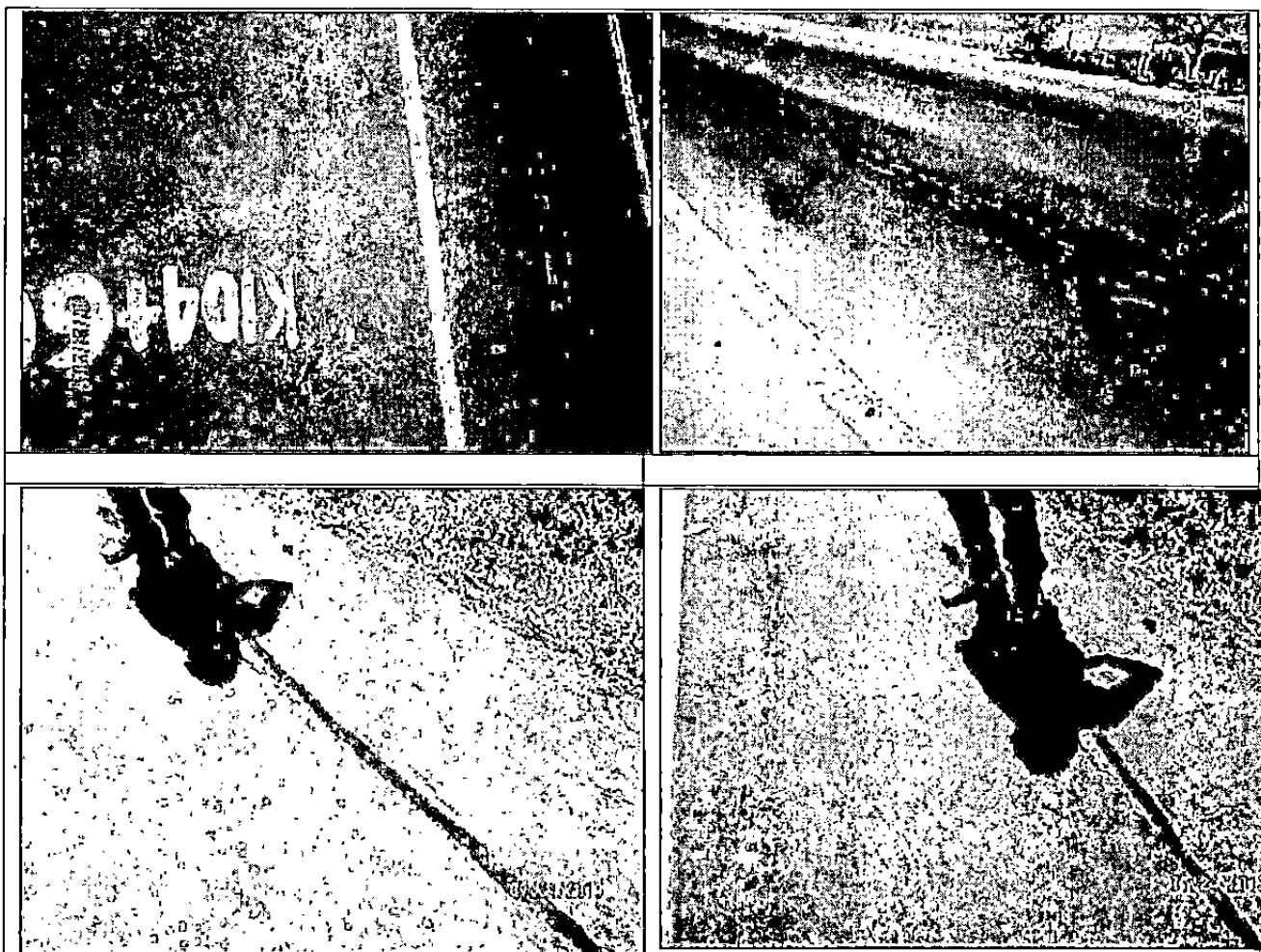
En visita de inspección efectuada por la CGR en julio de 2015, se evidenciaron fallas en el pavimento en los carriles y zonas de bermas, tales como piel de cocodrilo, ahuellamiento, fisuras longitudinales y transversales, fisuras de borde y descascamientos y grietas, como se muestra en el registro fotográfico de la visita.

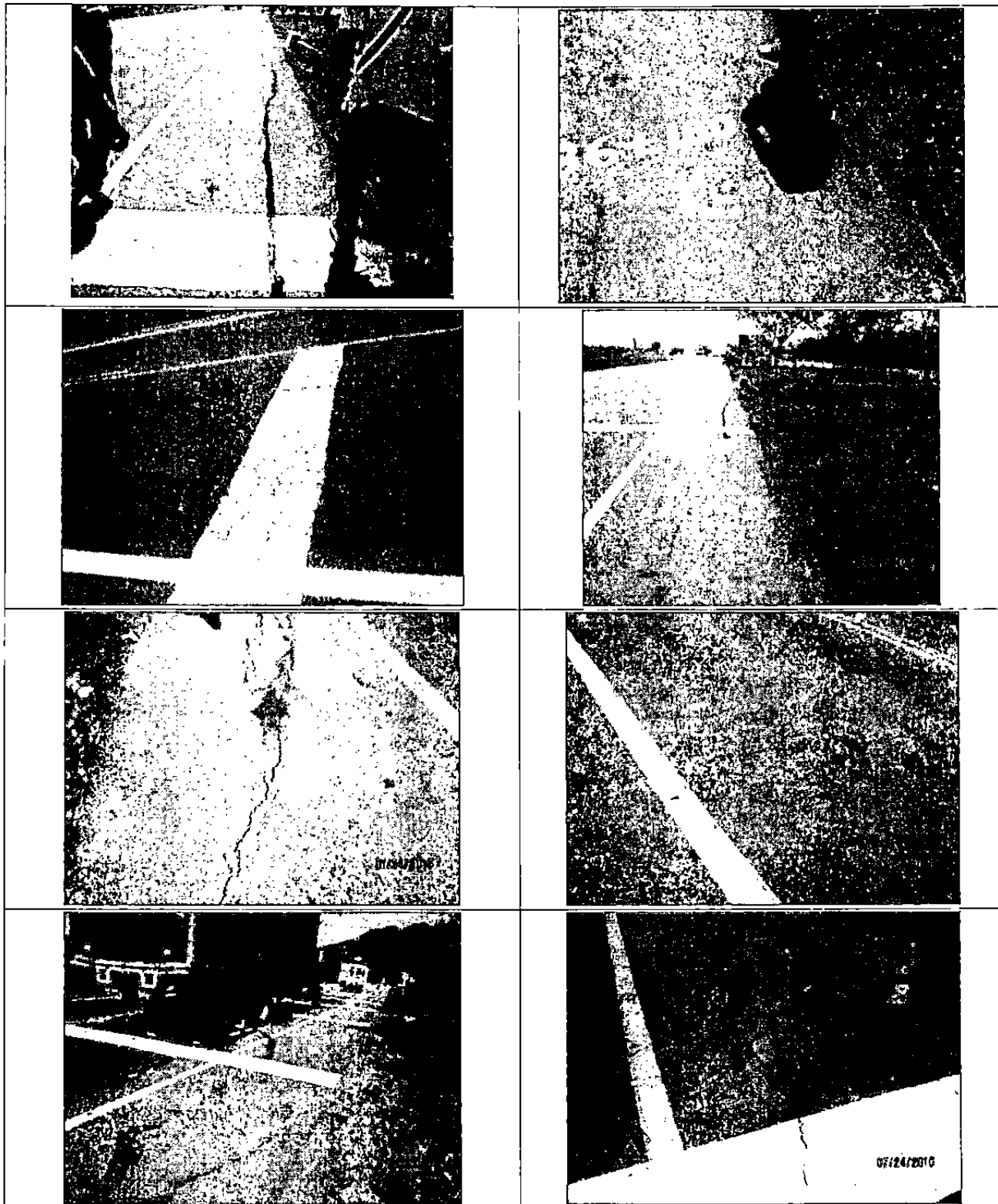
- En K0 pérdida de ligante, En K8 grieta
- En el Km 11 aprox. Deficiencias en el estado de bermas
- Ondulaciones en K14
- En K15 Grieta.
- Ondulaciones en K16
- En el Km 26+500, pavimento con pérdida de agregados.
- En el Km 43 se observaron ondulaciones en el pavimento, en cercanía a la vía antigua.
- Se observaron fallos en el pavimento desde 2 kilómetros antes de llegar a la Estación de Peaje de Pata.
- Fisuras y grietas en K29, K52+900, junta K puente K 70, K 75, K 77, K 87, 89 y 90, K 105 y en entrada a Saldaña
- Fisuras en K49
- Fisuras en bermas K50
- En Puente sobre Río Pata Grieta en junta carril hacia Girardot
- En Sector La Palmita ahuellamiento K 57
- Grieta en pavimento del Puente Quebrada Balsillas.
- Fisuras en bermas K 69
- Ondulaciones K 72
- Sello de fisuras en K 76 pero ya se presenta la fractura del pavimento
- Fisuras y piel de cocodrilo en zona de demarcación K 80
- Fisuración en Variante Natagaima K 86
- Fisuras en bermas K 100
- En Ruta 4507, hundimiento K 7

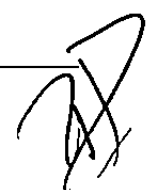
Igualmente, se evidenció en los Informes de Índice de Estado de marzo y octubre de 2014, que la calificación para el Estado de Bermas se encuentra por debajo de 4, en los tramos 1. Neiva – Aipe con 3.92; tramo III Natagaima – Saldaña con 3.88; tramo IV Saldaña – Espinal con 3.9, así como la Resistencia al Deslizamiento en el Tramo V, Espinal – Girardot con calificación 3.99, lo cual indica que se presentan deficiencias en el mantenimiento y conservación de las bermas y de las

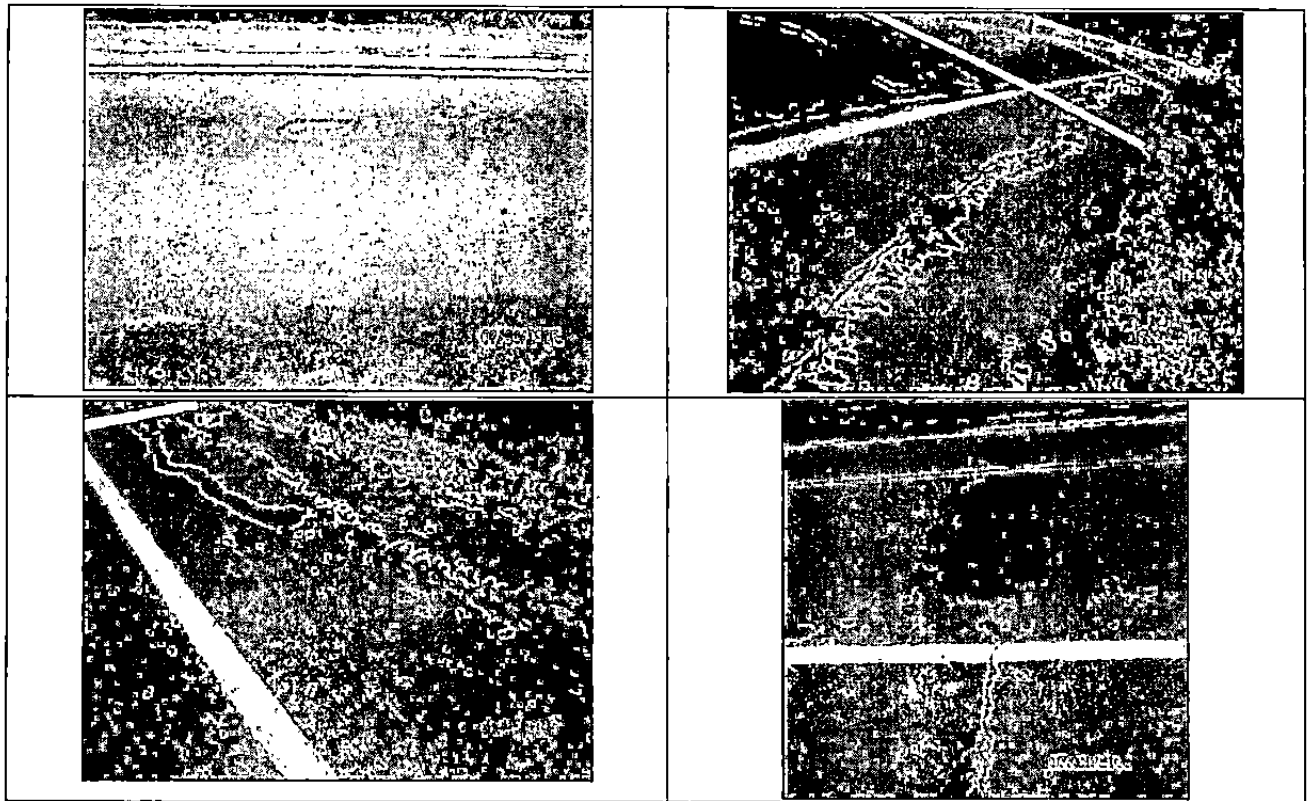
zonas del pavimento donde se requieren parcheos o reparación, y se constituye en riesgo para la operación de la vía, presuntamente contraviene con lo establecido en los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

La Entidad en su respuesta manifiesta que estos daños no han afectado el resultado global de la calificación del índice de estado, además afirma que pese a que no constituye riesgo para la operación de la vía, el Concesionario ha realizado mantenimientos puntuales a fin de minimizar los daños, como es el caso de sello de fisuras, o en su defecto realizar reparaciones en los tramos que así lo requieren.







Hallazgo 44. Glorieta Terminación Variante El Gúamo. (A y D).

En visita de inspección realizada por la CGR en julio de 2015, se observó la construcción de la glorieta que conecta la Vía Nacional con la Variante de Guamo, sin el cumplimiento de las especificaciones técnicas para este tipo de intersección, contrariando presuntamente lo dispuesto en el Manual de Diseño Geométrico, en el numeral 6.3.1.3 Glorietas, numeral 2, Criterios Geométricos, que establece como radio mínimo de la Isleta Central de 25 metros y radio mínimo del círculo inscrito de 50 metros, entre otros, situación que se constituye en un riesgo para la transitabilidad de la vía y presuntamente contraviene los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

La Entidad manifiesta en su respuesta que la intersección mencionada por la CGR no es una glorieta, informa que el Concesionario adecuó unas obras para la canalización del tráfico, enfocadas en propiciar unas condiciones más seguras y claras para los usuarios, complementando con la señalización necesaria.



Glorieta Terminación Variante El Guamo

Hallazgo 45. Señalización Horizontal y Vertical. (A y D).

En la Cláusula Vigésima Quinta del Contrato de Concesión 00849 de 1995, se establece: "... la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por falta de señalización, o por deficiencia en ella...". En el numeral 10 del Reglamento para la Operación de la Carretera Neiva – Espinal se establece que para la señalización, la sustitución de la señalización o dispositivos de señalización dañados debe hacerse en el tiempo mínimo posible. En caso de dispositivos cuya falla, avería o reflectividad menor a la especificada generen peligro de accidentes, la sustitución debe ser inmediata, colocándose una provisional, sin embargo en la visita de inspección realizada por la CGR en julio de 2015, se observaron las siguientes deficiencias de la señalización:

- Entre K0 y K3 Señales verticales informativas, falta mantenimiento.
- En el Km 22 aproximadamente, se observa la demarcación horizontal desalineada.
- En la zona de Estación de Peaje y Pesaje de Neiva se observaron algunas señales verticales con daños.
- En el recorrido del CCO hacia Neiva a las 7 pm, se observó entre los Kilómetros 29 y 30, deficiencias en la reflectividad de la demarcación horizontal.

En el recorrido desde Neiva hacia Espinal:

- En K 13 alguna señalización no alineada.

- En el K18 se observa demarcación horizontal en curva vertical en línea punteada.
- En el K21 señalización horizontal desalineada
- En K24 falta demarcación horizontal
- Falta señal de trabajos en vía K 80
- Faltan tachas reflectivas a lo largo de la vía

Igualmente, en el Informe de Índice de Estado de octubre de 2014, se evidenció en el numeral 6.1.1.6 Retro- Reflexión, señalización vertical que no cumple en el 18% y la señalización horizontal no cumple en 13% para las líneas blancas y el 30% no cumple para la línea amarilla.

Las calificaciones anteriores demuestran la existencia de riesgo para la transitabilidad de la vía en las horas nocturnas y con presencia de lluvia, con lo que presuntamente se contraviene el Contrato, Reglamento de Operación de la Vía Concesionada, El Manual de Señalización del INVIAS y artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

En la respuesta la Entidad se refiere a la señalización que el Concesionario había estado realizando rehabilitaciones de carpeta asfáltica en varios sectores del proyecto por lo que es necesario esperar un lapso de entre 21 y 28 días antes de realizar la señalización horizontal respectiva para que exista mejor adherencia entre ésta y el asfalto. Sin embargo, el Concesionario como medida de señalización provisional realiza líneas punteadas en los sectores donde se han realizado reparaciones a la carpeta y de esta forma mejorar la seguridad de la vía mientras se hace la señalización horizontal definitiva, complementando con señales verticales que indican al usuario los tramos sin señalización. En lo relacionado con las observaciones de la Interventoría en el Informe de Índice de Estado de octubre de 2014, no da respuesta respecto al no cumplimiento en el 18% de la señalización vertical y la señalización horizontal no cumple en 13% para las líneas blancas y el 30% no cumple para la línea amarilla.

Hallazgo 46. Predios con Áreas Remanentes (A y D).

En la visita de inspección efectuada en julio de 2015, se observó el predio comprado con área remanente, identificado con la ficha predial VE-017 A, adquirido mediante Escritura Pública 988 del 24 de diciembre de 2010, los números de matrícula inmobiliaria asignados son: Área requerida (2986.15 M2) 357-54868 y área sobrante (79.93 M2), 357-57869, el cual no se encontraba delimitado o cercado que eviten el riesgo de invasión del derecho de vía y del predio de área remanente. Así mismo, no tiene el mantenimiento respectivo

(rocería y limpieza), incumpliendo lo establecido en el Reglamento para la Operación de la Carretera Neiva – Espinal, con lo que presuntamente se contraviene lo estipulado en el art. 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

La Entidad con su respuesta presenta un registro fotográfico en el predio indicado por el Concesionario y la Interventoría en la visita de la CGR y en este registro se muestra solamente una parte del lote cercada, por lo que no es claro para la CGR que se haya subsanado en la totalidad lo relacionado con el cerramiento del lote adquirido con área remanente y la rocería y limpieza y teniendo en cuenta que se presenta incertidumbre sobre la protección de los predios de derecho de vía de invasiones por corrida de cercas o no delimitado el derecho de vía.



Registro fotográfico entregado por la ANI Oficio 2015-100-023896-1

Hallazgo 47. Estaciones de Peaje y Pesaje. (A).

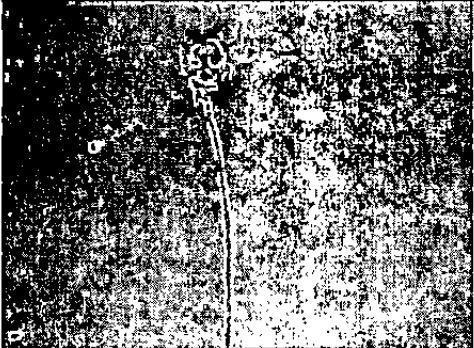
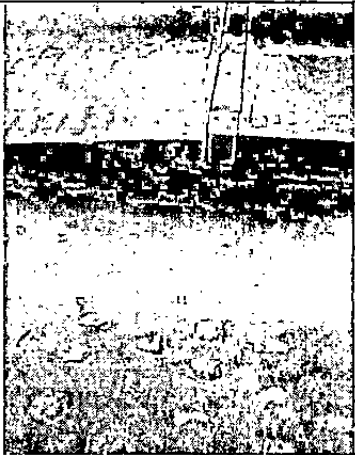
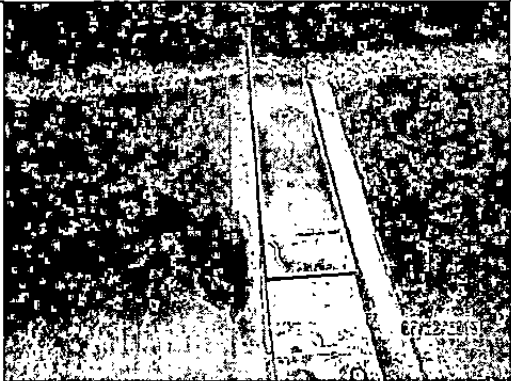
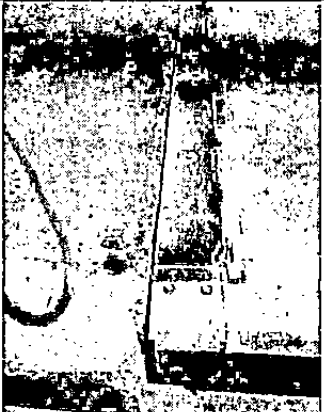
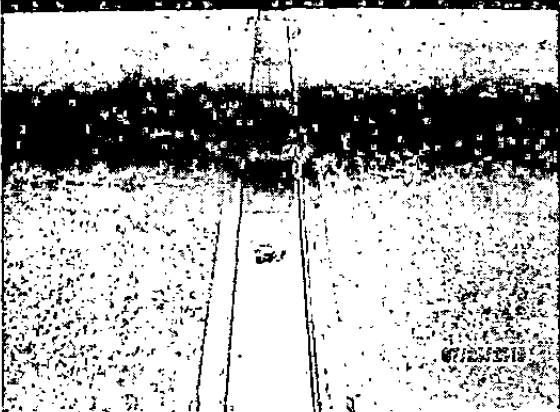
Estaciones de Pesaje:

En visita de inspección a las estaciones de pesaje de Neiva y Flandes, en la que se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento de las oficinas, tales como cableado sin canalización aire acondicionado sin funcionamiento, daños en platinas y tornillos de topes de las básculas, platinas desalineadas.

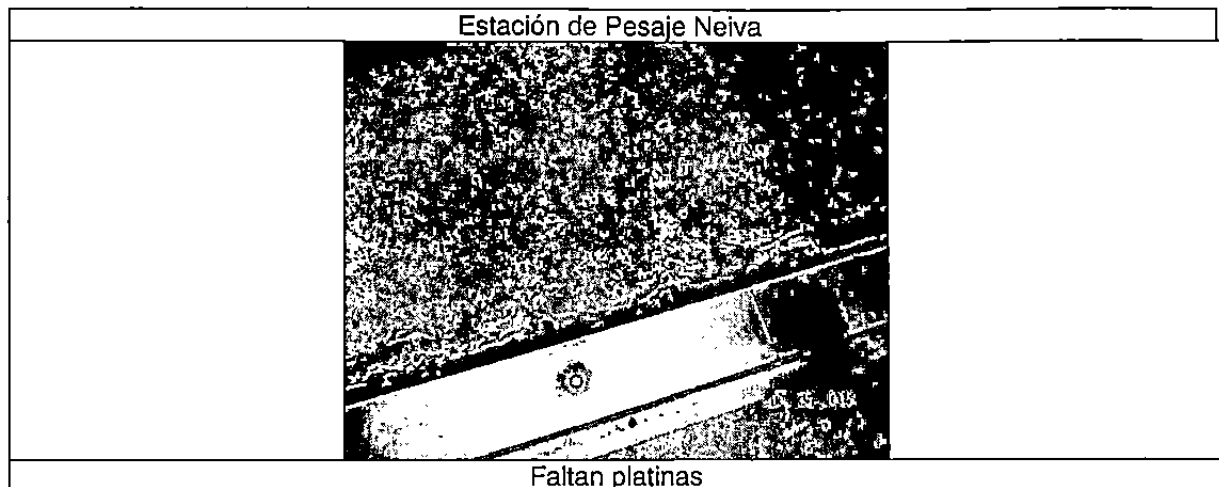
Lo anterior debido a falta de mantenimiento y conservación de las oficinas y de las básculas, generando incomodidad para los usuarios e incertidumbre sobre las mediciones que se presentan, a pesar de encontrarse vigente el certificado de calibración de las básculas estáticas.

Si bien es cierto que la Entidad en su respuesta presenta el registro fotográfico donde muestra que se subsanan algunas observaciones de la visita realizada por la CGR, esto no significa que las deficiencias no se hubieran presentado, razón por la cual esta observación se mantiene y que se formule una acción de mejoramiento, con el fin de que no se vuelvan a presentar las causas de dichas deficiencias.

Estación de Pesaje Neiva	
	
Aire acondicionado, sin funcionamiento	Oficina, cables sin canalización

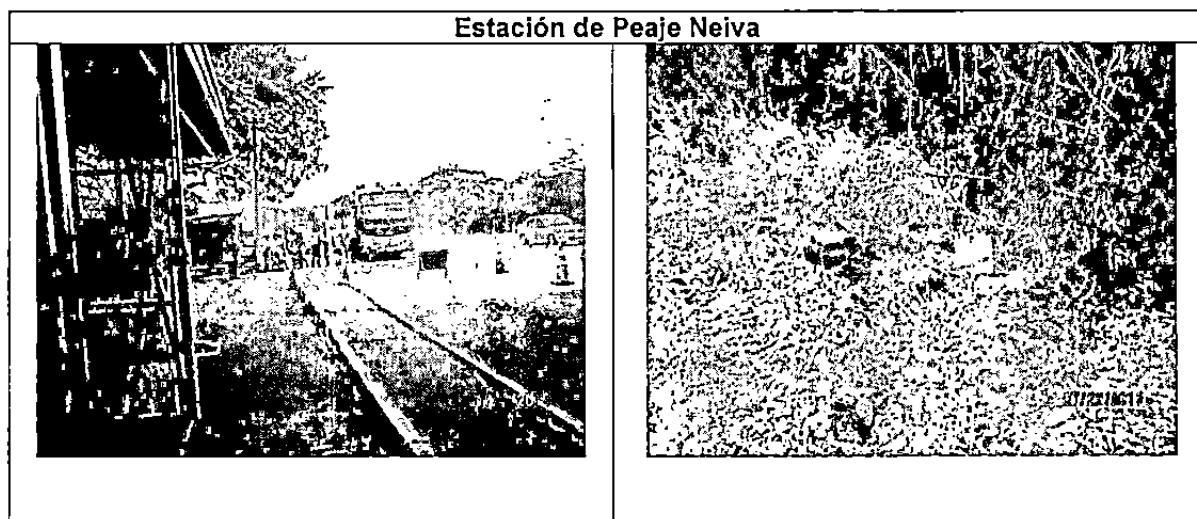
Estación de Pesaje Neiva	
	
Daño en iluminación oficina	Platinas desalineadas
	
Sin tornillos de tope	Platinas desalineadas
Estación de Pesaje Flandes	
	
Sin tornillos de tope	Platinas desalineadas



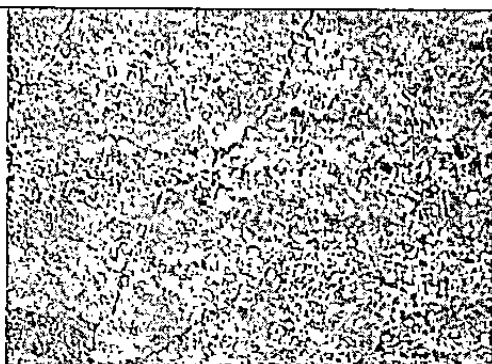
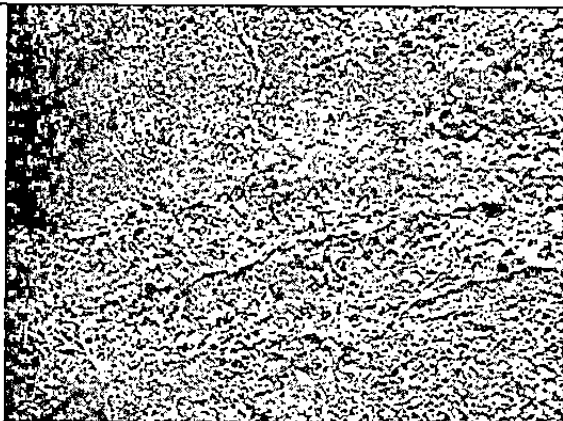
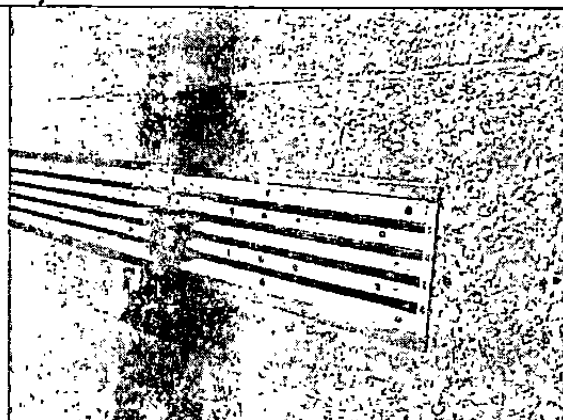



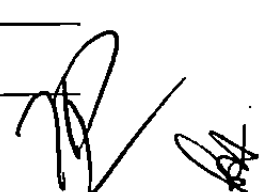
Estaciones de Peaje:

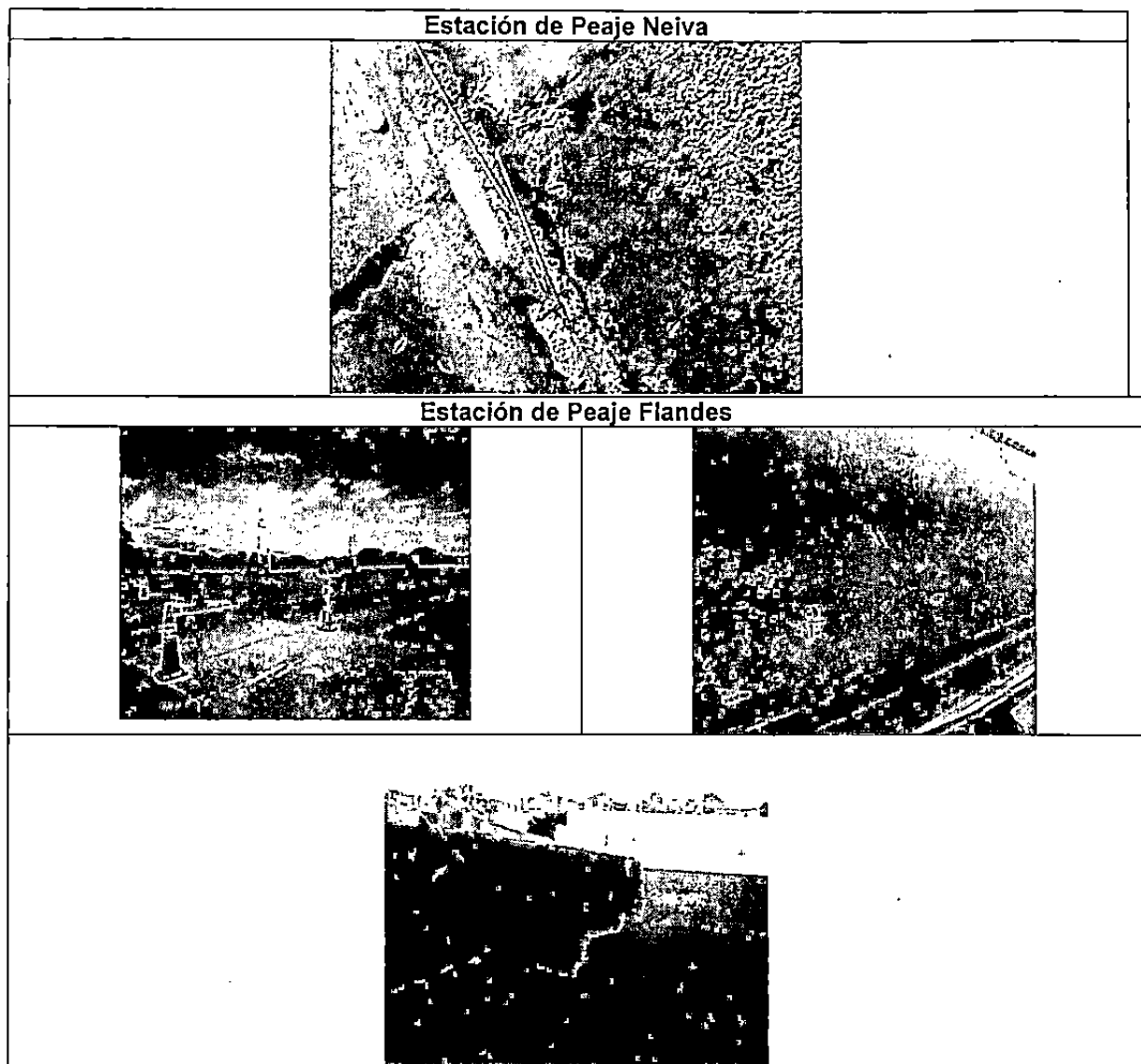
En la visita de inspección a las estaciones de peaje de la Concesión se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento, tales como, losas de los carriles con ahuellamiento, fisuras, grietas, daños en talanqueras y basuras en las áreas de peaje, entre otras, lo que genera incomodidad a los usuarios y denota debilidades en las actividades rutinarias requeridas para mantener el nivel de servicio.



Estación de Peaje Neiva







La Entidad informa en su respuesta manifiesta que el Concesionario ya incluyó actividades de reparqueo, sello de fisuras y grietas en las estaciones de peaje y que otras observaciones de la visita ya fueron subsanadas, por lo que la observación fue aceptada por la Entidad y se mantiene teniendo en cuenta las deficiencias encontradas al momento de la visita y requiere de la incorporación en el plan de mejoramiento, para que la Entidad tome acciones preventivas, a fin de que no se vuelvan a presentar las fallas evidenciadas por la CGR en la visita.

Hallazgo 48. Planta Eléctrica Estación de Peaje Patá. (A).

En la visita de inspección de julio de 2015 se observó en el libro de novedades el registro de la falla recurrente de la planta eléctrica y la entrada en funcionamiento de la UPS (Se evidencian varios eventos ocurridos en el mes de junio de 2015), se indica en la novedad del 12 de marzo de 2015 que la planta no funcionó, así como lo sucedido en el evento del 19 de marzo de 2015, se informa que el respaldo fue manual, no se trabajó con el sistema. Se realizó el cruce de reporte diario en Auditoría y evidencia que no se tuvo registro durante 7 minutos aproximadamente, lo anterior por falta de mantenimiento, situación que genera riesgo en el control y seguimiento del recaudo del peaje por el tiempo en hasta que se reestablece el fluido eléctrico.

La Entidad manifiesta que debido a las fallas de la planta eléctrica reportada en el libro de novedades y evidenciadas por la CGR, el Concesionario implementó un programa de seguimiento al desempeño de estos equipos en los 3 peajes, permitiendo programar de manera oportuna su revisión de diagnóstico y posterior mantenimiento, en el momento de detectar una falla en el equipo, que de acuerdo con los registros aportados por la Entidad, corresponden a fechas posteriores a la visita de la CGR.

Hallazgo 49. Equipo Menor de Ambulancia. (A).

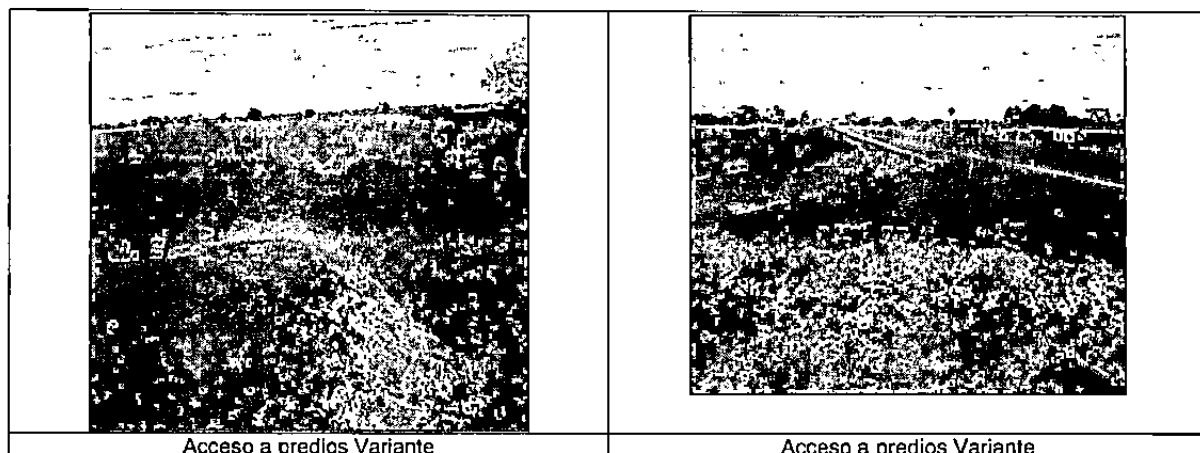
En la visita de inspección realizada en julio de 2015 se evidenció que la ambulancia de servicio para la concesión no contaba con todo el equipo completo requerido, como es el equipo menor de cirugía, que de acuerdo con lo informado por la enfermera encargada de la ambulancia, se encontraba en esterilización, debido a que no contaba con un equipo adicional o de reserva, con lo que se puso en riesgo la atención oportuna y adecuada de los casos de emergencias. La Entidad en su respuesta manifiesta que el Concesionario adquirió un equipo adicional de cirugía, pero no presenta el soporte de tal afirmación.

Hallazgo 50. Accesos Predios Variante de Espinal (A)

Se observa en las Variantes de Guamo y Espinal en algunos predios que fueron divididos por la construcción de las variantes, con accesos contruidos por la Concesión, los cuales no cuentan con una geometría que permita el ingreso seguro de los vehículos a la variante, por lo que se genera riesgo de accidente por la falta de visibilidad de los que transitan por la variante o salen del predio a esta.

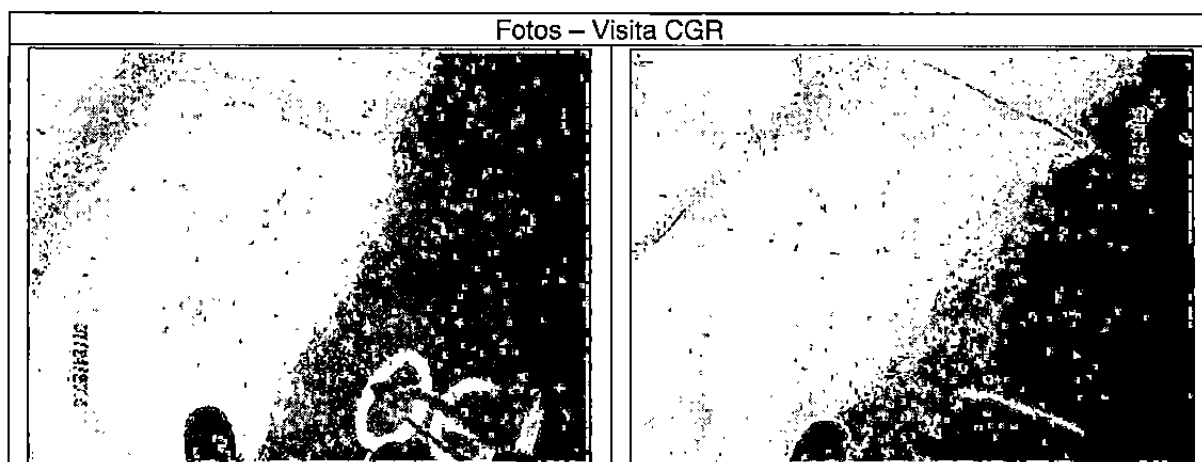
La Entidad en la respuesta presenta un registro fotográfico en el que muestra otros accesos a los predios de la variante y se incluye un listado de las dimensiones de

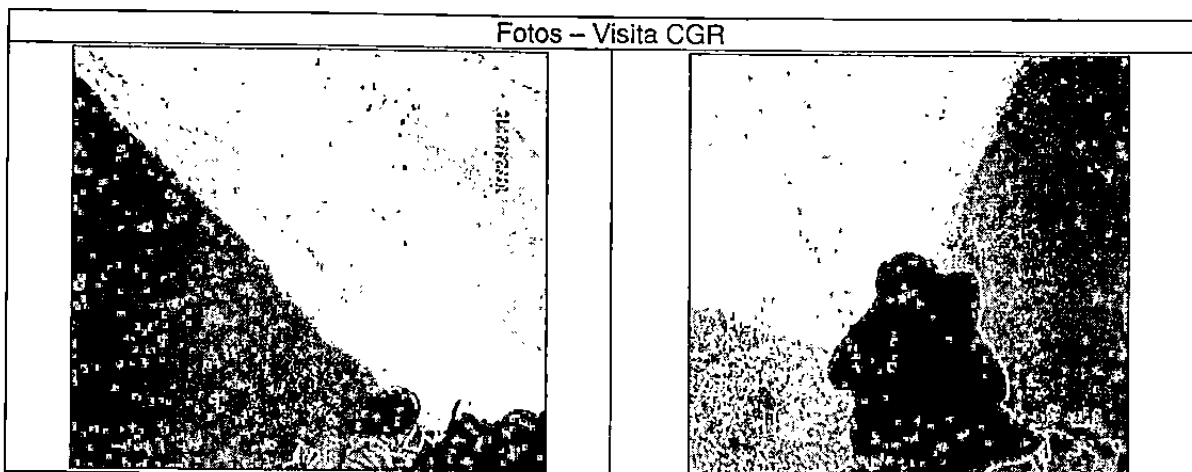
los accesos, así mismo, la Entidad manifiesta que no ha habido ninguna reclamación por parte de los propietarios, ni que se hayan presentado accidentes, sin embargo no muestra que se haya mejorado geométricamente cada acceso.



Hallazgo 51. Estado de Cunetas de la Variante (A y D).

En visita de inspección se observaron las cunetas construidas en la Variante Guamo con daños, tales como fisuras y grietas, ocasionado por deficiencias en el control de calidad de los materiales y del proceso constructivo, situación que presuntamente contraviene lo establecido en los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.





La Entidad en su respuesta manifiesta que las tractomulas han utilizado las cunetas como zona de parqueo y que por esto están fisuradas en forma prematura, sin embargo no presenta soporte de esta afirmación, además informa que el Concesionario iniciará la reparación de las cunetas en noviembre de 2015.

Hallazgo 52. Lectura de Vehículos Exentos, Ley 787 de 2002. (A y D)

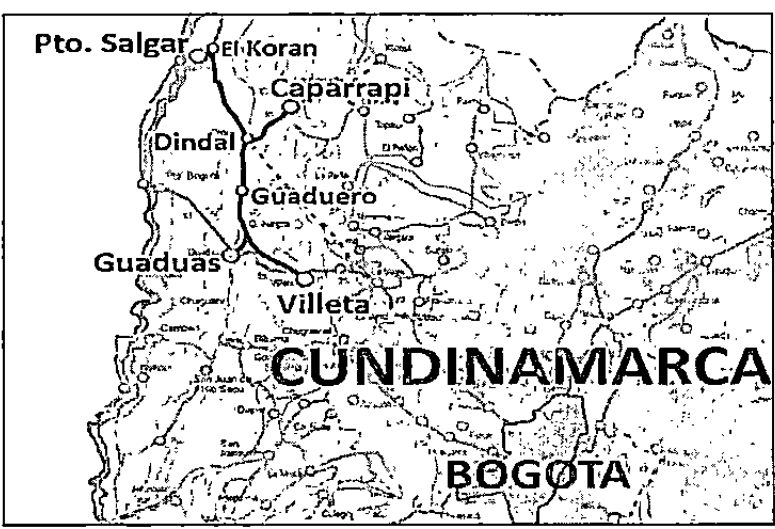
En visita de inspección efectuada a la concesión en julio de 2015, se evidenció que los dispositivos de lectura de vehículos exentos no funcionan en las estaciones de peaje de la Concesión, por lo que se hace manual la validación de las placas de los vehículos, consultando la base de datos existentes. Al respecto el Jefe de Peajes y la Interventoría informan que no hay proveedor para el mantenimiento de dichos lectores. Igualmente, la Interventoría en el Informe de Auditoría de Sistema de diciembre de 2014 informa de esta situación “... A la fecha de visita de auditoría, no existen lectores de código de barras en las estaciones de peaje de la Concesión...”. En este informe se realiza una prueba aleatoria de vehículo exento, consultando si existe en la base de datos el vehículo de placa CYO 298, con resultado negativo, lo que significa que no pertenece a los beneficiarios del peaje de Neiva.

Lo anterior, presuntamente contraviene lo estipulado en la Ley 787 de 2002 en el Artículo 3º. “A partir del 1º septiembre de 2003, todas las estaciones de peaje localizadas en la red vial nacional, inclusive las concesionadas, deberán contar con los dispositivos de lectura y el sistema que permita el registro y almacenamiento de la información referente a los vehículos exentos que hacen su paso por ellas. Los dispositivos deberán contener las claves de lectura para los TIE, determinados en el artículo 2º, de esta reglamentación.”, generando que se incurra en errores de validación con el riesgo de generar mayores costos por reconocimiento de compensación.

La Entidad es su respuesta manifiesta que es el INVIAS quien estableció en su momento el proveedor de los bastones y que ante la falla de los bastones optó por remitir las denominadas “*Listas Blancas*” para identificar los vehículos exentos por esta ley, manifiesta que no es de responsabilidad de la ANI, quien se ha acoplado a lo dispuesto por el INVIAS para identificar a este tipo de vehículos, sin embargo la norma no establece en el INVIAS esta responsabilidad en las estaciones de peaje.

Ruta del Sol Sector I

Tabla 27. Ruta del Sol sector I – Contrato de concesión 0002 de 2010

		Fecha suscripción de	14/01/2010		
		Fecha Terminación de	08/06/2017		
		Plazo Estimado Actual de contrato(años)	7		
		Fecha Acta Inicio	08/06/2010		
		Inicio etapa de pre construcción	09/06/2010		
		Inicio etapa construcción	08/06/2011		
		Inicio etapa operación y mantenimiento	08/06/2014		
		VALOR DE CONTRATO (dic/13) Millones de Pesos			
Valor contractual inicial	\$1.163.514,0				
VALOR DE VIGENCIAS FUTURAS (Millones-Pesos Corrientes)					
Valor Aportes Estatales para el Periodo de Gobierno	2010	2011	2012	2013	2014
	\$0.00	\$683.377.0	\$419.454.0	\$214.031.0	\$29.420.0
OBJETO: Otorgamiento de una concesión de obra pública para que, de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, el concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las licencias ambientales y demás permisos, adquiera los predios, construya, opere y mantenga el sector.					

Fuente: Cuadro construido con la información de la Ficha del proyecto suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura

Hallazgo 53. Entrega al Concesionario de Rendimientos Financieros de Cuenta Aportes INCO. Ruta del Sol I. (A, D y F)

De acuerdo con el Informe Mensual de diciembre 2014 del Fideicomiso P.A. Ruta del Sol Sector 1; se han generado rendimientos en la Cuenta Aportes INCO por un

valor total de \$88.480.0 millones, de los cuales han sido transferidos al Concesionario \$27.122.5 millones.

En el Contrato de Concesión 002 de 2010, Sección 12.04 *Valoración de los montos a trasladar desde la Cuenta Aportes INCO a la Cuenta Aportes Concesionario*, literal (d) se estableció: "...En consecuencia, si el Concesionario cumple con los Hitos de construcción necesarios para que se le traslade una fracción o la totalidad de un Aporte INCO con posterioridad a que este haya sido contribuido al Patrimonio Autónomo, el valor del traslado a la Cuenta Aportes Concesionario no incluirá ajustes adicionales por variaciones en el IPC entre el momento del aporte del INCO a la Cuenta Aportes INCO y el momento del traslado a la Cuenta Aportes Concesionario, salvo por los rendimientos de los recursos de la Cuenta Aportes INCO que se hayan generado sobre cada uno de los Aportes INCO desde el momento de su contribución hasta la fecha efectiva del traslado a la Cuenta Aportes Concesionario". (Subrayado nuestro)

Lo establecido en la citada cláusula, presuntamente es contrario a lo definido en el artículo 16 parágrafo 2 del Decreto 111 de 1996⁷⁷ que establece:

"Los rendimientos financieros de los establecimientos públicos provenientes de la inversión de los recursos originados en los aportes de la Nación, deben ser consignados en la dirección del tesoro nacional, en la fecha que indiquen los reglamentos de la presente ley." Además presuntamente se incumple la Ley 1365 de 2009: "Los rendimientos financieros originados con recursos de la Nación, incluidos los negocios fiduciarios, deben consignarse en la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional en el mes siguiente de su recaudo". Y también, en contravía con lo establecido en el Contrato 3310 de 2010 de Fiducia Mercantil irrevocable de administración y pagos, cláusula quinta Cuentas y Subcuentas numeral 2 *Cuenta Aportes INCO*, el cual señala en su aparte final "Los rendimientos de esta Subcuenta serán destinados para alimentar la misma y para cumplir con su objeto."

Por otra parte, en el contrato Sección 3.02 Descripción de las Cuentas y Subcuentas literal (iii) se establece que "Durante toda la vigencia de la cuenta aporte INCO, el beneficiario de la Cuenta Aporte INCO será el INCO."

⁷⁷ Norma vigente al momento de estructuración y suscripción del contrato.

Este hecho origina un presunto detrimento patrimonial en \$27.122 millones, por una gestión antieconómica, ineficaz e ineficiente; en términos del Artículo 209 de la Constitución Política. Por tanto, el hallazgo podría tener presunta incidencia fiscal y disciplinaria.

Tabla 28: Rendimientos Aportes INCO 2014

Producto	Nombre	dic-11	Acumulado Año 2012	Acumulado Año 2013	Acumulado Primer Semestre 2014	jul-14	ago-14	sep-14
Fondo de Inversión Fideicomisos 2223-1413	Aportes INCO		\$ 3.342.406.143,86	\$ 2.310.923.117,98	\$ 1.275.342.526,97	\$ 206.832.342,30	\$ 218.893.502,40	\$ 152.890.658,17
Fondo de Inversión Fideicomisos 2223-2003251	Aportes INCO		\$ 22.582.784.742,20	\$ 8.182.968.363,70	\$ 1.679.433.575,43	\$ 57.317.294,06	\$ 11.389.712,62	\$ -
Fondo de Inversión Renta 180 2223-1	Aportes INCO		\$ 352.556.135,61	\$ 216.854.856,35	\$ 192.510.620,20	\$ 20.961.768,58	\$ 34.671.618,61	\$ 17.002.632,53
Fondo de Inversión Fideicomisos 2223-2003378	Aportes INCO		\$ 4.497.519.170,34	\$ 2.879.844.627,32	\$ 2.026.623.915,23	\$ 234.749.390,79	\$ 315.355.202,26	\$ 156.214.621,11
Cuenta Ahorros No. 031-77807267	Aportes INCO	\$ 242.282.722,23	\$ 1.404.382.123,39	\$ 15.969.221.764,63	\$ 10.169.854.491,77	\$ 1.665.821.148,99	\$ 1.691.441.930,58	\$ 1.640.927.320,23
Total		242.282.722,23	32.689.648.335,40	29.597.862.731,98	15.343.735.129,55	2.185.701.944,72	2.272.351.966,47	2.967.087.232,04

oct-14	nov-14	Total Rendimientos	1 Pago de Rendimientos Feb-14	2 Pago de Rendimientos Abr-14	3 Pago de Rendimientos Jul-14	4 Pago de Rendimientos Oct-14	Pago de Rendimientos	Total
\$ 112.053.219,34	\$ 84.367,745,76	\$ 8.203.774.256,72	\$ 1.323.921.683,52	\$ 446.573.103,52	\$ 254.556.453,74	\$ 829.670.239,23	\$ 2.254.118.414,07	\$ 5.339.655.770,45
\$ -	\$ -	\$ 32.512.443.708,01	\$ 6.544.122.637,83	\$ 966.814.884,23	\$ 1.295.308.133,99	\$ -	\$ 9.016.245.134,06	\$ 23.496.218.573,95
\$ 33.763.188,35	\$ 35.594.259,54	\$ 913.947.875,77		\$ -	\$ 27.069.879,31	\$ -	\$ 27.069.879,31	\$ 826.877.176,46
\$ 319.732.161,27	\$ 307.035.191,48	\$ 10.737.116.279,15		\$ -	\$ 331.416.742,96	\$ -	\$ 331.416.742,96	\$ 10.405.699.338,69
\$ 1.691.360.241,76	\$ 1.637.475.516,85	\$ 35.112.787.262,49	\$ 5.114.015.775,65	\$ 4.105.811.347,25	\$ 920.155.649,00	\$ 4.743.133.203,71	\$ 14.833.618.975,61	\$ 21.229.168.216,83
\$ 2.156.923.810,76	\$ 2.064.494.709,63	\$ 68.480.093.582,78	\$ 13.281.262.540,00	\$ 5.518.136.137,00	\$ 2.749.006.909,00	\$ 5.573.073.443,00	\$ 27.122.469.236,00	\$ 61.357.618.346,78

Fuente: Informe Mensual Fideicomiso P.A. Ruta del Sol Sector Uno. 41.500.3318.345. Diciembre 2014

Hallazgo 54. Uso de Recursos Equity Contrato de Concesión 002 de 2010. (A, F y D)

El 15 de julio de 2010 el Concesionario aportó \$70.000⁷⁸ millones correspondiente a los recursos Equity y de este mismo rubro el 20 de octubre de 2010 retiró la suma de \$20.000 millones, es decir, que solo tres meses después de fondear retira parte de los recursos. Adicionalmente, se ha venido pagando con cargo a la misma cuenta, los intereses generados por esta obligación, de manera tal que en el mes de enero de 2011 se pagó a una Entidad financiera la suma de Seiscientos Veinte Millones Setecientos Cuatro Mil Pesos (\$620.7 millones)⁷⁹, estos dos retiros de la subcuenta aportes Equity son contrarios a la finalidad de los recursos antes señalados.

En la respuesta dada por la Entidad suministró copia del informe de la fiduciaria donde se manifiesta que el concesionario el 9 de febrero de 2012 reintegro la

⁷⁸ Suma con la cual se realizaba el cierre financiero.

⁷⁹ oficio 2011-409-005778-2 del 7 de marzo de 2011 donde la interventoría

suma de \$20.000 millones. Sin embargo sobre los \$620.7 millones no realizó pronunciamiento alguno.

En tal sentido se generó un presunto detrimento al Estado en \$5.358.8 millones de pesos constantes de 2008, equivalente a \$9.457.3 millones de pesos corrientes de 2014, que corresponde a la afectación que sufrió el proyecto al retirar dichos recursos y reintegrar solo \$20.000 millones, es decir el valor del dinero en el tiempo no fue reconocido por el concesionario.

Para determinar la cuantía del presunto daño se analizó en el modelo de estructuración el efecto financiero del retiro de los aportes Equity por \$20.000 millones en octubre de 2010 y \$620.7 millones en enero de 2011, así como el reintegro el 9 de febrero de 2012 de \$20.000 millones, sin reconocer intereses e indexación de estos, a través del valor presente neto. Esto implicó que se dejó de recibir recursos equivalentes a \$9.457.3 millones de 2014

Cabe señalar que sobre los aportes del concesionario, el Estado los está remunerando a través de vigencias futuras y peajes. Así mismo, los Aportes de capital y endeudamiento son única y exclusivamente para la ejecución del contrato.

Por otra parte, se observó presunto incumplimiento de la fiduciaria del deber de debida diligencia en el desarrollo de sus obligaciones porque permitió que se destinaran recursos a una finalidad diferente a la autorizada de acuerdo con el título XI del Código de Comercio.

La anterior situación genera un hallazgo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía \$5.358.8 millones de pesos de 2008, equivalente a \$9.457.3 millones de pesos de diciembre 2014

Hallazgo 55. Panel de Expertos Ruta del Sol I. (A, D y F)

En el contrato de Concesión 002 de 2010, se estipuló en el capítulo XVI Solución de controversias, la figura Panel de Expertos⁸⁰ tomada de la Cámara de Comercio Internacional relativo a los Dispute Board (el Reglamento). El panel de expertos emite recomendaciones sobre los asuntos sometidos a su conocimiento, pero estas recomendaciones no tienen carácter vinculante para las partes. Los integrantes del panel de experto (Dispute Board) tienen una remuneración mensual desde la designación de todos los miembros del Panel de Experto y

⁸⁰ Es el mecanismo de solución de conflictos previsto en el presente Contrato, al cual las Partes acuerdan acudir para dirimir aquellos conflictos que expresamente señala el presente Contrato. Los conflictos serán dirimidos por este panel, en los términos de la Sección 16.01 del presente Contrato. Tomado del capítulo I Sección 1.01 Definiciones del contrato.

hasta la fecha efectiva de terminación del contrato. Adicionalmente se le reconoce una suma variable en función del número de recomendaciones que sean solicitadas por las partes.

Cabe señalar que los Dispute Board no son tribunales arbitrales y sus determinaciones no tienen fuerza ejecutiva como los laudos arbitrales.

De acuerdo con la información certificada por la Fiduciaria y la Entidad se han cancelado por dicho concepto - Panel de Experto - la suma de \$557.2 millones, suma que se considerará como un presunto daño fiscal, al cargar al proyecto costos o gastos que no están permitidos o regulados por la legislación colombiana y que no es un mecanismo de solución directa de las controversias Contractuales.

Como se observa la figura señalada en el contrato no ha sido concebida en la legislación colombiana como un mecanismo alternativo de solución de conflicto, razón por la que no podría ser utilizado para dicho fin y en ese orden ostentar efectos frente al interés público de administración de justicia y la prevalencia y protección del patrimonio público.

El artículo 68 de la Ley 80 de 1993 señala *"(...) De la Utilización de Mecanismos de Solución Directa de las Controversias Contractuales. Las Entidades a que se refiere el artículo del presente Estatuto y los contratistas buscarán solucionar en forma ágil, rápida y directa las diferencias y discrepancias surgidas de la actividad contractual.*

Para tal efecto, al surgir las diferencias acudirán al empleo de los mecanismos de solución de controversias contractuales previstos en esta ley y a la conciliación, amigable composición y transacción."

La anterior situación contraviene presuntamente el artículo 25 de la Ley 80 de 1993 y genera un hallazgo con posible incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$557 millones.

Hallazgo 56. Subcuenta Supervisión Aérea y Gestión Contractual Ruta del Sol I. (A, D y F)

En el Contrato de Concesión 002 de 2010, se estableció la Subcuenta de Supervisión Aérea (sección 3.2 Términos y condiciones de Obligatoria Inclusión en el contrato de fiducia mercantil, literal d) Descripción de las cuentas y subcuentas, numeral VI), la cual se fondeará con los recursos aportes del concesionario por una suma anual de Mil Millones de Pesos, en valores constantes del 31 de diciembre de 2008. Estos aportes se realizarán anualmente desde el año de 2010 hasta la terminación del contrato de concesión. Estos recursos "serán utilizados

*para cubrir los desplazamientos aéreos del personal de la Entidad con fines de supervisión."*⁸¹

En la evaluación del Contrato se observó que los recursos proyectados para fondar esta subcuenta son cuantiosos y no concordantes con la naturaleza del Contrato de Concesión. Esto se evidencia en el estudio de conveniencia del Otrosí 4, en el cual la Agencia considera que existe un sobrante de recursos de liquidez de la subcuenta de Supervisión Aérea y que estos recursos pueden ser utilizados para fondar la nueva subcuenta de Soporte Contractual⁸².

En la consulta realizada a la Entidad sobre cómo se determinó el valor establecido para fondar esta subcuenta, la respuesta dada se limitó a indicar que esto fue realizado por el estructurador del proyecto.

Lo anterior refleja deficiencias desde la estructuración del proyecto, dado que se incluyen gastos que hacen oneroso el contrato y que, de acuerdo con el análisis de la información suministrada por la Entidad, son cláusulas que no son concordantes con la naturaleza del contrato de concesión, además porque no son necesarias para el mismo, como desprende de la baja ejecución de dichos recursos.

Por otra parte, los gastos de supervisión deben ser asumidos por la Entidad ejecutora y no cargarlos como costos del proyecto. Cabe señalar que por estos recursos el Estado está asumiendo un costo financiero mayor.

En relación con la creación de la cláusula donde se crea la Subcuenta de Soporte Contractual, los contratos de concesión tienen una etapa previa de planeación y estructuración, en la cual se deben contemplar los costos del proyecto y donde todos los gastos y costos del contrato deben estar estipulados desde el nacimiento del mismo.

Sobre la estipulación de cláusulas que difieren de la naturaleza del contrato, y que lo hacen oneroso, es pertinente recordar que la Ley 80 de 1993 dispone que las Entidades públicas podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y se requieran para el cumplimiento de los fines estatales, y que, en tal virtud, podrán incluir todas las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público, las buenas costumbres, las

⁸¹ Oficio 2015-500-009609-3 del 18-08-2015

⁸² "Esta subcuenta está destinada a atender los costos y gastos necesarios, que de acuerdo con este contrato correspondan a actividades a cargo de la ANI- de técnicos, auditores, consultorías para atender el seguimiento, trámite, apoyo para la gestión, permisos que se requieran para la debida ejecución del proyecto y demás costos que considere la ANI"

finalidades de la Ley 80 y la buena administración (artículo 40), contratos que se regirán por las disposiciones civiles y comerciales pertinentes, con excepción de las materias particularmente reguladas en el estatuto contractual.

Realizado el ejercicio financiero considerando la duración del proyecto y el costo que debe asumir la Agencia, se observa que \$11.678 millones a precios corrientes de diciembre del 2014, es el rubro que se deberá pagar al concesionario por los fondeos que se realicen en esta subcuenta durante los 7 años. Si tomamos únicamente el costo financiero asumido por el Estado a diciembre del 2014 asciende a \$2.585.5 millones, suma que se considerará como presunto daño fiscal, por una gestión antieconómica.

La situación antes señalada presuntamente transgrede el principio de Economía, Responsabilidad, el principio de Planeación de la Ley 80 de 1993, y los principios que rigen la función administrativa, generándose un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$2.585.5 millones que corresponde a al costo financiero asumido por el Estado a diciembre del 2014, no obstante este valor puede seguir aumentando de no tomar las medidas conducentes.

Hallazgo 57. Garantías Ruta del Sol I y III. (A y D)

Ruta del Sol I

Se solicitó a la Entidad las pólizas o garantías con sus respectivas aprobaciones, que amparan el Contrato de Concesión 002 de 2010, la Agencia dio respuesta a través del oficio 2015-500-009609-3 y 2015-500-020865-1, no obstante revisada la información se observa que no remiten todas las aprobaciones de las pólizas como se observa en el siguiente cuadro:

De las 30 pólizas suministradas no se evidenció la aprobación por parte de la Entidad del 66.6% de estas. Esto en contravía de lo dispuesto en el Artículo 41 de la Ley 80 de 1993, Del perfeccionamiento del contrato, Inciso segundo modificado por el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007 *"Para la ejecución se requerirá de la aprobación de la garantía"* según el cual un contrato no puede iniciar ejecución si no existe previamente por parte de la Entidad Contratante, aprobación de la garantía única de cumplimiento legalmente constituida.

En la respuesta dada por la Entidad señala que *"una vez revisado el sistema ORFEO y los archivos que reposan en la Entidad, no fue posible ubicar las aprobaciones de las garantías que se mencionan en el oficio del asunto."*⁸³

Adicionalmente, no se evidenciaron las pólizas que garanticen el Otrosí 07 del contrato, ni las pólizas vigentes de responsabilidad civil extracontractual, de todo riesgo de construcción² y todo riesgo maquinaria y equipo³. Situación que presuntamente es contraria a la sección 11.05 Normas Comunes a las Garantías y Mecanismos de Cobertura de Riesgos del Contrato de Concesión literal "c) el concesionario deberá mantener las garantías y demás mecanismos de cobertura de riesgos consignados, en plena vigencia y validez..."

Es importante resaltar que la información de pólizas y aprobaciones fueron requeridas en diversas oportunidades y no fue suministrada de forma completa, situación que refleja deficiencias en el control que debe tener la Entidad sobre las mismas, documentos esenciales ya que son los mecanismos de cobertura del riesgo del contrato. Como consecuencia se puede poner en riesgo el desarrollo del contrato y dejar desprotegidos los recursos públicos invertidos.

En el Contrato de Concesión 007 Ruta del Sol III, la Entidad en su respuesta remitió las pólizas y aprobaciones, excepto la aprobación de la póliza de seguro de automotores y seguro de equipo y maquinaria⁸⁴

Hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria.

Tabla 29. Cruce pólizas Vs Aprobaciones

No. Póliza	No. Certificado/No Anexo	Fecha de expedición	Comentario CGR
20516	34658	27/01/2010	Aprobación 17 de marzo de 2010
20516	37093	01/07/2010	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
20516	42551	25/07/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
20516	42907	01/09/2011	Aprobación 8 de septiembre de 2011
20516	43600	11/11/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
20516	43923	13/12/2011	Aprobación 13 de diciembre de 2011
20516	44382	18/01/2012	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
20516	49576	08/07/2013	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
20516	52078	26/08/2014	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
28450	53084	15/01/2015	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
20515	34657	27/01/2010	Aprobación 17 de marzo de 2010
20515	42550	25/07/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
20515	42906	01/09/2011	Aprobación 8 septiembre de 2011
20515	43599	11/11/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
2201311004694	0	12/12/2011	Aprobación 31 de enero de 2012

⁸³ Oficio 2015-500-023538-1 del 5 de octubre de 2015

⁸⁴ Certificado 0 de la póliza No. 432805508

No. Póliza	No. Certificado/No. Anexo	Fecha de expedición	Comentario CGR
2201311004694	1	09/07/2013	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
221315000023	1	09/01/2015	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
6508	0	27/01/2010	Aprobación 17 de marzo de 1010
6508	16478	30/06/2010	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
9006	20586	08/06/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
18483	29576	03/06/2015	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
2201211007676	0	08/06/2011	Aprobación del 6 de diciembre de 2011
2201211007676	1	08/06/2011 - 05/06/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
2201211007676	5	08/06/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
43231560	0	12/02/2015	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
43094730	0	21/06/2011	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
43094730	25	20/06/2012	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
43094730	41	18/06/2013	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
43094730	67	09/06/2014	No fue suministrada Aprobación por la Entidad
43094730	77	23/07/2014	No fue suministrada Aprobación por la Entidad

Fuente: Información suministrada por la Entidad

Hallazgo 58. Publicación Sistema Electrónico de Contratación Pública — Contratos de Concesión 001, 002 y 007 de 2010. (A y D)

Contrato de Concesión 002 de 2010

Realizada la verificación en el SECOP -Detalle del Proceso Número SEA LP 001 2009- Contrato de Concesión 002 de 2010, se observó que la Entidad no cumplió oportunamente con la publicación de algunos otrosíes realizados al contrato, como se observa en el cuadro siguiente:

Así mismo, la Entidad no ha publicado el Otrosí 07 de diciembre de 2014, con las anteriores situaciones se está incumpliendo presuntamente con lo establecido en el Decreto 1510 del 17 de julio de 2013, "Artículo 19. Publicidad en el Secop. La Entidad Estatal está obligada a publicar en el Secop los Documentos del Proceso y los actos administrativos del Proceso de Contratación, dentro de los tres (3) días siguientes a su expedición..."

Esta situación refleja deficiencias en el control de los procesos contractuales e impacta en la baja transparencia y déficit de información pública para la ciudadanía y para los entes de control. Por tanto, el hallazgo podría tener presunta incidencia disciplinaria.

Tabla 302. Publicación SECOP

OTROSI	FECHA PUBLICACIÓN SECOP	Comentario
Otrosí 01 del 7-06-2013	5-08-2013	Más de 57 días
Otrosí 02 del 2-12-2013	23-12-2013	Más de 10 días
Otrosí 03 del 20-12-2013	12-03-2014	Más de 82 días
Otrosí 04 del 18-03-2014	31-03-2014	Más de 12 días
Otrosí 05 del 11-04-2014	28-04-2014	Más de 16 días
Otrosí 06 del 1-12-2014	10-12-2014	Más de 8 días
Otrosí 07 del 23-12-2014		No publicado

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública SECOP

Situación recurrente en otros Contratos de Concesión como se identificó en los Contratos de Concesión 001 y 007 de 2010:

Contrato de Concesión 001 de 2010.

Realizada la verificación en el SECOP -Detalle del Proceso Número SEA LP 001 2009- Contrato de Concesión 001 de 2010, se observa demoras así:

Tabla 31. Publicación SECOP

OTROSI	FECHA PUBLICACIÓN SECOP	Diferencia
01 del 11/03/2013	2/05/2013	Más de 50 días
02 del 5/04/2013	2/05/2013	Más de 26 días
03 del 17/07/2013	5/05/2014	Más de 288 días
04 del 28/10/2013	5/05/2014	Más de 180 días
05 del 19/12/2013	5/05/2014	Más de 131 días
06 del 14/03/2014	5/05/2014	Más de 50 días
07 del 15/05/2014	16/05/2014	oportuno
08 del 23/12/2014	30/12/2014	Más de 6 días

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública SECOP

Contrato de Concesión 007 de 2010

Realizada la verificación en el SECOP -Detalle del Proceso Número SEA-LP-001-2010 Contrato de Concesión 007 de 2010 se observan demoras así:

Tabla 323. Publicación SECOP

OTROSI	FECHA PUBLICACIÓN SECOP	Diferencia
01 del 30/09/2013	6/03/2014	Más de 150 días
02 del 21/11/2014	1/12/2014	Más de 10 días
03 del 21/01/2015	5/02/2015	Más de 15 días
04 del 17/04/2015	14/05/2015	Más de 24 días

05 del 21/07/2015	3/08/2015	Más de 12 días
-------------------	-----------	----------------

Fuente: Sistema Electrónico de Contratación Pública SECOP

Hallazgo 59. Ejecución Contrato De Interventoría 283 de 2010 (A)

El Contrato de Interventoría 283 de 2010, se suscribió para ejecutar la interventoría integral del Contrato de Concesión 002 de 2010 que incluye, pero no se limita, a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del contrato, el cual hace parte del Proyecto Vial Ruta del Sol.

De acuerdo a lo expuesto en los otrosíes del Contrato de Concesión 002 -2010 se excluyó de la ejecución de dicho contrato el tramo I inicial, no obstante y de acuerdo a la información suministrada por la Entidad sobre el contrato de interventoría, no se observa que la Entidad haya realizado el respectivo análisis económico para determinar las modificaciones de los costos de la interventoría por efectos de la no ejecución de las obras del Tramo 1 inicial, teniendo en cuenta que los costos de este contrato se derivan del Contrato de Concesión (principal) y que una vez se tome la decisión del inicio de la construcción de este tramo por su nuevo trazado, se tendrá que contratar una nueva interventoría o prorrogar la existente, generándose unos posibles mayores costos al proyecto y de una posible gestión antieconómica para el Estado.

Ruta del Sol Sector II

Tabla 334. Ruta del Sol sector II – Contrato 0001 de 2010

	Fecha suscripción de	14/01/2010
	Fecha Terminación de	31/03/2030
	Plazo Actual Estimado de contrato (años)	20,0
	Fecha Acta Inicio	31/03/2010
	Inicio etapa de pre construcción	05/04/2010
	Inicio etapa construcción	07/06/2011
	Inicio etapa operación y mantenimiento	07/06/2016
	VALOR DE CONTRATO (dic/13) Millones de Pesos	
	Valor contractual inicial	\$2.387.157,0

Valor Aportes Estatales para el Periodo de Gobierno	VALOR DE VIGENCIAS FUTURAS (Millones-Pesos Corrientes)				
	2010	2011	2012	2013	2014
	\$0.00	\$162.059.0	\$417.281.0	\$244.236.0	\$674.297.0

OBJETO: Otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, el concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las licencias ambientales y demás permisos, adquiera los predios, rehabilite, construya, mejore, opere y mantenga el sector 2 del proyecto vial Ruta del Sol (Puerto Salgar – San Roque).

Fuente: Cuadro construido con la información de la Ficha del proyecto suministrada por la Agencia Nacional de Infraestructura

Hallazgo 60. Entrega al concesionario de rendimientos financieros de cuenta aportes INCO. Ruta Del Sol II. (A, F y D)

De acuerdo con el Informe Mensual de diciembre 2014 del Fideicomiso Ruta del Sol Sector 2; se han generado rendimientos en la Cuenta Aportes INCO por un valor total de \$39.140.0 millones, de los cuales han sido transferidos al Concesionario \$22.171.9 millones.

Tabla 34

Año	Pagos en millones pesos
2011	573.7
2012	6.885.4
2013	14.712.72
Total	22.171.9

Fuente: Resumen de Certificados de Fiduciaria por Pagos de años 2011, 2012 y 2013. 2014 aún no se han autorizado.

En el Contrato de Concesión 001 de 2010, Sección 13.03 *Contribución de los Aportes INCO al Patrimonio Autónomo*, literal (d) se estableció: "...Una vez que un Aporte INCO haya sido contribuido a la Cuenta Aportes INCO cesa la obligación del INCO de ajustar esta suma por la exposición a la inflación y la exposición a variaciones de la tasa de cambio para la fracción denominada en Dólares. En consecuencia, si el Concesionario cumple con los Hitos de construcción necesarios para que se le efectúe un traslado de una fracción o la totalidad de un Aporte INCO con posterioridad a que éste haya sido contribuido al Patrimonio Autónomo, el valor del traslado a la Cuenta Aportes Concesionario no incluirá ajustes adicionales por variaciones en el IPC o de la TRM entre el momento del aporte del INCO y el momento efectivo del traslado a la Cuenta Aportes Concesionario, salvo por los rendimientos de los recursos de la Cuenta Aportes INCO que se hayan generado sobre el saldo de los Aportes INCO desde el momento de su contribución hasta la fecha efectiva del traslado a la Cuenta Aportes Concesionario una vez al año cuando se haya cumplido el 80% del Plan



de Obras para el respectivo año, si no se cumple con la meta, se continuarán acumulando hasta que se verifique la meta". (Subrayado nuestro)

Lo descrito en la citada cláusula, presuntamente fue contrario lo establecido en el artículo 16 parágrafo 2 del Decreto 111 de 1996⁸⁵, *"Los rendimientos financieros de los establecimientos públicos provenientes de la inversión de los recursos originados en los aportes de la Nación, deben ser consignados en la dirección del tesoro nacional, en la fecha que indiquen los reglamentos de la presente ley."* y lo que determina la Ley 1365 de 2009: *"Los rendimientos financieros originados con recursos de la Nación, incluidos los negocios fiduciarios, deben consignarse en la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional en el mes siguiente de su recaudo"*. Así como también lo establecido en el contrato de Fiducia Mercantil irrevocable de administración y pagos, cláusula sexta Rendimientos, el cual señala en su aparte final ***"Los rendimientos generados por los recursos entregados al patrimonio autónomo estarán destinados al cumplimiento del objeto del presente contrato..."*** (Negritas nuestras).

Este hecho origina un presunto detrimento patrimonial en \$22.171 millones, por una gestión antieconómica, ineficaz e ineficiente; en términos del artículo 209 de la Constitución Política. Por tanto, este hallazgo administrativo podría tener presunta incidencia fiscal y disciplinaria.

Hallazgo 61. Panel de Experto Ruta del Sol II. (A, F y D)

En el Contrato de Concesión 001 de 2010, se estipuló en el capítulo XVIII Solución de controversias, la figura Panel de Expertos⁸⁶ tomada de la Cámara de Comercio Internacional relativo a los Dispute Board (el Reglamento), el panel de expertos emite recomendaciones sobre los asuntos sometidos a su conocimiento, pero estas recomendaciones no tienen carácter vinculante para las partes. Los integrantes del panel de experto (Dispute Board) tienen una remuneración mensual desde la designación de todos los miembros del Panel de Experto y hasta la fecha efectiva de terminación del contrato. Adicionalmente se le reconoce una suma variable en función del número de recomendaciones que sean solicitadas por las partes.

Cabe señalar que los Dispute Board no son tribunales arbitrales y sus determinaciones no tienen fuerza ejecutiva como los laudos arbitrales.

⁸⁵ Norma vigente al momento de estructuración y suscripción del contrato.

⁸⁶ Es el mecanismo de solución de conflictos previsto en el presente Contrato, al cual las Partes acuerdan acudir para dirimir aquellos conflictos que expresamente señala el presente Contrato. Los conflictos serán dirimidos por este panel, en los términos de la Sección 18.01 del presente Contrato. Tomado del capítulo I Sección 1.01 Definiciones del contrato.

De acuerdo con la información certificada por la concesionaria Ruta del Sol S.A.S. certificó que los costos y pagos realizados al panel de experto asciende a \$934.7 millones, suma que se constituye en un presunto daño fiscal, al cargar la proyecto costos o gastos que no están permitidos o regulados por la legislación colombiana y que no es un mecanismo de solución directa de las controversias Contractuales.

El artículo 68 de la ley 80 de 1993 señala “(...) *De la Utilización de Mecanismos de Solución Directa de las Controversias Contractuales. Las Entidades a que se refiere el artículo del presente Estatuto y los contratistas buscarán solucionar en forma ágil, rápida y directa las diferencias y discrepancias surgidas de la actividad contractual.*

Para tal efecto, al surgir las diferencias acudirán al empleo de los mecanismos de solución de controversias contractuales previstos en esta ley y a la conciliación, amigable composición y transacción.”

Como se observa la figura señalada en el contrato no ha sido concebida en la legislación colombiana como un mecanismo alternativo de solución de conflicto, razón por la que, no podría ser utilizado para dicho fin y en ese orden ostentar efectos frente al interés público de administración de justicia y la prevalencia y protección del patrimonio público.

La anterior situación presuntamente contraviene el artículo 25 de la Ley 80 de 1993 y genera un hallazgo administrativo con posible incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía de \$934 millones.

Hallazgo 62. Subcuenta Supervisión Aérea y Estudios y Obras Ruta Del Sol II. (A, D y F)

En el Contrato de Concesión 001 de 2010, se estableció en la sección 3.2 Términos y condiciones de Obligatoria Inclusión en el contrato de fiducia mercantil, literal d) Descripción de las cuentas y subcuentas, numeral VI Subcuenta Supervisión Aérea la cual se fondera con los recursos aportes del concesionario por una suma anual de mil millones de pesos en valores constantes del 31 de diciembre de 2008, estos aportes se realizaran de anualmente desde el año de 2010 hasta la terminación del contrato de concesión.

En la consulta realizada a la Entidad sobre cómo se determinó el valor establecido para fondear esta subcuenta, la respuesta dada se limitó a indicar que esto fue realizado por el estructurador del proyecto.

De acuerdo con la información suministrada por la Entidad⁸⁷ “los recursos de la supervisión aérea serán utilizados para cubrir los desplazamientos aéreos del personal de la Entidad con fines de supervisión.”

En el desarrollo del contrato se observó que los recursos proyectados para fondear esta subcuenta eran cuantiosos y que no se requerían para el mismo, esto se evidencia en el Otrosí 3 del contrato en el cual considera la Agencia que existen sobrante de recursos de liquidez de la subcuenta de Supervisión Aérea y que estos recursos pueden ser utilizados para fondear la nueva subcuenta Estudios y Obras⁸⁸.

Lo anterior refleja deficiencias desde la estructuración del proyecto, dado que se incluyen gastos que hacen más oneroso el contrato y que, de acuerdo con el análisis de la información suministrada por la Entidad, son cláusulas que no son concordantes con la naturaleza del contrato de concesión, además porque no son necesarias para el mismo, como se ha podido evidenciar en la ejecución del contrato de concesión vial.

En relación con la creación de la cláusula de Estudios y Obras, se considera que los contratos de concesión tienen una etapa previa de planeación y estructuración, en la cual se deben contemplar los costos del proyecto, no debe improvisarse, todos los gastos y costos del contrato deben estar estipulados desde el nacimiento del mismo.

Realizado el ejercicio financiero considerando la duración del proyecto y el costo que debe asumir la Agencia, se observa que aproximadamente \$78.796 millones de pesos a precios corrientes de diciembre del 2014, es el rubro que se deberá pagar al concesionario por los fondeos que se realicen en esta subcuenta durante los 20 años. Si tomamos únicamente el costo financiero asumido por el Estado a diciembre del 2014 asciende a \$2.585.5 millones, suma que se constituye en un presunto daño fiscal, por una gestión antieconómica.

Sobre la estipulación de cláusulas que difieren de la naturaleza del contrato, y que lo hacen oneroso, es pertinente recordar que la Ley 80 de 1993 dispone que las Entidades públicas podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y se requieran para el cumplimiento de los fines estatales, y que, en tal virtud, podrán incluir todas las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público, las buenas costumbres, las

⁸⁷ Oficio 2015-500-009609-3 del 18-08-2015

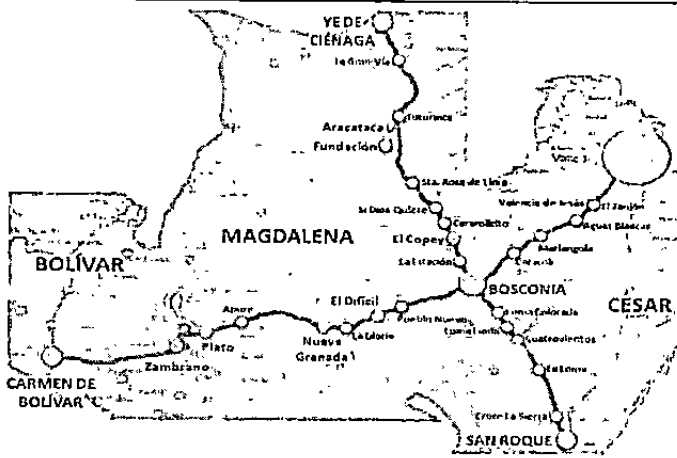
⁸⁸ “Esta subcuenta está destinada a atender los pagos por concepto de estudios, diseños y obras necesarias directamente relacionadas con el objeto del contrato de concesión y que no se haya contemplado inicialmente.”

finalidades de la Ley 80 y la buena administración (artículo 40), contratos que se registrarán por las disposiciones civiles y comerciales pertinentes, con excepción de las materias particularmente reguladas en el estatuto contractual.

La situación antes señalada presuntamente transgrede el principio de Economía, Responsabilidad, Planeación de la Ley 80 de 1993, y los principios que rigen la función administrativa; hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía \$2.585.5 millones que corresponde al costo financiero asumido por el Estado a diciembre del 2014, no obstante este valor puede seguir aumentando de no tomar las medidas conducentes.

Ruta del Sol Sector III

Tabla 35. Ficha Técnica Ruta del Sol 3 – Contrato de Concesión 007 de 2010

	Fecha de suscripción	04/08/2010		
	Fecha de terminación	mayo de 2036		
	Fecha acta de inicio	01/06/2011		
	Plazo actual estimado en años	25		
	Inicio de etapa de preconstrucción	01/06/2011		
	Inicio de construcción	17/08/2012		
	Inicio etapa de operación y mantenimiento	01/06/2017		
	Valor inicial	\$2.370.820 millones		
Objeto: Otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del Artículo 32 de la Ley 80 de 1993, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños, financie, obtenga las Licencias Ambientales y demás permisos, adquiera los Predios, rehabilite, construya, mejore, opere y mantenga el Sector 3 del proyecto vial Ruta del Sol (San Roque - Ye de Ciénaga y El Carmen de Bolívar - Valledupar).				
VALOR DE VIGENCIA FUTURAS (millones de pesos)				
Valor de Aportes Estatales para el Periodo de Gobierno	2011	2012	2013	2014
	\$0.00	\$312.598.00	\$335.849	\$354.737.90

Fuente: Información tomada de la ficha técnica suministrada en la respuesta dada por la ANI mediante oficio con radicado 2015-102-002570-1 de febrero 02 de 2015 del numeral 8.

Hallazgo 63. Determinación del valor de m² de terreno para el predio 7NDA0043. (A y D)

Deficiencias en los mecanismos de control de calidad de los avalúos contratados por el Concesionario, toda vez que en la información aportada por la ANI⁸⁹, relacionada con el avalúo del predio 7NDA0043, no se observaron procedimientos ni criterios técnicos, que sustentaran el incremento del valor por hectárea de terreno, cuando la diferencia en tiempo en la realización de los informes valuatorios no llega al año; es decir los valores estaban vigentes aún.

Tabla 36. Comparativo de avalúos del predio 7NDA0043

Cifras en millones de pesos

Ítem	Avalúo de Agosto 21 de 2012			Avalúo de Mayo 20 de 2013			Variación Relativa
Terreno	Área (Has)	V/Un	Valor Terreno	Área (Has)	V/Un	Valor Terreno	9%
	5.19	11.8	61.6	5.11	12.9	66.1	

Fuente: Cuadro elaborado con los valores tomados en los avalúos precitados suministrados por la ANI en oficio 2015-100-005392-1

La Contraloría mediante oficio 2015-ANI 062 con radicado ANI 2015-409-026145-2 de mayo 7 de 2015, requirió el soporte técnico de dicho cambio⁹⁰; a lo cual la ANI en oficio 2015-100-010994-1 de mayo 22 de 2015, indicó que al respecto el Concesionario con base en lo informado por la Lonja responsable del avalúo argumenta los cambios en “[...] Al hacer la revisión del avalúo, en mayo 20 de 2013, se hizo notable una superioridad de este predio respecto a sus vecinos, por lo que se adoptó la cifra asignada a predios localizados entre (sic) el Municipio de Granada y parte de Ariguani (\$12,960,000 por hectárea), homologándolo (sic) de esta forma a predios con características y condiciones similares”. Es decir, se efectuó con ausencia de procedimientos técnicos ajustados al marco normativo aplicable al tema valuatorio, en particular Ley 9 de 1989, Ley 388 de 1997, Decreto 1420 de 1998 y Resolución 620 de 2008 del IGAC.

⁸⁹ La Contraloría solicitó mediante oficio 2015-ANI-032, con radicado No.2015-409-012673-2 de marzo 05 de 2015, en medio magnético la información original de las carpetas donde se suministre la totalidad de los soportes generados, con ocasión a la gestión realizada para la adquisición, entre ellos el predio en cita. Posteriormente se requirió el soporte del cambio de valor del m² en oficio 2015-ANI- 062 con radicado No.2015-409-026145-2 de mayo 07 de 2015 en el numeral 12 y la ANI emitió respuesta en oficio No.2015-100-010994-1.

⁹⁰ El predio ya cuenta con escritura No.083 de marzo 5 de 2015, y debidamente registrada en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos.

Por lo anteriormente referido se observa una presunta vulneración de lo estipulado en el Contrato de Concesión 007 de 2010, en particular lo referido al Apéndice Social y Predial Sector 3 – Parte A, numeral 2.3.3.1, que establece:

“Velar por la buena calidad de los trabajos y procedimientos utilizados en la elaboración del avalúo comercial, en virtud de lo cual, efectuará las revisiones o modificaciones al informe del avalúo cuando el Concesionario así lo requiera mediante comunicación escrita indicando claramente los motivos de dicha solicitud, de conformidad con el decreto 1420 de 1998 y la ley 80 de 1993”

Adicionalmente, es de indicar que en oficio de la Agencia con radicado No. 2015-100-015700-1 de julio 15 de 2015, se realiza la siguiente precisión “[...] el expediente predial no ha sido validado a la fecha por la interventoría, quien mediante comunicación C.991/RS 1167/13/7.4, Radicado ANI No.2013-409-022322-2 del 11 de junio de 2013 (Anexo No.8), presentó observaciones, las cuales a la fecha no han sido totalmente subsanadas por el Concesionario”.

Es de indicar que la Agencia mediante oficio 2015-604-021906-1 de septiembre 21 de 2015, conminó al Concesionario al reembolso de \$5.4 millones a la Subcuenta Predial, en virtud de lo establecido en el numeral 1.1.15 del Apéndice Predial del Contrato 007 de 2010, soportado además con una revisión técnica efectuada por la Interventoría, la cual radicó dicho análisis en la ANI en oficio 2015-409-060085-2 de septiembre 21 de 2015⁹¹.

Hallazgo 64. Información reportada por la Fiduciaria para el predio 7NIA0092. (A)

No se encontró relacionada la Operación 1584 por concepto de cancelación del 30% compra de cercos frontales del predio identificado en el 7NIA0092, por una suma de \$24.4 millones, en los datos contenidos en la certificación de los pagos efectuados a través de fideicomiso por concepto de cercas frontales, con cargo a la subcuenta 2223-2003005, “Aportes del Concesionario”; durante el periodo comprendido desde el inicio del proyecto hasta el 11 de mayo de 2015, emitida por la Fiduciaria. Lo anterior refleja deficiencias en la calidad de la información allegada al omitir el pago efectuado en febrero 20 de 2014, situación que limita la efectividad del análisis de los datos que soportan las operaciones fiduciarias,

⁹¹ El oficio comunicando a la AGENCIA de los resultados de la revisión del avalúo del predio con CIP 7NDA0043, por parte de la Interventoría es posterior a la fecha de radicación de la observación de la Contraloría, que es de fecha 14 de septiembre de 2015.

Es de indicar que posteriormente en comunicación ANI con radicado 2015-100-015700-1 de julio 15 de 2015, se suministra el reporte de pago por concepto de cancelación del 30% por compra de cercos frontales.

Hallazgo 65. Subcuenta Supervisión Aérea y Gestión Contractual Ruta del Sol III. (A, D y F)

En el Contrato de Concesión 007 de 2010, se estableció en la sección 3.2 Términos y condiciones de Obligatoria Inclusión en el contrato de fiducia mercantil, literal d) Descripción de las cuentas y subcuentas, numeral VI Subcuenta Supervisión Aérea la cual se fondera con los recursos aportes del concesionario por una suma anual de mil millones de pesos en valores constantes del 31 de diciembre de 2008, estos aportes se realizaran de anualmente desde el año de 2010 hasta la terminación del contrato de concesión.

Realizado el ejercicio financiero considerando la duración del proyecto y el costo que debe asumir la Agencia, se observa que aproximadamente \$142.167 millones de pesos a precios corrientes de diciembre del 2014, es el rubro que se deberá pagar el estado al concesionario por los fondeos que se realicen en esta subcuenta durante los 25 años. Si tomamos únicamente el costo financiero asumido por el Estado a diciembre del 2014 asciende a \$2.585.5 millones, suma que se considerará como presunto daño fiscal, por una gestión antieconómica.

En la consulta realizada a la Entidad sobre cómo se determinó el valor establecido para fondear esta subcuenta, la respuesta dada se limitó a indicar que esto fue realizado por el estructurador del proyecto.

De acuerdo con la información suministrada por la Entidad⁹² *"los recursos de la supervisión aérea serán utilizados para cubrir los desplazamientos aéreos del personal de la Entidad con fines de supervisión."*

En el desarrollo del contrato se observó que los recursos proyectados para fondear esta subcuenta eran cuantiosos y que no se requerían para el mismo, esto se evidencia claramente en el estudio de conveniencia del Otrosí 2 en el cual considera la Agencia que existe un sobrante de recursos de liquidez de la subcuenta de Supervisión Aérea y que estos recursos pueden ser utilizados para fondear la nueva subcuenta de Soporte Contractual⁹³.

⁹² Oficio 2015-500-009609-3 del 18-08-2015

⁹³ "Esta subcuenta está destinada a atender los costos y gastos necesarios, que de acuerdo con este contrato correspondan a actividades a cargo de la ANI- de técnicos, auditores, consultorías para atender el seguimiento, trámite, apoyo para la gestión, permisos que se requieran para la debida ejecución del proyecto y demás costos que considere la ANI"

Lo anterior refleja deficiencias desde la estructuración del proyecto, dado que se incluyen gastos que hacen más oneroso el contrato y que, de acuerdo con el análisis de la información suministrada por la Entidad, son cláusulas que no son concordantes con la naturaleza del contrato de concesión, además porque no son necesarias para el mismo, como se ha podido evidenciar en la ejecución del contrato de concesión vial.

En relación con la creación de la cláusula de soporte contractual, se considera que los contratos de concesión tienen una etapa previa de planeación y estructuración, en la cual se deben contemplar los costos del proyecto, no debe improvisarse, todos los gastos y costos del contrato deben estar estipulados desde el nacimiento del mismo.

Sobre la estipulación de cláusulas que difieren de la naturaleza del contrato, y que lo hacen oneroso, es pertinente recordar que la Ley 80 de 1993 dispone que las Entidades públicas podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y se requieran para el cumplimiento de los fines estatales, y que, en tal virtud, podrán incluir todas las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público, las buenas costumbres, las finalidades de la Ley 80 y la buena administración (artículo 40), contratos que se regirán por las disposiciones civiles y comerciales pertinentes, con excepción de las materias particularmente reguladas en el estatuto contractual.

La situación antes señalada presuntamente transgrede el principio de Economía, Responsabilidad, el principio de Planeación de la Ley 80 de 1993, y los principios que rigen la función administrativa, generándose un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal en cuantía aproximada de \$2.585.5 millones que corresponde al costo financiero asumido por el Estado a diciembre del 2014, no obstante este valor puede seguir aumentando de no tomar las medidas conducentes.

Hallazgo 66. Panel de Experto Ruta del Sol III. (A y D)

En el Contrato de Concesión 007 de 2010, se estipuló en el capítulo XVIII Solución de controversias, la figura Panel de Expertos⁹⁴ tomada de la Cámara de Comercio Internacional relativo a los Dispute Board (el Reglamento), El panel de expertos emite recomendaciones sobre los asuntos sometidos a su conocimiento, pero

⁹⁴ Es el mecanismo de solución de conflictos previsto en el presente Contrato, al cual las Partes acuerdan acudir para dirimir aquellos conflictos que expresamente señala el presente Contrato. Los conflictos serán dirimidos por este panel, en los términos de la Sección 18.01 del presente Contrato. Tomado del capítulo I Sección 1.01 Definiciones del contrato.

estas recomendaciones no tienen carácter vinculante para las partes. Los integrantes del panel de experto (Dispute Board) tienen una remuneración mensual desde la designación de todos los miembros del Panel de Experto y hasta la fecha efectiva de terminación del contrato. Adicionalmente se le reconoce una suma variable en función del número de recomendaciones que sean solicitadas por las partes. Cabe señalar que los Dispute Board no son tribunales arbitrales y sus determinaciones no tienen fuerza ejecutiva como los laudos arbitrales.

De acuerdo con la información suministrada por la Entidad señalan que a agosto de 2015 el panel de experto no se ha convocado por lo cual no se ha generado pago alguno, no obstante se considerará como hallazgo al cargar al proyecto costos o gastos que no están permitidos o regulados por la legislación colombiana y que no es un mecanismo de solución directa de las controversias Contractuales.

Como se observa la figura señalada en el contrato Panel de Experto (Dispute Board) no ha sido concebida en la legislación colombiana como un mecanismo alternativo de solución de conflicto, razón por la que, no podría ser utilizado para dicho fin y en ese orden ostentar efectos frente al interés público de administración de justicia y la prevalencia y protección del patrimonio público.

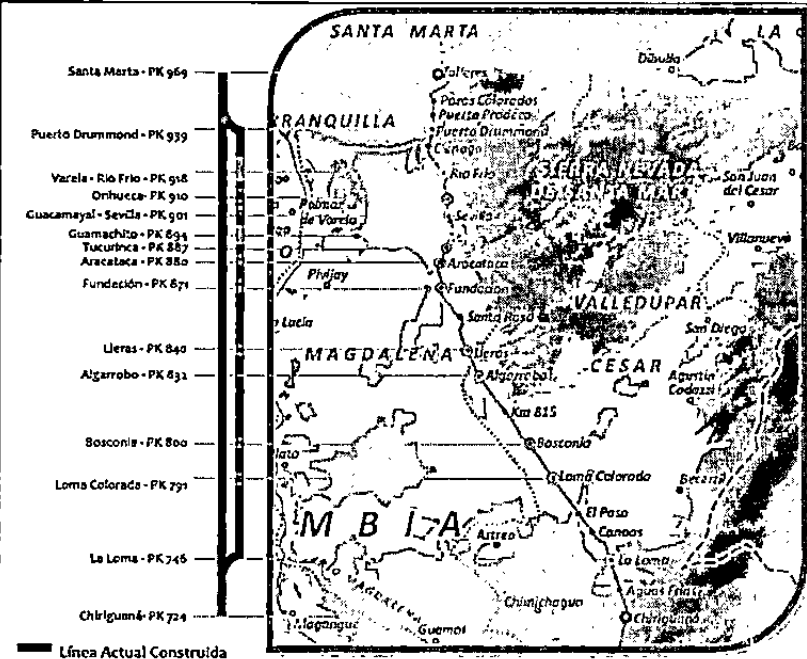
El artículo 68 de la ley 80 de 1993 señala "(...) *De la Utilización de Mecanismos de Solución Directa de las Controversias Contractuales. Las Entidades a que se refiere el artículo del presente Estatuto y los contratistas buscarán solucionar en forma ágil, rápida y directa las diferencias y discrepancias surgidas de la actividad contractual.*

Para tal efecto, al surgir las diferencias acudirán al empleo de los mecanismos de solución de controversias contractuales previstos en esta ley y a la conciliación, amigable composición y transacción."

Lo identificado se constituye en un hallazgo administrativo con presunta incidencia disciplinaria

Concesión Férrea Atlántico

Tabla 37. Ficha Técnica Concesión Férrea del Atlántico O-ATLA-0-99

 Santa Marta - PK 969 Puerto Drummond - PK 939 Varela - Río Frio - PK 918 Onhueca - PK 910 Guacamaya - Sevilla - PK 901 Guamachito - PK 894 Tucurica - PK 887 Aracataca - PK 880 Fundación - PK 871 Uleras - PK 840 Algarrobo - PK 831 Bosconia - PK 800 Loma Colorado - PK 791 La Loma - PK 746 Chiriguán - PK 724 Línea Actual Construida	Fecha de suscripción	9/09/1999
	Fecha de terminación	02/03/2030
	Fecha acta de inicio	03/03/2000
	Plazo actual estimado en años	30
	Kilómetros Concesionados (Otrosí 12)	245
	Kilómetros en Operación	191
	Kilómetros de Segunda Línea	151.26
	Valor del Contrato	Indeterminado, Cláusula 149 del Contrato
OBJETO: Rehabilitación- reconstrucción, conservación, operación y explotación, la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico para la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga.		

Fuente: Información tomada de la ficha técnica suministrada por la ANI en presentación del febrero de 2015

El documento Conpes 3394 de 2005, frente a las expectativas de producción de carbón en la zona oriental del país y al considerar los precios internacionales de este mineral, recomendó al Gobierno Nacional, entre otros aspectos, adelantar acciones encaminadas a mejorar las condiciones de acceso de los distritos carboníferos del oriente del país a la red férrea nacional, ampliar la capacidad de los tramos de la Red Férrea del Atlántico condicionada a los requerimientos de demanda o a las solicitudes de contratos operacionales para transporte privado, estructurar esquemas para el mejoramiento del acceso a otros usuarios y desarrollar esquemas tarifarios para garantizar la auto sostenibilidad del corredor férreo del Atlántico.

En este sentido, el Ministerio de Transporte y el INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, teniendo en cuenta la dinámica del Contrato de Concesión de la Red Férrea del Atlántico, llevó a cabo en el año 2006 la restructuración del mismo, mediante la suscripción del Otrosí 12 del 28 de marzo de 2006, que dispuso: (i) la desafectación, a la culminación del periodo de transición, de los tramos Bogotá (Km. 5) – Belencito (PK 262), La Caro (PK 34) – Lenguaque (PK110), Bogotá (Km. 5) – Dorada (PK 202), Dorada (PK 202) – Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) – Chiriguaná (PK 724), Puerto Berrío (PK 333) – Medellín (Bello) (PK 509) y Medellín (Bello) (PK 509) – Envigado (PK 529); (ii) la construcción de una segunda línea entre Chiriguaná y Santa Marta, y (iii) la ejecución del denominado Plan de Transición.

Las actividades de administración, operación y mantenimiento de los tramos desafectados se habían venido ejecutando para la operación de carga de cemento principalmente en el corredor Bogotá – Belencito, llegando a un máximo de 230 mil toneladas año en el año 2005 y un promedio cercano a los 180 mil toneladas entre el 2004 y 2010, sin embargo, por efectos de la Ola Invernal del 2010 y 2011 el corredor ha sufrido graves daños que ocasionaron la interrupción de la operación desde febrero de 2011.

Mediante los Otrosí 13 de 2008 y 2009, 14 de 2009, 15 de 2010 y 2011, 16 de 2011, 17 de 2011 y 18 de 2012 y 2013 se prorrogó el plazo de ejecución de las actividades de control y operación de la infraestructura desafectada de la Red Férrea del Atlántico, hasta su entrega al nuevo concesionario dentro del proyecto de concesión Sistema Ferroviario Central o hasta el agotamiento de los recursos, lo que primero ocurra, en los mismos términos y condiciones.

En la Cláusula Séptima del Acuerdo de Conciliación, se estableció: El Concesionario se obliga para con la ANI a construir la parte restante de la segunda línea, entre La Loma y Santa Marta.

Esta obligación se encuentra supeditada a: (i) la obtención de las licencias y los respectivos permisos ambientales, en cuya gestión participará activamente la ANI; (ii) Se realicen los reasentamientos de las poblaciones o asentamientos que han impedido la ejecución de las obras, de que trata la cláusula décima Segunda, y (iii) La ANI adquiera los terrenos necesarios para la construcción de las variantes, en los términos y condiciones exigidos por las autoridades ambientales.

En Cláusula Octava del Acuerdo de Conciliación las partes acordaron: Si para la construcción de la segunda línea fuere necesario hacer variantes, las partes acuerdan que la totalidad de los costos y actividades necesarias se distribuyen de la siguiente manera: El Concesionario atenderá lo que le corresponde como

consecuencia de lo pactado en el Otrosí 12 del 28 de marzo de 2006 del Contrato de Concesión O-ATLA-00-99 sobre la base de que la segunda línea iba paralela a la línea actual. La diferencia en los costos, ocasionada por cuenta de la construcción de la variante será asumida por la ANI, incluyendo la compra de predios y los mayores costos en la realización de las obras (tales como pero sin limitarse a traslado de cables, traviesas, rieles, adecuación del terreno, puentes, cunetas).

Conforme a lo establecido en la Cláusula Novena del Acuerdo de Conciliación el Concesionario se obliga para con la ANI a finalizar la implementación del Sistema de Comunicaciones y Sistema CTC en las líneas que actualmente están operando. Las partes a más tardar dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la aprobación del acuerdo de conciliación, acordarán y definirán claramente las características técnicas, el alcance, y las condiciones operativas en que será entregado el CTC, en las actuales condiciones de la línea, cuya fecha máxima de entrega no podrá exceder el 31 de julio de 2014, previa conformidad del Interventor del Contrato de Concesión, para lo cual se suscribirá un Otrosí al Contrato de Concesión O-ATLA-0-99, celebrado entre Ferrovías hoy Cedido la Agencia Nacional de Infraestructura "ANI" y El Concesionario.

En caso de que fuere necesaria la construcción de variantes, el Concesionario hará los traslados correspondientes del sistema de comunicaciones y (CTC) y la ANI le reconocerá el costo en que incurra, previa presentación de las facturas correspondientes debidamente soportadas.

El día 6 de junio de 2013, la Procuraduría dio su aprobación al Acuerdo de Conciliación celebrado entre ANI y el Concesionario, señalando que el mismo se ajusta a la ley y no es lesivo para el patrimonio público.

El 11 de junio de 2013, el Tribunal de Arbitramento que conocía de la demanda presentada por el Concesionario y la demanda de reconvención presentada por la ANI, acogió el Acuerdo Conciliatorio.

Mediante el Otrosí 19 de octubre de 2013, el Concesionario se obliga para con la ANI a construir la parte restante de la segunda línea entre la Loma y Santa Marta. Esta obligación se encuentra supeditada a: El trámite y obtención por parte del Concesionario de las licencias y los respectivos permisos ambientales, en cuya gestión participará activamente la ANI. Se realicen los reasentamientos de las poblaciones o asentamientos que han impedido la ejecución de las obras, de que trata la Cláusula 12 del Otrosí 12 al Contrato de Concesión, obligación a cargo de la ANI. Que la ANI adquiera los terrenos necesarios y condiciones exigidos por la Autoridad Ambiental competente.

El Concesionario se obliga para con la ANI a finalizar la implementación del Sistema Comunicaciones y Sistema CTC, en las líneas férreas que actualmente están operando a su cargo , cuya fecha máxima de entrega no podrá exceder el 31 de julio de 2014 para los hitos relacionados con la instalación de CTC que se describen en forma taxativa en el cronograma que se adjunta como Anexo 2 al presente otrosí y según las características técnicas, el alcance y las condiciones operativas establecidas en el anexo técnico 1 del presente otrosí, el cual se encuentra debidamente avalado por la interventoría, así mismo, se ajusta a lo dispuesto en la Cláusula 25 Cronograma de actividades, modificada por el Otrosí 12 del contrato de concesión, en lo que no contravenga la presente cláusula.

El Concesionario deberá actualizar los manuales establecidos en la Cláusula 35 del contrato de concesión y elaborar y expedir el manual de Operación del CTC.

El 15 de septiembre de 2014 se liquidaron por mutuo acuerdo los Otrosíes 13, 14, 15, 16, 17 y 18

Las obras de construcción de la Segunda Línea han venido presentando atrasos, tal como se evidencia en los informes de interventoría⁹⁵, en la visita de inspección efectuada por la CGR en mayo de 2015 y en lo informado en Actas del Comité de Regularización⁹⁶ de 8 de septiembre de 2014, cuyas causas principales, corresponden a la obtención de permisos ambientales, consultas previas y estudios de impacto ambiental.

En la obtención del licenciamiento ambiental de los 39.36 Km de la segunda línea, la mayor dificultad se focaliza en el sector de Bosconia (2,45 Km del total por licenciar) y Aracataca (9.13 Km del total por licenciar); la comunidad se opone a la construcción de la línea férrea paralela a la existente. Estos sectores afectan el 29.41% del total de la línea por licenciar por parte de la Autoridad Ambiental.

Se presentó restricción nocturna según sentencia T-672 de 2014 que impedirá la movilización de aproximadamente 11.520.000 Toneladas en la vigencia 2015

De acuerdo con el informe de visita y la evaluación de los documentos contractuales, se tiene que la gestión de la Entidad, la Interventoría y el Concesionario, presenta las siguientes debilidades:

Hallazgo 67. Estado del Balasto. (A)

⁹⁵ Informe de interventoría de diciembre de 2014

⁹⁶ Acta del Comité de Regularización de 8 de septiembre de 2014.

Las especificaciones técnicas del contrato de concesión, en el numeral 2.7 Balasto, establecen que *"El balasto debe obtenerse mediante triturado mecánico de roca proveniente de una cantera adecuada."*

La calidad de la roca y de los procesos de triturado deben ser tales que permitan obtener agregados de forma isotrópica (dimensiones similares en todas las direcciones). La roca del balasto será compacta, sin planos de corte y estará libre de cavidades, cuerpos extraños y polvo."

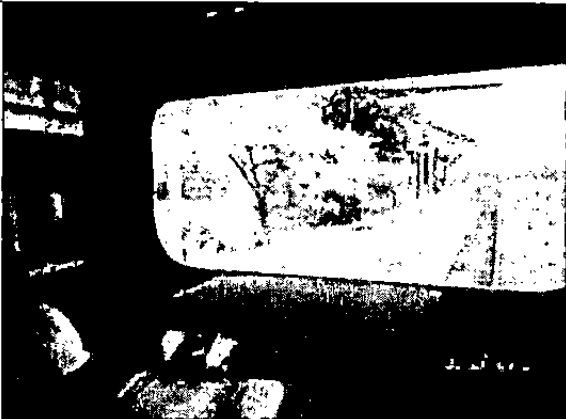
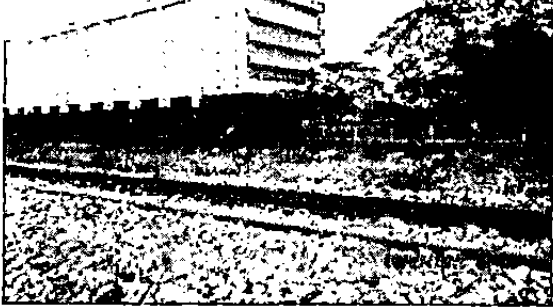
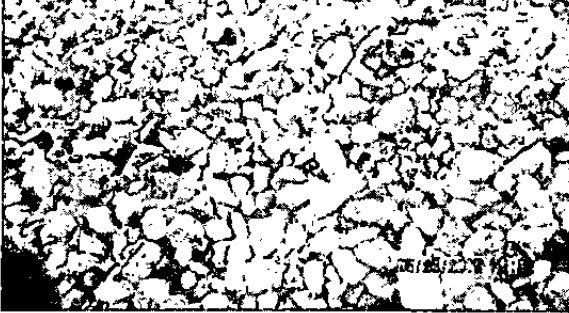
No obstante lo anterior, en la visita de inspección realizada por la CGR en mayo del 2015, se observó en el tramo la Chiriguaná – La Loma, balasto con dimensiones y características que no cumplen lo indicado en dichas especificaciones, por contener muchos finos y encontrarse contaminado.

Igualmente, en el informe de Interventoría de enero de 2014 en la página 289, se informa en el numeral 6.7 Conclusiones, *"El Concesionario ha adquirido y extendido balasto sobre la vía, sin verificar si el material suministrado cumple a cabalidad con todos los parámetros físico-mecánicos, en cumplimiento de los establecido en las especificaciones técnicas requeridas para este tipo de material, y en particular en cuanto se refiere a la granulometría que muestra sobre – tamaños que podrían ser evitados con una adecuada supervisión y el respectivo control periódico de calidad en las plantas trituradoras que lo suministran, siempre que se pueda, antes de su despacho."* Así mismo, en el Informe de Interventoría de enero de 2015, se informa: *"...Se deben tomar muestras periódicas de balasto, para el control de calidad, asegurando el cumplimiento de las especificaciones, según los parámetros de la norma AREMA⁹⁷ como mínimo."*

En la prolongación del apartadero de Guaimachito, el balasto suministrado presenta sobre tamaños, así que es indispensable que se corrija esta novedad para garantizar que el balasto instalado cumpla con las especificaciones técnicas."

Las anteriores situaciones denotan deficiencias por el incumplimiento de las especificaciones técnicas y generan que la vía no cumpla con las características técnicas contratadas.

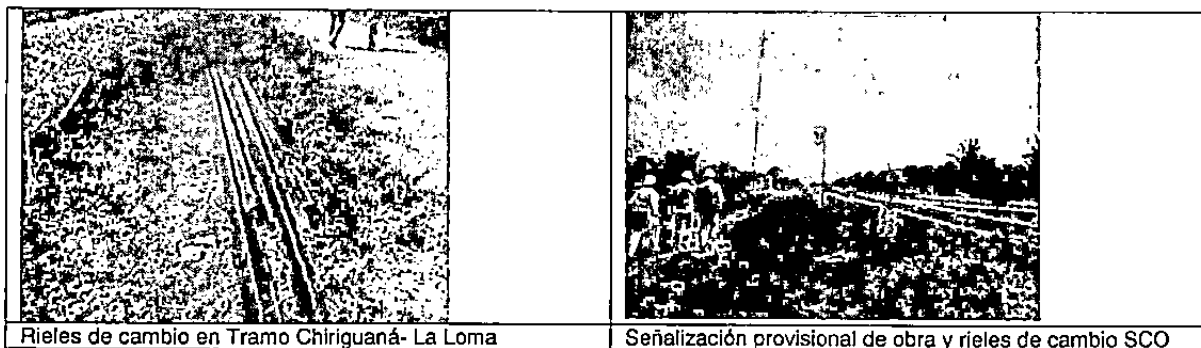
⁹⁷ The American Railway Engineering and Maintenance- of- Way Association. Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria y Mantenimiento de Infraestructuras que emite normativa técnica y recomendaciones

	
Balasto con finos	Estado de balasto
	
Estado de balasto sobre tamaños	Estado de balasto contaminado
	
Estado de la nivelación del balasto PK 745.	Estado de conformación balasto vía férrea Lleras
	
Balasto Segunda Línea Algarrobo	Balasto Segunda Línea Algarrobo

La Entidad en su respuesta se refiere a lo manifestado en el informe de Interventoría de septiembre de 2014, no da respuesta sobre los informes referidos por la CGR, tanto de enero de 2014 como de enero de 2015, igualmente, se refiere a lo observado por la CGR en el Tramo entre Chiriguaná y la Loma así: (...) *Para el caso comprendido entre Chiriguaná – La Loma se debe tener en cuenta que no transitan trenes pesados y la operación se limita únicamente a carro motores y trenes de trabajo con un máximo de carga por eje de 16 toneladas, en este sentido, aunque se puedan presentar algunos porcentajes de m3 de balasto por fuera de las granulometrías exigidas esto no genera ningún tipo de afectación sobre el corredor férreo, ni en su infraestructura, superestructura y/o sobre la operación férrea actual o futura que pueda existir sobre este cantón, aun así, el concesionario realiza de manera continua las actividades de mantenimiento superestructura para garantizar el cumplimiento de las actividades de mantenimiento de la vía. Situación que no es coherente con las obligaciones contractuales de establecidas en las Especificaciones Técnicas del contrato de Concesión.*

Hallazgo 68. Disposición de Rieles de Cambio o inversión. (A).

En visita de inspección efectuada por la CGR en mayo de 2015, se observó en el tramo de Chiriguaná - La Loma, algunos rieles inadecuadamente dispuestos sobre la franja de derecho de vía, incumpliendo lo establecido en las especificaciones técnicas de construcción, *"Rieles Existentes. El Contratista deberá desarmar transportar y apilar, en la estación más cercana que disponga de un área de trabajo adecuada, o donde lo ordene el Supervisor de [Concesionario], todos los rieles obtenidos de la vía actual. En esta área el Contratista seleccionará los rieles, a fin de clasificarlos en reutilizables y no reutilizables. Se apilarán en capas separadas con tablas de madera para evitar el contacto entre rieles y entre éstos y el terreno."* De acuerdo con lo informado por el Concesionario, corresponden a los que los cuales se les realizó de inversión.



La Entidad en su respuesta informó que los rieles fueron retirados dos días después de la visita de la Contraloría General de la República, como parte de una actividad planificada de mantenimiento de acuerdo al programa reemplazo de rieles programado para ese momento, situación que confirma que estos rieles no deben estar dispuestos en el derecho de vía sobre el terreno natural.

Hallazgo 69. Sustitución de Riel de 75 Lb/Yarda a Riel de 90 Lb/Yarda. (A , D e IP)

En la verificación efectuada por la CGR en mayo de 2015, se observó que los rieles de 75 Lb/yarda no han sido sustituidos por rieles de 90 Lb/yarda, de conformidad con las especificaciones técnicas de los estudios y diseños aprobados para la rehabilitación, "*Especificaciones Superestructura*" e "*Intervenciones en Superestructura*", tal como se establece en el numeral 10.3.1 cambio de rieles ASCE 7540 para los tramos Chiriguaná – La Loma, incluido en el tramo Santa Marta – México.

Así mismo, en el Oficio 2013-409-002687-2, suscrito por el Representante Legal de la Interventoría, se observa en la conclusión "... salvo la desafectación de los tramos al sur de Chiriguaná (PK724), el Otrosí 12 de marzo 28 de 2006, no hace ninguna modificación contractual respecto de las obligaciones del Concesionario relacionadas con la rehabilitación, y que tienen plena vigencia todos los compromisos adquiridos por el Concesionario, contenidos en el Pliego de Condiciones Tomo I, Anexos 4 y 5 del Tomo II, y sus adendos, en el Capítulo 2 de la Oferta Técnica contenida en la Propuesta de [El Concesionario], que hace referencia a su compromiso de rehabilitar la línea principal (Bogotá PK5) – Santa Marta PK(969), incluyendo el cambio del riel existente al momento de la suscripción del Acta de Iniciación, como mínimo por el riel nuevo de 90 libras – yarda, en los sectores Chiriguaná (PK724) – La Loma (PK745) y Puerto Prodeco (PK943)- Santa Marta (PK969), y en la compilación del Contrato de Concesión.

Así las cosas, esta Interventoría solicita a [El Concesionario] llevar a cabo las actividades necesarias tales que permitan alcanzar el nivel porcentual de instalación del riel ARA90, respecto del plazo de la concesión, para los tramos Chiriguaná (PK724) – La Loma (PK745) y Puerto Prodeco (PK943)- Santa Marta (PK969), entendiéndose el nivel porcentual como la relación entre el tiempo transcurrido de la concesión (12.85 años), sobre el plazo de la concesión (30 años), multiplicada por la suma de los tramos antes mencionados (47 Km), lo que da como resultado 20.14 kilómetros que corresponde a la longitud que hasta la fecha ha debido ser intervenida con la instalación de riel de 90 libras – yarda, en los sectores mencionados."

Lo anterior evidencia el incumplimiento de las especificaciones técnicas del contrato y genera inadecuado funcionamiento de la vía, que no permite cumplir con velocidades de operación indicadas en el contrato, y por tanto, no se amplía la capacidad de la vía, tal como se indica en el estudio de conveniencia y oportunidad del Otrosí 12 de 2006 y en los objetivos del Conpes 3394 de 2005 y se podría configurar en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado en cuantía indeterminada, por cuanto el Concesionario no estaría realizando las inversiones en el tiempo establecido, razón por la cual se solicitará el inicio de una Indagación Preliminar.

Hallazgo 70. Conservación de Vía Férrea. (A y D)

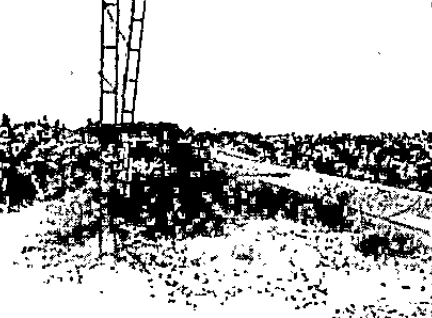
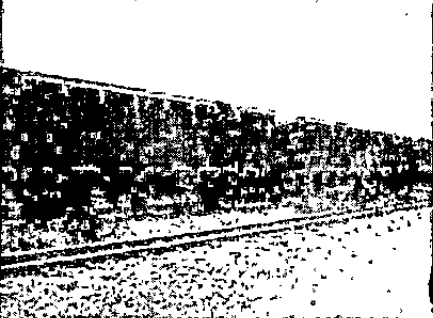
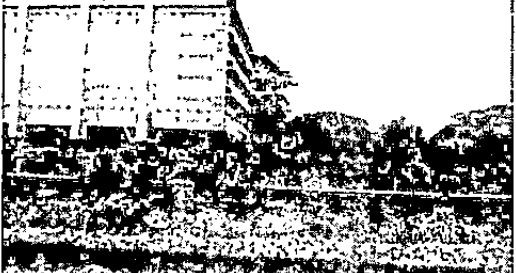
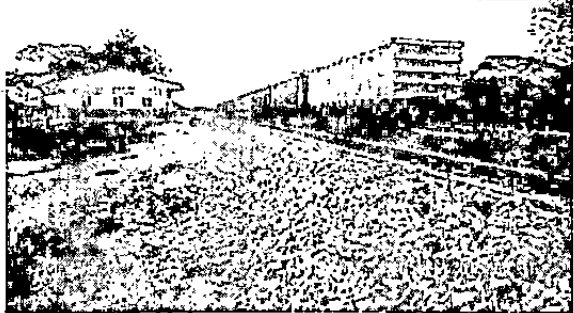
Las obligaciones asumidas por el Concesionario, entre otras, las consignadas en el Pliego de Condiciones, establecidas en el Volumen I. Numeral 3.1. Obligaciones asumidas por el concesionario como contraprestación por la concesión de infraestructura (numeral 3.5.2 Conservación de la infraestructura de transporte férreo), en el Volumen II, Anexo 5 – Especificaciones Mínimas de la Infraestructura rehabilitada y su conservación y reversión. En la Compilación del Contrato de Concesión, Cláusula 18. Obligaciones del concesionario Derivadas de la Concesión de Obras de Conservación. *"(...) La obligación de mantener todos los bienes que conforman la infraestructura que se determina para la concesión de las obras de conservación, en condiciones de seguridad para la circulación durante el término del presente contrato, en buen estado de conservación y uso, realizando las renovaciones periódicas (...); numeral 18.1. La obligación de rehabilitar la infraestructura que se determina para la concesión y las obras de conservación, en caso de daños ocurridos con posterioridad a la suscripción del presente contrato de concesión hagan que así se requiera (...)"*. En el Capítulo VII Conservación de la Infraestructura de transporte Férreo, Cláusula 31 Estándares Mínimos. *"Las obras de conservación deberán efectuarse de acuerdo con las especificaciones mínimas establecidas en el Anexo 5 del pliego de condiciones y sus anexos."*, Cláusula 32. Periodicidad Mínima *"El Concesionario deberá ejecutar las obras de conservación correspondientes en forma permanente que permitan garantizar la perfecta funcionalidad de las vías e instalaciones de infraestructura, de manera sistemática (...)"*.

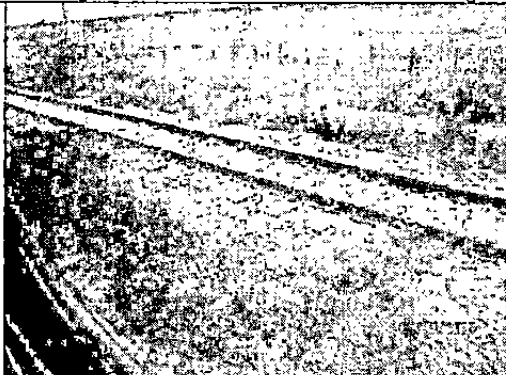
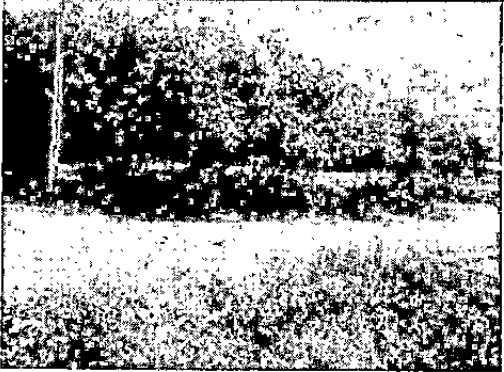
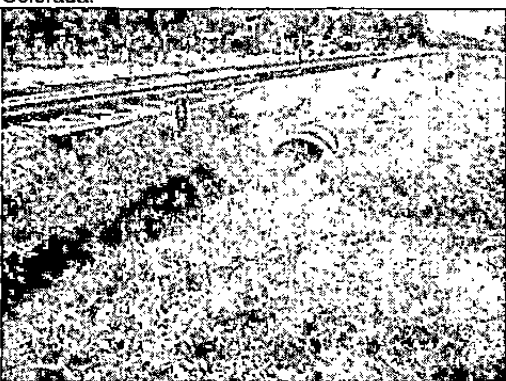
Sin embargo, en la verificación física y documental del estado de conservación de corredor concesionado se observó:

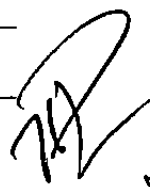
1. Rocería y Limpieza obras de arte

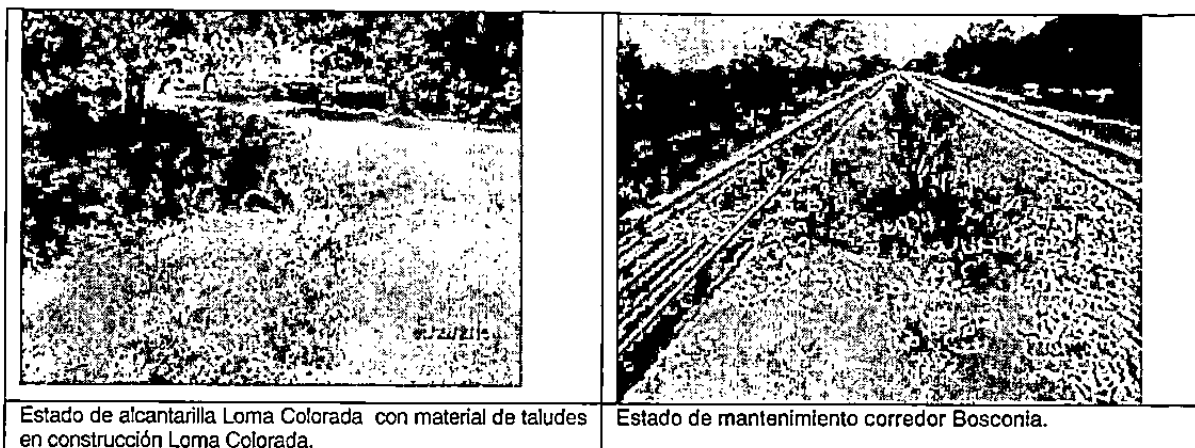
De acuerdo con lo observado en la visita de inspección, se tiene que en algunos sectores no se ha efectuado la rocería y limpieza de obras de arte de conformidad con lo establecido en las especificaciones técnicas del contrato, en las que se

indica que “El trabajo comprendido en esta especificación consiste en la rocería, excavación, remoción, limpieza y transporte de los materiales que se encuentran depositados en los encoles y descoles o dentro del cuerpo de las estructuras existentes, a fin de restablecer su capacidad hidráulica y correcto funcionamiento del drenaje de cauces naturales, que de alguna manera pueden afectar la estabilidad de la banca férrea.”

	
Estado de las cunetas Ciénaga	Estado de Mantenimiento CI
	
Estado de mantenimiento de la vía férrea Ciénaga	Estado de mantenimiento de la vía férrea Ciénaga.
	
Estado de mantenimiento de la vía férrea Ciénaga.	Estado del balasto vía férrea Lleras.
	

Estado de conformación balasto vía férrea Lleras. 	Estado general de vía en zona de Estación Chiriguaná. 
Estado de mantenimiento de la vía carretera entre Chiriguaná a la Loma PK 723 	Estado de mantenimiento vía Tramo Loma Colorada – Bosconia. 
Estado de mantenimiento tramo Loma Colorada – Bosconia. 	Estado de cunetas de tramo del corredor en Loma Colorada. 
Estado de mantenimiento del Tramo Loma Colorada 	Estado de cunetas en construcción Loma Colorada.



2. Soldaduras aluminotérmicas y retiro de soldaduras

De acuerdo con la información suministrada por la Interventoría en la visita realizada por la CGR en mayo de 2015 en el documento denominado "ANÁLISIS DE DATOS DEL ESTADO DE LA VIA FERREA" de marzo de 2015. La verificación de las soldaduras inspeccionadas por el Sperry⁹⁸ propulsado, de empuje manual y el SPG2 por cada riel, en el cual se indican los parámetros de medición y determinación de la calidad o estado de las soldaduras por parte del Concesionario, de los cuales se extrajeron los parámetros más críticos, para la determinación del estado y clasificación de las soldaduras de la red férrea del Atlántico, se observó la información de los registros de las soldaduras, catalogadas como críticas, tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 38. Total de Soldaduras por Sectores

SECTORES	723+000-804+000			804+000-854+000			854+000-904+000			904+000-969+000		
VIA	SOLDADURA	%SECTOR	%GENERAL	SOLDADURA	%SECTOR	%GENERAL	SOLDADURA	%SECTOR	%GENERAL	SOLDADURA	%SECTOR	%GENERAL
VP1	1	2.33	0.31	1	2.56	0.003	4	2.12	1.23	3	5.45	0.92
VP2	0	0	0	0	0	0	25	13.23	13.23	23	41.82	7.06
VP	41	93.35	12.58	38	97.44	11.65	160	84.66	49.08	28	50.91	8.59
Vnp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Apart	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1.82	0.31
Ampl	1	2.33	0.31	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	43		12.68	39		11.65	189		63.53	55		16.56
TOTAL DE ACTIVIDADES												

Fuente: Interventoría, Consorcio INTERFERREA ATLANTICO Documento "ANÁLISIS DE DATOS DEL ESTADO DE LA VIA FERREA"

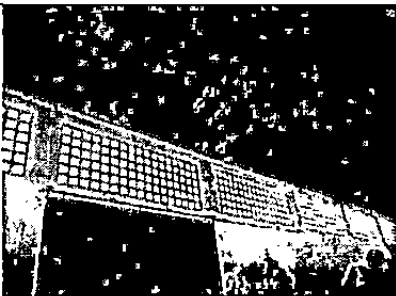
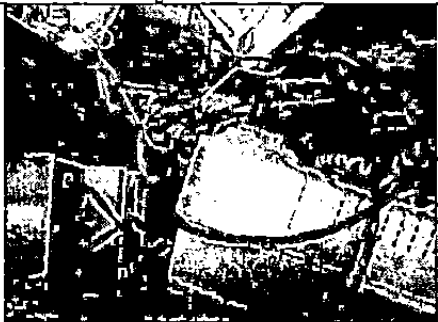
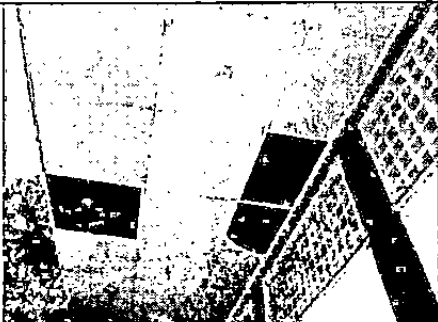
De esta verificación se concluye que existen 326 soldaduras identificadas como críticas, en los 245 kilómetros indicados en la tabla, que se concentran en mayor

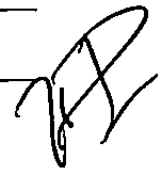
⁹⁸ Equipo de inspección de soldaduras en la vía férrea

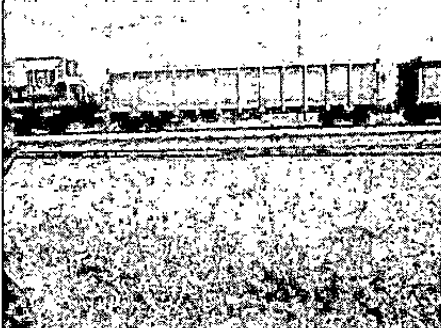
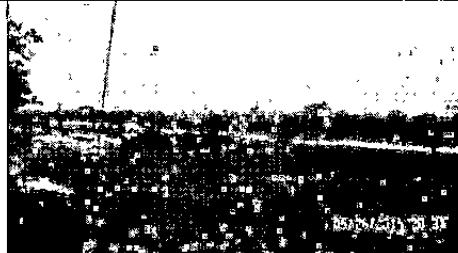
porcentaje en el sector comprendido entre las abscisas Km 854 y el Km 904, en un longitud de 50 kilómetros, correspondiente a vía principal, representado en el 63.53% del total de las 326 soldaduras en estado crítico, situación que evidencia el riesgo de fallo de dichas soldaduras y por tanto de accidentes que lleven al descarrilamiento o volcamiento de trenes.

3. Señalización provisional de obra

Se observó inadecuada disposición y deficiente estado de las señales provisionales de obra.

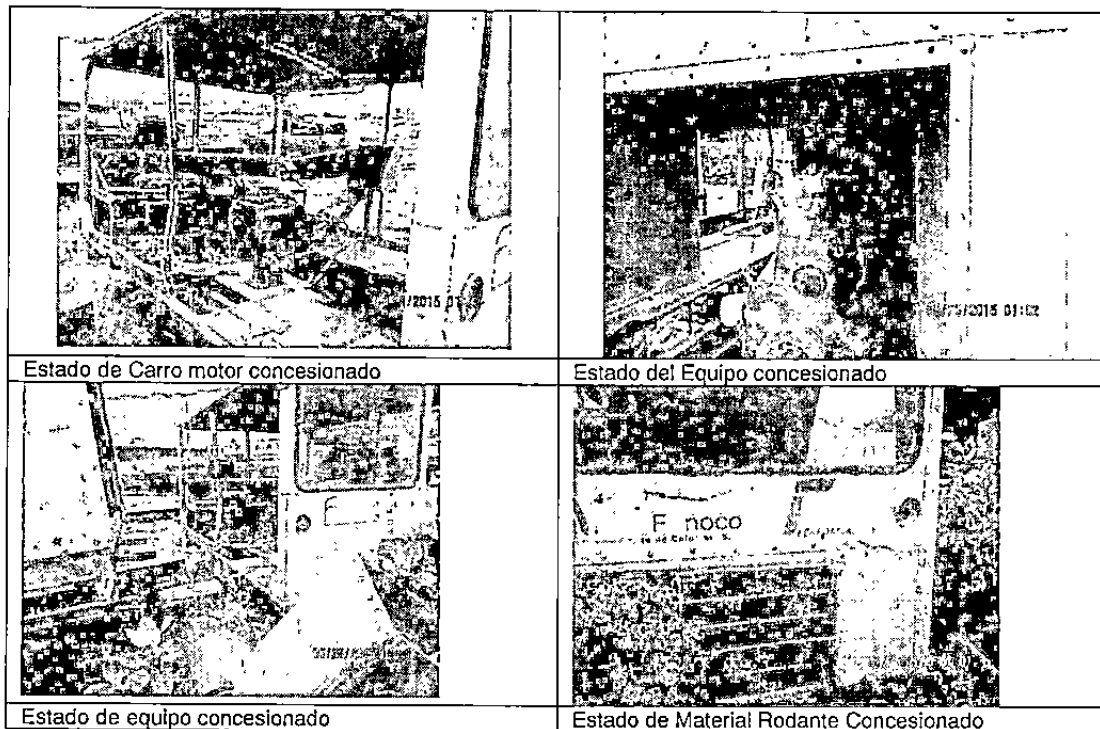
	
Estado de la señalización en obra y del balasto SCO PK 745.	
4. ESTACIONES	
	
Estado de cubierta Bodega de Almacén	Estado de bienes concesionados Estación Ciénaga
	
Estado de Equipos de comunicaciones en Almacén	Estado de cubierta de Estación de Ciénaga




	
Estado del cerramiento y mantenimiento Estación de Ciénaga.	Estado del cerramiento y mantenimiento Estación de Ciénaga.
	
Estado general de vía en zona de Estación Chiriguana.	Estado general de vía en zona de Estación Chiriguana.
	
Estado general de vía en zona de Estación Chiriguana.	Disposición de residuos Estación Loma Colorada.
	
Estación sin servicio de acueducto Loma Colorada.	

6 Estado de equipo y material rodante.

Se identificó incumplimiento de las obligaciones del Concesionario de conservar todos los bienes muebles e inmuebles entregados en concesión. Lo anterior presuntamente contraviene el artículo 5º numeral 2 de la Ley 80 de 1993.



Hallazgo 71. Carro Registrador de Vía. (A)

En la Propuesta Técnica del Concesionario, numeral 3 "CONSERVACION DE LA RED ATLANTICA, numeral 3.2 CONSERVACION SISTEMATICA. Se establece:

"(...) En la conservación sistemática de la vía férrea, tendrán particular importancia las obras de drenaje transversal y longitudinal que deberá permitir el desagüe rápido de las aguas lluvias. Además la vía deberá ser objeto de constantes intervenciones de deshierbe y rocería para evitar la contaminación de balasto (garantizar la visibilidad a los maquinistas. El deshierbe podrá ser manual o químico.(...)En la conservación sistemática de la vía férrea, tenderán a conservar la integridad de los materiales y geometría de la vía. Esta última será controlada con carromotor que ANI posee con procesador de datos computarizado" (...) Controles (...) Control de los parámetros geométricos de la vía. Se hará cada 6 meses en toda la red empleando el carromotor registrador y servirá para programar las intervenciones de conservación (...) Los resultados de los controles se anotarán en formularios especiales y se introducirán en un banco de datos, con el fin de programar los trabajos de conservación a corto, mediano y largo plazo"

[Handwritten signature]

Sin embargo, en visita de inspección efectuada en mayo de 2015 por la CGR, el carro registrador de vía (DRESINA) se encontraba fuera de servicio en el Taller de Santa Marta, para reparación y de acuerdo con los Informes de la Interventoría, no se han realizado mediciones de parámetros de vía con el carro registrador desde mayo de 2014, que permitan hacer el comparativo para determinar el cumplimiento de la calidad de los mantenimientos y atención de los puntos críticos e intervenciones señaladas en lo correspondiente a nivelación y alineación de la vía férrea, más aun cuando el informe de Interventoría No. 24 se menciona que entre los Tramos de vía del Km 723+138 al 745+750, Sector Chiriguaná – La Loma y del Km 936+657 al 968+713, sector de Puertos – Santa Marta, *“...presentan desnivelación y alabeos constantes a lo largo de la red férrea y que se debe realizar la corrección de trocha con la instalación de calzós”,* y confirmadas estas deficiencias en el recorrido efectuado en carromotor en la visita realizada por la CGR.

Lo anterior denota que no se están utilizando los equipos de mayor precisión para la revisión de parámetros de vía que le permitan hacer el control y seguimiento al cumplimiento de las especificaciones técnicas de la vía.

Hallazgo 72. Cambio de Traviesas en Puentes. (A y D).

En la visita de inspección efectuada en mayo de 2015 se observó que en los puentes las traviesas instaladas son de material sintético, no obstante que la especificación técnica para estas traviesas, establecidas en el Volumen I, Capítulo 30 de la Norma AREMA y en el Manual Férreo de Especificaciones Técnicas Parte 1 del Ministerio de Transporte, se determina, en el numeral 6 del Artículo 47, *“Los durmientes a utilizar podrán ser de madera, de concreto pretensado, monobloque o bibloque, o de acero, estos últimos siempre que se garantice el aislamiento eléctrico en vías que así lo requieran. Para ver las dimensiones, espaciamientos recomendados y otras características geométricas y de resistencia de los durmientes, ver la norma AREMA, volumen 1, capítulo 30.”*

Por otra parte en el Contrato, “CLÁUSULA 1 OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESION (...) EL CONCESIONARIO deberá construir de conformidad con los estudios y diseños definitivos y siguiendo estrictamente los programas de obra y/o cronograma de obra, las siguientes obras físicas dentro de los alcances del objeto de la presente concesión, (...) y “CLAUSULA 26 RESPONSABILIDAD POR EL DISEÑO Y LOS RIESGOS CONSTRUCTIVOS

Los procedimientos y métodos de diseño y construcción que se definan y utilicen para llevar a cabo la ejecución completa de las obras incluidas en los respectivos cronogramas de actividades así como las demás que encuentre pertinentes, son

responsabilidad única y exclusiva del CONCESIONARIO. En todo caso, la realización del diseño, y construcción de la infraestructura de transporte férreo de carga concesionada, lo mismo que el suministro de equipos y elementos por parte del CONCESIONARIO, deberán cumplir los requisitos previstos en las normas constructivas de reconocido valor técnico referentes a Infraestructura y superestructura de vías férreas.

Será responsabilidad del CONCESIONARIO determinar las cantidades de obra, los costos de ejecución de las obras, y el tipo de tecnología a utilizar para la rehabilitación – reconstrucción y construcción de la infraestructura, para lo cual deberá tener en cuenta que las especificaciones de las obras correspondientes, no podrán en ningún caso ser inferiores a las indicadas en el Anexo 3 del Otrosí 12.

EL CONCESIONARIO será responsable por la ejecución y cumplimiento del cronograma de actividades para la rehabilitación – reconstrucción y construcción de la infraestructura concesionada, sin perjuicio de la responsabilidad que incumbe al asistente técnico constructivo (...).

"CLAUSULA 97. ALCANCE DE LA SUPERVISION DURANTE EL PERIODO DE REHABILITACION- RECONSTRUCCION Y CONSTRUCCION

La supervisión de la ejecución del Plan de transición y de los planes de obras de construcción, comprenderá la comprobación de la ejecución y desarrollo del Plan de Transición y de los planes de obra de construcción dentro de los plazos y según las condiciones técnicas establecidas en los mismos, verificando especialmente el cumplimiento de los niveles de calidad ofrecidos por el CONCESIONARIO, la adecuación de las obras a los diseños aprobados por el INCO, (...)

Igualmente, en el Oficio la Interventoría mediante oficio IRFA -057-12, solicita al Concesionario el diseño y especificaciones técnicas de la construcción de las traviesas fabricadas en material sintético que vienen siendo instaladas en puentes y cambiavías, así como el requerimiento que haya efectuado el Concesionario para la aprobación del diseño y de las especificaciones técnicas del material de estas traviesas, por parte de INCO o la ANI. Dicha solicitud la fundamenta la Interventoría en que "...al parecer no son las más adecuadas, debido a que las vigas porta – riel tienen una separación para vía de trocha estándar y, y nuestra vía férrea es de trocha yárdica, por ello, los rieles no se apoyan directamente sobre la viga riel, sino en las traviesas haciéndolas trabajar a flexión; en razón a los esfuerzos de flexión, para los que no están diseñadas, estas tienden a flectarse hacia el centro, cerrando la trocha, lo que ocasiona un desgaste mayor

del borde activo en el hongo del riel; adicionalmente, la flexión ocasiona el fisuramiento y la falla de las traviesas en el centro y cerca de la zona de apoyo."

Situación que denota deficiencias en el cumplimiento de los procedimientos para la aprobación de los diseños de las especificaciones técnicas sobre el material de estas traviesas y queda la incertidumbre sobre el concepto técnico que avaló la funcionalidad y pertinencia del material, por parte del organismo internacional competente para que realice la respectiva homologación. Lo anterior contraviene presuntamente los artículos 5 numeral 2º y 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993.

*La Entidad en su respuesta manifiesta que ha venido retirando las traviesas (...)
"teniendo en cuenta cuestiones ambientales, altas temperaturas de la zona, así como la capacidad de carga cíclica, no han presentado los rendimientos esperados; por esta razón el Concesionario decidió, durante el años 2014, reemplazar sistemáticamente todas las traviesas de polímero instaladas en puentes por traviesas de madera(...)"*

Hallazgo 73. Asistentes Técnico Constructivo y Operativo. (A y D)

En el numeral 2.6.3 del Pliego de Condiciones de la Licitación para la Concesión de la Red Férrea del Atlántico se establece: *"Compromiso de Asistencia Técnica, Para que sea tenida en cuenta la experiencia que un proponente quiera acreditar a través de un asistente técnico, conforme el numeral 2.4 del presente pliego, deberá presentarse debidamente suscrito entre el proponente y el asistente técnico respectivo un contrato de asistencia técnica, siguiendo la minuta contenida en la PROFORMA 7 que se encuentra en el volumen de anexos y proformas que acompaña este pliego de condiciones; dichos compromisos serán requisito necesario para que la experiencia pueda tenerse en cuenta y se considere acreditada en el evaluación de la propuesta.*

El objeto de dichos contratos será la prestación de la asistencia técnica necesaria al concesionario, para garantizar que cuente con el apoyo técnico requerido en materia de construcción, rehabilitación-reconstrucción y conservación de la infraestructura de transporte férreo y de material rodante, y así asegurar la culminación exitosa de las actividades a cargo del concesionario.

Los compromisos de asistencia técnica deberán venir suscritos por una persona con capacidad para representar en cada caso a cada uno de los asistentes técnicos y al proponente, capacidad legal ésta que deberá acreditarse conforme a la Ley colombiana, según lo indicado en el numeral 2.1 del presente pliego respecto de los proponentes"

Así mismo, en la Cláusula 26 el contrato, se establece "...Será responsabilidad del Concesionario determinar las cantidades de obra, los costos de ejecución de las obras y el tipo de tecnología a utilizar para la rehabilitación – reconstrucción y construcción de la infraestructura, para lo cual deberá tener en cuenta que las especificaciones de las obras correspondientes no podrán ser en ningún caso inferiores a las indicadas en el Anexo 3 del Otrosí 12.

El Concesionario será responsable por la ejecución y cumplimiento del cronograma de actividades para la rehabilitación – reconstrucción y construcción de la infraestructura, sin perjuicio de la responsabilidad que incumbe al asistente técnico constructivo, según lo previsto en el contrato de asistencia técnica que celebre conforme a lo regulado en el pliego de condiciones"

No obstante lo anterior, se observa que mediante oficio 2013-307-000957-1 del 23 de enero de 2015, de la ANI, dirigido al Representante Legal, Contrato de Asistencia Técnica del Concesionario se le informa que el grupo de apoyo jurídico de gestión contractual de la Agencia emitió su concepto respecto a la finalización de las asistencias técnicas constructiva y operativa, informando que la fecha de terminación fue el pasado 27 de diciembre de 2012, razón por la cual se encuentra viable efectuar la devolución de las garantías mencionadas, sin que se evidencie la acreditación por parte del Concesionario. que se ha efectuado a satisfacción la transferencia de la tecnología necesaria para garantizar la adecuada calidad, seguridad y continuidad del servicio de transporte para la devolución de los originales de las garantías bancarias y para dar por terminado el contrato de asistencia técnica constructiva y operativa, toda vez que en oficio de fecha 22 de enero de 2013, la ANI hasta ahora le solicita dicha acreditación al Concesionario.

Igualmente, la Interventoría mediante oficio 2012-409-037908-2 del 10 de diciembre de 2012 afirma "... *El término contractual del asistente técnico constructivo de acuerdo con: Pliego de condiciones, Contrato de Concesión, Otrosí No. 3, y Acta de Acuerdo Complementario No. 5, va desde la fecha de suscripción del Acta de acuerdo Complementario No. 5, el febrero 27 de 2001 hasta el 26 de febrero de 2008, lo que arroja un término contractual de siete (7) años.*

El término contractual del asistente técnico operativo, de acuerdo con el original de este contrato va desde el día tres (3) de marzo de 2000, fecha de suscripción del acta de iniciación del contrato de concesión, hasta el 2 de marzo de 2013, lo que arroja un término contractual de 13 años."

Teniendo en cuenta las fechas determinadas por la Interventoría para la terminación de estos contratos no corresponden con las fechas mediante las cuales la ANI ordenó la devolución de las garantías de dichos contratos.

Por otro lado, pese a que no se han terminado las obras de construcción de la segunda línea, establecidas en el Otrosí 12 de marzo de 2006, ni la implementación del Sistema de Comunicaciones y CTC, obligación establecida en el Anexo III de dicho Otrosí, así como, lo señalado en la Cláusula Segunda del Otrosí 19 del 1 de octubre de 2013, donde el Concesionario se obliga para con la ANI a finalizar la implementación del CTC, en las líneas férreas que actualmente están operando a su cargo, cuya fecha máxima de entrega no podrá exceder el 31 de julio de 2014, para los hitos relacionados con la instalación del CTC que se describen en forma taxativa en el cronograma que se adjunta como Anexo II del Otrosí 19.

Lo anterior indica que a la fecha aún existen actividades que requieren de la asistencia necesaria al concesionario, para garantizar que cuente con el apoyo técnico en materia de construcción, rehabilitación-reconstrucción y conservación de la infraestructura de transporte férreo y de material rodante, y así asegurar la culminación exitosa de las actividades a cargo del concesionario, debido a deficiencias en el seguimiento y control administrativo de los términos de devolución de garantía, lo cual compromete la indemnidad de la ANI, frente a las responsabilidades del asistente técnicos, situación que presuntamente contraviene el principio de Economía de la Función Administrativa, del artículo 209 de la Constitución Política y el artículo 24 de la Ley 80 de 1993 y lo contemplado en el Contrato de Concesión.

Hallazgo 74. Sistema de Comunicaciones y Control Centralizado de Trenes. (A, D e IP)

En el Otrosí 12 del 28 de marzo de 2006, al Contrato de Concesión O-ATLA-0-99 se estableció en la Cláusula 14. Obligaciones del Concesionario derivadas de la concesión de infraestructura, en el numeral 1. "Rehabilitar- reconstruir y conservar la infraestructura entregada en concesión, en condiciones de seguridad para la circulación, en los términos establecidos en el contrato de Concesión y en el Capítulo III del Otrosí 12; construir la segunda línea; ampliar la capacidad de la línea en el tramo Chiriguaná – Santa Marta; instalar el sistema de señalización y comunicaciones en el Tramo Chiriguaná – Santa Marta; y conservar la infraestructura entregada en concesión, en condiciones de seguridad para la circulación , durante el tiempo del presente contrato y en el Anexo III. Especificaciones Técnicas Mínimas y Plan de Construcción para la Línea Doble. *"Implementación de un Sistema de Comunicaciones y Despacho CTC de última generación"*

En el Acuerdo Conciliatorio aprobado por el Tribunal el 11 de junio de 2013, en el numeral 7."... *Incumplimiento relacionado con la implementación del CTC. En cuanto a la implementación de un sistema de comunicación y despacho CTC de última generación, la ANI considera que (...) ha incumplido con una de las obligaciones contenidas en el Anexo III del Otrosí No. 12 al Contrato de Concesión...*"

Según la ANI esta implementación del CTC debía llevarse a cabo para el 31 de diciembre de 2008, fecha máxima establecida para la terminación de la construcción de la segunda línea paralela a la actual (Anexo III del Otrosí 12).

Por tal razón la ANI dio inicio al procedimiento sancionatorio establecido en la cláusula 104 del Contrato de Concesión O-ATLA-0-99, mediante radicado 20103070107201 del 10 de agosto de 2010 y posteriormente mediante radicado 2011-101-013411-1 del 26 de septiembre de 2011 INCO citó al representante legal del concesionario para a la diligencia de descargos.

La ANI y el Concesionario convinieron que la totalidad de las pretensiones de la demanda principal y la presentación de la demanda de reconvención, así como todas las diferencias que han existido hasta la fecha en relación con el Contrato de Concesión, se concilian en su totalidad en los términos del acuerdo conciliatorio.

En el Acuerdo Conciliatorio las partes acordaron, para efectos de la conciliación que el Concesionario reconocería a título de compensación a la ANI la suma de US\$10.7 millones de dólares estadounidenses, liquidados a la tasa representativa del mercado del día del pago, valor que se actualizará y liquidará el día del pago efectivo en caso de que este no se dé antes del 31 de mayo de 2013, inclusive, según el WACC pactado y la inflación real. Esta liquidación se efectuará en forma diaria. Esta compensación obedece a la aplicación de la fórmula WACC, en consideración al desplazamiento de la inversión, cuya aplicación se acompaña en el Anexo A.

Igualmente, en la Cláusula Novena del Acuerdo Conciliatorio, "(...) [El Concesionario] se obliga para con la ANI a finalizar la implementación del Sistema de Comunicaciones y Sistema CTC en las líneas que actualmente están operando. Las partes, a más tardar dentro de los (30) días hábiles siguientes a la aprobación del presente acuerdo de conciliación, acordarán y definirán claramente las características técnicas, el alcance, y las condiciones operativas en que será entregado en CTC, en las actuales condiciones de la línea, cuya fecha máxima de entrega no podrá exceder el 31 de julio de 2014, previa conformidad del Interventor del Contrato de Concesión, para los cual se suscribirá un Otrosí al contrato de Concesión No. 0-ATLA-0-99, celebrado entre Ferrovías hoy Cedido a la Agencia Nacional de Infraestructura "ANI" y [el Concesionario]."

En caso de que fuere necesario la construcción de variantes, [el Concesionario] hará los traslados correspondientes del sistema de comunicaciones y (CTC) y la ANI le reconocerá el costo en que incurra, previa presentación de las facturas correspondientes debidamente soportadas..."

Se realizó el pago por concepto de compensación, el 9 de julio de 2013, de acuerdo con el Extracto Cuenta de Ahorros del Fideicomiso, con fecha de corte de 31 de julio de 2013.

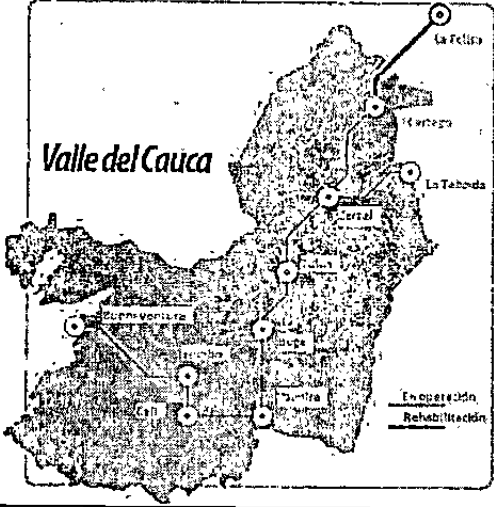
En el estudio de conveniencia y oportunidad para la suscripción del Otrosí 19, se determina que el Concesionario *"se obliga para con la ANI a entregar el CTC funcionando en una fecha de entrega que no podrá exceder al 31 de julio de 2014, previa conformidad del interventor del Contrato de Concesión"*

En la Cláusula Segunda del Otrosí 19 al Contrato de Concesión, del primero de octubre de 2013 se establece que el Concesionario *"... se obliga para con la ANI a finalizar la implementación del Sistema de Comunicaciones y Sistema CTC, en las líneas férreas que actualmente están operando a su cargo, cuya fecha máxima de entrega no podrá exceder el 31 de julio de 2014 para los hitos relacionados con la instalación del CTC que se describen de forma taxativa en el Cronograma que se adjunta como Anexo 2 al presente Otrosí y según las características técnicas, el alcance y las condiciones operativas establecidas en el Anexo Técnico No. 1 del presente Otrosí..."*

Se evidencia que no se dio cumplimiento a lo establecido en el Fallo del Tribunal del 11 de junio de 2014, ni lo establecido en la Cláusula Segunda del Otrosí 19 al Contrato de Concesión, toda vez que la Interventoría reporta en su Informe del 14 de mayo de 2015 que a dicha fecha, el Concesionario, se encontraba incumpliendo las obligaciones relacionadas con la implementación y puesta en marcha del sistema ITCS, en la medida que dicho sistema, a pesar de encontrarse instalado, no se encuentra en operación, así mismo, situación que se configura en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado por cuanto se continuó desplazando la inversión, por el atraso en la ejecución de la implementación y puesta en marcha del sistema de comunicaciones y control de tráfico de trenes, desde la fecha establecida en el Otrosí 19, hasta la fecha en que la interventoría certifique el cumplimiento por parte del Concesionario, con lo que presuntamente se estaría contrariando lo dispuesto en artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011. Para determinar el monto se trasladará para la apertura de una Indagación Preliminar.

Concesión Férrea del Pacífico

Tabla 39. Ficha Técnica del Proyecto Concesión Férrea Pacífico

	Contrato No.	09-CONP-98
	Entidad Contratante	FERROVIAS (hoy ANI)
	Longitud	498 km
	Aporte Estado	US \$120 millones
	Objeto	Rehabilitación, conservación, operación y explotación por parte del concesionario, infraestructura de las líneas: Buenaventura-Cali; Cali-La Felisa; Zarzal-La Tebaida. La construcción, operación y mantenimiento de un Terminal de Transferencia de Carga en La Felisa.
	Plazo Estimado	30 años
	Fecha de suscripción	18/12/1998
	Fecha de Inicio	14/03/2000
	Tramo en Construcción, Reconstrucción y Rehabilitación	
	Longitud total La Zarzosa-Felisa	118 km
Tramo en Operación		
Longitud Total Operación		380Km
Contrato de Transacción del 31/07/2002	Aporte del Estado: US \$28 millones	
Contrato de Cesión, del 02/07/2008 en dos etapas:	La operación, mantenimiento y conservación el corredor de 380 km, comprendida entre Buenaventura-Zaragoza y Zarzal-La Tebaida. La rehabilitación, reconstrucción y construcción del corredor Zaragoza La Felisa continuará a cargo de la cedente y sólo será cedido una vez se cumpla la ejecución total del plan de obras	

Fuente: Elaborada por el equipo auditor con la información del contrato y sus modificaciones

Hallazgo 75. Renovación y Ampliación de la Garantía de Cumplimiento Aseguradora, garantes del contrato de concesión y transacción. (A y D)

Se observó que en el contrato de Concesión de la Red Férrea del Pacífico, a 31/12/2014, los diferentes sociedades concesionarias que ha tenido el contrato, han incumplido con la obligación de renovar la garantía única por los diferentes conceptos asegurables, establecidos en la Cláusula 71, numerales 71.2, 71.5 y 71.7, como se presenta en la siguiente tabla:

De otra parte, no se encuentra documento que justifique los fundamentos técnicos, jurídicos y financieros que llevaron a la Entidad a disminuir los montos de la Garantía para los amparos relacionados con: la rehabilitación, derivadas del contrato de concesión⁹⁹ y el de responsabilidad civil extracontractual, por cuanto

⁹⁹ Multas previstas en el contrato de concesión y la amortización del desembolso autorizado en el Otrosí 6.

en la cláusula cuarta, parágrafo 4 del Otrosí 15 del 10/07/2008, se estableció que *"Tren de Occidente deberá prorrogar la totalidad de las pólizas otorgadas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones inherentes al plan de obras de rehabilitación-reconstrucción de la red férrea del Pacífico, entre las cuales se encuentran las sumas pendientes de amortización y los saldos de los anticipos que no han sido legalizados conforme al Acta de Acuerdo y Entendimiento del 28/09/2006"*, encontrándose que en el Acta Aclaratoria al Otrosí 15 del 29/09/2008, se precisó que Tren de Occidente amparará los siguientes riesgos:

Adicionalmente, el amparo relacionado con el cumplimiento de las obligaciones de conservación de la infraestructura férrea, de acuerdo al numeral 71.3 en el Otrosí 16 del 5/07/2013, se modificó de US \$10.0 millones a US \$750.000, sin embargo desde el 2011-09-23 el concesionario ya había asegurado dicho amparo por este valor, que es anterior a la fecha del Otrosí y adicionalmente, se observa que para el periodo 2008-09-26 al 2011-09-22 no se renovó dicho amparo.

Los anteriores deficiencias relacionadas con el vencimiento del periodo asegurado de la Garantía y la disminución del valor asegurado asociados a la obligaciones del contratista de la rehabilitación y reconstrucción de la red férrea y con el contratista de la conservación traen como consecuencia que el contrato se encuentre desamparado en los conceptos citados en la tabla anterior, y por ende las inversiones realizadas con dineros públicos se se encuentren en riesgo en el evento que ocurran los hechos o situaciones desamparadas (siniestros).

Lo cual denota debilidades en el seguimiento y control por parte de la Interventoría y la Entidad para asegurar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, presuntamente contrario con lo dispuesto en el Artículo 7 de la Ley 1150 de 2007.

Tabla 40. Relación de Pólizas de Seguros vencidas del Contrato de Concesión de la Red Ferrea del Pacifico

Millones de US						
Póliza	Amparo	Vr Asegurado Contractual	Vr Asegurado	Póliza	De	Hasta
Cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la rehabilitación	Amparo de cumplimiento de las obligaciones de rehabilitación en los 120 km de la vía férrea concesionada	US \$10.0	US \$3.0	No 11850 Certificado 48655	2008-07-10	2013-05-22
Cumplimiento de las demás obligaciones derivadas del contrato de concesión	Cumplimiento de otras obligaciones del Concesionario, dentro de ellas el pago de multas previstas en el contrato de concesión y la amortización del	US \$5.0	US \$2.5	No 11850 Certificado 48655	2008-07-10	2013-05-22

Póliza	Amparo	Vr Asegurado Contractual	Vr Asegurado	Póliza	De	Hasta
	desembolso autorizado en el Otrosí 6.					
Responsabilidad Civil Extracontractual	Los daños y perjuicios a terceros	US \$0.5	\$1.175.8	1031071 Cert 1 La Previsora	2012-08-31	2013-08-31
Asistencia Técnica Constructiva	Garantizar el cumplimiento del contrato de asistancia técnica relacionado con el apoyo técnico requerido en materia rehabilitación de infraestructura	US \$10.0	US \$10.0	21-45-101092088	2012-09-13	2012-11-23
Contrato de Transacción	Garantizar el cumplimiento del contrato	10% del valor del contrato	\$5.365.1	1552779 Certificado GM000575	2012-11-22	2013-05-22
Contrato de Transacción	Garantizar el buen manejo del aporte entregado	US \$4.0	\$1.045.3	1552779 Certificado GM000575	2012-11-22	2013-05-22
Cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el estado de la vía férrea al momento de la reversión anticipada	Cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el estado de la vía férrea al momento de la reversión anticipada	US \$1.0	\$1.968.1	GM 517	2008-02-06	2009-01-20
Cumplimiento de las demás obligaciones derivadas del contrato de concesión	Cumplimiento de las demás obligaciones del concesionario dentro de ellas el pago de multas prevista en el contrato de concesión y la amortización del desembolso autorizado en el Otrosí 6	US \$5.0	US \$5.0	Certificado 1	2009-09-25	2010-09-25
Poliza todo riesgo de daño de materiales	Ampara la integralidad de los equipos bajo las mismas o superiores condiciones previstas en la póliza otorgada por el administrador actual de estos bienes		\$1.957.0 cada locomotora		2013-10-24	2014-10-23

Fuente: Información reportada por la ANI en numeral 9 del Memorando 2015-409-010815-2 del 4/03/2015, respuesta a solicitud 2015-ANI-025 del 20/02/2015

Tabla 41. Resumen de modificación de los riesgos amparados en Acta Aclaratoria del Otrosí 15 del 29/09/2008

Cláusula 71	Riesgo	Millones de US	
		Acta Aclaratoria	Contrato de Concesión
Numeral 71.2	Obligación de rehabilitación de infraestructura	US \$3.0	US \$10.0
Numeral 71.6	Pagos de salarios y prestaciones sociales	US \$0.2	10% de los gastos laborales promedio de

			cada año
Numeral 71.5	Cumplimiento de las demás obligaciones derivadas del contrato de concesión	US \$2.5	US \$5.0
Numeral 71.7	Responsabilidad Civil Extracontractual	US \$0.5	US \$0.500.000
Numeral 71.8	Estabilidad de Obras	US \$10.0	US \$10.0

Fuente: Acta Aclaratoria al Otrosí No 15 del 29/09/2008, suministrada por la ANI en numeral 1 del Memorando 2015-409-010815-2 del 4/03/2015, respuesta a solicitud 2015-ANI-025 del 25/02/2015.

Hallazgo 76. Operación de la Red Férrea del Pacífico. (A)

El concesionario responsable de la operación y mantenimiento, ha limitado la operación comercial a un 54% de la red habilitada que corresponde al tramo Buenaventura y el Ingenio Manuelita Km 203 y adicionalmente hasta julio de 2015 se logró la operatividad del tramo Yumbo-La Tebaida; de acuerdo con el informe de la interventoría del periodo julio de 2015¹⁰⁰.

La falta de operación comercial en el 46% restante, de la red rehabilitada, propicia el deterioro de la misma por acciones de vandalismo e invasiones, adicionalmente la falta de mantenimiento lleva a que se pierdan los estándares técnicos adquiridos con las obras de rehabilitación que se realizaron con dineros públicos.

Adicionalmente, la Entidad no ha definido las alternativas ante el presunto incumplimiento del concesionario de la rehabilitación, para continuar la rehabilitación-construcción del tramo Cartago-La Felisa y así evitar la pérdida de los recursos que se han invertido en este tramo.

A continuación se presenta una relación de las invasiones registradas en el informe de interventoría en la vía férrea:

Tabla 42. Invasiones a la Red Férrea del Pacífico

Absisado	Municipio	Observación
K377+480	En el sector próximo a la estación Pereira en jurisdicción del municipio de Marsella sobre el corredor de la vía férrea	En el sentido ascendente del abscisado a la Felisa, sobre el costado derecho de la vía férrea se observa un casa de dos plantas en guadua, a una distancia de 6.5 m del eje de la vía, presunto invasor Sandra Giraldo.
K377+490		En el sentido ascendente a la Felisa, sobre el costado derecho de la vía férrea se observa un casa de una planta en ladrillo y eternit, a una distancia de 5.5 m del eje de la vía.

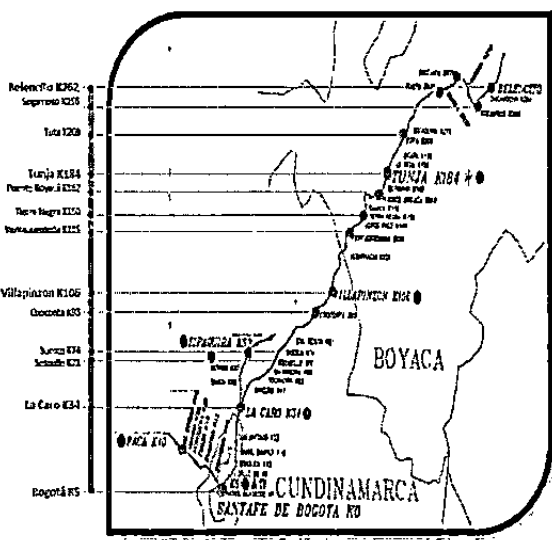
¹⁰⁰ Informe No. 44 del periodo jun 22-jul 21 de 2015

K378+428		En el sentido ascendente a la Felisa, sobre el costado derecho de la vía férrea se observa un casa de una planta en guadua y eternit, a una distancia de 4 m del eje de la vía, presunto invasor Amparo Bedoya.
K 420+232	Sector conocido como Km 51, jurisdicción municipio de Neira, Caldas	Excavación de pozo para sacar oro a 4m de la vía
K10+660	Jurisdicción mpio de Palestina, Caldas	Cerca de alambre y madera a 1.5 m del eje de la vía
K11+450 a K11+475		Cerca de alambre y madera a 3 m del eje de la vía
K11+665 a K11+675		Cerca de alambre y madera a 2.3 m del eje de la vía
K15+709	Sector El Retiro, mpio de Palestina, Caldas	En el talud del costado izquierdo de la vía a 10 m del eje se levantó casa de bahreque con techo plástico, presunto invasor Luis Carlos Quintero Cardona. Predios donde se va a construir la variante férrea de Chinchiná
K 455+113	Jurisdicción mpio de la Merced, sector La Felisa	Costado izquierdo de la vía férrea se levantó un alero en guadua y techo de zinc a una distancia de 2.4 m del eje de la vía, presunto invasor Saúl Guerreño Moncada.
K402+458	Vereda Santa Helena Jurisdicción mpio de Chinchiná	A 4.5 del eje de la vía, construcción en esterilla y guadua.
K10+075	Corregimiento de Arauca, municipio de Palestina	En los patios de la estación Arauca, costado derecho de la vía férrea, se realizó un cerramiento en malla con postes de concreto, a una distancia de 2.5 y 3 m del eje de la vía.
K407+200 a K407+260		En el costado derecho de la vía férrea, a una distancia entre 3.10 m a 4.20m al eje de la vía, cerca de alambre con postes de madera
K409+423 a K409+428		En el costado izquierdo de la vía férrea, a una distancia entre 3.50 m al eje de la vía, casa con techo de teja y paredes en superboard.
K409+427 a K409+438		en el costado derecho de la vía férrea, a una distancia entre 4.20 m al eje de la vía, cerca en guadua.

Fuente: Informe de Interventoría No. 44 del periodo jun 22-jul 21 de 2015, suministrada por la ANI en numeral 4 del Memorando 2015-409-010815-2 del 4/03/2015, respuesta a solicitud 2015-ANI-025 del 25/02/2015

Contratos de Obra Pública Férreos

Tabla 43. Ficha Técnica Contrato de Obra Pública 356 de 2013

	Contrato	356 de 2013
	Valor inicial	\$86.418,7 millones
	Fecha suscripción del contrato	17 de oct. de 2013
	Fecha acta de inicio	1 de nov. de 2013
	Fecha aprobación diseños Puntos Críticos	11 de abril de 2014
	Fecha inicio de obras	11 de marzo de 2014
	Fecha inicial de finalización obras	31 de Mayo de 2015
	Fecha inicial terminación contrato	31 de octubre de 2015
Alcance Inicial: Reparación y atención de 72 puntos críticos. administración. mantenimiento. mejoramiento. vigilancia y control de tráfico		
Longitud del Corredor: Facatativá (PK 35+871) – Bogotá (PK5) – Belencito (PK262): 297, 9 Km.		
La Caro (PK32+628) – Zipaquirá (PK53): 20,4 Km		

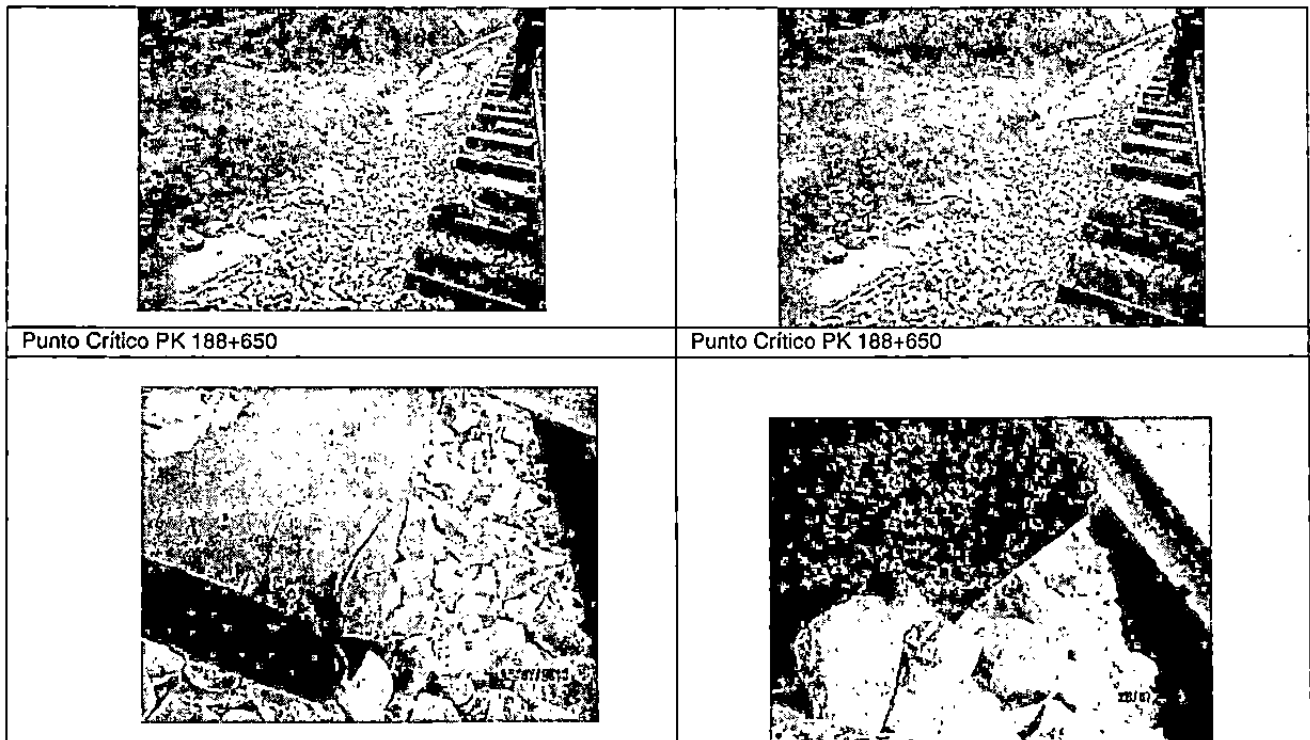
Hallazgo 77. Balasto Puntos Críticos (A)

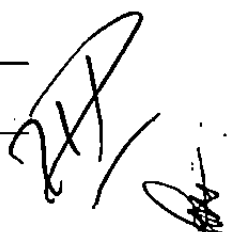
En visita de inspección se evidenció la colocación del balasto en primera nivelación en algunos puntos críticos que presentan sobre tamaños y en otros casos finos, por lo que dicho material incumple las especificaciones técnicas de construcción del contrato para el Ítem Balasto "SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE BALASTO. Producción Requisitos de la roca. El balasto debe obtenerse mediante triturado mecánico de roca proveniente de una cantera adecuada. La calidad de la roca y de los procesos de triturado deben ser tales que permitan obtener agregados de forma isotrópica (dimensiones similares en todas las direcciones). La roca del balasto será compacta, sin planos de corte y estará libre de cavidades, cuerpos extraños y polvo. De todas maneras el material deberá cumplir los siguientes requisitos: - Presencia máxima de roca fríasle <3% de acuerdo con la norma ASTM C.142. - Presencia máxima de arcilla <0.5% de acuerdo con la

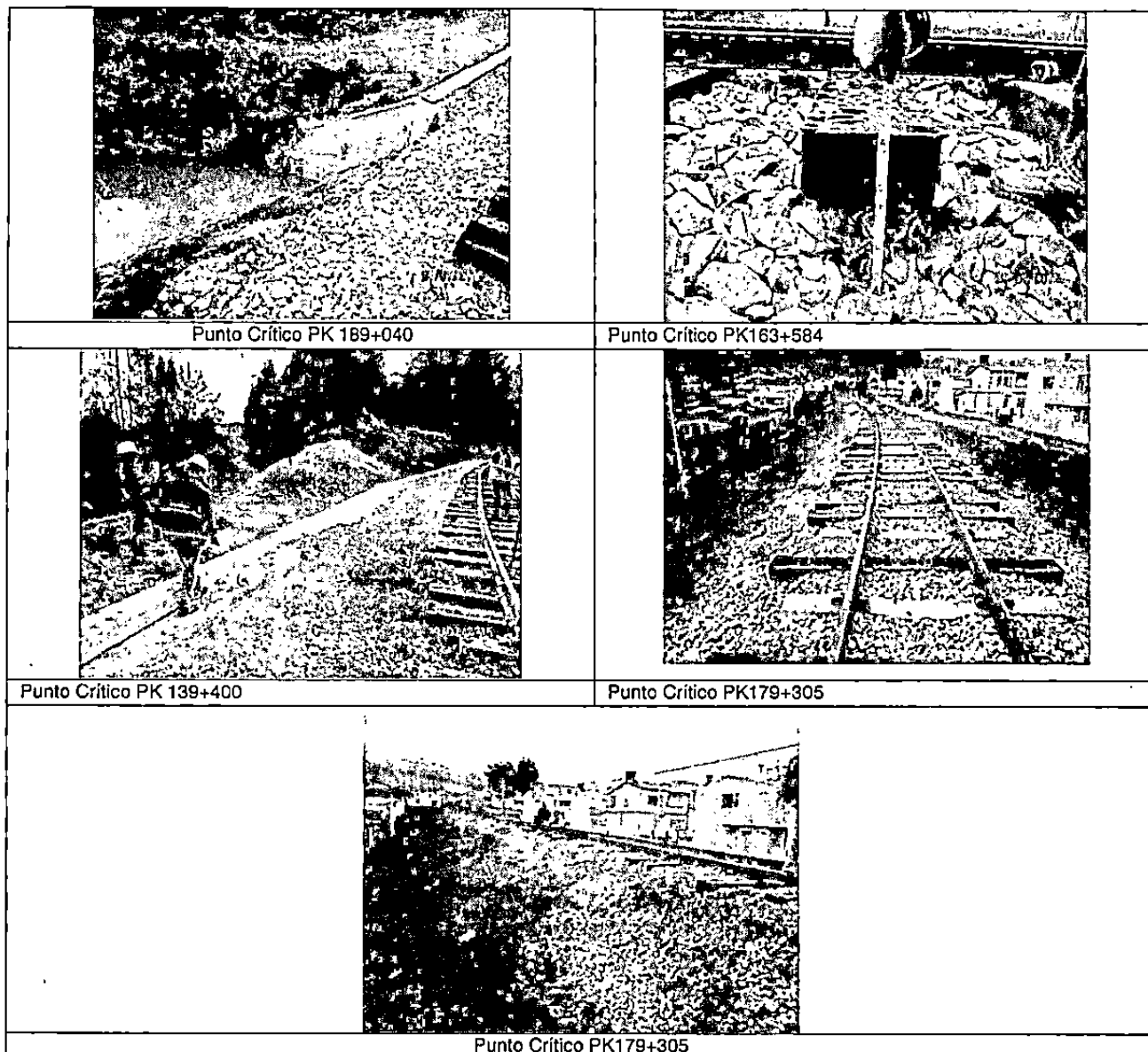
norma ASTM C.142. - Absorción máxima de 0.8% de acuerdo con la norma ASTM C.127. En caso de material proveniente de río, la dimensión mínima del bloque de roca original debe ser 50 cm y el material fracturado no deberá presentar más de 20% de superficie redondeada. Requisitos de granulometría del balasto. El material de balasto deberá ajustarse a la siguiente granulometría:

MALLA (mm)	PORCENTAJE QUE PASA
63,5 (2.5")	100
50,0 (2,0")	90 - 95
38,0 (1,5")	25 - 35
25,0 (1,0")	0 - 10
12,7 mm (0,5")	1.0

Lo anterior, genera incertidumbre sobre los controles de calidad por parte del Contratista y de la Interventoría durante el proceso constructivo y los materiales suministrados.







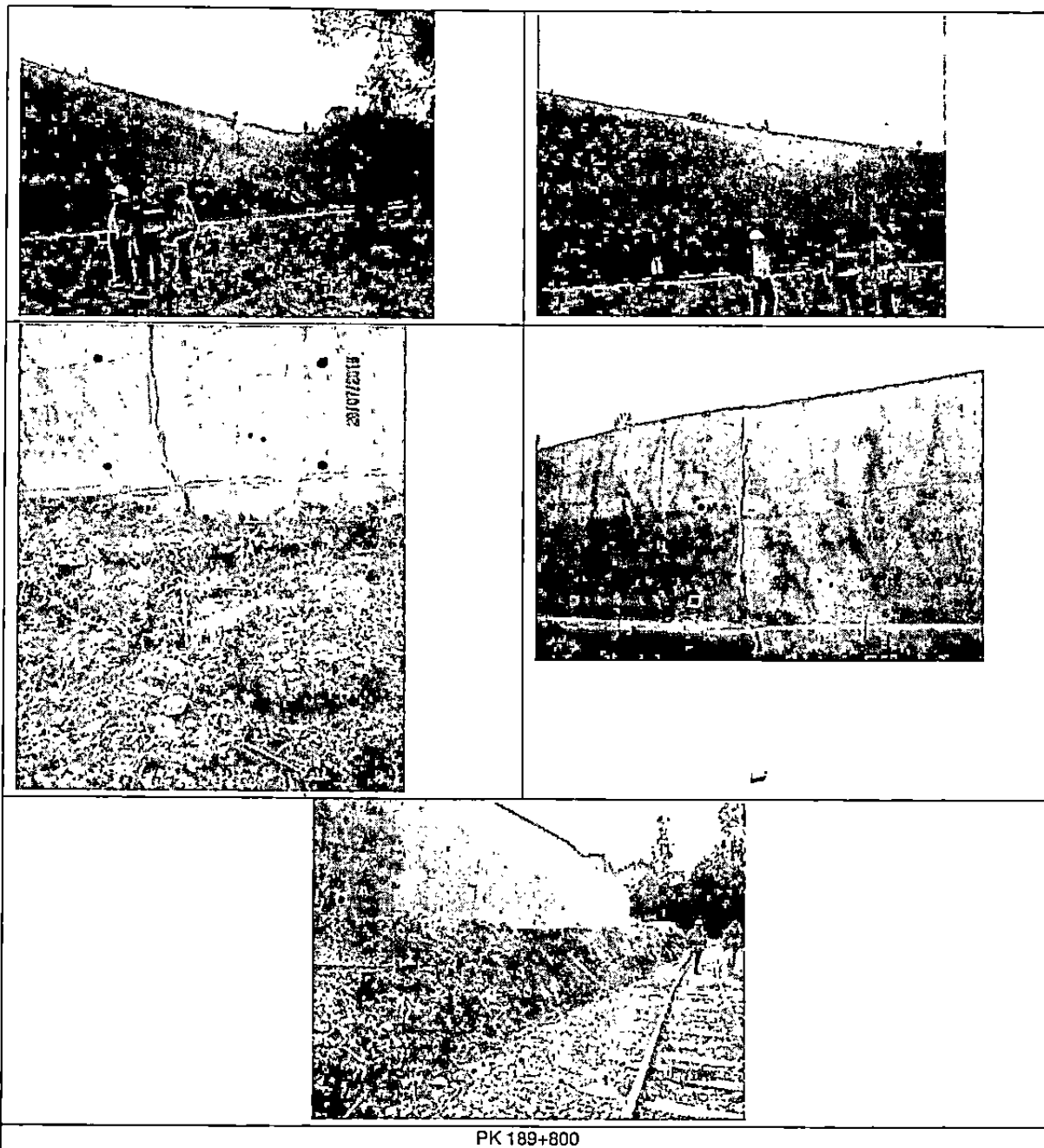
Hallazgo 78. Muro de Contención (A)

En el PK 189+800, se observó un muro de contención construido por la Concesión Briceño Tunja Sogamoso –BTS-, que colinda con el corredor férreo, el cual presenta falla por agrietamiento, con riesgo de colapso, sin que se evidencie gestión por parte del contratista en comunicar esta situación tanto a la ANI como al Concesionario de la BTS, situación que denota debilidades en el seguimiento y control de las novedades que se presentan en el derecho de vía, en lo que tiene



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

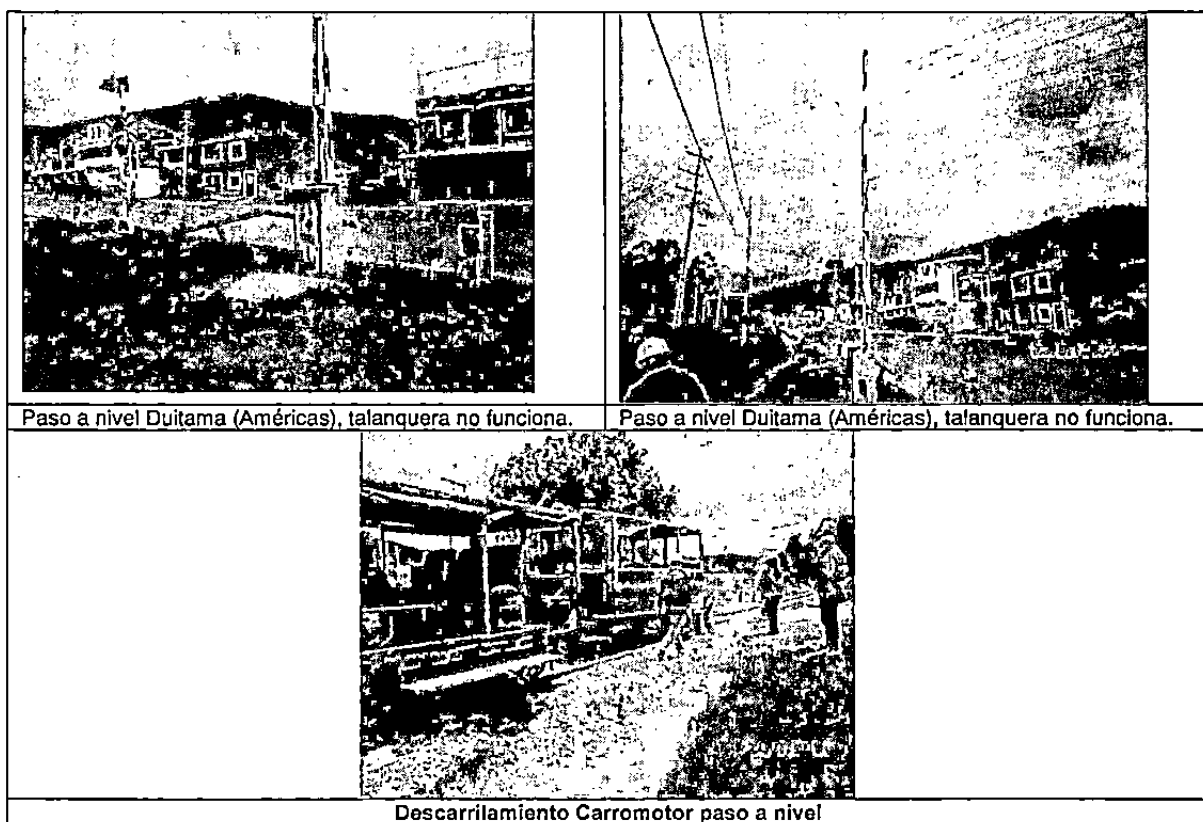
que ver con la conservación y preservación de la vía, con riesgo que no se actúe preventivamente sino que se convierta en atención de una emergencia.



[Handwritten signature]

Hallazgo 79. Mantenimiento y Conservación Pasos A Nivel. (A y D)

En visita de inspección realizada en julio de 2015 se evidenciaron deficiencias en el mantenimiento y conservación de los pasos a nivel, por daños en la señalización y falta de pintura, incumpliendo lo establecidos en la Cláusula Tercera del contrato, obligaciones específicas, numeral 3.2 y en el numeral 3.4 del Apéndice Técnico, Situación que evidencia debilidades en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, lo cual genera inseguridad en la transitabilidad, tanto de la vía férrea como la vía carretable.



Hallazgo 80. Alineación y Nivelación de Vía Puntos Críticos. (A)

En visita de inspección se observaron algunas deficiencias en la construcción de la superestructura, tales como rieles desalineados, falsa escuadra sin corrección, falta nivelación de balasto y conformación de hombros de la vía, uniones en eclisas con separaciones mayores a 3 cms, lo cual evidencia inadecuado control de calidad del proceso constructivo y genera riesgo para la operación de la vía.

Hallazgo 81. Punto Crítico PK+255+200. (A).

Acumulación de basuras en el puente férreo, por falta de mantenimiento, así mismo, el estribo derecho presenta socavación y falta la terminación de la obra de protección de orilla, definida en el diseño, situación que denota debilidades en el seguimiento y control de las obligaciones contractuales durante el proceso constructivo y genera riesgo de disminución de la sección hidráulica.

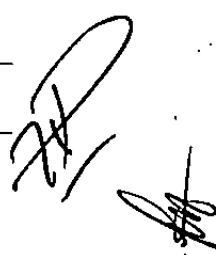


Punto Crítico 255+200 Estribo Puente

Hallazgo 82. Traviesas y Cunetas Puntos Críticos. (A, D e IP)

En visita de inspección efectuada en julio de 2015, se evidenció en las obras de los puntos críticos que se incumplen las especificaciones técnicas de construcción del contrato para el ítem de traviesas en madera "SUSTITUCION DE TRAVIESAS DE MADERA"

(...) Para el suministro de traviesas nuevas por la sustitución de traviesas en condiciones altas de deterioro, el contratista deberá proporcionar traviesas aserradas (Traviesa de madera elaborada o manufacturada a sierra) con dimensiones para trocha estándar (Largo 2.450 m x Ancho 0.230 m x Espesor 0.130 m) y además deberán ser inmunizadas (Traviesa de madera que ha sido sometida a un tratamiento especial con sustancias preservantes que le aumentan la resistencia de putrefacción y al ataque de los insectos).



El recibo de las traviesas de madera se hará en un todo de acuerdo con las normas AREMA para lo cual el Interventor podrá ordenar las pruebas establecidas en dicha norma, tanto para verificar la calidad de la madera como para asegurar que el tratamiento inmunizante satisface los requerimientos del proyecto.

Las traviesas de madera tendrán como origen los siguientes tipos de árboles; otro diferente deberá contar con la aprobación de la Supervisión de la Agencia y de la Interventoría del contrato, en ningún caso una de más baja calidad.

(...) Las traviesas de madera tendrán sensiblemente la forma de un paralelepípedo recto, de sección transversal uniforme y rectangular con sus caras y cantos planos, aristas rectas y cara extremas perpendicular al eje longitudinal.

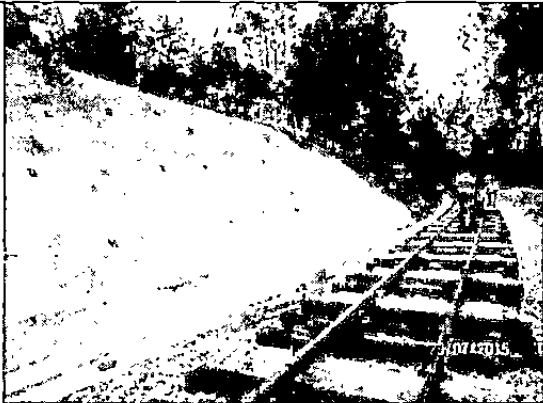
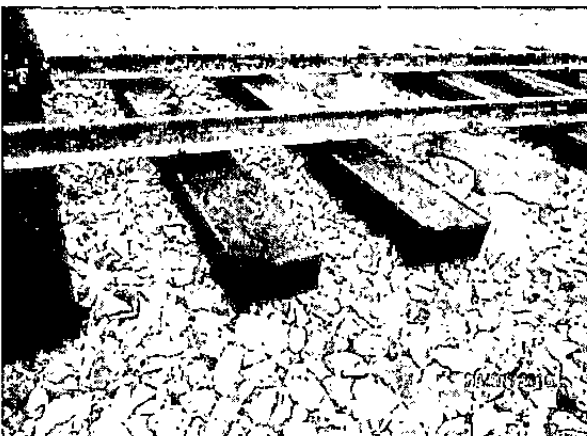
Las traviesas de madera aserradas se fabricarán de modo tal que el eje longitudinal de ellos deberá ser paralelo a las fibras y que constituyan un paralelepípedo rectangular, debiendo cuidarse no solo el paralelismo de sus caras, sino especialmente en que los planos correspondientes a sus cabezas resulten paralelos y perpendiculares al plano de sus caras.

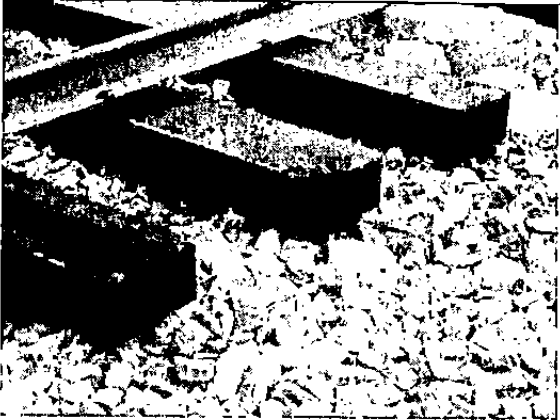
No se aceptaran traviesas que hayan sido manufacturadas a partir de secciones medula y de corazón (Se entiende por corazón, la madera generada en los primeros años de vida del árbol, que circunda la médula y presenta un mayor grado de concentración de extraíbles que el resto del duramen), excepto por casos excepcionales autorizados por la interventoría del contrato(...), dado que las traviesas de madera instaladas presentan fisuras y fracturas. Tal como se evidencia en el registro fotográfico del acta de visita.

Así mismo, se observaron las cunetas en concreto construidas en algunos puntos críticos que presentan fallas, tales como fisuras, fracturas y descascamientos. Lo anterior por deficiencias en los controles de calidad por parte del Contratista y de la Interventoría durante el proceso constructivo y en los materiales utilizados, configurando un presunto detrimento en el patrimonio del Estado, en cuantía indeterminada, por los valores cancelados a la fecha por concepto del ítem de cunetas y el valor de las traviesas canceladas. Los hechos enunciados presuntamente contravienen los artículos 25, 4º, numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011. Por tanto se surtirá el trámite para indagación preliminar.

Punto Crítico Puente denominado El Chuto PK 184+960 Fisuras y fracturas en algunas traviesas de madera al respecto la Interventoría aclara que para inspeccionar las traviesas se requiere que sean instaladas y se revisarán frente a la Norma AREMA, Capítulo 30, numerales 3.1.1.4.4, 3.1.1.4.5, 3.1.1.4.6 y 3.1.1.4.7, relacionados con traviesas de maderas e inspección de las mismas, tal como lo establece el contrato.	Punto Crítico PK 188+250 Se observan fisuras y fracturas en algunas traviesas de madera.
Estado traviesas	Punto Crítico PK 188+600 Muros sobre pilotes, cunetas en concreto. Se observan fisuras y fracturas en algunas traviesas de madera.
Punto Crítico PK 188+650 Estabilización concreto lanzado, construcción de cunetas. Se observan fisuras y fracturas en algunas traviesas de madera y en cunetas.	Estado de traviesas Punto Crítico

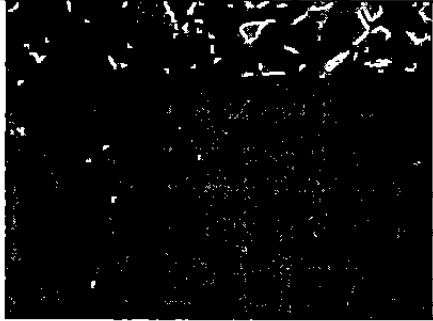
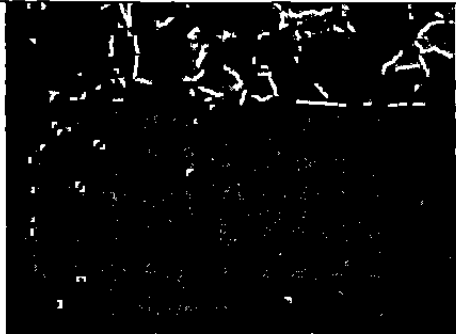
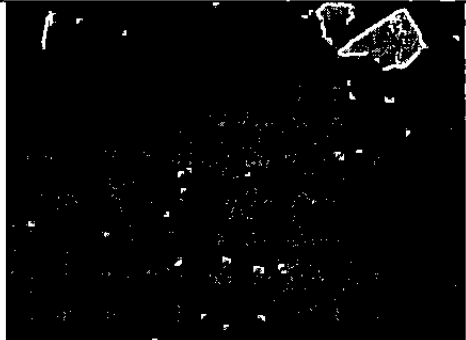
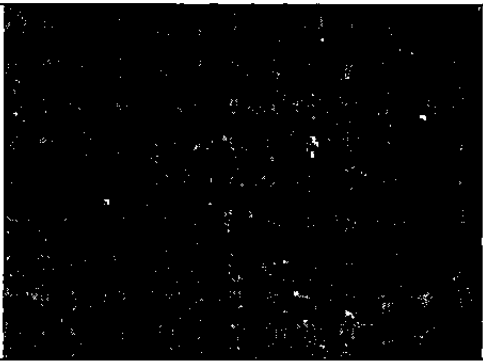


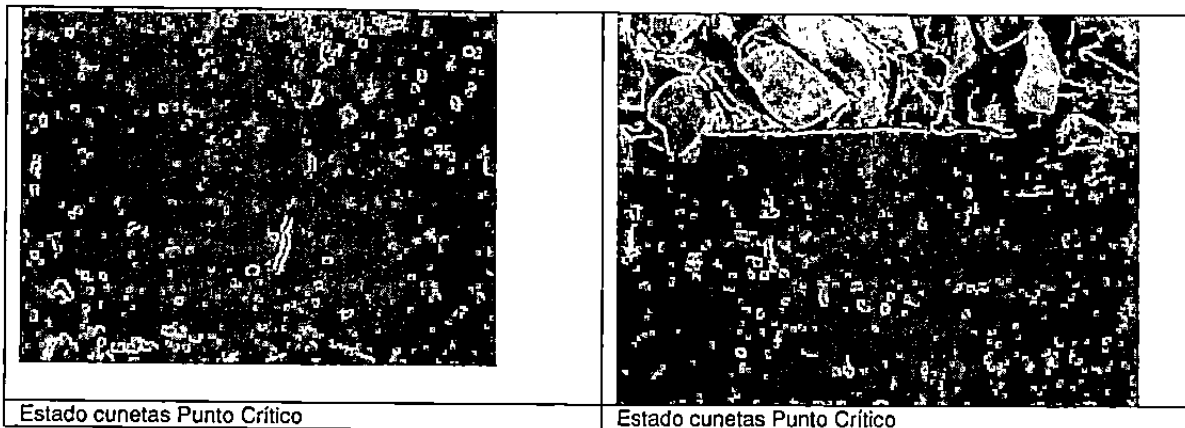

	
Estado de traviesas Punto Crítico	Estado de traviesas Punto Crítico
	
Estado de traviesas Punto Crítico	Estado de traviesas Punto Crítico
	
Punto Crítico PK 188+800	Punto Crítico PK 188+800

	
Se observan fisuras y fracturas en algunas traviesas de madera y en cunetas.	Punto Crítico PK 189+040
	
	
Punto crítico 189+480 Muro sobre pilotes, terraplén y alcantarilla. Se observan fisuras y fracturas en algunas traviesas de madera y en cunetas. En ejecución, faltan nivelaciones de balasto.	Punto crítico 189+480 Se observan fisuras y fracturas en algunas traviesas de madera y en cunetas

[Handwritten signature]

Ítem. Cunetas en concreto

	
Punto Crítico PK 188+150 Las cunetas construidas en este punto crítico se encuentran fisurada y fracturadas	Estado cunetas
	
Estado cunetas Punto Crítico	Estado cunetas Punto Crítico
	
Estado cunetas Punto Crítico	Estado cunetas Punto Crítico

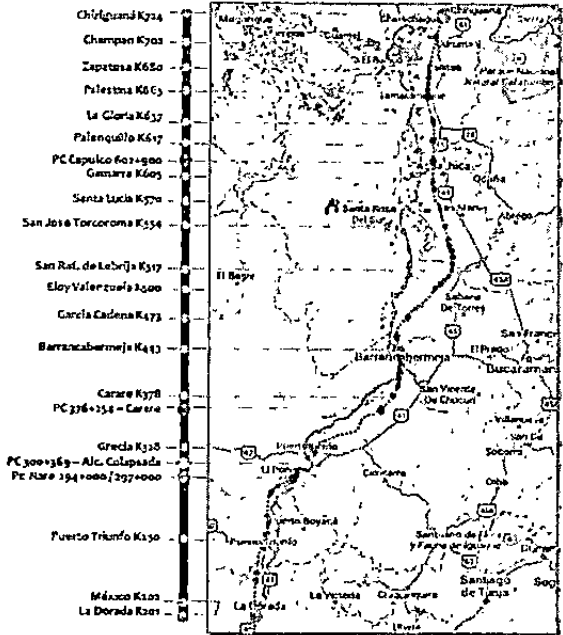


Estado cunetas Punto Crítico

Estado cunetas Punto Crítico

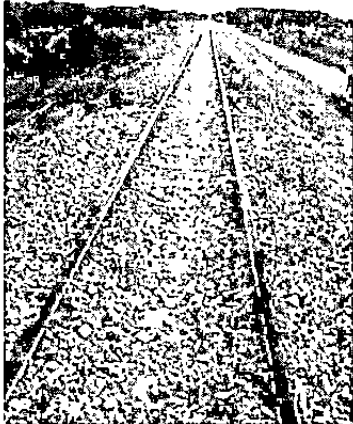
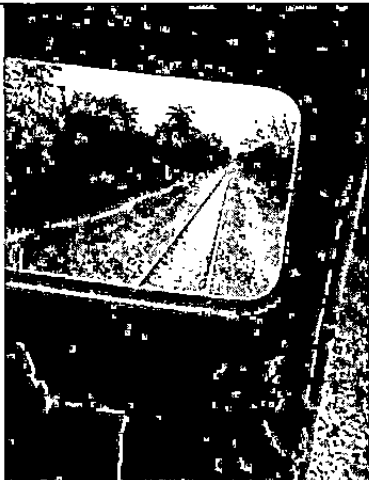
Contrato de Obra Pública 418 de 2013

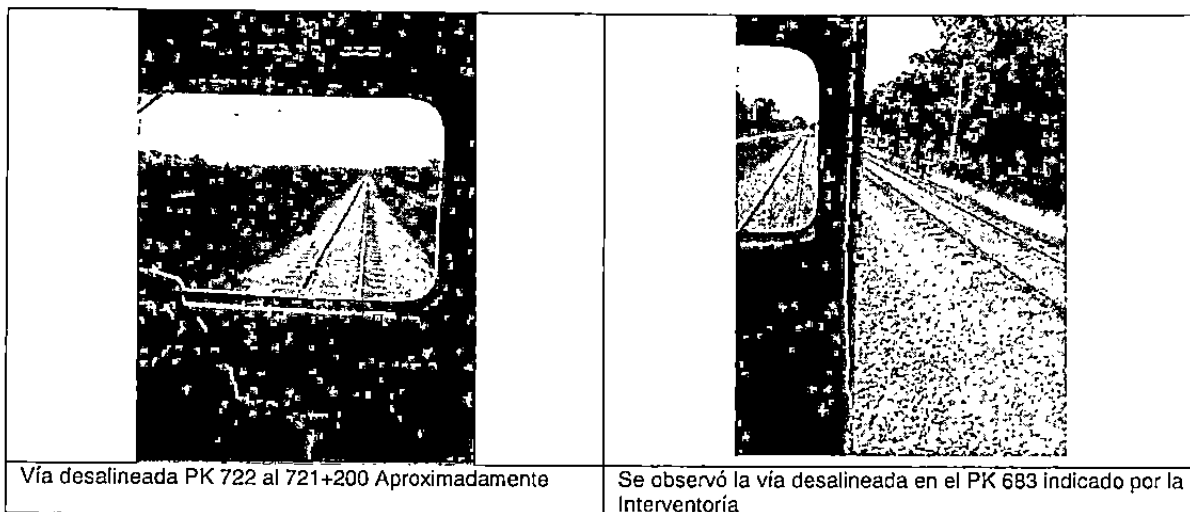
Tabla 44: Ficha Técnica Contrato de Obra Pública 418 de 2013

	Contrato	418 de 2013
	Valor inicial	\$86.418,7 millones
	Fecha suscripción del contrato	17 de oct. de 2013
	Fecha acta de inicio	01 de nov. de 2013
	Fecha aprobación diseños Puntos Críticos	11 de abr. de 2014
	Fecha inicio de obras prioritizadas	30 de mar. de 2014
	Fecha actual finalización obras - Contractual:	31 de mar. de 2015
	Fecha proyectada disponibilidad vía para operación	30 de sep. 2015
Alcance Inicial		Reparación y atención de 50 puntos críticos, administración, mantenimiento, mejoramiento, vigilancia y control de tráfico
Longitud del Corredor: Chiriguana (PK 722+683) – La Dorada (PK 201+502): 521 Km Puerto Berrio (PK 328+100) – Cabañas (PK 361+199): 33,1 Km Ramal Capulco (PK 598+900 al 602+900): 4 Km		

Hallazgo 83. Nivelación y Alineación de Vía (A y D)

En visita de inspección realizada en agosto de 2015 a la vía, se observaron deficiencias en la alineación y nivelación de la vía, tales como rieles desalineados, falsa escuadra sin corrección, falta nivelación de balasto y conformación de hombros de la vía, separaciones en eclisas con rangos por fuera de norma, situaciones verificadas en el recorrido en carromotor, donde se evidenció peligro adelante del PK 524 hacia San Rafael de Lebrija, por vía desalineada y por uniones en eclisas, con chapas suelta y alabeos. Así mismo, se observó esta situación en el registro de novedades en la operación regional Formato F-OP-07, de noviembre de 2014 y Consigna Precauciones Temporales, Limitaciones de Velocidad de noviembre de 2014. Lo cual evidencia inadecuado mantenimiento y genera riesgos para la operación de la vía, contraviniendo lo estipulado artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993.

	
En el recorrido del PK 722+680, donde inicia la abscisa K0 del contrato, se observa la colocación de balasto, falta conformación de los hombros de la plataforma	Mejoramiento riego de balasto 722, falta alineación de la vía.



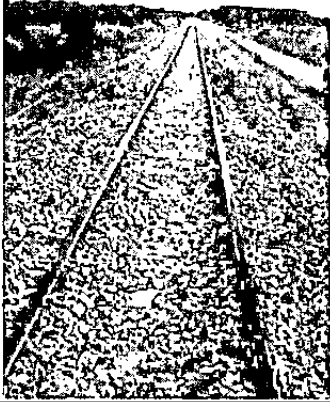
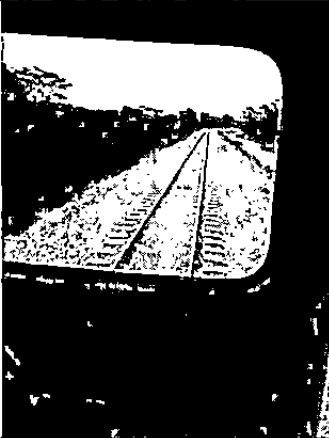
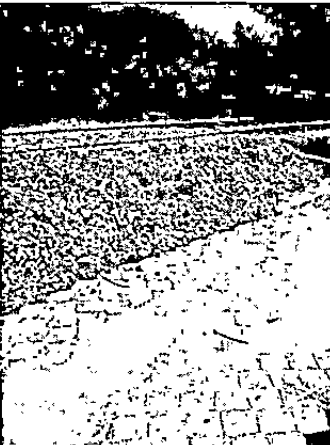
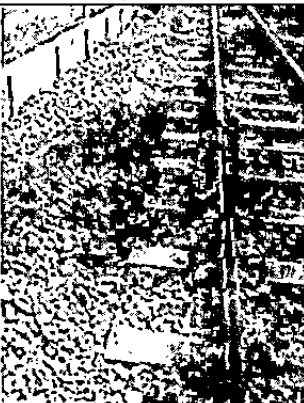
Hallazgo 84. Balasto Puntos Críticos Zonas de Mejoramiento. (A).

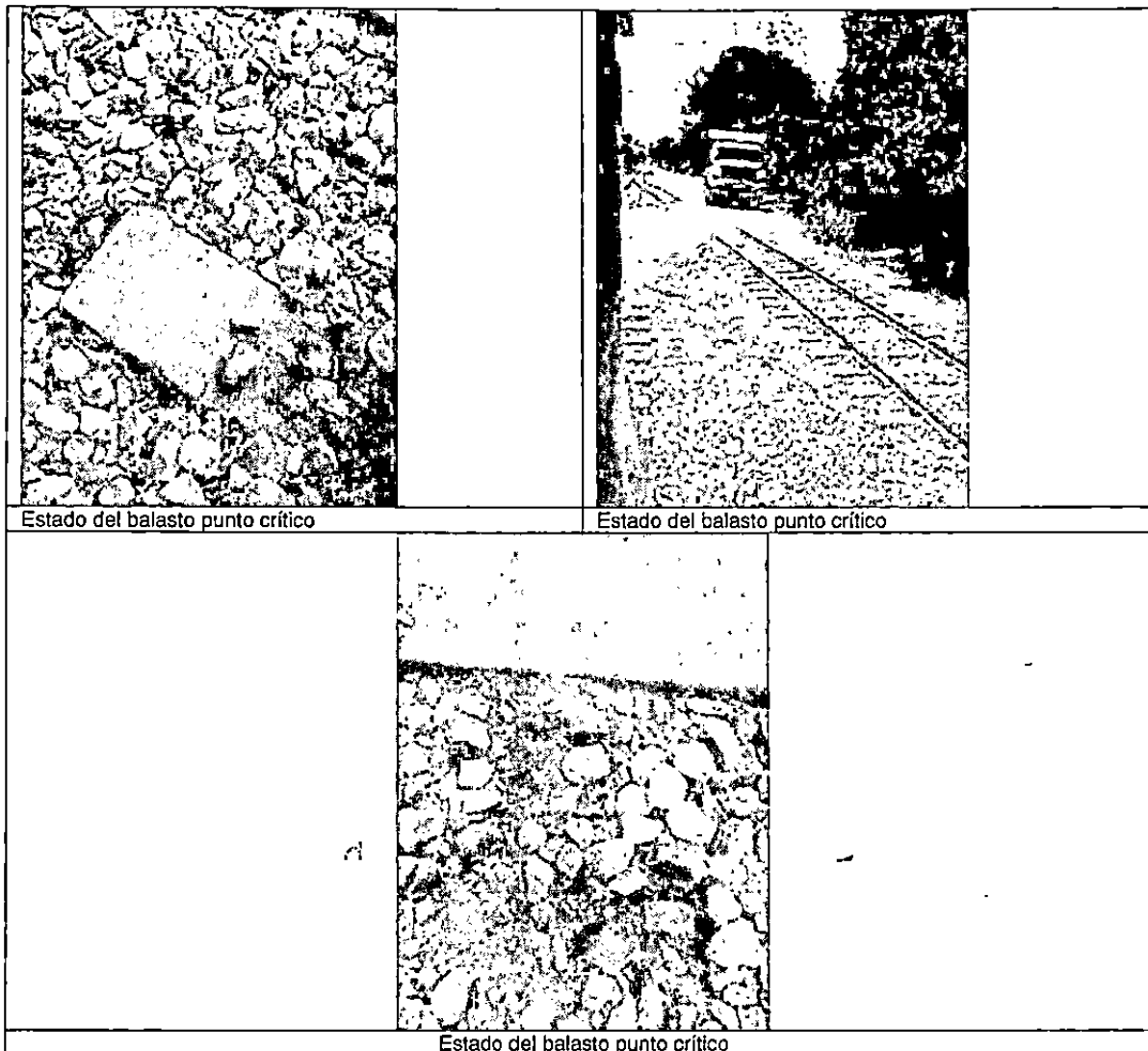
En visita de inspección se evidenció la colocación del balasto en primera nivelación en algunos puntos críticos que presentan sobre tamaños y en otros casos finos, por lo que dicho material incumple las especificaciones técnicas de construcción del contrato para el ítem Balasto: *SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE BALASTO. "Producción Requisitos de la roca. El balasto debe obtenerse mediante triturado mecánico de roca proveniente de una cantera adecuada. La calidad de la roca y de los procesos de triturado deben ser tales que permitan obtener agregados de forma isotrópica (dimensiones similares en todas las direcciones). La roca del balasto será compacta, sin planos de corte y estará libre de cavidades, cuerpos extraños y polvo. De todas maneras el material deberá cumplir los siguientes requisitos: - Presencia máxima de roca fríasble <3% de acuerdo con la norma ASTM C.142. - Presencia máxima de arcilla <0.5% de acuerdo con la norma ASTM C.142. - Absorción máxima de 0.8% de acuerdo con la norma ASTM C.127. En caso de material proveniente de río, la dimensión mínima del bloque de roca original debe ser 50 cm y el material fracturado no deberá presentar más de 20% de superficie redondeada. Requisitos de granulometría del balasto. El material de balasto deberá ajustarse a la siguiente granulometría:*

MALLA (mm)	PORCENTAJE QUE PASA
63,5 (2,5")	100
50,0 (2,0")	90 - 95
38,0 (1,5")	25 - 35
25,0 (1,0")	0 - 10
12,7 mm (0,5")	1,0




Lo anterior, genera incertidumbre sobre los controles de calidad por parte del Contratista y de la Interventoría durante el proceso constructivo y los materiales suministrados.

	
Se observa deficiencias en la granulometría del balasto en el PK 718, termina en el 716	Se observa riego de finos delante de la cantera
	
PUNTO CRÍTICO PK 622+702.5	Estado del balasto punto crítico
	
Estado del balasto punto crítico	Estado del balasto punto crítico

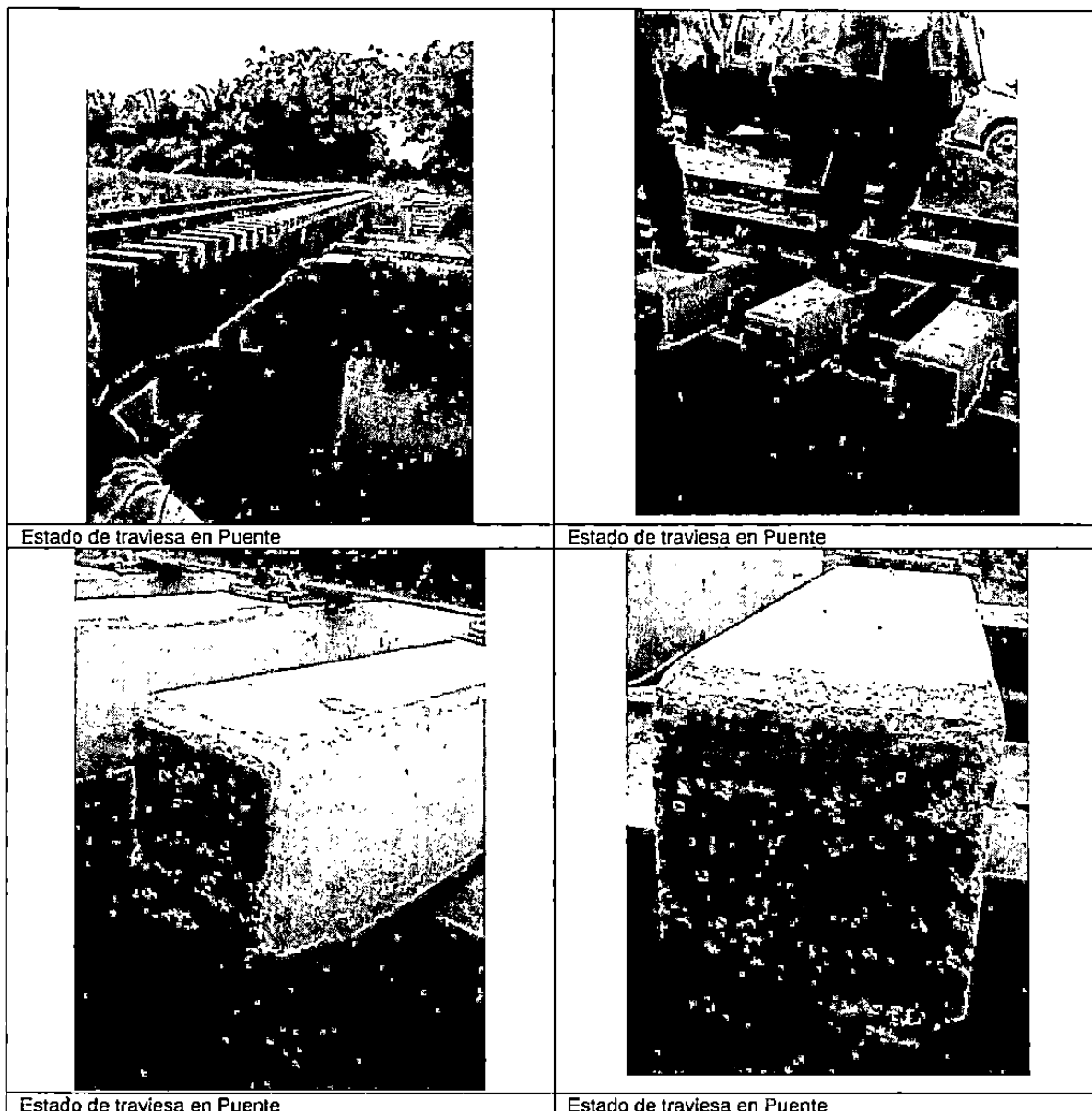


Hallazgo 85. Traviesas en Puentes (A).

En visita de inspección se observaron las traviesas de concreto en el Punto Crítico 47 PK 678+160 puente Quebrada Tunuma, algunas de las cuales tienen el hierro a la vista, lo cual denota deficiencias en el control de calidad sobre las traviesas instaladas.

Así mismo, no se evidenció la aprobación por parte de la ANI, sobre las traviesas en concreto instaladas en el puente, con la correspondiente homologación de las especificaciones técnicas de estas traviesas, por parte del organismo internacional competente.

[Handwritten signatures]



3.2.3. Macroproceso Gestión Ambiental

3.2.3.1 Concesión Aeropuerto El Dorado

Hallazgo 86. Plan de Manejo Ambiental del Aeropuerto El Dorado. (A y D)

A diciembre de 2014, se observan deficiencias en el seguimiento al cumplimiento de algunos programas del plan de manejo ambiental para la operación y

funcionamiento del Aeropuerto Internacional El Dorado, que pueden generar algún tipo de contaminación en las aguas superficiales (aguas lluvias) por vertimientos industriales y domésticos, contaminación cruzada de residuos sólidos y de recolección y disposición final de los mismos.

Lo anterior, evidenciado en los siguientes aspectos, teniendo como referencia el informe de la interventoría operativa:

1. Presencia de carga contaminante en las aguas superficiales (canales de aguas lluvias) denotan vertimientos de aguas residuales y arrastre de partículas por falta de mantenimiento de los canales. El parámetro de coliformes totales, en algunos puntos de muestreo¹⁰¹ superan el límite establecido, igual sucede con los sólidos suspendidos totales y DBO5 que han aumentado en su concentración y en algunos puntos superan el límite y la presencia de hierro supera el límite establecido por la norma¹⁰².

2. Programa de Reciclaje: En el seguimiento que realiza al programa de reciclaje de la T1, del Nuevo Terminal Internacional Modulo 4, del Terminal Puente Aéreo (TPA), observan que se atiende parcialmente, ya que en algunas áreas del aeropuerto se hace la correspondiente separación pero al momento de la recolección se pierde esta, generando contaminación cruzada y envía de mayor volumen de residuos al relleno sanitario.

3. En visita practicada al predio donde se construyó la subestación eléctrica¹⁰³ para la nueva torre de control, se evidenció una inadecuada disposición de los residuos sólidos y sobrantes de la construcción que se ubican junto a la subestación, que denota que no se realiza una separación de los residuos sólidos de acuerdo a su origen y no se está realizando recolección de los mismos.

Lo anterior, denota debilidades en la supervisión que realiza la ANI a la interventoría y al concesionario para exigir el cumplimiento de la totalidad de obligaciones establecidas en la cesión de la licencia ambiental Resolución 1001 de 2009, en el numeral 7 del Apéndice G¹⁰⁴, numeral 9.2 del Apéndice I Aspectos Ambientales del contrato, generando el riesgo de contaminación y la imposición de autos, sanciones o multas por la Autoridad Ambiental, incumpliendo

¹⁰¹ Puntos S2, S3, S4, S5, S6, S7 y S9

¹⁰² Puntos S1, S2, S9, S11, S12 y S13, Acuerdo 43 de 2006 emitida por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca "Por el cual se establecen los objetivos de calidad de agua para la cuenca del río Bogotá a lograr en el año 2020".

¹⁰³ El 21/08/2015

¹⁰⁴ Especificaciones técnicas de Mantenimiento

presuntamente el numeral 2 del Artículo 5 de la Ley 80 de 1993 y el Artículo 83 de la Ley 1474 de 2011 y el numeral 10 del Artículo 1 de la Ley 99 de 1993.

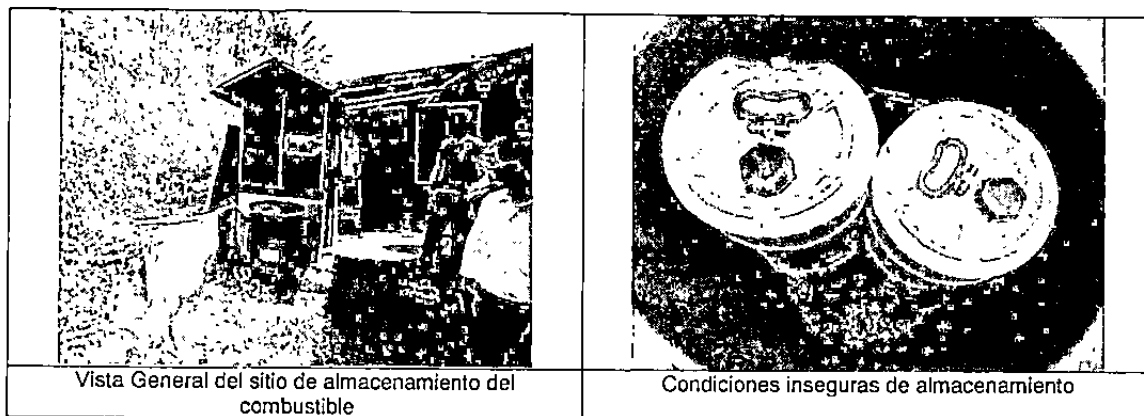
3.2.3.2 Zona Metropolitana de Bucaramanga

Hallazgo 87. Almacenamiento de combustible de reserva para la planta eléctrica del Peaje de Rionegro. (A).

El combustible de reserva para la planta eléctrica de emergencia de la Estación de peaje de Rionegro se encuentra almacenado en condiciones que no contemplan las mínimas medidas de seguridad, de acuerdo con lo observado en visita a la Concesión ZMB realizada durante los días 18 al 21 de agosto de 2015; así las cosas, se encontró que dicho combustible está ubicado dentro de una caneca metálica dentro de galones plásticos, dicha caneca se encuentra dispuesta al aire libre al lado de la caseta del vigilante, sin ningún tipo de señalización en la que indique que allí se almacenan sustancias peligrosas, sin que se haya adecuado el área para disponer este tipo de material, por ejemplo:

- Al estar ubicado en contacto directo con el suelo, se corre alto riesgo de que en caso de derrame, se contamine este recurso. No tiene ningún tipo de piso aislante entre el recipiente contenedor de la sustancia y el suelo.
- Dicho piso además deberá tener canales perimetrales o diques con el fin de que en caso de derrames, el líquido no contaminará áreas aledañas.
- Su ubicación debe ser lejos de fuentes generadoras de ignición, calor, electricidad, chispa o radiactividad.
- Dentro del almacén o zonas aledañas no deberá haber instalaciones eléctricas.
- La zona debe estar aseada y contar con acceso fácil y rápido.
- Las hojas de seguridad y fichas técnicas de las sustancias almacenadas, deben ubicarse de forma que todo el personal de la obra las conozca.
- El almacén debe estar debidamente aislado del resto de las instalaciones.
- En el almacén deberá haber un aviso donde se señale la prohibición de fumar y demás señalización necesaria.
- No se observaron extintores cercanos al sitio de almacenamiento de estos combustibles.
- Las condiciones de aseo de los recipientes que contienen los combustibles son deficientes.

Todo esto genera altos riesgos de accidentes en las áreas concesionadas operadas por el concesionario, debido a imprevisiones de este y a deficiencias de supervisión y control por parte de la Interventoría y de la ANI, desde el punto de vista de Seguridad Industrial y cumplimiento de normas ambientales.



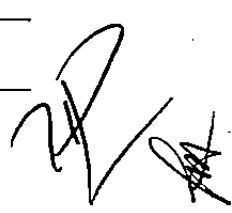
Hallazgo 88. Seguimiento a obligaciones ambientales contractuales en la concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga. (A).

Se están presentando obstáculos para el adecuado seguimiento ambiental del proyecto, por cuanto el concesionario no entrega toda la información que solicita la interventoría sobre la gestión ambiental, con el pretexto de que solo las autoridades ambientales pueden hacer el seguimiento, control y determinación de incumplimientos ambientales del concesionario; así las cosas, se obstaculiza el trabajo de la interventoría en sus funciones de control y seguimiento de las obligaciones contractuales del concesionario, tal y como está establecido tanto en el contrato de concesión como en el de interventoría; generándose riesgos de incumplimiento de normas ambientales y de obligaciones pactadas en las licencias y planes de manejo ambiental.

El contrato de concesión establece en su cláusula 10 Obligaciones del Concesionario, en su numeral 10.36., que debe "...Atender las instrucciones del Interventor de acuerdo con lo establecido en la CLAUSULA 64 y suministrar toda la información sobre el Proyecto, dentro de la cual se incluye, sin limitarse, la información financiera a que se refiere el ANEXO 4 del presente Contrato, en las condiciones y términos establecidos en este Contrato. Para tales efectos, el Concesionario deberá tener en cuenta que el Interventor no podrá modificar o adicionar el presente Contrato."

A su vez, dicha cláusula 64 le establece unas obligaciones a la interventoría relacionadas con la gestión ambiental del concesionario, por lo cual era ampliamente conocido por el concesionario su deber de entregarle la información que solicitara el interventor en los términos de la cláusula 64, como se puede ver a continuación en su numeral 64.1 que se refiere a las funciones del interventor:

Numeral 64.1.



"...Controlar el cumplimiento por parte del Concesionario de las normas ambientales aplicables al Proyecto, de la licencia ambiental, del Plan de Manejo Ambiental, el Plan Social Básico y del Plan de Gestión Social y de la obtención de los respectivos permisos para uso y aprovechamiento de recursos naturales, necesarios para la ejecución del proyecto..."

"...Advertir cualquier incumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario, comunicarle esta circunstancia al INCO y adoptar los procedimientos previstos en este Contrato, según el caso."

"...En general, vigilar y controlar que el concesionario cumpla con sus obligaciones para el normal desarrollo y ejecución del Proyecto."

Adicionalmente, dentro de las obligaciones del concesionario plasmadas en la cláusula 10 del contrato de concesión también tenemos que debe *"...Cumplir con todas las obligaciones derivadas de las normas ambientales aplicables, de conformidad con la Cláusula 35 de este contrato, incluyendo sin limitarse, las obras, medidas, acciones y/o programas formulados y establecidos en la Licencia Ambiental y en los Planes de Manejo Ambiental, y cumplir con los términos y obligaciones previstos en los mismos, así como realizar el seguimiento y monitoreo socioambiental del Proyecto."*, por lo que asimismo, se debe tener el control de estas obligaciones por parte de la Entidad contratante a través de las interventorías que se contratan para tal efecto.

Es así como dentro de los alcances del contrato de interventoría que se pueden encontrar en la Sección 1.02 de dicho contrato: *"...(a) La revisión, verificación, análisis y la emisión de conceptos de manera permanente en relación con todos los aspectos derivados del Contrato de Concesión, incluyendo pero sin limitarse a los aspectos técnicos, financieros, contables, prediales, sociales, ambientales, operativos, jurídicos y administrativos, según corresponda de acuerdo con el estado actual de la Concesión y la etapa en la cual se encuentre. (b) El interventor está autorizado para (I) Impartir instrucciones y órdenes al concesionario sobre los aspectos regulados en el contrato de concesión y sus anexos, apéndices, adiciones, otrosíes y demás documentos que lo aclaran, modifican, complementan o sustituyen que sean de obligatorio cumplimiento por parte del Concesionario. Asimismo, el interventor podrá impartir recomendaciones que el Concesionario podrá o no acoger; y (II) exigirle toda la información y documentación que considere necesaria, siempre y cuando se relacione con el objeto del Contrato de Concesión, la cual deberá ser suministrada por el Concesionario máximo dentro de los seis (6) Día Hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de la solicitud. El interventor podrá, si así lo estima conveniente, por la naturaleza de la información solicitada, ampliar el plazo para la entrega de la*

información por parte del concesionario. En todo caso las instrucciones, órdenes y/o recomendaciones que imparta el Interventor al Concesionario se ceñirán a lo establecido en el contrato de Concesión y en Anexo de Requerimientos Técnicos del Contrato de Interventoría, así como a las instrucciones que imparta la AGENCIA al respecto..."

De esta manera, no se encuentra viable la posición planteada por el concesionario, durante la visita de la Contraloría, en el sentido que solo puede ser sancionado en lo referente a temas ambientales por la autoridad ambiental y no por la ANI; posición además planteada en oficios dirigidos a la interventoría, como en el oficio CCO-ZMB-661-15 de fecha 10 de abril de 2010, (allegado por la interventoría durante la visita) en donde como respuesta a una solicitud de información hecha por la interventoría, el concesionario responde que *"...Referente a la solicitud adicional de tipo ambiental numerada a final de su documento la concesión se permite expresar que según la cláusula 35.9 del contrato de concesión el seguimiento que debe realizar la interventoría es al Plan de Gestión Social PGS. Esto teniendo en cuenta además que la ley establece de manera clara que la función de verificación del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la Licencia Ambiental, así como de los programas del Plan de Manejo Ambiental (integrante de la misma licencia ambiental por su propia naturaleza), corresponde exclusivamente a la autoridad ambiental que expidió la correspondiente Licencia Ambiental, se cita lo enunciado en una de las licencias según lo establecido en el parágrafo del artículo 39 del Decreto 2820 de 2010: "La autoridad ambiental que otorgó la Licencia Ambiental o estableció el Plan de Manejo Ambiental respectivo, será la encargada de efectuar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades autorizadas"..."*

Es necesario tener en cuenta que adicionalmente la Ley 1474 de 2011 expresa: *"...La supervisión e interventoría contractual implica el seguimiento al ejercicio del cumplimiento obligatorio por la Entidad contratante sobre las obligaciones a cargo del contratista... Los interventores y supervisores están facultados para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, y serán responsables por mantener informada a la Entidad contratante de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando tal incumplimiento se presente."* (subrayado y negrilla fuera de texto); y como ya se vio anteriormente, el concesionario tiene obligaciones contractuales relacionadas con la gestión y cumplimiento de normatividad ambiental y de Planes de manejo y licencias ambientales.

Todo lo anterior no limita ni va en contravía con las funciones que deba desarrollar la Autoridad Ambiental de acuerdo a lo consignado en el artículo 39 del decreto

2820 de 2010, puesto que cada uno desarrolla sus actividades enmarcado en sus competencias, la interventoría tiene funciones permanentes de verificación de cumplimiento de obligaciones dentro del desarrollo del contrato, lo cual no es posible que se haga a través de la autoridad ambiental, por tanto, las labores desarrolladas por ambos (interventoría y autoridad ambiental) son complementarias y buscan como fin último el cumplimiento de la normatividad ambiental y los compromisos plasmados en los planes de manejo ambiental y licencias ambientales.

La ANI en su respuesta presenta una serie de documentos en donde se muestra su gestión y la de la interventoría relacionada con temas ambientales del proyecto con el concesionario, sin embargo, estas comunicaciones lo que hacen precisamente es ratificar lo planteado en este hallazgo sobre la posición que mantiene el concesionario de no entregar toda la información que se le solicite sobre temas ambientales por la supuesta competencia que según ellos solo tienen las autoridades ambientales.

No se encuentra que se haya conminado por parte de la Entidad al concesionario a cumplir con la entrega de la información ambiental a la interventoría para poder realizar un adecuado seguimiento a las obligaciones ambientales de este en el proyecto, la entrega de información es de obligatorio cumplimiento por parte del concesionario y esto debe dejársele absolutamente claro por parte de la Entidad; debe quedar claro que no se presenta el hallazgo por el incumplimiento de la Entidad o su interventoría al seguimiento de las obligaciones ambientales del concesionario en el proyecto, sino por la obstaculización que se presenta por parte del concesionario a ese seguimiento al no entregar toda la información que se le solicita y por la falta de medidas de la Entidad para conminar al concesionario a entregar esta información como es su obligación.

3.2.3.3 Concesión Red Férrea del Atlántico

Hallazgo 89. Pasos a Nivel (A y D).

La Cláusula 67 del Contrato de Concesión, establece que *"...el Concesionario deberá operar durante el término de la concesión los pasos a nivel de la vía férrea en condiciones adecuadas de seguridad.*

El Concesionario asumirá a plenitud la responsabilidad que le corresponden como operador ferroviario, a partir de la fecha de iniciación de la concesión y especialmente las relacionadas con la determinación de los pasos a nivel existentes; por lo tanto no podrá excusarse por ningún motivo del pleno cumplimiento de las obligaciones que le corresponden respecto de la operación, adecuación y dotación de los cruces de vías que se encuentren, o de aquellos en

los que se lleguen a identificar en un futuro en condiciones diferentes de las que se incluyen en la descripción de los cruces que hasta el momento han sido establecidos.

Durante la vigencia de la concesión el Concesionario no permitirá nuevos pasos a nivel, salvo que se trate de aquellos cuyas circunstancias se identifiquen con las que aquí se determinan para se establecidos, y siempre que se cuente con la autorización previa expresa de la ANI...."

En la visita de inspección efectuada por la CGR en mayo de 2015, se observaron algunos pasos a nivel con deficiencias en la señalización y falta de mantenimiento de los mismos, tal es el caso del paso a nivel de Ciénaga, en el que presenta daños en la placa y falta de pintura de las señales. Igualmente, en el documento suministrado por la Entidad mediante oficio 2015-300-008230-, denominado "CUADRO RESUMEN VERIFICACION PASOS A NIVEL marzo de 2015", se informa la identificación y el estado de los pasos a nivel así:

Tabla 45. Estado de los Pasos a Nivel

PASOS A NIVEL TIPO 1

Total PN Tipo 1=	89
No se tomó información	3
Analizados	86
Cumplen de 85	73
No cumplen de 85	13
Cumplen	85%
No cumplen	15%

Con Observaciones	32
% de Observaciones	37,2%

PASOS A NIVEL TIPO 2 A

Total PN Tipo 2B	16
No se tomó información	0
Analizados	16
Cumplen	8
No cumplen	8
Cumplen	50%
No cumplen	50%
Con Observaciones	14
% de Observaciones	87,5%

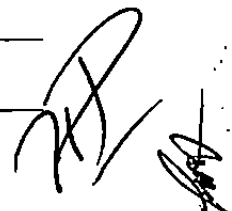
PASOS A NIVEL TIPO 2

Total PN Tipo 2A=	69
No se tomó información	2
Analizados	67
Cumplen de 61	29
No cumplen de 61	38
Cumplen	43%
No cumplen	57%

Con Observaciones	54
% de Observaciones	80,6%

PASOS A NIVEL TIPO 3

Total PN Tipo 3	23
No se tomó información	1
Analizados	22
Cumplen	9
No cumplen	13
Cumplen	41%
No cumplen	59%
Con Observaciones	20
% de Observaciones	90,9%



Así mismo, lo observado en el Informe de Interventoría 20154090073902 de diciembre de 2014, páginas 151 a 154, "...Se exhorta a [El Concesionario] a efectuar los arreglos completos a los pasos a cada PN, instalar las señales faltantes, elementos faltantes y ejecutar mantenimiento preventivo a la señalización, con el fin de dar cumplimiento al Plan de Movilidad propuesto por el Concesionario y de esta manera proceder con los requisitos mínimos para brindar la seguridad requerida en estos PN, teniendo en cuenta la comunicación dirigida a [el Concesionario], IRFA-396-14 del 11 de julio de 2014". Situación que evidencia deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario y genera riesgo de inseguridad en la transitabilidad, tanto de la vía férrea como la vía carretable.

La Entidad en su respuesta manifiesta que no obstante presentó en el año 2012 un Plan de Mejoramiento y Recuperación ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante el cual se incluyó un plan de movilidad con el fin de mejorar las condiciones de seguridad de 187 cruces de la vía férrea y que a pesar de contar con el respectivo concepto de cumplimiento, quedaron algunos temas menores pendientes por atender por parte del Concesionario.

Resalta la ANI que el vandalismo que se presenta en las zonas urbanas y suburbanas donde se encuentran los cruces a nivel así como el tránsito de vehículos, es una situación de imposible control del Concesionario, que ha afectado negativamente el estado de las señales de los cruces férreos.

Manifiesta también que de acuerdo con los requerimientos de la Interventoría, el Concesionario mediante oficio del 20 de agosto de 2015, informó sobre los trabajos de mantenimiento, trabajos que están siendo verificados por la interventoría. Con lo que se confirma el estado de la señalización indicada en la observación de la CGR.

Respecto la inseguridad que genera la falta de señalización en pasos a nivel y adecuado mantenimiento de cruces férreos, refiere que no han ocurrido incidentes férreos generados por deficiencias en la señalización y/o falta de adecuación de estos cruces irregulares, lo cual no puede ser una excusa para el no cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del Concesionario.

La Entidad no responde en relación con el Cuadro denominado oficio 2015-300-008230-, denominado "CUADRO RESUMEN VERIFICACION PASOS A NIVEL marzo de 2015", se informa la identificación y el estado de los pasos a nivel y cruces férreos, ni sobre lo observado en el Informe de Interventoría 20154090073902 de diciembre de 2014, páginas 151 a 154.

3.2.3.4 Concesión Neiva Espinal Girardot

Hallazgo 90. Permisos de Vertimientos Centro de Control y Operación Aipe (A y D).

Mediante Resolución 2196 del 7 de octubre de 2008, se otorga permiso de vertimiento de aguas residuales y se imponen unas obligaciones.

El vertimiento de aguas residuales industriales generadas en las actividades propias y conexas de la operación y mantenimiento de la Planta Mezcladora de Asfalto, ubicada en la vereda La Manga, Municipio de Aipe, departamento del Huila, corresponde al área de talleres y otra de suministro de combustibles, donde eventualmente se originan pequeños derrames de combustibles, los cuales al mezclarse con las aguas lluvias dan origen a vertimientos de aguas residuales industriales, vertimientos que son conducidos por cunetas revestidas en concreto hasta las trampas de aceites y grasas, y posteriormente llevadas hasta drenajes de aguas lluvias. Dicha resolución contaba con vigencia de 5 años.

El permiso queda sujeto al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- a. El Consorcio deberá realizar anualmente un monitoreo de calidad de agua a la entrada y salida de los sistemas de tratamiento para el área de talleres y para el área de los surtidores de combustible, donde se analizarán parámetros como Temperatura, Ph, DBO5, grasas y aceites y sólidos suspendidos.
- b. Los monitoreos de calidad de agua deberán ser realizados en presencia de un funcionario de la CAM, por lo que el consorcio deberá informar a esta Corporación con una anticipación de por lo menos 8 días.

Se observó que solamente hasta 11 de diciembre de 2014, mediante Resolución 2596, se renueva el permiso de vertimiento de aguas residuales para el Centro de Control y Operación y Planta de Asfalto de Aipe, el cual se encontraba vencido desde octubre de 2013, lo cual evidencia que las aguas residuales, durante un año y dos meses se vertieron sin la debida autorización y verificación del cumplimiento de los monitoreos citados, y sin que la administración haya ejercido el control correspondiente al posible incumplimiento del deber contractual por parte del contratista, situación que presuntamente contraviene art. 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993, artículo 84 de la Ley 1474 de 2011 y Ley 99 de 1993.

La Entidad manifiesta que no existió incumplimiento de la normatividad ambiental, por cuanto la solicitud del permiso se realizó en noviembre de 2013, pese a que la resolución 2196 del 7 de octubre de 2008 perdió vigencia el 7 de octubre de 2013,

en consecuencia no es exacto lo afirmado por la Entidad y desde esta fecha hasta el 11 de diciembre de 2014, habiendo transcurrido 1 año y dos meses no se tenía el permiso para el vertimiento de aguas residuales.

En relación con la aplicación de la norma citada por la Entidad, se tiene que el concesionario no contaba con el lleno de la totalidad de requisitos exigidos para ese fin, tal como lo manifiesta la Autoridad Ambiental en el Oficio DTN 77577 del 30 de noviembre de 2013, por lo que no era viable renovar el permiso con base en este Decreto – Ley. Así mismo, la Entidad suministra en la respuesta los resultados del Monitoreo de aguas residuales industriales sobre muestras entregadas al laboratorio en febrero de 2014, es decir, en fecha posterior al vencimiento del permiso citado.

Hallazgo 91. Permisos de Ocupación de Derecho de Vía. (A y D).

En visita de inspección efectuada por la CGR en julio de 2015, se evidenció la obra en construcción en una Planta de Agregados del Guamo y la operación de esta planta con entrada y salida de volquetas, que afecta el derecho de vía, la cual no cuenta con el correspondiente permiso, de conformidad con lo establecido en las Resoluciones 0063 de 2003 y 716 de 2015 y no se evidencia gestión del Concesionario con relación a comunicar a la ANI y a la autoridad competente de esta situación, lo que ha traído como consecuencia el deterioro de la carpeta asfáltica y de la señalización horizontal por la entrada y salida de vehículos de carga, así como el riesgo de accidentes por la falta de señalización de obra y por no contar con los carriles de aceleración y desaceleración que requiere este tipo de actividades. Contrariando presuntamente los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

La Entidad en su respuesta anexa el oficio de diciembre de 2014, remitido por el Concesionario a la Empresa donde lo requiere para que realice el trámite respectivo, adicionalmente aporta las comunicaciones remitidas por el Concesionario a la Alcaldía Municipal del Guamo y a Cortolima, en las cuales solicita su intervención, en fecha posterior a la visita de la CGR.

Hallazgo 92. Actividades de Seguimiento Ambiental Informe de Interventoría (A y D).

El Concesionario no ha entregado la información requerida en la Resolución 0746 del 2 de mayo de 2007 y reiterada en el numeral 5 del artículo segundo del Auto 1806 del 13 de junio de 2011, en relación con los costos históricos de intervención durante la etapa de operación comercial del proyecto en moneda colombiana, a

precios de enero del año de entrada en operación de la Variante de Natagaima, tal como se indica en el Informe de Interventoría de enero de 2015, así mismo en este informe en el numeral 6.9 GESTION AMBIENTAL, se reitera por parte de la Interventoría:

6.9 GESTIÓN AMBIENTAL

El presente informe mensual ambiental reporta las actividades de seguimiento adelantadas en la variante guamo durante el periodo comprendido entre el 22 de Diciembre de 2014 y el 21 de enero de 2015

6.9.1 Incumplimientos en el tema técnico y ambiental:

- Durante el periodo se remitieron los comunicados CIV BIL-1752-2020 y CIV BIL-1752-2021 al Consorcio Solarte y Solarte en la cual nuevamente se reitera por parte de esta interventoría, los pendientes Ambientales que a la fecha de elaboración del presente informe no se han dado alcance; de igual manera y teniendo en cuenta la reunión celebrada en las instalaciones de la ANI el día 23 de diciembre de 2014 en la cual se habló de la presentación del estudio del predio para reforestación de la variante Espinal en la cual se determine el valor ecológico de dicho predio. A la fecha no se ha dado alcance a los comunicados en referencia por parte del Consorcio.
- A la fecha no se tiene conocimiento sobre el proceso de consulta previa que ha adelantado con la comunidad Indígena de la Luisa, por parte del Ministerio del Interior, se contempla la posibilidad de la aplicación del Test de proporcionalidad.

Al respecto, en la visita realizada en julio de 2015 a la Concesión por parte de la CGR, se solicitaron los soportes a la Interventoría, quien manifestó que continua la observación.

Estos hechos denotan el incumplimiento de las obligaciones del Concesionario frente a la información que debe reportar a la interventoría de acuerdo con lo establecido en el Contrato en la Cláusula Séptima "... *El Interventor está autorizado para impartir instrucciones u órdenes al CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de este, exigirle la información que considere necesaria y EL CONCESIONARIO obligado a suministrársela dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de la solicitud...*", por la falta de oportunidad en la entrega de la información por parte del Concesionario en los términos establecidos, artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2 y 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993.

En la respuesta de la Entidad se presenta el Oficio del 26 de agosto de 2015, radicado en la Interventoría en la que el Concesionario indica: "(...) *hasta el momento no se identifica en el contrato una referencia inequívoca que permita determinar el valor del mantenimiento y operación para alguna variante. Lo que se identifica, en su lugar, es la determinación de uno valores globales para el*

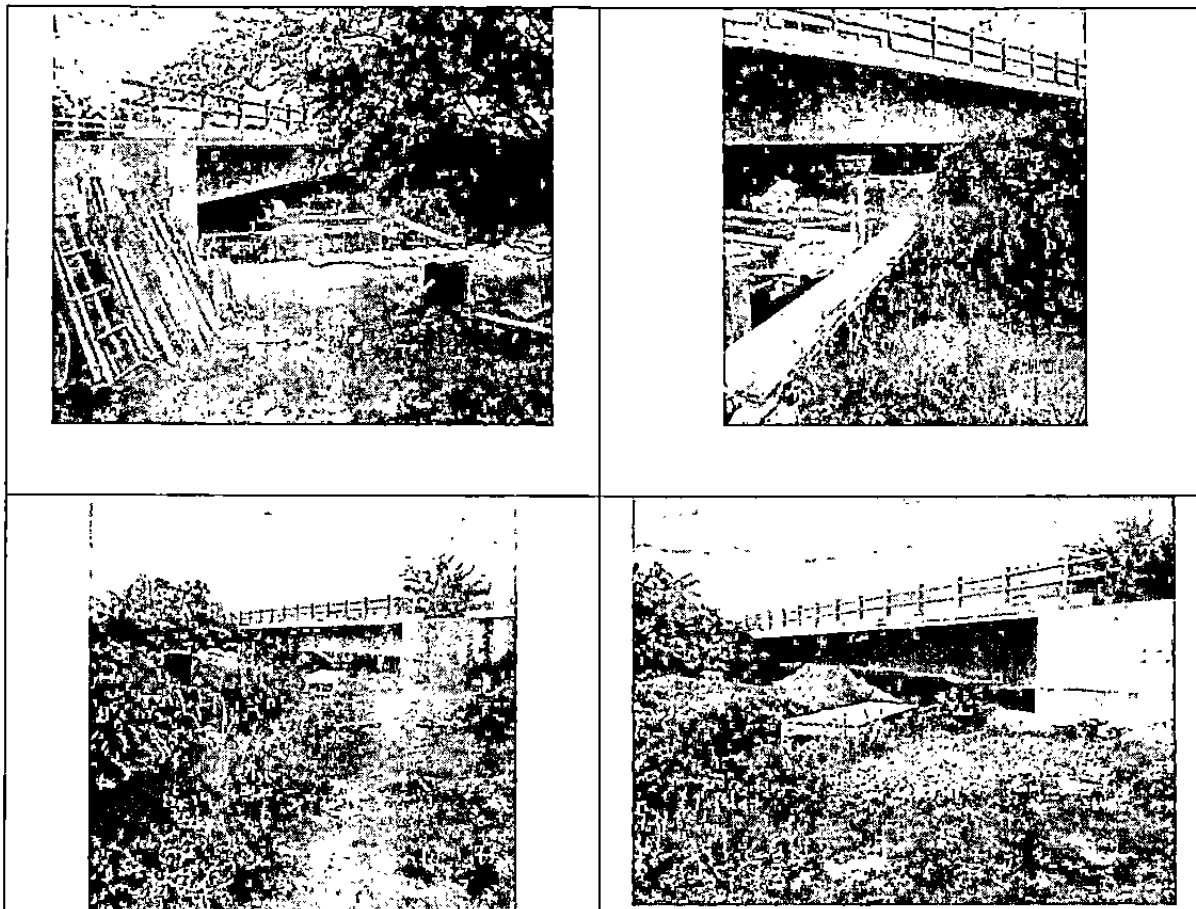
mantenimiento y operación de todo el corredor, en el alcance básico, y la determinación de un valor global, para la ejecución integral del Contrato Adicional del 27 de enero de 2006. (...). Situación que denota que aún no ha presentado la cifra requerida en la Resolución 746 del 2 de mayo de 2007.

Hallazgo 93. Disposición de Materiales y Equipos Obras Canales USOCOELLO (A y D).

Se evidencia inadecuada disposición de los materiales de construcción en la obra de protección de Canal de USOCOELLO (Junta de Usuarios de Distrito Coello), ni hay cerramiento de la obra, incumpliendo lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental, numeral 2.4 Ficha 12. *"Manejo integral de aguas superficiales y residuos líquidos."* En lo referente a las recomendaciones para la protección de los cuerpos de agua, en el frente de obra se deberán tomar las medidas necesarias, tales como aislar el cuerpo de agua de la obra para proteger la ronda y evitar el aporte de sedimentos, para esto se deberá instalar barreras que no permitan el arrastre de materiales a los cuerpos de agua; se realizará la supervisión en los sectores de cruce de los canales de riego; durante las excavaciones, no se permitirá que materiales sobrantes sean arrojados al cauce; bajo ninguna circunstancia se debe permitir la disposición de residuos sólidos en las corrientes hídricas, para la excavación en zonas cercanas a los cauces, se acordonará el material paralelo al cauce.

Lo anterior denota debilidades en el seguimiento y control de la ejecución de las obras, generando impactos negativos para la corriente hídrica, contraviniendo presuntamente lo estipulado en los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993 y artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

La Entidad anexa con la respuesta un registro fotográfico en el que se muestra el retiro de las formaletas, quedan montículos de material granular que indican que no se ha limpiado en su totalidad, así mismo, al momento de la visita se encontró esta deficiencia de control y requiere de la incorporación en el plan de mejoramiento, para que la Entidad tome acciones preventivas, a fin de que no se vuelvan a presentar las fallas evidenciadas por la CGR en la visita.



Registro fotográfico enviado por la Entidad mediante oficio 2015-100-023896-1

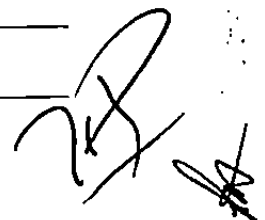
3.2.3.5 Contratos de Obra Férreos

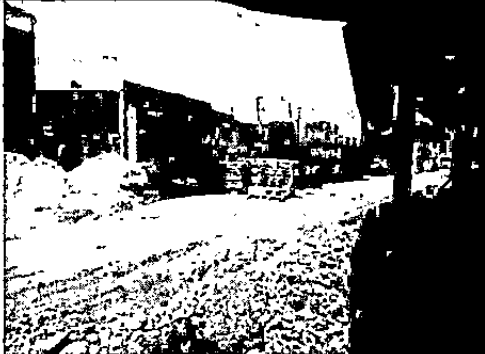
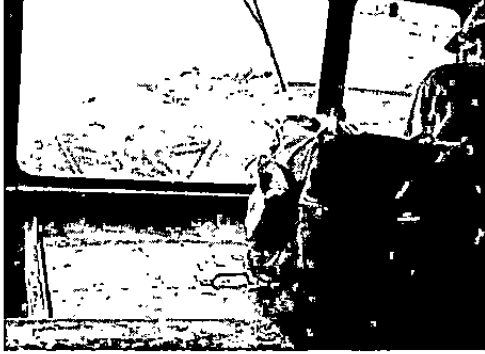
Contrato 356 de 2013

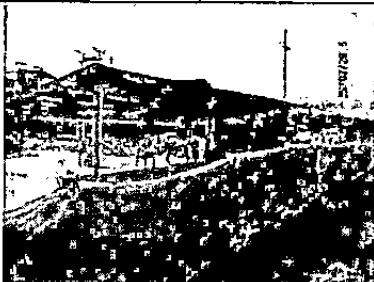
Hallazgo 94. Invasiones de Derecho de Vía (A y D).

En visita de realizada a la vía en julio de 2015, se evidenciaron invasiones de derecho de vía, sobre las cuales no se habían instaurado las querellas correspondientes, de conformidad con la Cláusula Tercera, numeral 3.6 "Otras Obligaciones del Contratista."

Lo anterior denota presunto incumplimiento en las obligaciones contractuales establecidas en el apéndice socioambiental, proforma PMS3 gestión social. Esto genera riesgos para la transitabilidad en el corredor y de que se perpetúen las invasiones existentes y se incrementen por la falta de gestión, contraviniendo presuntamente los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993.



	
PK 237 se observó casa en construcción, los escombros invadiendo el derecho de vía, el contratista informa que dará inicio a la gestión jurídica sobre la nueva afectación	PK 238 aproximadamente, Ferretería, invasión de derecho de vía
	
PK 205, se observa madera, invadiendo el corredor costado derecho, se encuentra en gestión social, de acuerdo con lo informado por la Analista Social del Contratista.	
	
Se evidenció en el recorrido en el PK 153+660 aproximadamente, retroexcavadora invadiendo el corredor férreo, por lo que el contratista solicitó el retiro de la máquina de forma inmediata.	En el PK 153 + 800 Cantera con paso a nivel invadiendo el derecho de vía.

	
Punto Críticos PK 153+680 Paso a nivel irregular entrada a finca	Invasión del derecho de vía en Sogamoso, antes de Estación.
	
Invasión de derecho de vía	

Hallazgo 95. Sitios para Depósito de Sobrantes de Excavación (A y D)

Se observó en el predio aledaño a la obra del Punto Crítico PK 153+680, falla por reptación del relleno efectuado por el Contratista en la parte baja del muro construido en este punto, ocasionado por deficiencias de calidad en el proceso constructivo de la disposición de material sobrante de excavación y del seguimiento y control por la interventoría, incumplimiento de lo estipulado en la Cláusula Décima Quinta del Contrato, el Plan de Manejo Ambiental en el Programa PMF3 que establece:

(...) "Adecuación inicial del sitio: Previo al inicio de la operación de los sitios de depósito se debe realizar el desmonte de la vegetación y el retiro de la capa de material orgánica del área que se requiere para la colocación del material.

Este descapote se almacenará temporalmente para uso posterior en la recuperación de la superficie final del botadero. El almacenamiento será en un lugar donde no haya tránsito de vehículos ni maquinaria. Preferiblemente se almacenará a unos metros de la pata del sitio depósito en forma de dique para evitar el transporte de sedimentos a las corrientes de agua durante la colocación del material. En los sitios donde el suelo presente zonas húmedas se debe retirar el material húmedo, hasta encontrar un material con buenas características.

[Handwritten signatures]

Una vez realizado el descapote se procede a la construcción de obras de drenaje para controlar la escorrentía durante la operación del relleno como filtros y cunetas.

En los planos 6-9 y 6-10 se presentan los esquemas típicos con la distribución de las obras de adecuación que se deben realizar antes de comenzar la colocación de material en los sitios de disposición de excedentes de excavación, para terreno plano y montañoso respectivamente.

Operación: No se pueden disponer los materiales en los lechos de los ríos o quebradas, ni en las franjas ubicadas por lo menos 30 m de las orillas.

Para los botaderos en zonas onduladas o de montaña, en lo posible se debe evitar el descargue por vertimiento del material desde la parte superior del sitio.

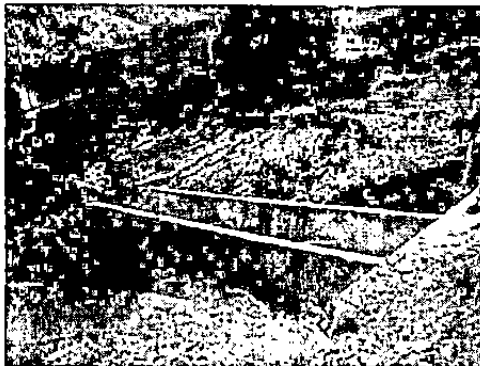
El material se compacta en capas máximo de 50 cm de espesor con cinco pasadas de buldozer 6D o similar, con el fin de disminuir las infiltraciones de agua al depósito, se debe densificar las dos últimas capas por lo menos con 10 pasadas del buldozer. En el depósito sólo se pueden colocar materiales inertes como tierra, roca, balasto, sub-balasto, concreto, pedazos de ladrillo y bloque, pero en ningún momento se dispondrán basuras, plásticos, cartones, etc.

La pendiente de los taludes será la suficiente para asegurar su estabilidad para lo cual se recomiendan los siguientes parámetros: pendiente de taludes 1,5:1 (horizontal: vertical) altura máxima del talud 5,0 m y bermas entre taludes de 2,5 m de ancho con pendiente del 1% hacia la pata del talud(...)"

(...) "Si por algún motivo se suspende la colocación de materiales, se deberán proteger de manera inmediata las zonas en la base desprovistas de relleno.

Recuperación: Una vez finalizada la colocación de materiales se procederá, en el menor tiempo posible, a la construcción de las obras de control de escorrentía superficial como cunetas y canales recolectores, se construirá una ronda de coronación en la parte superior, cunetas en las bermas y canales con disipadores de energía que recojan el agua de las cunetas. La superficie superior del depósito se conformará con una pendiente suave" (...)

Lo anterior presuntamente contraviene lo estipulado en el artículo 3 de la Ley 99 de 1993, generando impactos negativos de movimiento en masa y sedimentación.



Punto Crítico PK 153+680

Contrato 418 de 2013

Hallazgo 96. Señalización de la Vía Férrea (A y D).

En visita de inspección se observó la falta de señalización del corredor, incumpliendo lo establecido en el Apéndice Técnico, numeral 3.12.4 *Suministro e instalación de señales verticales*. *"El Contratista suministrará e instalará señales verticales preventivas en los sitios que sean indicados por la Interventoría. Las señales verticales que serán instaladas deberán tener en cuenta la legislación Código de Tránsito de Colombia del Ministerio de Transporte, normativa vigente del Instituto Nacional de Vías – INVIAS y Manual de señalización vial del Ministerio del Transporte y reglamentación vigente en el tema. La interventoría será la encargada de aprobar las señales a instalar sobre el corredor férreo, para lo cual al inicio del contrato durante el recorrido de inspección del corredor el Contratista junto con la Interventoría y el supervisor designado por la ANI, deberán definir los sitios donde haga falta el suministro de señales verticales."*

Así mismo, en el informe de Interventoría de febrero de 2015, se comunica que mediante oficio ANI 409-064762-2, la Interventoría solicitó al contratista el inicio de las actividades de señalización, las cuales no fueron iniciadas, incumpliendo así el numeral 3.12 del Apéndice Técnico y del apéndice socioambiental proforma PMS3 gestión social, contraviniendo presuntamente lo establecido en artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993, afectando la seguridad en transitabilidad de la vía.

Hallazgo 97. Invasiones de Derecho de Vía (A y D).

En visita de realizada a la vía en agosto de 2015, se evidenciaron invasiones de derecho de vía, sobre las cuales no se habían instaurado las querellas correspondientes, de conformidad con la Cláusula Tercera, numeral 3.6 "Otras Obligaciones del Contratista.". Así mismo, la Interventoría mediante Oficio CIVF-MI-459-2015, radicado ANI 2015-409-009754-2 de febrero 20 de 2015, informa

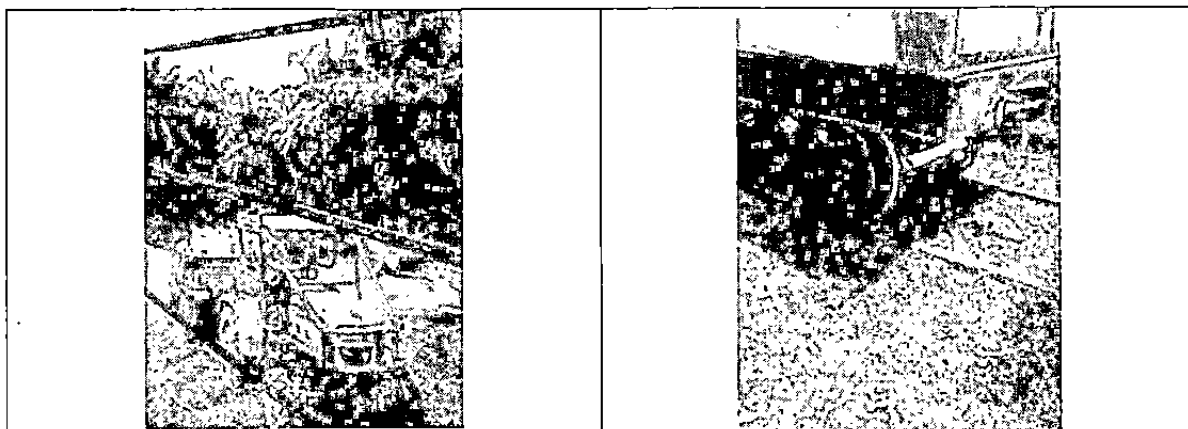
que "...En atención a la precitada tabla, a la fecha se presenta un atraso por parte del contratista, en los siguientes aspectos: levantamiento de reportes sociales y la interposición de las querellas. Toda vez que existen reportes sociales informados desde agosto de 2014, los cuales no han sido objeto de querella y deberán ser verificados nuevamente, con el fin de establecer si las afectaciones sobre el corredor férreo persisten o no..."

Tabla 46. Invasiones de Derecho de Vía

DESCRIPCION	No.
No corresponde a la ITFC	6
Pendientes de reporte por parte la UTFC.	57
Querellas (Interpuestas por Fenoco y UTFC.)	96
Con reporte y sin querella	80
Total	239

Fuente: Oficio 2015-409-009754-2 de febrero de 2015

Lo anterior denota incumplimiento en las obligaciones contractuales establecidas en el apéndice socio-ambiental numeral 4 proforma PMS3 gestión social y genera riesgo para la transitabilidad en el corredor y de que se perpetúen las invasiones existentes y se incrementen por la falta de gestión, contraviniendo presuntamente los artículos 4º numeral 4., 5º numeral 2., 26 numeral 1 de la Ley 80 de 1993.

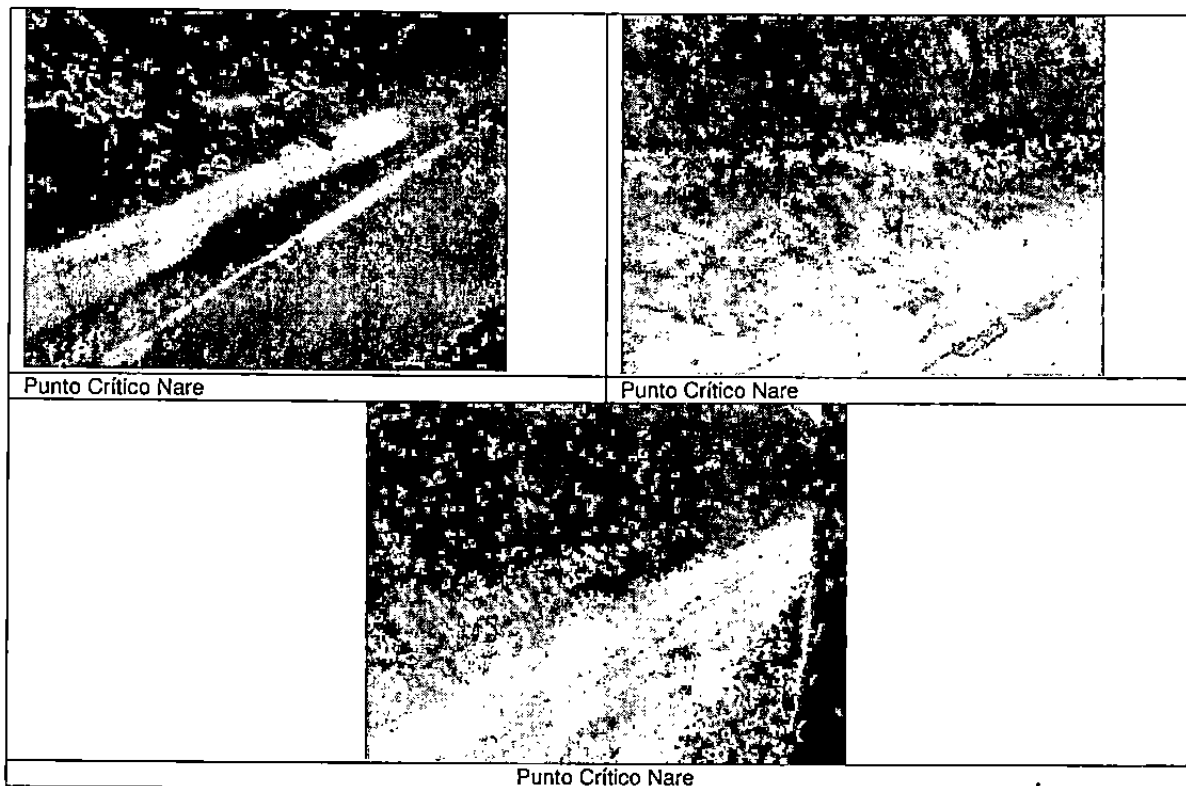


Invasión maquinaria agrícola Punto Crítico 23 Puente La Colorada

Hallazgo 98. Punto Crítico Nare PK 294+000 al Pk297+000 (A).

En la visita de inspección a las obras por parte de la CGR efectuada en agosto de 2015, se evidenció que algunos sectores en donde se colocó geocelda, presentan desprendimiento del material por deficiencias en el proceso de relleno de estas y colmatando las cunetas, lo cual incide en la falta de revegetalización de los

Taludes. Esto genera procesos erosivos, situación que denota debilidades en el seguimiento y control de calidad durante el proceso constructivo.

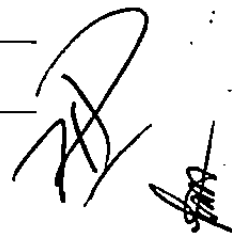


3.3. LEGALIDAD

3.3.1. Macroproceso Gestión de Adquisición de Bienes y Servicios.

Hallazgo 99. Planeación contractual, contrato de obra 418 de 2013. (A, F y D)

El Contrato de Obra 418 de 2013 por \$90.835.5 millones, tenía contemplado la ejecución de 50 obras, para el cual se contrató la interventoría 427 de 2013, por \$7.718.4 millones, a precio global fijo, que incluía el seguimiento a la citada cantidad de obras. Mediante el Otrosí 1 del contrato de Obra del 21/10/2014, se acordó excluir dos (2) puntos críticos, que a su vez fueron incluidos dentro de la contratación llevada a cabo por el Fondo de Adaptación a través del Contrato de Obra 227 del 23/12/2014. Por tanto, los dos (2) puntos críticos objeto de exclusión del contrato de obra, se encontraban en el alcance del contrato interventoría suscrito por ANI.



No obstante, la ANI adicionó el valor del Contrato Interventoría en \$142.1 millones, incluido IVA, mediante el Otro si 1 del 27 de febrero de 2015 para efectuar la interventoría a los dos puntos excluidos, lo cual se podría constituir en presunto detrimento en esta cuantía con la probable trasgresión de los principios de Planeación, Eficiencia, Eficacia y Economía establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política, el artículo 25, numeral 12 de la Ley 80 de 1993, modificado por la Ley 1474 de 2011, por la falta de aplicación efectiva de controles

Lo anterior se soporta en lo siguiente:

El Contrato de Obra 418 del 17 de octubre de 2013, por valor inicial de \$90.835.5 millones, incluido IVA, con un plazo de ejecución contractual de 24 meses, contados desde el 31 de octubre de 2013 y un término de catorce (14) meses para la ejecución de la obra, contados desde la misma fecha, cuyo objeto es Módulo 1: *"contratar la reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: La Dorada (Pk 201+502) - Chiriguaná (Pk722+683); Puerto Berrío (Pk 328+100) – Cabañas (Pk 361+199) y en el Ramal de Puerto Capulco, que se ubica entre las abscisas Pk 597+394,08 (cambiavías sur) y Pk 598+253,54 (cambiavías norte) que finaliza en la abscisa Pk 601+976,20, así como su administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico entre otras actividades complementarias por el tiempo de vigencia de este contrato."*

Para el Contrato de Obra 418 de 2013 suscribieron el Contrato de Interventoría VGC 427 de 2013, por \$7.718.4 millones, incluido IVA, precio global fijo, pagaderos mensualmente, al cual se le estableció un término contractual de 25 meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, hecho que sucedió el 31 de octubre de 2013.

En las obligaciones específicas establecidas en el citado contrato de interventoría, está la de hacer seguimiento a la reparación y atención de puntos críticos previstos en el numeral 3.1 de la Cláusula tercera del Contrato de Obra 418 de 2013, que corresponden a cincuenta (50) obras ubicadas a lo largo del corredor férreo ubicado entre la dorada (PK 201+502) y Chiriguaná (722+683).

Mediante el Otro si 1 al Contrato de Obra 418 de 2013 de 21 de octubre de 2014, se acordó, entre otros, excluir del alcance del contrato de obra los puntos críticos Nos. 12 (PK 300+369) y 19 (376+254 Carare). Igualmente se acordó que luego de ser ejecutadas estas obras excluidas, deberán ser reintegradas al contrato de obra, con el objeto de continuar con las labores de mantenimiento, en el marco de las obligaciones contenidas en el contrato celebrado entre la ANI y la Unión Temporal Ferroviaria Central. Por consiguiente, una vez las obras sean restituidas al Contrato 418 de 2013, la interventoría debe continuar el seguimiento de las obligaciones de mantenimiento hasta la terminación del contrato.

Estos puntos críticos excluidos fueron objeto de un contrato de obra, el 227 de 23 de diciembre de 2014, celebrado entre Fondo de Adaptación, por \$16.156.7 millones, incluido IVA, con un plazo de ejecución de 9 meses desde el acta de inicio.

Como quiera que la interventoría ya había sido contratada por la ANI, Contrato 427 de 2013, la interventoría debe vigilar las obras en cuestión, por cuanto está dentro de su alcance contractual y el valor pactado, es decir, la ANI dentro del contrato de interventoría estableció dentro del precio a pagar, el valor de estas dos obras.

Teniendo en cuenta que las dos (2) obras van a requerir un plazo mayor de ejecución y que la interventoría debe verificar la ejecución de las mismas en un plazo mayor al acordado en el Contrato 427 de 2013, la ANI adicionó el valor del contrato en \$142.1 millones, incluido IVA, mediante el Otro si 1 de 27 de febrero de 2015. A 13 de agosto de 2015 se había pagado \$80 millones, valor del presunto detrimento.

Hallazgo 100. Liquidación de Contratos. (A y D)

Se identificaron quince (15) contratos a los cuales se les venció el término para su liquidación, lo que impide conocer o saber si existen saldos a favor o en contra de la ANI en cada uno de ellos, situación por la falta de aplicación efectiva de los controles, lo que podría tener connotación disciplinaria, por la posible infracción del artículo 60 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 11 de la Ley 1150 de 1997 y por el artículo 217 del Decreto 019 de 2012.

Tabla 47. Contratos con términos vencidos para su liquidación

No. Contrato	Fecha y/o año	Clase	Fecha de inicio	Fecha de terminación
062	2005			23/04/2011
049	2008	interventoría		8/01/ 2012
035	2005	interventoría		10/03/2008
043	25/11/2008	interventoría	17 /12/2008	16/08/2011
051	2008		22/12/2008	2/02/2011 ¹⁰⁵
041	2008	Interventoría	10/12/2008	10/12/2011
042	2008	Interventoría	25/11/2008	24/11/2011
005	2010	Interventoría	10/12/2009	12/10/2010
010	2011	Interventoría	11/02/2011	11/04/2011
SEA-MC-008	2011	Interventoría	5/01/2012	5/03/2012
SEA 03	2010	Interventoría	21/07/2010	20/09/2010

¹⁰⁵ Resolución de la Supersociedades

SEA-076	2011	Interventoría	17/05/2011	16/07/2011
Convenio municipio Cartago	8/08/2010	Convenio Interadministrativo		6/04/2011
Convenio municipio de Obando	28/08/2009	Convenio Interadministrativo		31/12/2009
No. 107	27/06/2007	Convenio Interadministrativo		31/12/2009

Fuente: Información suministrada por la Entidad. Memorando No. 2015-409-002541-3 de 26/02/2015

Hallazgo 101. Atención Puntos Críticos Contratos 356 y 418 de 2013. (A y D)

En los Contratos de Obras 356 y 418 de 2013, se identificó desplazamiento de los cronogramas de diseños y de obras, mayor valor de obras como consecuencia de los estudios y diseños definitivos con relación al presupuesto inicialmente calculado con estudios de prefactibilidad, adiciones en tiempo y valor, exclusión y priorización de puntos críticos para ser ejecutados, situaciones que han impactado la finalidad perseguida con la suscripción de dichos contratos, es decir, la continuidad de la transitabilidad y/o circulación del corredor férreo, tal como se evidenció en visita de inspección a las obras practicada en julio de 2015 por la CGR, lo que refleja una gestión ineficaz por falencias en la planeación, contrariando presuntamente el artículo 209 de la Constitución Política, el artículo 25, numeral 12 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011.

Las situaciones observadas se fundamentan en los siguientes hechos:

Contrato 356 de 8 de octubre de 2013. Bogotá-Belencito:

Objeto: El Contratista se obliga con la Agencia Nacional de Infraestructura a ejecutar la Reparación y Atención de Puntos Críticos que presenta la vía Férrea en los tramos: Bogotá (Pk 5) – Belencito (Pk 262); La Caro (Pk 32+628) – Zipaquirá (Pk 53); y Bogotá (Pk 5) – Facatativá (Pk 35+871), así como su Administración, Mejoramiento, Mantenimiento, Vigilancia y Control de Tráfico entre otras Actividades Por El Tiempo De Vigencia De Este Contrato. Reparación y atención de 72 puntos críticos, por un precio de \$86.418.7 millones, incluido IVA y demás impuestos.

- El valor inicial del contrato se pactó hasta por la suma de \$86.418.7 millones, incluido IVA y demás impuestos.
- El plazo contractual se fijó en 24 meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, es decir, el 31 de octubre de 2013.

- El plazo para ejecución de las obras se fijó en 14 meses, a partir del acta de inicio de las obras, es decir, el 14 de abril de 2014
- El numeral 3.2.1 del apéndice técnico del contrato estableció que para la ejecución de las obras de los 72 puntos críticos, la ANI haría entrega de los estudios y diseños a nivel de prefactibilidad, a excepción de 7 de ellos, para que el contratista llevara a cabo los estudios y diseños definitivos para su construcción, en un plazo máximo de tres (3) meses después del acta de inicio. Para el subtramo La Caro -Chocontá 10 puntos críticos; subtramo Chocontá -Tunja, 40 puntos y el subtramo Tunja-Paipa, 22.
- El 11 de abril de 2014, suscribieron el acta de aprobación de estudios y diseños definitivos.
- Los estudios y diseños presentados por el contratista y aprobados por la interventoría, mostraron que el valor de las obras a ejecutar era superior al presupuesto dentro del componente de intervención a puntos críticos.
- El 24 de abril de 2015, se suscribió el Otrosí 1 donde se acordó reprogramar el plazo establecido en el Numeral 3.2.3 del Apéndice Técnico del contrato de obra, prorrogándolo seis (6) meses y diecinueve (19) días, esto es, que la etapa de obra terminaría el 31 de diciembre de 2015. (Cláusula 1ra.)
- Se prorrogó el plazo total del contrato por dos (2) meses, es decir hasta el 31 de diciembre de 2015, para la realización de todas obligaciones del contrato, como la de administración, vigilancia, programas y actividades socio ambientales y control de tráfico. (Cláusula 2da.)
- Se adicionó el valor inicial del contrato en \$26.861.5 millones, incluido IVA y demás impuestos, de los cuales \$24.519.0 millones, corresponden a la ejecución de obras de los puntos críticos y \$2.342.5 millones, corresponden a actividades de administración, vigilancia, programas y actividades socioambientales y control de tráfico. (Cláusula 3ra.)
- Realizar un rebalanceo de los recursos contractuales por la suma de \$10.610.7 millones, valor que se destinará para la ejecución de las obras faltantes. (Clausula Cuarta).
- Se modificó el alcance de 14 obras y se definió ejecutar con intervenciones parciales frente al estudio y diseño definitivo presentado por el contratista y avalado por la interventoría del proyecto. (Clausula quinta). Las 19 obras

restantes deberán ejecutarse de acuerdo con lo establecido en los diseños presentados por el contratista y aprobados por la interventoría. (Parágrafo).

- Se eliminó el sentido de intervención de los puntos críticos establecido en el numeral 3.2.3 del apéndice técnico, con el objeto de que el contratista pueda manejar su logística y así poder cumplir la ejecución de las obras dentro del plazo, el 31 de diciembre de 2015. (Cláusula sexta).
- Se acordó que, en la medida que existan recursos remanentes dentro del contrato, se completarán las obras que tienen prevista una intervención parcial y la ejecución de nuevas afectaciones. (Cláusula séptima).

Contrato 418 de 17 de octubre de 2013:

Objeto: Módulo N° 1: "contratar la reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: la dorada (pk 201+502) - Chiriguaná (Pk722+683); Puerto Berrío (Pk 328+100) – Cabañas (Pk 361+199) y en el ramal de Puerto Capulco, que se ubica entre las abscisas Pk 597+394,08 (cambiavías sur) y Pk 598+253,54 (cambiavías norte) que finaliza en la abscisa Pk 601+976,20, así como su administración, mejoramiento, mantenimiento, vigilancia y control de tráfico entre otras actividades complementarias por el tiempo de vigencia de este contrato.

El Contratista deberá desarrollar el objeto del contrato de acuerdo con el apéndice técnico y anexos del módulo 1, en concordancia con el ambiental y social, de acuerdo con el Apéndice Técnico, obras a intervenir, presenta el listado de los 50 puntos críticos a intervenir, indicados en la tabla 1, clasificación de puntos críticos, para el subtramo la Dorada Puerto Berrio, 18 puntos Críticos. Subtramo Puerto Berrio –Chiriguaná, 32 puntos críticos

- El valor del contrato es de \$90.835.5 millones
- El acta de inicio del contrato se suscribió el 31 de octubre de 2013
- Plazo de ejecución 24 meses, es decir, 31 de octubre de 2014.
- Plazo de ejecución de puntos críticos, 14 meses a partir del acta de inicio del contrato, es decir, el 31 octubre de 2013.
- El 25 de agosto de 2014, mediante Radicado 2014-409-040778-2, la interventoría a los contratos derivados, modulo 1 y 2 , presentó el concepto de viabilidad técnica, financiera y jurídica de la l modificación del contrato 418 de 2013 manifestó en el numeral 3.1.3, consideraciones técnicas, "incluir dentro del contrato, la ejecución de los diseños y las obras necesarias para atender las nuevas afectaciones del corredor férreo. " ...sobre este tema, vale la pena recordar la importancia que reviste el

hecho de contar con estudios previos con el suficiente grado de detalle para minimizar el nivel de incertidumbre en materia de costos y riesgos de los proyectos , ..."

El 21 de octubre de 2014 se celebró el otrosí 1 donde se acordó:

- Excluir los puntos críticos No. 12 (PK 300+369), y 19 (376+254 Carare).
- Estos puntos críticos excluidos fueron objeto de un contrato de obra, el 227 de 23 de diciembre de 2014, celebrado entre Fondo de Adaptación, por \$16.156.7 millones, incluido IVA, con un plazo de ejecución de 9 meses desde el acta de inicio.
- Reprogramar las obras del punto crítico No. 40 (Ramal Capulco)
- Adicionar el valor inicial del contrato de obra (cláusula séptima del Contrato 418 de 2013 en \$8.796.2 millones, incluido IVA, a la Ejecución Total de las Obras Objeto Del Punto Crítico Contractual 8 (Variante Nare) y para la Ejecución De Los Diseños Definitivos De Las Nuevas Afectaciones.
- Prorrogar el plazo de ejecución del punto crítico denominado Variante en tres (3) meses contados a partir del plazo máximo establecido en el numeral 3.2.3- cronograma- del Apéndice Técnico del contrato de obra.

El 24 de diciembre de 2014 se celebró el Otrosí 2, donde se acordó:

- *"Prorrogar en tres (3) meses el plazo para la reparación de los puntos críticos previsto en el numeral 3.2.3 – Cronograma- del apéndice Técnico y en la Cláusula Vigésima del Contrato de obra No. 418 de 2013, por lo tanto, el término establecido para la culminación de las obras vence el 30 de marzo de 2015, a excepción de la reparación de los Puntos Críticos No. 12 (PK 300+369), 19 (PK 376+254 Carare) y la de las obras del PC No. 40 (Ramal de Capulco), de conformidad con el Otrosí No. 1 del 21 de octubre de 2014". (Cláusula Primera)*
- *"Teniendo en cuenta la presente prórroga, la UTFC debe presentar a la interventoría y a la Agencia la nueva programación de obras y el plan de inversiones que corresponda a la ampliación del plazo, a más tardar tres (3) días contados a la firma del presente otrosí, con el fin de realizar el respectivo seguimiento y control, de conformidad con el numeral 3.2.3. Cronograma, del Apéndice Técnico del contrato" (Cláusula Segunda)*

3.3.2. Macroproceso Gestión de Defensa Judicial

Hallazgo 102. Pago adicional laudo arbitral Contrato de Concesión Vial 445 de 1994. (A, F y D)

Se profirió Laudo Arbitral el 18/03/2014¹⁰⁶ por \$10.046.9 millones, incluido intereses¹⁰⁷ los cuales fueron pagados mediante Títulos de Tesorería – TES Clase B¹⁰⁸, ordenado con Resolución 993 del /09/7/2014 por el cual la ANI pagó al concesionario \$43.8 millones más de lo inicialmente liquidado¹⁰⁹ mediante Resolución 1247 del 17/09/2014, por concepto de reajuste¹¹⁰, el cual fue pagada el 30/12/2014. Situación debida a la falta de efectividad en los controles, lo cual genera un presunto detrimento patrimonial en cuantía de \$43.8 millones y presunto incumplimiento a los Principios de Eficiencia, Economía y Eficacia del artículo 209 de la Constitución Política.

Lo anterior soportado en lo siguiente:

Mediante Laudo arbitral proferido el 18 de marzo de 2014, contrato de concesión 445 de 1994, se condenó a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI a pagar al contratista Santa Marta Paraguachón S.A., la suma¹¹¹ de \$9.928.6 millones. El contratista solicitó el pago el 25/04/2014, radicado 2014-409-019070-2, y mediante Resolución 993 de 09/07/2014, se ordenó cancelar \$10.046.9 millones, los cuales se pagarían mediante la emisión de Títulos de Tesorería – TES Clase B¹¹². El 17/09/2014 por Resolución 1247 se modificó la Resolución 993 de 09/07/2014, en sus artículos 1 y 2, por la cual se ordena el pago de la condena del laudo arbitral

¹⁰⁶ Contrato de concesión vial 445 de 1994

¹⁰⁷ En el resuelve del Laudo DÉCIMO SÉXTO, según la Resolución 933 de 9 de julio de 2014, se señala "... \$6.539.849.188 de capital insoluto en el valor de la inversión anticipada del tramo Bosconia- Y de Ciénaga, y \$3.388.784.086, por intereses hasta la fecha del Laudo a la tasa aplicada por las partes, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este laudo..." y en el DECIMO SEPTIMO: La condena impuesta será cumplida en los términos legales y sobre el capital insoluto de \$6.539.849.188 se causarán intereses moratorios a partir del día siguiente a la ejecutoria del laudo y hasta la fecha efectiva del pago, por lo expuesto en la parte motiva"

¹⁰⁸ De conformidad con el Artículo 29 de la Ley 344 de 1996 y la Ley 1687 de diciembre 11 de 2013, depositados a nombre del Patrimonio Autónomo Fideicomiso (...) Fiduciaria Concesionaria Santa Marta Paraguachón, cuenta 10109 en DCV identificada con NIT 830052998-9

¹⁰⁹ Resolución 993 de julio 9 de 2014

¹¹⁰ Resolución 1247 de 17 de septiembre de 2014

¹¹¹ En el resuelve del Laudo Décimo Sexto, según la Resolución 933 de 9 de julio de 2014, se señala "... \$6.539.849.188 de capital insoluto en el valor de la inversión anticipada del tramo Bosconia-Y de Ciénaga, y \$3.388.784.086, por intereses hasta la fecha del Laudo a la tasa aplicada por las partes, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este laudo..." y en el DECIMO SEPTIMO: La condena impuesta será cumplida en los términos legales y sobre el capital insoluto de \$6.539.849.188 se causarán intereses moratorios a partir del día siguiente a la ejecutoria del laudo y hasta la fecha efectiva del pago, por lo expuesto en la parte motiva"

¹¹² De conformidad con el Artículo 29 de la Ley 344 de 1996 y la Ley 1687 de diciembre 11 de 2013, depositados a nombre del PATRIMONIO AUTONOMO FIDEICOMISO (...) FIDUCIARIA CONCESIONARIA SANTAMARTA PARAGUACHON, cuenta No. 10109 en DCV identificada con NIT 830052998-9

en cuestión, por cuanto el Subdirector Financiero Interno de la Dirección General de Crédito mediante Oficio 2-2014-029120, radicado ANI 2014-409-038101-2 de 8/08/2014 devolvió la solicitud de pago del Laudo Arbitral, sin darle trámite por inconsistencias¹¹³.

La corrección se efectuó y la Entidad le correspondió reliquidar la obligación en lo atinente a intereses a 30/09/2014, lo cual dio como resultado un valor final de \$10.090.7 millones por capital, intereses e intereses moratorios y así fue reconocido y se ordenó pagar por Resolución 1247 de 17/08/2014, suma cancelada por el Ministerio de Hacienda el 30 de diciembre de 2014, según comprobante de operación del Banco de la República del 6 de enero de 2015, (Memorando ANI 2015-701-006069-3 de 26/05/2015). La diferencia entre lo reconocido por las resoluciones antes señaladas fue de \$43.8 millones.

Hallazgo 103. Cumplimiento procedimientos Comité de Conciliación. (A y D)

En cuatro (4) casos de fallos y conciliaciones ejecutoriadas, se identificó que no se agotó el procedimiento de someter los mismos a consideración del Comité de Conciliación dentro de los seis (6) meses siguientes al pago, conforme lo establece el artículo 8 de la Ley 678 de 2011 y el artículo 18 de la Resolución 296 del 24 de mayo de 2012 expedida por la ANI, por falta de aplicación efectiva de controles, lo cual genera riesgo de limitar el tiempo para la evaluación de la procedencia de la Acción de Repetición, situación que podría tener una presunta incidencia disciplinaria.

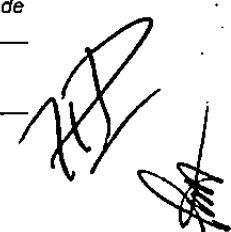
En las tablas siguientes se describen los casos indicados:

Tabla 48. Laudos Arbitrales – Acción de Repetición

Cifras en millones de pesos

Fecha	Ejecutoria	Beneficiario	Valor	Fecha de Pago	Fecha del Acta-Comité-Defensa
18/03/2014	2014-03-27	Santa Marta-Paraguachón	10.090.7	2014-12-30	A 30/07/2015 no se evidencia que haya sometido a consideración del Comité de Conciliación.

¹¹³ "1. En el oficio remitido de la ANI el NIT del beneficiario está mal relacionado. 2. No se discrimina el monto a pagar por concepto de capital y por concepto de intereses. 3. Pese a ser un laudo arbitral se está invocando la Circular 7 de 2006 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, que corresponde reconocimiento como deuda pública y pago con TES de obligaciones por concepto de Ingreso Mínimo Garantizado"



18/10/2013		Malla Vial del Meta	15.575.6	2014-05-05. Otrosí 9 22/10/2013. El último pago se realizó por acta de ingreso del 01 al 05 de mayo de 2014	A julio 30 de 2015 no se había sometido a consideración del Comité de Conciliación.
------------	--	---------------------	----------	---	---

Fuente: información suministrada por la Entidad. Memorando 2015-701-006069-3 de 25/05/2015

Tabla 49: Pagos de conciliaciones – acción de Repetición

Cifras en millones de pesos

Objeto	Acta de Comité para aprobar la conciliación	Valor en Millones	Fecha del Acuerdo	Fecha de Pago	Fecha del Acta-Comité
Incumplimiento del Otrosí 5 24/12/2008, por desequilibrio económico.	Acta de 8/11/ 2013.	16.674.1	2013-12-16	2014-01-16	A 30/07/2015 no se había sometido a consideración del Comité de Conciliación.

FUENTE: información suministrada por la Entidad. Memorando 2015-701-006069-3 de 25/05/2015

Tabla 50: Sentencias para evaluar Acción de Repetición

Demandado	Fecha de sentencia	Fecha de pago	Valor en millones	Fecha De Pago
INCO-ANI Y Concesionario. Muerte persona en la Vía *	2013-01-31	2014-12 -9 se le reembolsó a Concesionario Por haber pagado la totalidad.	321.9* ANI pagó la mitad, 160.9, el 9/12/2014	A j30/07/2015 no se había sometido al Comité de Conciliación para considerar la procedencia de la acción de repetición

Fuente: información suministrada por la Entidad. Memorando 2015-701-006069-3 de 25/05/2015

* El 9/12/2014 se reintegró a la Concesionaria \$160.9 millones, por concepto de reintegro, por cuanto la concesionaria pagó lo ordenado en la sentencia, es decir la condena fue por \$321.9 millones. El Concesionario había pagado el 8/05/ 2013.

3.3.3. Denuncias y Otras Solicitudes

Se asignó a la Contraloría Delegada la denuncia con radicado CGR 2014ER0150281 del 6 de noviembre de 2014, en las cuales el denunciante menciona presuntas irregularidades en el Contrato de Concesión 003 de 2006 correspondiente a la concesión vial Rumichaca - Pasto - Chachagüí – -RPCH- Aeropuerto. Se dio respuesta al denunciante.

De acuerdo a la revisión de la información suministrada por la Entidad, se estableció el siguiente hallazgo:

Hallazgo 104. Rendimientos Financieros Aportes Vigencia 2008- Concesión RPCH (A, F, D y P)

En la Concesión Rumichaca - Pasto - Chachagüí – Aeropuerto (Contrato 003 de 2006), según los registros el 16/04/2013, hubo retiro de la subcuenta

"Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008" por \$252.7 millones, los cuales no debieron ser retirados, por cuanto dichos recursos correspondían a la Nación por ser rendimientos financieros generados del Aporte de la Nación de la vigencia 2008.

Lo identificado refleja debilidades de control por parte de la Agencia y de la interventoría frente a la custodia y salvaguarda de los citados recursos públicos y falta de gestión para la recuperación de los mismos, lo que genera presunto detrimento patrimonial al Estado en cuantía de \$267.2 millones, valor correspondiente al retiro de los \$252.7 millones más \$14.5 millones¹¹⁴ de los rendimientos que se han dejado de percibir desde el 16 de abril de 2013 hasta el 31 de marzo de 2015.

Lo anterior, se soporta en lo siguiente:

- De acuerdo con la cláusula 7 del Contrato de Concesión 003 de 2006, el INCO, hoy la ANI, debía realizar el pago de los aportes estatales de las vigencias 2007 al 2009 contemplados en la cláusula 5 del contrato, dentro del tercer trimestre de cada vigencia, sin embargo, en marzo de 2008, se realizó el giro de los recursos de la vigencia 2008 al patrimonio autónomo de la concesión, es decir, seis (6) meses antes de la obligación. Fue así, que la misma Entidad mediante comunicación 003403 del 10 de abril de 2008, le solicitó al concesionario la *"apertura de una cuenta o (CLIP) temporal, para que estos recursos permanezcan allí hasta el cierre del tercer trimestre de 2008 y a su vencimiento transferirlos a la cuenta principal de la fiducia"*.
- En el mes de abril de 2008, se creó la subcuenta *"Recursos Vigencia 2008"* con el traslado de recursos por \$9.047 millones, bajo el concepto *"Aporte Estatal Vigencia 2008"*. Estos recursos, de acuerdo con el oficio de la ANI del párrafo anterior, debían permanecer en esta cuenta hasta el término del tercer trimestre de 2008, es decir, hasta el 30 de septiembre de 2008, sin embargo, el traslado de los recursos de la vigencia 2008 a la subcuenta principal del concesionario, se realizó el 21 de abril de 2009, según el informe de la fiducia de abril de 2009, incluido los rendimientos financieros que se generaron del 30/09/2008 hasta la fecha del pago, así:

¹¹⁴ Este valor fue certificado por la Fiduciaria Bancolombia en comunicación No.303700200-R0856 del 22 de mayo de 2015.

Tabla 51: Monto del Traslado de Recursos al Concesionario

Millones de pesos corrientes

Aporte INCO	Rendimientos	Total traslado
8.986.7	515.8	9.502.6

Fuente: Informe Bancolombia de abril de 2009

Lo anterior, lo corrobora el oficio 001659 del 17/04/2009 (con radicado INCO 2009-409-007707-2) en el cual el concesionario le solicita a la Fiduciaria realizar la transferencia a la subcuenta principal la suma \$8.986.7 millones con cargo a la cuenta "recursos vigencia 2008", además solicita que "se calculen y paguen los rendimientos financieros generados a partir del 30/09/2008 hasta la fecha que se efectuó el pago".

- Una vez realizado el traslado de los aportes, quedó un saldo en la subcuenta "Recursos Vigencia 2008" de \$434.1 millones por concepto de Rendimientos, estos recursos permanecieron en la subcuenta generando rendimientos hasta el mes de junio de 2009, fecha en la cual se cerró la subcuenta "Recursos Vigencia 2008" y se trasladó el saldo de \$437.5 millones a la subcuenta "Excedentes".
- Asimismo, los recursos permanecieron en dicha subcuenta hasta el mes de julio de 2010, fecha en la cual se cerró la subcuenta "Excedentes" y se trasladan \$455.3 millones a la subcuenta denominada "Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008".
- Frente a dichos rendimientos, el 18 de diciembre de 2009 mediante oficio con radicado ANI 2009-409-027491-2, el concesionario le solicitó a la Agencia el reembolso de los rendimientos financieros del aporte estatal generados dentro del tercer trimestre de 2008 (julio a septiembre). Asimismo, le solicitó a la Entidad: "...remitir al concesionario el respectivo concepto favorable...con el fin de poder gestionar ante la fiducia, que los doscientos trece millones novecientos veintisiete mil ochocientos cuarenta y nueve pesos (\$213.927.849), valor de los rendimientos generados durante el tercer trimestre (meses de julio, agosto y septiembre de 2008), depositados en la subcuenta excedentes, sean trasladados a la subcuenta principal".

El 05 de marzo de 2010, el INCO, hoy la Agencia dio respuesta a la solicitud del concesionario mediante oficio 2010305050025791, manifestando que la exigibilidad de los aportes de la vigencia 2008, y de acuerdo con la cláusula 7 se hace exigible hasta el vencimiento del tercer trimestre, y termina informándole que: "(...) no considera viable el reconocimiento de rendimientos diferentes a los ya reconocidos y

solicitados por ustedes...". No obstante a la respuesta de la Agencia, el 16 de abril de 2013 el concesionario decidió retirar de la subcuenta "Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008" la suma de \$252.7 millones.

- En el acta 72 del Comité Fiduciario del 02 de julio de 2013, se registra que el funcionario representante de la ANI ante el comité, solicitó al concesionario *informar las razones por las cuales se registró en el Fideicomiso un pago a (...) por \$252.669.768,00 con cargo a los recursos invertidos en la cuenta de inversión No. 2223-2002824, denominada "Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008", dado que para los registros de la Entidad el beneficiario de los recursos es la Agencia Nacional de Infraestructura, además, según su interpretación, al reiterarse en las reuniones de Comité Fiduciario que existía una controversia sobre los recursos invertidos en esa cuenta de inversión, con relación al ordenador del gasto, y que sigue pendiente el pronunciamiento jurídico de la ANI sobre el particular, indicó que no debió realizarse el pago instruido a la Fiduciaria."*
- Por su parte, el 19/06/2013 mediante oficio 2013-308-009249-1, la Agencia le solicitó a la Fiduciaria *"...motivos por los cuales se realizó un pago de recursos de la "Subcuenta de Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008. La Fiduciaria dio respuesta a la Entidad el 11/07/2013 mediante oficio 2013-409-027768-2, en el que señala, entre otras cosas, que "(...)considerando la información suministrada por representantes de (...) respecto a que a la fecha permanece la discusión entre esa Sociedad y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI respecto a la titularidad de los recursos separados voluntariamente por (...) en la cuenta de inversión No. 2223-2002824 denominada "Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008"...Fiduciaria (...) mediante comunicación fechada el 5 de julio de 2013 solicitó a (...) reintegrar inmediatamente el valor del pago realizado el 16 de abril de 2013 junto con los gastos asociados a dicho pago y ,los rendimientos financieros que hubiera generado desde su desembolso directamente a la cuenta de inversión No. 2223-2002824 (...) denominada "Rendimientos Aportes INCO 2008"..."*
- A pesar de todo lo mencionado anteriormente, en donde la Entidad no estaba de acuerdo con el concesionario respecto del titular de los derechos sobre los rendimientos financieros generados en el tercer trimestre de 2008, en el comité fiduciario del 23 de julio de 2013, se dio una instrucción diferente sobre el asunto, quedando consignada en el acta 73 (Comité en el cual no aparece presente ningún representante de la ANI, según el acta), en la cual el representante del concesionario *"...informa al representante de la Fiduciaria que durante una mesa de trabajo sostenida con la ANI, se le*

informó al Concesionario que la Entidad dio concepto favorable sobre el uso, por parte de (...), de los recursos depositados en la cuenta de inversión "Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008". En ese sentido, expresa que una vez sea recibido el oficio por parte de la ANI se le informará a la Fiduciaria."

- Asimismo, en el acta de comité fiduciario 74 del 22 de agosto de 2013, el representante de la ANI "...informó al Comité que existe concepto favorable de la Entidad sobre el uso, por parte de (...), del 50% de los recursos depositados en la cuenta de inversión "Rendimientos Aportes INCO Vigencia 2008" los cuales fueron desembolsados (...) el pasado 16 de abril de 2013..." el representante de la Concesionaria "...menciona que la información fue entregada al Concesionario durante una mesa de trabajo oficial entre la ANI y (...)"
- El equipo auditor de la CGR, por su parte, realizó una reunión el 27 de marzo de 2015 con funcionarios de la Agencia designados, con el fin de verificar si a la fecha se había realizado la devolución de los rendimientos financieros por parte del concesionario, así como la gestión de la Entidad posterior a lo ya observado. También se solicitó a dichos funcionarios los soportes de la mesa de trabajo que se menciona en el acta 74, sin embargo, únicamente aportaron un concepto emitido por la Vicepresidencia Jurídica de la ANI (Memorando 2013-704-005124-3 del 04/04/2013), sobre la "Destinación de rendimientos financieros en los contratos de concesión", en donde se expone, a manera general, el tema pero no se menciona específicamente el caso de los rendimientos financieros que se originaron del Aporte de la Vigencia 2008 en la Concesión Rumichaca – Pasto – Chachagüí - Aeropuerto.

De acuerdo con lo identificado, la CGR determina que los rendimientos financieros que se originaron con ocasión del giro anticipado de los recursos de la Vigencia 2008, desde el 28 de marzo de 2008 (fecha en la cual se realizó el giro de los recursos al Patrimonio Autónomo de la concesión) hasta el 30 de septiembre de 2008, fecha en la cual vencía el término contractual (cláusula 7), presuntamente pertenecen a la Nación, puesto que los recursos por el hecho de ingresar al Patrimonio Autónomo no pierden su calidad de públicos, sino hasta tanto se surta la obligación contractual y se configure como un pago al concesionario, el cual según la cláusula 7 del Contrato 003 de 2006, vencía al finalizar el tercer trimestre de la vigencia.

Por lo expuesto, el retiro que se realizó el 16 de abril de 2009 por \$252.7 millones más \$14.5 millones de los rendimientos dejados de percibir, desde la fecha del

retiro a 31 de marzo de 2015, se constituye en presunto daño al patrimonio de la Nación y una gestión antieconómica por parte de la Agencia.

La anterior situación tiene presunta incidencia fiscal, disciplinaria y penal, por la presunta inobservancia del numeral 20 del artículo 25 y numeral 1º del artículo 26 de la Ley 80 de 1993, así como del numeral 21 del artículo 34 de la Ley 734 de 2002.

3.3.4 Resultados de la Evaluación al Plan de Mejoramiento.

En el reporte SIRECI, a 31/12/2014, la Agencia Nacional de Infraestructura tenía registrados 436 hallazgos de diferentes vigencias de las cuales las acciones de mejoramiento propuestas para 300 hallazgos, equivalente al 69% se encontraban registradas como incumplidas y 117 fueron registradas como cumplidas.

- ***Acciones de mejoramiento vencidas no cumplidas.***

Hallazgo 105. Acciones vencidas no cumplidas a 31/12/2014. Plan de Mejoramiento. (A).

En relación con las 300 acciones, al indagar sobre las razones por las cuales la ANI no desarrolló las acciones de mejoramiento dentro de las fechas establecidas, se identificaron las que se describen a continuación. No obstante, las justificaciones de algunas áreas, se identificó que algunas no justificaron las razones por las cual incumplieron el plan de mejoramiento, por tanto, la Oficina de Control deberá adelantar las acciones pertinentes con las atribuidas en la Ley 87/1993.

Fueron diversas las justificaciones esgrimidas por la ANI sobre el asunto, sin embargo, para la auditoria algunas de las causales expuestas no son de recibo, toda vez que a luz de la Resolución Orgánica 7350 de 2013, la Entidad es la encargada de formular las acciones preventivas y correctivas, plazos de ejecución y el cumplimiento de las unidades de medida.

De otra parte, se identificó falta de coherencia en algunas de las acciones de mejoramiento, lo cual limitó el mejoramiento continuo institucional, lo que conllevó también a desgaste administrativo para la Entidad y la CGR, por tanto, es procedente que la ANI tome las medidas preventivas y correctivas pertinentes.

Adicionalmente, la ANI solicitó a la CGR la eliminación de 26 hallazgos del Plan de Mejoramiento¹¹⁵. Sin embargo, es importante anotar que la CGR de acuerdo Resolución Orgánica 7350 de 2013 y la Guía de Auditoría, *"el auditado como resultado de la auditoría, elaborará un Plan de Mejoramiento el cual será reportado a través del Sistema de Rendición de Cuentas e Informes (SIRECI), así como avances del mismo. Sobre dicho plan, la Contraloría General de la República no emitirá pronunciamiento, sino que dentro del siguiente proceso auditor se evaluará la efectividad de las acciones emprendidas por el ente objeto de control fiscal, para eliminar las causas de los hallazgos detectados por la CGR (...)"*.

A continuación se describen algunas de causales por las cuales no se desarrollaron las acciones de mejoramiento:

- Algunas dependencias solicitaron en diciembre de 2014 aplazamientos a la oficina de Control Interno, para prorrogar el plazo establecido como Meta generar cambios en las unidades de medida y de acuerdo a comunicación (Memorando 2015-102-009616-3) no se alcanzaron a incorporar en el registro SIRECI a 31 de diciembre de 2014, esto para 76 hallazgos.
- Los soportes para las unidades de medida fueron subidos al sistema FTP, en las fechas previas al 31 de diciembre de 2014, los cuales pueden ser verificadas en el Sistema, para 11 hallazgos.
- Algunos metas y/o unidades de medidas (UM) si bien fueron preparados en la vigencia 2014, su formalización y/o publicación se dio en el 2015: el manual de Interventoría y Supervisión el cual fue publicado con fecha del 28 de abril de 2015 en la intranet, y el manual de Contratación el cual fue publicado en el mes de junio 2015 en la intranet como es el caso en los hallazgos 440, 443 y 449, entre otros.
- En otros casos, las acciones estuvieron sujetas a laudos arbitrales, tribunales de arbitramento y demandas de reconvencción, que según la ANI hizo necesario un replanteamiento de ajuste en cuanto a fecha de terminación, entre otros.
- Las acciones de mejoramiento para algunos hallazgos no fueron desarrolladas a 31/12/2014 teniendo en cuenta que se requería incluir acciones preventivas, lo cual se traduce en replanteamiento de los planes los cuales implicaron un ajuste a la fecha de cumplimiento para el 30 de junio de 2015.
- Volumen de trabajo considerado en algunas dependencias que intervienen para el cumplimiento de las acciones de mejoramiento, lo que ocasionó que los

¹¹⁵ Hallazgos que la ANI solicitó a la CGR la eliminación del Plan de Mejoramiento: 767-6 (3 y 6), 833, 857-15, 690-8,451-27, 702-20, 775-5, 17-26 (69 y 77), 882-6, 256-49, 825, 826, 759, 764, 257-50, 474-50, 676-252, 759-4, 764-3,49-76 (53),879-3,846-4, 847-5, 848-8, 827, 869.

tiempos de respuesta de los informes, comunicaciones y demás requerimientos fueran prolongados.

- Debilidades en la articulación oportuna entre las diferentes áreas responsables de llevar acabo las acciones de mejoramiento y respuesta oportuna por parte de la oficina de control interno.
- De otra parte, en algunos casos la Entidad justificó la falta de competencia para llevar acabo las acciones de mejoramiento.
- Para mejorar la efectividad del plan se adicionaron las unidades de medida preventivas "*Manual de Interventoría y Supervisión, Manual de Contratación, Procedimientos de adquisición predial, Contrato estándar 4G y Ley de Infraestructura*", y dado el alto grado de complejidad de los documentos se requirió de más tiempo para su culminación, los mismos se terminaron de elaborar en el primer semestre del año 2015, la OCI dio por cumplido el hallazgo a junio de 2015.

• ***Acciones reportadas por la ANI cumplidas a 31 de diciembre de 2014.***

Respecto a las 117 acciones de mejoramiento reportadas por la ANI como cumplidas a 31/12/2014 se efectuó seguimiento al 100% de las mismas y se identificó que 53 equivalentes al (45%) no fueron efectivas y 64 fueron efectivas (55%)¹¹⁶:

Es procedente indicar que las acciones de mejoramiento para los hallazgos con presunta incidencia fiscal, penal, disciplinario y aquellos que dependen de decisiones judiciales (tribunales de arbitramento, conciliaciones, transacciones y otros) a las cuales se les declaró efectividad, es importante anotar que este concepto, es sin perjuicio de los resultados de los procesos que están en curso en las respectivas instancias.

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

Hallazgos con acciones de mejoramiento efectivas a 31/12/2014:

¹¹⁶ Se incluyen dentro de las acciones efectivas las relacionadas con los hallazgos 420 y 421 de carácter contable.

10, 49, 64, 67, 81, 134, 160, 202, 209, 215, 258, 378, 397, 399, 400, 404, 408, 409, 410, 411, 414, 428, 451, 566, 577, 663, 670, 674, 675, 682, 719, 727, 749, 751, 760, 770, 785, 786, 787, 788, 797, 817, 818, 819, 824, 825, 826, 831, 832, 833, 835, 838, 847, 853, 854, 858, 860, 863, 895, 900, 901, 908, 909 (420) y 910 (421).

Hallazgos y acciones de mejoramiento no efectivas a 31/12/ 2014:

51, 62, 83, 115, 144, 178, 183, 254, 380, 383, 388, 390, 412, 439, 465, 469, 474, 475, 590, 605, 609, 612, 621, 655, 656, 748, 751, 754, 755, 777, 778, 779, 783, 792, 793, 800, 801, 823, 839, 843, 844, 849, 851, 862, 864, 865, 866, 871, 872, 878, 879, 883 y 911

Evaluación Reporte Plan de Mejoramiento a junio 2015

De acuerdo con la información del SIRECI a 30/06/2015, la ANI registró 440 acciones de mejoramiento, de las cuales reportaron 406 cumplidas y 34 en términos

Respecto a las 406 acciones reportadas por la ANI a 30/06/2015 se analizaron 181 acciones (44%) de los cuales 47 acciones de mejoramiento fueron identificadas no efectivas (26%) y de las 134 efectivas (74%)

Hallazgos y/o acciones de mejoramiento efectivas a 30/06/2015:

9, 13, 44, 64, 67, 86, 122, 126, 194, 251, 266, 275, 277, 279, 342, 347, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 384, 385, 389, 391, 392, 394, 413, 418, 432, 443, 444, 445, 446, 449, 453, 461, 468, 472, 473, 479, 480, 486, 488, 490, 491, 492, 499, 500, 501, 505, 508, 510, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 525, 526, 527, 528, 530, 531, 554, 555, 561, 563, 564, 570, 572, 574, 575, 582, 591, 592, 595, 597, 599, 613, 614, 616, 617, 628, 636, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 649, 653, 657, 661, 667, 668, 669, 671, 672, 698, 712, 713, 717, 718, 721, 722, 729, 730, 731, 732, 734, 735, 736, 738, 739, 741, 743, 747, 750, 757, 761, 764, 780, 781, 782, 791, 794, 813, 854, 860 y 897.

Hallazgos y/o acciones de mejoramiento no efectivas a 30/06/2015:

3, 4, 7, 47, 184, 225, 226, 238, 252, 345, 373, 440, 487, 559, 560, 578, 579, 594, 623, 624, 625, 629, 632, 633, 634, 635, 636, 651, 658, 673, 690, 744, 756, 758, 759, 762, 763, 765, 767, 773, 789, 796, 803, 828, 852, 856 y 912.

3.4. FINANCIERA

3.4.1 Macroproceso Gestión Financiera, Presupuestal y Contable.

Evaluación Estados Contables 2014

Comportamiento de las cuentas reales

Tabla 52. Comportamiento Cuentas Reales

Cifras en millones

Cuenta		2012	2013	2014	Variación 13-14	Variación Real 13-14
1	ACTIVO	22.855.897	28.873.001	34.754.761	20%	20%
2	PASIVO	8.100.321	9.665.549	11.077.302	15%	15%
3	PATRIMONIO	14.755.576	19.207.452	23.677.460	23%	23%
8	CUENTAS DE ORDEN DEUDORA	395.652	259.167	963.902	272%	272%
9	CUENTAS DE ORDEN ACREEDOR	3.304.281	7.627.358	8.360.197	10%	10%

Fuente: Cuenta rendida a la CGR por la Agencia Nacional de Infraestructura.

A 31 de diciembre de 2014 en términos reales¹¹⁷, el Activo incrementó un 20% al pasar de \$28.873.001 millones en el 2013 a \$34.754.761 millones en el 2014, obedece principalmente al incremento de algunos bienes y derechos más representativos, tales como: Ingresos no tributarios¹¹⁸, Recursos entregados en administración¹¹⁹ entre otros, Propiedad Planta y Equipo, generadas con ocasión del movimiento entre otras de: Maquinaria y Equipo, Muebles Enseres y Equipo de Oficina, Equipo de comunicación y computación, Bienes de Uso Público en construcción y en Servicio, Bienes entregados a Terceros.

A 31 de diciembre de 2014 el pasivo se incrementó en términos reales en un 15% al pasar de \$9.665.549 millones en el 2013 a \$11.077.302 millones en el 2014, principalmente por el incremento de las siguientes obligaciones: Cuentas por pagar¹²⁰, Otros Pasivos¹²¹, entre otras.

El Patrimonio institucional incrementó en un 23% en términos reales al pasar de \$19.207.452 millones en el 2013 a \$23.677.460 millones en el 2014, debido a que

¹¹⁷ Inflación del año 2014 fue el 3.66%.

¹¹⁸ Cuenta por cobrar a la concesión Malla Vial del Meta entre otras.

¹¹⁹ Traslado realizado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público de los recursos constituidos con TES y la transferencia de los excedentes de liquidez vía SEBRA.

¹²⁰ Adquisición de bienes y servicios nacionales, Créditos Judiciales.

¹²¹ Recaudos a favor de Terceros.

en el año 2013 el resultado de ejercicios anteriores incremento un 81% en términos reales.

Las Cuentas de Orden Deudoras - Derechos Contingentes se incrementaron en términos reales en un 443%, principalmente por el aumento de la subcuenta Litigios y Mecanismos Alternativos de Solución al pasar de \$171.301 millones del año 2013 a \$963.902 millones a 31 de diciembre de 2014; igualmente se observa que dentro de éste saldo, las subcuentas referente a procesos Civiles (\$10 millones) y Penales (\$170.537 millones) han permanecido igual durante los años 2012, a 2014 y la subcuenta otros Litigios muestra el mayor incremento.

Las Cuentas de Orden Acreedoras se incrementaron en términos reales en un 6%, principalmente por el aumento de la subcuenta Litigios y Mecanismos Alternativos de Solución al pasar de \$1.909.401 millones del año 2013 a \$2.487.491 millones a 31 de diciembre de 2014; igualmente se observa que dentro de éste saldo, la subcuenta referente a procesos Civiles (\$836 millones) ha permanecido igual durante los años 2012, a 2014 y la subcuenta otros Litigios muestra el mayor incremento.

Los siguientes hallazgos corroboran la explicación anterior referente al comportamiento de las cuentas Reales:

Hallazgo 106. Reconocimiento de ejecución Recursos Públicos. (A).

La cuenta (1706) Bienes de Uso Público en Construcción y Concesión no muestra la realidad financiera, económica y social, debido a que la Agencia Nacional de Infraestructura reconoció y giró a 31 de diciembre de 2014 el monto de \$1.654.194 millones a los Patrimonios Autónomos correspondientes a cada Contrato de Concesión, por concepto de mejoramiento, mantenimiento y obras complementarias de las concesiones de la Red Vial¹²². De estos recursos los concesionarios a 31 de diciembre de 2014 no habían reportado ejecución, por lo que este dinero se encontraba en los Patrimonios Autónomos y no representados en obra de estos proyectos concesionados.

Este hecho permite ver que al cierre de la vigencia, si bien la Agencia realizó el registro contable conforme lo establece la Resolución 237 de 2010 expedida por la Contaduría General de la Nación, el saldo de esta cuenta no muestra la realidad

¹²² Concesión Ruta Caribe, Córdoba Sucre, Pereira Manizales, Cartagena Barranquilla, Ruta del Sol I, Ruta del Sol II, Ruta del Sol III, Mejoramiento del Corredor Ye de Ciénaga, Loboguerrero Buga, Briseño Tunja Sogamoso, Transversal de las Américas, y Bogotá Villavicencio.

financiera, económica y social del estado actual de cada uno de estos proyectos de concesión, al no reconocerse como recurso depositados en la Fiduciaria.

Así mismo, de acuerdo con la revisión realizada por la CGR al informe mensual de Ejecución de Recursos Públicos (GCSP-F-007), se observó que algunos concesionarios reportaron como reembolso Gastos de Funcionamiento, tales como: Pago de honorarios, pago comisión Fiduciaria, pago indemnización, traslado a Fideicomitente, IVA, gravamen al movimiento financiero-GMF, comisión traslado electrónico, traslado a subcuenta principal, operación y mantenimiento, entre otras. Estos gastos están incrementando la cuenta Bienes de Uso Público en Construcción y Concesión como si se tratara de infraestructura, lo que no corresponde a la naturaleza de la cuenta, así:

Tabla 53. Desembolsos y Reembolsos reportada por los Concesionarios

CUENTA	REG VIAL	Desembolsos y Reembolsos reportados por el concesionario durante el año 2014
17111410	MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA y CAUCA	Pago de indemnización, pago de honorarios, pago explotación, Comisión Fiduciaria, pago interés, Comisión 7.5% causada sobre rendimientos financieros y Demarcación GMF
17111414	BOSA GRATICA CARRIJOCT	Traslado a subcuenta principal Operación y mantenimiento
17111415	ARMONA PEÑERA MATZALÉO	Traslado a subcuenta principal FIDUCIARIO año 2014 OPEX
17111416	CORDOBA SUORE	Impuestos AJUSTES
17111417	CORDOBA SUORE	Pago aportes de cuota septima del congreso de concesión 002 - Cuarta cuota 11.2% impuesta por la AFI
17111418	CONCESIÓN DISEÑO TUNEL SOGAMOSO - BT9	Actividades ejecutadas en desarrollo de la obra BT9
17111419	TRANSVERSAL DE LAS ALERCIAS	Traslado a Fideicomitente, IVA, GMF y comisión de traslado electrónico
17112	SED TERREÑA	
17112001	RED FÉRREA DEL ATLÁNTICO-FE1000	Gastos fijos de administración, operación y vigilancia y mantenimiento en los tramos Dorado Chiguaná, Bogotá, Belénito, In Caro Facatavá. Pago retención cuentas (2011) (2014) Contribución 2331, IVA, Comisión Transferencia ACH y Retorno de Retención 2012 Orosí 15 Gastos fijos por administración, operación, vigilancia.

Fuente: Informes GCSP-F-007 de los meses de enero, Febrero, marzo y julio de 2015.

Lo identificado debido a que el control aplicado no fue efectivo sobre la oportuna ejecución de los recursos y de no contar con información necesaria, oportuna y suficiente y/o depuración de la misma que garantice la efectiva toma de decisiones, genera riesgo para la adecuada toma de decisiones.

Hallazgo 107. Revelación de ejecución Recursos Públicos. (A).

En la cuenta (17) Bienes de Uso Público e Histórico y Cultural - Concesión en Construcción y Servicio por \$32.583.946 millones no se reveló la situación real que presentan algunos proyectos de concesión vial¹²³, como desplazamiento de inversión, pues la Agencia registra la ejecución reportada por el Concesionario, sin tener en cuenta la fecha en que debía realizar la inversión, lo que genera recursos depositados en las subcuentas del Patrimonio Autónomo, sin que se haya ejecutado las obras de acuerdo con el término establecido en el contrato.

¹²³ Concesión Vial Malla Vial del Valle del Cauca, entre otros

Las notas a los estados contables no contienen la información básica y adicional necesaria para la adecuada interpretación cuantitativa y cualitativa de la situación financiera, económica y social; por lo que no permite conocer en tiempo real el estado de avance de los contratos de concesión.

La Agencia Nacional de Infraestructura en su respuesta argumentó que... *"en sus notas a los estados financieros detalló las situaciones particulares y específicas necesarias para su análisis, como se observa, entre otros en el anexo 11 en el que se incluyeron las fichas generales de los contratos de concesión"*.

En relación con lo anterior es preciso aclarar que la ficha, como su nombre lo indica, contiene información general del contrato y no aspectos o situaciones que presenten dificultad para su medición monetaria que pueda evidenciarse en términos cualitativos o cuantitativos físicos que pueda afectar la situación de la Agencia.

**Hallazgo 108. Depuración Bienes Recibidos de Terceros - Modo Portuario.
(A).**

De un total de 55 concesiones Portuarias, se observó que la Agencia Nacional de Infraestructura a 31 de diciembre de 2014 adelantó gestión de análisis de inventario inicial a través de circularización de información con el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías-INVÍAS, con base en la respuesta de estas Entidades se realizó la depuración y registro contable a 51 concesiones en la cuenta (9346) Cuentas de Orden - Acreedoras de Control-Bienes Recibidos de Terceros.

Sin embargo, las cuatro (4) restantes¹²⁴ no se han registrado, debido a que no ha sido posible obtener información básica, suficiente y confiable que garantice la veracidad del registro, por lo que a la fecha la Agencia se encuentra en proceso de revisión de archivo en aras de obtener el soporte y avalúo de cada una de ellas, antes de la firma de los Contratos de Concesión con el fin de establecer el costo histórico.

Así mismo, se identificó una diferencia de \$12.828 millones entre el registro de la cuenta (9346) Cuentas de Orden Acreedora de Control-Bienes Recibidos de Terceros- Concesiones Portuarias Infraestructura Concesionada con corte a 31 de diciembre de 2014, respecto al reconocimiento realizado por Invías a la misma fecha, en la cuenta (1720) Bienes de Uso Público e Histórico y Cultural entregados a Terceros.

¹²⁴ Sociedad Puerto Buenavista, Vopak de Colombia S.A., Sociedad CI Océanos S.A. y Sociedad CI Prodeco S.A.

Este hecho evidencia que existen riesgos inherentes y de control para la adecuada toma de decisiones y para una adecuada gestión, al no contar con efectivos controles de información, depuración y soportes que garanticen confiabilidad y totalidad de los soportes básicos y suficientes para el reconocimiento de los bienes recibidos en administración. Si bien no se afectó la razonabilidad de los Estados contables de la Agencia, si podría generar en el futuro obligaciones que incidan en su situación financiera.

Hallazgo 109. Reconocimiento valor histórico - Modo Aeroportuario. (A).

La cuenta (9346) Cuentas de Orden Acreedora de Control-Bienes Recibidos de Terceros- Concesiones Aeroportuarias a 31 de diciembre de 2014 incluye los valores transferidos por la Unidad Administrativa Especial - Aeronáutica Civil por concepto de los aeropuertos concesionados que fueron subrogados a la Agencia Nacional de Infraestructura con corte a 31 de diciembre de 2013 por \$3.982.268 millones, este valor solo contienen información del año 2013 reportada por los concesionarios a la Aeronáutica Civil, la correspondiente a los años anteriores, se encuentra en proceso de depuración por parte de la Aeronáutica Civil.

Si bien la causa no es atribuible a la Agencia Nacional de Infraestructura, se encuentra dentro del marco de sus competencias, adelantar las gestiones tendientes a obtener la totalidad de los documentos que garanticen el soporte y confiabilidad del registro contable.

Lo anterior genera riesgo inherente y de control en el proceso de entrega de la totalidad de los documentos y registros de la información básica y suficiente por parte de la Aeronáutica Civil a la Agencia Nacional de Infraestructura como soporte para el registro contable. Si bien para la Agencia no afectó la razonabilidad de los Estados contables, si podría generar obligaciones que inciden en su situación financiera.

Hallazgo 110. Diferencia en Cuentas de Orden y los registros de Invías y Aerocivil. (A).

El saldo de la cuenta (9346) Cuentas de Orden - Acreedoras de Control por \$5.872.706 millones a 31 de diciembre de 2014 es razonable, excepto por el efecto que genera la diferencia por valor de \$1.696.408 millones que presenta el saldo de esta cuenta en los Modos: Vial, Férreo y Aeroportuario y lo reconocido por Invías (\$101.345 millones) y Aerocivil (\$1.595.063 millones) en la Cuenta (1720) Bienes de Uso Público e Histórico y Cultural entregados a Terceros en Administración - Red Terrestre, Red Marítima y Aeroportuaria respectivamente, con corte a la misma fecha, como se describe en la siguiente tabla:

Tabla 54. Diferencia Registros de ANI, INVIAS y AEROCIVIL
En millones de pesos

Cuenta 93 (Cuenta de Orden Acreedoras de Control (Es decir lo que recibió la ANI a			INVIAS		DIFERENCIA	AEROCIVIL		DIFERENCIA
	ANI a 31/12/2014	Cótes en miles	Cuota	Cótes en miles	Cótes en miles	Cuota	Cótes en miles	Cótes en miles
93	CO ACREEDORAS DE CONTROL	5.872.706.008		0	0		0	0
9346	Bienes recibidos de Terceros	5.872.706.008						
934618	Bienes de Uso público e Históricos y Culturales	5.872.706.008		1.776.265.919	101.344.964			
	Red Terrestre (Vial)	1.581.337.276	172001	1.578.673.055	2.664.221			
	Red Férrea	99.294.677	172013	613.934	98.680.743			
	Red Marítima (portuaria)	209.806.513	172014	196.978.930	12.827.583			
	Red Aeroportuaria	3.982.267.542		0	0	2.387.204.206	1.595.063.336	
	1720 BUPHC Entregados a Terceros (Valor Neto)	2.179.407.320				1720	2.332.296.453	-152.889.133
	1920 Bs Entregados a Terceros (Valor Neto)	13.901.151				1920	54.907.753	-41.006.602
	1706 BUP en Construcción	1.788.959.071				1706	0	1.788.959.071

Fuente: Estados Financieros ANI cruzados con SINPAD.

Lo anterior, originado por deficiencias en la aplicación efectiva de controles, tales como la oportunidad en el envío de los reportes de verificación y confrontación de las cifras que deben de ser reportadas al Área de Contable por Inviás y Aerocivil; este hecho tiene incidencia en la realidad financiera, económica y social de esta cuenta. Si bien para la Agencia no afecta la razonabilidad de los Estados contables, si podrá generar obligaciones que inciden en su situación financiera.

Hallazgo 111. Revelación de zonas remanentes y/o zonas de terreno no utilizadas en los proyectos de concesión. (A).

En las Notas a los Estados Contables, en relación con la cuenta (17) Bienes de Uso Público e Histórico y Cultural en Construcción y Servicio, no se reveló la situación de utilización real y/o riesgos de invasión en algunos predios representados en zonas remanentes y/o zonas de terreno no utilizadas en los proyectos de concesión de los modos: vial, férreo, portuario y aeroportuario; no obstante que a la fecha la Agencia Nacional de Infraestructura a través de la Gerencia Predial y la Oficina de Control Interno se encuentra en proceso de depuración a través de la información reportada por los concesionarios e interventores respecto de estos bienes concesionados, tal como lo manifestó en el oficio 2015-604-004492-1 del 3 de marzo de 2015, en los siguientes términos: " ...Resultado de la misma, se pudo concluir que si bien es cierto se cuenta con información de la mayoría de los proyectos, es claro que:

Falta información de algunos proyectos.

- Se percibe que en algunos casos no se entendió suficientemente el concepto de predio sobrante y área remanente.
- Existe información que debe ser verificada con los documentos contentivos de los expedientes prediales.
- Algunas de las situaciones encontradas debe ser verificada con visitas de campo.
- Para cumplir con el trabajo requerido se necesita que las interventorías apoyen decididamente el trabajo".

Con este hecho se observa que las notas a los estados contables no contienen la información básica y adicional necesaria para la adecuada interpretación cuantitativa y cualitativa de la situación financiera, económica y social; por lo que no permite conocer en tiempo real el estado y situación de los bienes del Estado. Lo anterior, indica deficiencias en la gestión institucional y comunicación entre las áreas que participan en el proceso para la depuración de la información básica y suficiente que garantice el registro y revelación que corresponde al Área de Contabilidad.

Comportamiento de las cuentas de resultado

Tabla 55. Comportamiento Cuentas de Resultado

				Cifras en millones		
Cuenta		2012	2013	2014	Variación 13-14	Variación Real 13-14
4	INGRESOS OPERACIONALES	4.668.625	3.900.613	3.793.678	-3%	-3%
5	GASTOS OPERACIONALES	1.881.156	1.803.229	1.454.464	-19%	-19%
	EXCEDENTE (DEFICIT) OPERACIONAL	2.787.469	2.097.384	2.339.214	12%	12%
4	OTROS INGRESOS	448.089	509.713	192.609	-62%	-62%
5	OTROS GASTOS	16.152	-198.840	-117.906	-41%	-41%
	EXCEDENTE (DEFICIT) DEL EJERCICIO	3.219.406	2.805.938	2.649.729	-6%	-6%

Fuente: Cuenta rendida a la CGR por la Agencia Nacional de Infraestructura.

Resultado del Ejercicio.

El Resultado del Ejercicio en los años 2013 y 2014 disminuyó en términos reales un 6%, al pasar de \$2.805.938 millones en el 2013 a \$2.649.729 millones en el 2014; debido a que los Ingresos Operacionales en términos reales disminuyeron un 3% y los Gastos Operacionales cayeron un 19%, lo que generó un aumento del 12% en el Resultado Operacional.



Así mismo, los Otros ingresos disminuyeron un 62% al pasar de \$509.713 millones en el 2013 a \$192.609 millones en el 2014 y Otros Gastos cayeron un 41%, situación que impactó el Resultado del Ejercicio.

En particular se destaca, que no obstante la Agencia ha aplicado estrategias en las actividades del proceso generador de ingresos propios, los recursos transferidos del Presupuesto General de la Nación destinados a cumplir el cometido Estatal, no ha alcanzado para cubrir oportunamente algunas obligaciones contractuales, sentencias y conciliaciones y presenta déficit en el Fondo Pasivo Contingente.

Los siguientes hallazgos corroboran la explicación anterior referente al comportamiento de las Cuentas de Resultado:

Hallazgo 112. Otros Ingresos y Otros Gastos- Ajuste de Ejercicios Anteriores. (A).

Como hecho posterior al periodo auditado se observa que en enero de 2015 la Agencia Nacional de Infraestructura registró en la cuenta (4815) Otros ingresos - Ajuste de ejercicios anteriores por \$10.449 millones, por hechos relacionados¹²⁵ y no reconocidos en la vigencia fiscal 2014 y consecuentemente afectó la cuenta (5815) Otros Gastos -Ajuste de ejercicios anteriores en igual cuantía.

Situación originada por la falta de aplicación oportuna y efectiva de control que permitiera el reconocimiento de los hechos causados de acuerdo con el principio de Devengo o Causación durante el año 2014; hecho que admite la existencia de riesgos inherentes y de control en el proceso de registro que afecta el resultado del ejercicio y consecuentemente el Patrimonio Institucional.

La Agencia en su respuesta refiere aspectos legales previstos en el Régimen de Contabilidad Pública – Ajustes de Ejercicios Anteriores.

Sin embargo, por tratarse de un hecho identificable en tiempo real, de acuerdo con los controles establecidos por la Agencia, es factible mitigar el riesgo inherente en este proceso y realizar la causación en el momento en que surjan los derechos y obligaciones.

Ejecución Presupuestal:

Ejecución del presupuesto de Ingresos.

¹²⁵ El 2% del Fondo de Seguridad Vial.

El aforo para la vigencia 2014 fue por \$2.287.992 millones de los cuales registraron recaudo de \$2.186.996 millones que equivale al 95.5% del total. La mayor parte del presupuesto de ingresos, corresponde a recursos Nación por \$1.958.714 millones, equivalente al 86% de total del presupuesto de ingresos.

Ejecución del presupuesto de Gastos.

El presupuesto de gastos de la ANI para la vigencia fiscal 2014 fue de \$2.287.992.9 millones, de los cuales comprometieron \$2.275.031 millones que equivalen al 99.4% de respecto al total apropiado, con reportes de pagos por \$2.088.219.8 millones que equivale al 95.8% frente al total obligaciones adquiridas. Del total del presupuesto para la vigencia 2014, el 89.31% correspondió a inversión.

Tabla 56. Comportamiento del presupuesto definitivo de Egresos
a 31 de diciembre de 2014

Cifras en millones de pesos

DETALLE	FUNCIONAMIENTO	SERVICIO DE LA DEUDA	INVERSIÓN	TOTAL PRESUPUESTO
APROPIACIÓN	70.466.8	173.908.0	2.043.618.1	2.287.992.9
COMPROMISO	69.401.2	173.908.0	2.031.721.9	2.275.031.0
OBLIGACIÓN	68.270.8	173.908.0	1.935.852.8	2.178.031.6
PAGO	67.214.1	173.908.0	1.847.097.7	2.088.219.8

Fuente: oficio de solicitud N°. 002 del 13 de febrero, reportes del SIIF por parte del presupuesto

Rezago Presupuestal:

A 31 de diciembre de 2014 constituyeron \$96.999.5 millones como Reserva Presupuestal y en Cuentas por Pagar \$89.811.8 millones, lo que equivale a decir, que el Rezago Presupuestal fue de \$186.811.3 millones. Del total de reserva presupuestal la mayor parte correspondió a recursos inversión \$95.869.1 millones igualmente las cuentas por pagar, por \$88.755.1 millones recursos inversión.

Alcance: Se analizó el cumplimiento de la normatividad aplicable en el manejo de las operaciones Presupuestales y Financieras.

Presupuesto de Inversión: Se tomó para análisis \$938.192 millones del presupuesto de inversión, equivalente al 46% de la apropiación definitiva, correspondiente a los siguientes proyectos:

- Mejoramiento, apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol Sector I,
- Mejoramiento, apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol Sector II,
- Mejoramiento, apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol Sector III,

- Mejoramiento obras Complementarias y Compra Predios Transversal de las Américas.
- Rehabilitación de vías férreas a nivel nacional

Tabla 57. Ejecución presupuestal de algunos Proyectos

Cifras en millones de pesos

Rubros presupuestales	Total	Comprom	Obligaciones	Pagos	Comp/ Apro %	Oblig/ Apr. %	Pago/ Apr %
Inversión	2.043.618	2.031.724	1.935.555	1.847.098	99,42	94,71	90,38
MODO CARRETERO	1.724.434	1.720.034	1.700.034	1.637.818	99,74	98,59	94,98
Mejoramiento, apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol Sector I	29.420	29.420	29.420	0	100,00	100,00	0,00
Mejoramiento, apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol Sector II.	4.400	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Mejoramiento, apoyo estatal proyecto de concesión Ruta del Sol Sector III.	674.297	674.297	674.297	674.297	100,00	100,00	100,00
Mejoramiento obras Comp y Compra Predios Transversal de las Américas	104.738	104.738	104.738	104.738	100,00	100,00	100,00
MODO FÉRREO	125.337	125.324	62.059	43.377	99,99	49,51	34,61
Rehabilitación de vías férreas a nivel nacional	125.337	125.324	62.059	43.377	99,99	49,51	34,61

Fuente: Reporte SIIF Presupuestal y Oficina de Planeación.

Cuentas Por pagar: Se seleccionaron cuatro contratos¹²⁶ de proyectos de inversión de la vigencia 2014, por un monto aproximado de \$66.531 millones, que equivale al 75% respecto al total de las cuentas por pagar.

Reservas Presupuestales: Se tomó para la evaluación algunos compromisos correspondientes a la ejecución de proyectos de inversión de la vigencia 2014, representados en cuatro (4) compromisos por un monto aproximado de \$78.497 millones, que equivale al 81% respecto al total del reserva presupuestal y en sentencias y conciliaciones equivalente se analizó 10% por \$81.621 millones. Con base en las pruebas realizadas con corte a abril de 2015, relacionadas con el presupuesto vigencia 2014, no se identificaron hallazgos de orden presupuestal Sin embargo, se continua recopilando y analizando información con fin de determinar la Eficiencia y Efectividad en la administración de los recursos.

¹²⁶ Ruta del Sol I \$2.419.6 millones, Briseño Tunja Sogamoso \$32.796.9 millones, UT Ferroviario Central \$4.314.5 millones y Consorcio DracoI \$4.028.3

3.4.2 Beneficios identificados en el proceso auditor

En el desarrollo de este proceso auditor se determinaron siete (7) beneficios por \$82.637.2 millones¹²⁷, como se muestra en la correspondiente tabla.

Tabla 58: Beneficios identificados en el proceso Auditor

No.	DESCRIPCIÓN Y CLASE DEL HALLAZGO	CONCESIÓN	ACCIONES DE LA ENTIDAD	DESCRIPCIÓN BENEFICIO	MONTO BENEFICIO (Millones de \$)
1	Hallazgo 62 de la Auditoría Especial 2009 (Informe CGR – CDIFTCEDR 038/07/2011). Acción de mejoramiento del Plan de Mejoramiento a 31/12/2014. Hallazgo Administrativo	Contrato de Concesión 007 de 2007	"(...) para subsanar el hallazgo se suscribió el otrosí No. 6 de 10 de julio de 2013 y que recoge lo anteriormente expuesto (...) Mediante el Otrosí 6 de 2013, Clausula Cuarta la firma del Concesionario se obliga y reconocer y pagar a la ANI, para el pago de la deuda, se determinó que se hará por medio de obras complementarias requeridas para el proyecto y en caso de no lograrse el acuerdo sobre las obras se reducirá el ingreso esperado	Recuperación: el concesionario construyó la variante, el túnel y el viaducto de Gualanday se encuentran terminados y en operación y la entidad mediante el otrosí 6 de 10 de julio de 2013, en su cláusula cuarta tasó "el valor del desplazamiento de la inversión y la disminución generada por la no entrega oportuna de las obras del trayecto 2, de acuerdo con el alcance del Contrato"	15.402.7
2	Hallazgo 2 de la Auditoría Especial - Vigencia 2009 (Informe CGR – C DIFTCEDR- 137-09/12/2009). Acción de mejoramiento 194 del Plan de Mejoramiento a 31/06/2015. Hallazgo Disciplinario-Fiscal	Contrato 006 de 2007	"Derivado del Acuerdo conciliatorio se suscribió el otrosí No. 10 del 15 de noviembre de 2014 (...)	Recuperación: el concesionario, invertirá hasta por su monto en la ejecución, en la ejecución de obras y/o actividades reactivadas o sustitutas. Fondeo Interventoría (Puente obras adicionales y etapas de operación por 2 años). Es un ahorro porque en el modelo económico 10 mil del desplazamiento y otra por obras.... Área de Servicio, Estudio y diseño 3 fallo judicial, Puente Rio Pamplonita, Intersección o desviación de Rumichaca, Construcción nueva calzada Puente Benito Hernández	34.315.5

¹²⁷ Valores de diferentes años.



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

No.	DESCRIPCIÓN Y CLASE DEL HALLAZGO	CONCESIÓN	ACCIONES DE LA ENTIDAD	DESCRIPCIÓN BENEFICIO	MONTO BENEFICIO (Millones de \$)
3	Hallazgo 39 informe CGR – C DIFTCDR-009 de 2012. Acción de mejoramiento 722- y el 13 21 del Plan de Mejoramiento a 31/06/2015.	Contrato Férreo 0-ATLA-00-99	Una vez suscrito el acuerdo conciliatorio, El Concesionario efectuó el pago a favor de la ANI, por el desplazamiento que se genera por la no implementación de un Sistema (...) otrosí 19	Recuperación: El concesionario pago a la entidad	22.116.7
4	Hallazgo 9 Informe 012 de 2014. Acción de mejoramiento 897 del Plan de Mejoramiento a 31/06/2015. Administrativo, Disciplinario e IP	Contrato de Concesión 445 de 1994	MUCHACHITOS, Adicional 9 al Contrato de Concesión 445 de 1994 proyecto Santa Marta — Paraguachón,	Recuperación: Se descontó de los pagos realizados en el acta No. 2	4.920
5	Hallazgo 26 Informe CGR-CDIFTCEDR-019 de 2013. Acción de mejoramiento 796 del Plan de Mejoramiento a 31/06/2015.	Aplicación del artículo 6 de la Ley 1106 de 2006- Contribución Especial	Hacer seguimiento a las contribuciones que deben hacer los concesionarios.	Recuperación: Algunos concesionarios realizaron consignación a la cuenta del Banco de la República donde se debe realizar la consignación así: Concesión Portuaria 003/2008: \$1.499.2 millones Concesión Portuaria 004/2010: \$302.8 millones Concesión Portuaria 005/2010 \$31.7 millones Concesión Portuaria 010/2010: \$8.3 millones Concesión Portuaria 003/2010: \$8.3 millones Contrato de Concesión Vial 08/2010 \$97.2 millones	1.947.6
6	Hallazgo 204 Informe CGR-CDIFTCEDR 009 de 2012. Acción de mejoramiento 628-204 del Plan de Mejoramiento a 31/06/2015.	Contrato de Concesión 002 de 2006- Contrato de Interventoría 048 de 2008	Adelantar las gestiones necesarias para lograr el pago de la sanción interpuesta a la interventoría. Verificación del pago del siniestro efectuado por la aseguradora.	Recuperación: La aseguradora. Pagó \$276.6 millones el 25-10-2012, al hacer efectiva la cláusula penal pecuaria por incumplimiento parcial del contrato de Interventoría 048 de 2008.	276.6



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

No.	DESCRIPCIÓN Y CLASE DEL HALLAZGO	CONCESIÓN	ACCIONES DE LA ENTIDAD	DESCRIPCIÓN BENEFICIO	MONTO BENEFICIO (Millones de \$)
7	Hallazgo 41 Informe CGR-CDIFTCEDR 009 de 2011. Acción de mejoramiento 465-41 del Plan de Mejoramiento a 31/06/2015. Hallazgo tipo Administrativo, Disciplinario y Fiscal	Contrato de Concesión 444 de 1994	"(...) Con base en el resultado del análisis efectuado por la interventoría y de las conversaciones sostenidas con el Concesionario, el 31 de marzo de 2014 se suscribió la denominada "Acta de Acuerdo Celebrado entre la Agencia (...) para el Reconocimiento de Valores en el Modelo Financiero para Reducción de Plazo (...)"	Recuperación: Se tomó el modelo financiero para reducción del Plazo, incluir los ajustes por las inconsistencias encontradas, referidas a la inclusión de las variables Ajustes por Inflación, descontando el valor a favor de la ANI por \$3.658.millones de junio 1994 en el mes de junio 2012.	3.658
TOTAL					82.637.2

777

4. ANEXOS

Anexo 1. Resumen de hallazgos, auditoria ANI 2015 a la vigencia 2014

Anexo 2. Balance General a 31/12/2014

Anexo 3. Estado de Actividad Financiera Económica y Social del 1/01/2014 al 31/12/2014

Anexo 4: Resultados Seguimiento Plan de Mejoramiento

Anexo 5. Encuesta Ambiental

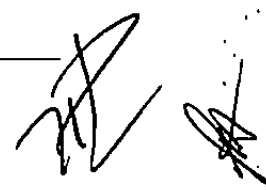
Anexo 1:
Resumen de hallazgos, auditoría ANI 2015 a la vigencia 2014.

Orden	Título del Hallazgo	A	D	F, en millones de \$	IP	P
1	Cumplimiento del Plan de Acción de 2014	X				
2	Recursos de proyectos viales Ruta del Sol 1, 2, 3 y transversal de las Américas en patrimonio autónomos.	X	X			
3	Oportunidad Modernización y Expansión del Aeropuerto el Dorado, Contrato de Concesión 6000169 OK.	X				
4	Separación Redes Eléctricas y de Telecomunicaciones.	X				
5	Pago de Sanción por Terminación del Contrato de Arriendo entre el Concesionario con el contratista del Contrato OP-COM-AE-09.	X	X			
6	Servicios de Carros para Equipaje.	X				
7	Encuestas de Satisfacción y Planes de Acción.	X				
8	Integración de los Sistemas de Información.	X				
9	Confluencia de dos concesionarios en las intervenciones de la pista norte.	X				
10	Cifras reportadas por el uso de puentes de abordaje.	X				
11	Infracciones o Irregularidades en Plataforma.	X				
12	Indicadores de Operación y Encuestas de medición de Nivel de Servicio.	X				
13	Mantenimiento Vías de Acceso al Aeropuerto.	X	X			
14	Rendimientos financieros sobre el depósito en Garantía y otros conceptos, de que tratan los contratos de arrendamiento de espacios para la Explotación Comercial, que celebra el concesionario del aeropuerto El Dorado y Otros.	X	X		X	
15	Costos incurridos en la Construcción, Operación y Mantenimiento del Sistema de Distribución de Combustibles por medio de Hidrantes.	X				
16	Menor inversión e impacto en el VPIT Concesión Vial Transversal Américas.	X	X			
	Determinación de recursos para					



Orden	Título del Hallazgo	A	D	F, en millones de \$	IP	P
17	adquisición predial.	X				
18	Cumplimiento del pago por concepto de adquisición predial..	X	X			
19	Seguimiento de la consistencia de los valores estipulados en los avalúos.	X				
20	Predios adquiridos y no Utilizados.	X				
21	Cumplimiento del marco normativo en materia valuatoria.	X	X			
22	Soportes técnicos en el cálculo de mejora.	X	X			
23	Oportunidad en la gestión en adquisición predial.	X				
24	Mantenimiento y Mejoramiento del corredor vial.	X				
25	Postes de comunicación de emergencias SOS.	X				
26	Contrato de Concesión Malla Vial del Meta - Suministros Policía Vial.	X	X	2.571.5		
27	Costos de Operación y mantenimiento Tramo Villavicencio-Cumarál-Veracruz – Contrato de concesión Malla Vial del Meta	X	X		X	
28	Proceso de Reversión de la concesión Malla Vial del Meta.	X	X			
29	Funcionamiento, Ubicación y Señalización de las Áreas de Servicio.	X				
30	Señalización del Centro de Control Operacional (CCO).	X				
31	Inversión para la Interventoría del Adicional 02/2009.	X	X	2.276,7		
32	Costos de la interventoría del alcance básico incluida en el Adicional 02/2009.	X				
33	Custodia Áreas remanentes y de derecho de vía en predios de la Concesión.	X	X			
34	Policía de carreteras, Vehículos de Operación y Equipos de peajes; daños y reemplazo por cumplimiento de vida útil.	X	X		X	
35	Especificaciones y Operación de la Estación de Pesaje de Rionegro.	X				
36	Mantenimiento Tramo 3 (T del Aeropuerto – Aeropuerto).	X	X			
37	Cámaras de Interventoría en Estaciones	X				

Orden	Título del Hallazgo	A	D	F, en millones de \$	IP	P
	de Pesajes.					
38	Especificaciones de dotación para Carrotalleres.	X				
39	Aumento de tarifas de peaje de acuerdo a Otrosí 9.	X	X			
40	Estado Físico de la Concesión, mantenimiento rutinario y periódico (derrumbes, estado del pavimento, limpieza del corredor, rocería, estado de cunetas, etc.).	X	X			
41	Daños en predios privados posteriores a las construcciones desarrolladas por el concesionario.	X	X			
42	Obras prorrogadas mediante Otrosí 9.	X	X		X	
43	Conservación y Mantenimiento, Índice de Estado.	X	X			
44	Glorieta Terminación Variante Guamo	X	X			
45	Señalización Horizontal y Vertical.	X	X			
46	Predios con Áreas Remanentes.	X	X			
47	Estaciones de Peaje y Pesaje.	X				
48	Planta Eléctrica Estación de Peaje Patá	X				
49	Equipo Menor de Ambulancia.	X				
50	Accesos Predios Variante de Espinal	X				
51	Estado de Cunetas de la Variante.	X	X			
52	Lectura de Vehículos Exentos Ley 787 de 2002.	X	X			
53	Entrega al concesionario de rendimientos financieros de cuenta aportes INCO. Ruta Del Sol I.	X	X	27.122.5		
54	Uso De Recursos Equity Contrato De Concesión 002 de 2010	X	X	9.457.3		
55	Panel de Experto Ruta del Sol I	X	X	557.0		
56	Subcuenta Supervisión Aérea y Gestión Contractual Ruta del Sol I.	X	X	2.585.0		
57	Garantías Ruta del Sol I y III	X	X			
58	Publicación Sistema Electrónico De Contratación Pública Contratos de Concesión 001, 002 y 007 de 2010.	X	X			
59	Ejecución Contrato de Interventoría 283 de 2010.	X				
60	Entrega al concesionario de rendimientos financieros de cuenta aportes INCO. Ruta Del Sol II	X	X	22.171,9		
61	Panel de Experto Ruta del Sol II	X	X	934.7		



Orden	Título del Hallazgo	A	D	F, en millones de \$	IP	P
62	Subcuenta Supervisión Aérea Y Estudios Y Obras Ruta Del Sol II.	X	X	2.585.0		
63	Determinación del valor de m² de terreno para el predio 7NDA0043.	X	X			
64	Información reportada por la Fiduciaria para el predio 7NIA0092.	X				
65	Subcuenta Supervisión Aérea y Gestión Contractual, Ruta del Sol III.	X	X	2.585.0		
66	Panel de Experto Ruta del Sol III.	X	X			
67	Estado del Balasto.	X				
68	Disposición de Rieles de Cambio o inversión.	X				
69	Sustitución de Riel de 75 Lb/Yarda a Riel de 90 Lb/Yarda	X	X		X	
70	Conservación de Vía Férrea.	X	X			
71	Carro Registrador de Vía	X				
72	Cambio de Traviesas en Puentes.	X	X			
73	Asistentes Técnico Constructivo y Operativo.	X	X			
74	Sistema de Comunicaciones y Control Centralizado de Trenes.	X	X		X	
75	Renovación y Ampliación de la Garantía de Cumplimiento Aseguradora Confianza y Segurexpo, garantes del contrato de concesión y transacción.	X	X			
76	Operación de la Red Férrea del Pacífico.	X				
77	Balasto Puntos Críticos	X				
78	Muro de Contención Concesión Briceño Tunja Sogamoso	X				
79	Mantenimiento y Conservación Pasos A Nivel	X	X			
80	Alineación y Nivelación de Vía Puntos Críticos.	X				
81	Punto Crítico PK+255+200	X				
82	Traviesas y Cunetas Puntos Críticos.	X	X		X	
83	Nivelación y Alineación de Vía	X	X			
84	Balasto Puntos Críticos Zonas de Mejoramiento.	X				
85	Traviesas en Puentes	X				
86	Plan de Manejo Ambiental del Aeropuerto El Dorado.	X	X			
87	Almacenamiento de combustible de reserva para la planta eléctrica del Peaje de Rionegro.	X				



CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA

Orden	Título del Hallazgo	A	D	F, en millones de \$	IP	P
88	Seguimiento a obligaciones ambientales contractuales en la concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga.	X				
89	Pasos a Nivel	X	X			
90	Permisos de Vertimientos Centro de Control y Operación Alpe.	X	X			
91	Permisos de Ocupación de Derecho de Vía.	X	X			
92	Actividades de Seguimiento Ambiental Informe de Interventoría	X	X			
93	Disposición de Materiales y Equipos Obras Canales USOCOELLO	X	X			
94	Invasiones de Derecho de Vía	X	X			
95	Sitios para Depósito de Sobrantes de Excavación	X	X			
96	Señalización de la Vía Férrea	X	X			
97	Invasiones de Derecho de Vía	X	X			
98	Punto Crítico Nare PK 294+000 al Pk297+000	X				
99	Planeación contractual, Contrato de Obra 418 de 2013.	X	X	80		
100	Liquidación de Contratos.	X	X			
101	Atención Puntos Críticos Contratos 356 y 418 de 2013	X	X			
102	Pago adicional laudo arbitral Contrato de Concesión Vial 445 de 1994.	X	X	43.8		
103	Cumplimiento procedimientos Comité de Conciliación.	X	X			
104	Rendimientos Financieros Aportes Vigencia 2008- Concesión RPCH	X	X	267.2		X
105	Acciones vencidas no cumplidas a 31/12/2014. Plan de Mejoramiento.	X				
106	Reconocimiento de ejecución Recursos Públicos.	X				
107	Revelación de ejecución Recursos Públicos.	X				
108	Depuración Bienes Recibidos de Terceros - Modo Portuario.	X				
109	Reconocimiento valor histórico - Modo Aeroportuario.	X				
110	Diferencia en Cuentas de Orden y los registros de Invías y Aerocivil.	X				
111	Revelación de zonas remanentes y/o zonas de terreno no utilizadas en los proyectos de concesión.	X				
112	Otros Ingresos y Otros Gastos- Ajuste de	X				

Orden	Título del Hallazgo	A	D	F, en millones de \$	IP	P
	Ejercicios Anteriores.					
Total		112	62	13 por \$73.239.2	7	1

Anexo 2. Balance General a 31/12/2014

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

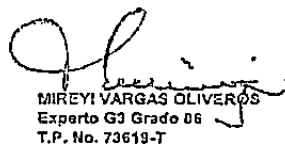
BALANCE GENERAL

A 31 DE DICIEMBRE DE 2014

(Cifras en miles de pesos)

CÓDIGO		ACTIVO	DICIEMBRE 2014	DICIEMBRE 2013
		CORRIENTE (1)	12.914.970	12.914.970
11	Efectivo	1.758.973		
12	Inversiones e instrumentos derivados	0		
14	Deudores	1.197.431.673		
19	Otros activos	302.113		
		NO CORRIENTE (2)	141.531.133	141.531.133
12	Inversiones e instrumentos derivados	0		
16	Propiedades, planta y equipo	7.471.500		
17	Bienes de beneficio y uso público o históricos y culturales	32.583.945.892		
19	Otros activos	963.951.360		
		TOTAL ACTIVO (3)	144.446.001.863	144.446.001.863
		PASIVO		
		CORRIENTE (4)	10.763.048.456	10.763.048.456
23	Operaciones de financiamiento e instrumentos derivados	52.184.673		
24	Cuentas por pagar	331.182.986		
25	Obligaciones laborales y de seguridad social integral	2.458.808		
27	Pasivos estimados	552.923.663		
29	Otros pasivos	9.824.288.346		
		NO CORRIENTE (5)	314.253.388	314.253.388
23	Operaciones de financiamiento e instrumentos derivados	314.253.388		
		TOTAL PASIVO (6)	11.077.301.844	11.077.301.844
		PATRIMONIO (7)	23.677.459.567	23.677.459.567
32	Patrimonio institucional	23.677.459.567		
		TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO (8)	34.754.761.411	34.754.761.411
		CUENTAS DE ORDEN DEUDORAS (9)	963.902.282	963.902.282
81	Derechos contingentes	0		
83	Deudoras de control	0		
89	Deudoras por contra (Cr)	963.902.282		
		CUENTAS DE ORDEN ACREEDORAS (10)	2.487.490.646	2.487.490.646
91	Responsabilidades contingentes	0		
93	Acreedoras de control	5.872.706.008		
99	Acreedoras por contra (Db)	8.360.198.654		

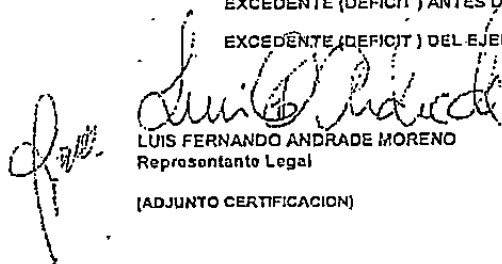

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Representante Legal
(ADJUNTO CERTIFICACION)

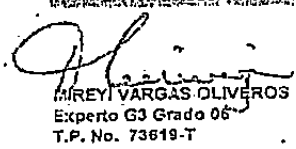

MIREYI VARGAS OLIVEROS
Experto G3 Grado 06
T.P. No. 73619-T

Anexo 3. Estado de Actividad Financiera Económica y Social del 1/01/2014 al 31/12/2014

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
ESTADO DE ACTIVIDAD FINANCIERA, ECONOMICA Y SOCIAL
A 31 DE DICIEMBRE 2014
(Cifras en miles de pesos)

CODIGO	CUENTAS	DICIEMBRE 2014	DICIEMBRE 2013
	INGRESOS OPERACIONALES (1)	13.765.678.034	13.900.613.388
41	Ingresos Fiscales	1403.201.504	1.252.240.266
4110	No tributarios	1.403.201.504	1.252.240.266
44	Transferencias	0	0
4428	Otras transferencias	0	0
47	Operaciones Interinstitucionales	2.341.044.693	2.598.982.496
4705	Fondos recibidos	2.341.044.693	2.598.982.496
4722	Operaciones sin flujo de efectivo	49.431.837	49.390.636
	GASTOS OPERACIONALES (3)	15.762.817.127	16.127.470.127
51	De Administración	30.944.256	26.530.445
5101	Sueldos y salarios	4.859.405	4.369.676
5103	Contribuciones efectivas	1.020.053	909.552
5104	Aportes sobre la nómina	16.243.480	24.126.457
5111	Generales	4.575.573	5.181.330
5120	Impuestos contribuciones y lasas		
52	De Operación	9.224.563	915.605
5202	Sueldos y salarios	1.287.750.262	1.342.316.547
5211	Generales		
53	Provisiones, Depreciaciones Y Amortizaciones	87.935.434	398.534.621
5314	Provisión para contingencias		
54	Transferencias	5.756	0
5423	Otras Transferencias		
57	Operaciones Interinstitucionales	266.078	0
5705	Fondos entregados	11.639.226	335.001
5720	Operaciones de enlace		
	EXCEDENTE (DEFICIT) OPERACIONAL (4)	2.439.213.858	2.097.844.154
48	Otros Ingresos	70.735.476	37.680.637
4805	Financieros	16.737	0
4806	Ajuste por diferencia en cambio	109.080.530	98.258.354
4808	Otros ingresos ordinarios	10.415.314	436.961.015
4810	Extraordinarios	2.360.515	-63.187.120
4815	Ajuste de ejercicios anteriores		
58	Otros Gastos	4.130.271	2.523.110
5801	Intereses	14.945	15
5802	Comisiones	0	132
5803	Ajuste por diferencia en cambio	3	5.914
5810	Extraordinarios	-122.051.647	-201.369.668
5815	Ajuste de ejercicios anteriores		
	EXCEDENTE (DEFICIT) ANTES DE AJUSTES	2.646.726.588	2.305.837.637
	EXCEDENTE (DEFICIT) DEL EJERCICIO	2.439.213.858	2.097.844.154

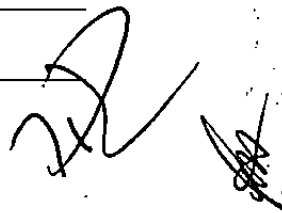

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Representante Legal
(ADJUNTO CERTIFICACION)


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

Anexo 4: Resultados Seguimiento Plan de Mejoramiento

Acciones no efectivas a 31/12/2014

Orden	Hallazgo	Conclusión
1	51	Los resultados obtenidos en la acción de mejora no son concordantes con el propósito establecido en la Resolución 7350 de 2013, en el artículo 6 numeral 3, en aras de subsanar o corregir las causas administrativas que dieron lugar al respectivo hallazgo.
2	62	A junio de 2015 no se había realizado el mantenimiento de las traviesas por encontrarse en proceso de elaboración.
3	83	A diciembre de 2014, no se habían corregido las inconsistencias del modelo. Aunque la entidad mencionó que se realizó un nuevo modelo, no se evidenció actuación sobre nuevo modelo.
4	115	Las acciones correctivas planteadas no son verificables y no se plantean acciones preventivas.
5	144	Las actividades planteadas se realizaron, en los documentos facilitados no se evidencia que la situación planteada en el hallazgo se haya subsanado. En las actas de reunión con el AMB se plantean algunos compromisos. Sin embargo, no se evidenció del cumplimiento, en especial en lo relacionado con las actas de entrega de los predios del AMB al concesionario y la titularización de los predios a nombre de la ANI.
6	178	La entidad no planteó acciones de mejoramiento, porque están en curso procesos de solución de controversias ante tribunal de arbitramento. Por otra parte, en los soportes se observa que se incluyó el hallazgo en las pretensiones de la entidad, sin embargo, dependiendo el fallo del tribunal se plantearán las acciones a seguir.
7	183	La entidad no planteó acciones de mejoramiento. Están en curso procesos de solución de controversias ante tribunal de arbitramento. En los soportes se observa que se incluyó el hallazgo en las pretensiones de la entidad.
8	254	La Agencia no fue efectiva en plantear acciones que conlleven a la operación de las cuatro (4) básculas.
9	380	Plantearon acciones de mejoramiento en la organización de la información de los diferentes proyectos a cargo de la Entidad. Sin embargo, no están encaminadas a prevenir la situación planteada en el hallazgo; asimismo, se presenta el concepto del Consejo de Estado sobre adiciones a las concesiones, pero no las medidas adoptadas a nivel de la entidad para hacer aplicación.
10	383	La entidad no planteó acciones de mejoramiento, ni correctiva ni preventiva. Se planteó solicitar un informe a la Gerencia de Riesgos sobre los hechos objeto del hallazgo. Al analizar el informe no se evidencia acción frente al hallazgo.
11	388	No se encontró documento que soportara las acciones de mejoramiento. La entidad manifestó no estar de acuerdo con el hallazgo de la CGR, a pesar de que la etapa fue surtida antes de quedar en firme el informe de auditoría. Adicionalmente, hay una solicitud de prórroga para este hallazgo hasta junio de 2015 mediante memorando 2014-500-012481-3 del 24/12/2014. Sin embargo, se registró cumplido.
12	390	No se encontró documento que soportara las acciones de mejoramiento. Adicionalmente, manifestó no estar de acuerdo con el hallazgo de la CGR, a pesar de que la etapa fue surtida antes de quedar en firme el informe de auditoría.
13	412	La información que se consulta en el aplicativo no es suficiente. La acción de inicio del procedimiento de disminución de la remuneración del concesionario debe desembocar en dos opciones de finalización del procedimiento, o el archivo del procedimiento si el concesionario soluciona la causa (cumplimiento al índice de estado y deflectometría) o la imposición de la disminución de la remuneración del concesionario. De ninguna de las dos opciones hay soporte en el aplicativo.



14	439	La Agencia no planteó acciones correctivas ni preventivas tendientes a subsanar las causas del hallazgo.
15	465	La entidad no planteó acciones de mejoramiento correctivas y/o preventivas. Se formuló acción dirigida a controvertir el hallazgo de la CGR.
16	469	En los documentos facilitados no se evidencia que la situación planteada en el hallazgo haya quedado subsanada, que las áreas de servicio objeto del hallazgo se encuentren construidas y en funcionamiento.
17	474	De acuerdo a la documentación aportada, se encuentra que la ANI no había definido si los predios objeto del hallazgo se vayan a necesitar para nuevos proyectos o no, mientras esto no se defina no se le puede informar al INVIAS para que esa entidad tome la decisión de transferir los predios a CISA o entregárselos (total o parcialmente) a la ANI para los proyectos en donde sean necesarios. Adicionalmente, la entidad solicitó la eliminación del hallazgo. La decisión de utilización o no de los predios para nuevos proyectos está en cabeza de la ANI.
18	475	Realizaron algunas recomendaciones para ser tenidas en cuenta para el ajuste del Manual de Contratación. Sin embargo, no se evidencia que las aplicación y/o efecto de las recomendaciones. Adicionalmente, en las recomendaciones no se evidencia relación con en el hallazgo.
19	590	En la acción de mejoramiento planteada no se hizo referencia al efecto financiero que se generó por el incumplimiento de las obligaciones contractuales que generaron el desplazamiento del cronograma.
20	605	Se realizaron las actividades relacionadas con informes de interventoría y de supervisión. Sin embargo, no se evidencian los cierres de permisos por parte de las secretarías de planeación de los Municipios, ni el recibo a satisfacción de las nivelaciones topográficas por parte de los propietarios de los predios que permitieron estas nivelaciones. Adicionalmente, no se formuló acción preventiva.
21	609	En el informe no se identifica si los daños fueron reparados, teniendo en cuenta que los años eran generalizados en los tres (3) kilómetros de cicloruta. Con los elementos que presenta la Entidad en el registro fotográfico, continúan las fisuras, con daños en los parcheos efectuados. Adicionalmente, no se formuló acción preventiva.
22	612	La Entidad propuso hacer la modificación del contrato, en razón a la falta de inversión y (...). Sin embargo, no se había efectuado la modificación.
23	621	Los informes de interventoría presentan registro estadístico de accidentalidad, pero no se cumplió con la actividad relacionada con la implementación de campañas educativas.
24	655	Aunque las unidades de medida se cumplieron por parte de la entidad, no se evidencia que a 31/12/2014 los recursos sobrantes, se haya decidido su destinación (reintegro a la Nación o reasignarse al proyecto, según concepto jurídico emitido el 02/09/2014 memorando .2014-705-007856-3.
25	656	Se realizó el correspondiente análisis jurídico y financiero, sin embargo, no se evidencia que acciones de mejoramiento tendiente a subsanar las causas del hallazgo.
26	748	Se gestionó la asignación de recursos por parte de Ministerio de Hacienda, para subsanar el tema de Deuda por concepto de adquisición de inmuebles con ocasión a la firma del Adicional 1, los recursos para el 2015, mediante oficio 2014-601-008211-1 lo cual fue enviado al Ministerio de Hacienda, en donde se incluyó \$60.540 millones, que corresponden a los predios adquiridos Bogotá- Villavicencio. Sin embargo, no se situaron.

27	751	El concesionario el 27/11/2014 informó que asumirá a su costo el mayor valor pagado. Sin embargo, aunque se informa que se procedería a hacer los ajustes pertinentes en el reporte de contingencia en el mes de diciembre, no se evidencian los soportes sobre la asunción por parte del concesionario y la fuente de los recursos.
28	754	A 31/12/2014 no se había adquirido el predio, (el predio se adquirió en 2015), no se cuenta con la evidencia del valor pagado por el predio y si se canceló un valor superior al del avalúo, por lo tanto, no se puede evaluar la efectividad de las acciones y no podría decirse que se haya dado cumplimiento a las acciones de mejoramiento por cuanto estas están encaminadas a reconocer al concesionario solo los valores soportados en el avalúo y a 31 de diciembre no se había dado la compra.
29	755	No se evidencian acciones de mejoramiento. Al tratarse de un hallazgo con presunta incidencia fiscal, será la instancia correspondiente donde se definirá lo correspondiente. Adicionalmente, no se evidencian acciones preventivas
30	777	La entidad no planteó acciones de mejoramiento. Están en curso proceso de solución de controversias ante tribunal de arbitramento. En los soportes se observa que se incluyó el hallazgo en las pretensiones de la entidad.
31	778	No se subsanó la causa del hallazgo, el cual estaba orientado al atraso en la ejecución de las obras del tramo 7 y el efecto generado. Teniendo en cuenta que el Concesionario no dio respuesta a la comunicación ANI 2012-300-013514-1 del 23/10/2013. Se encuentra ante Tribunal de Arbitramento.
32	779	La Acción preventiva se establece como hecho posterior al periodo auditado (en abril de 2015) y la Acción correctiva no corrige la causa del efecto financiero del Proyecto.
33	783	La acción propuesta se cumplió. Sin embargo, no se había girado los recursos para la realización de las obras de mantenimiento y continúan en cuenta de fiducia.
34	792	(1) Cumplida pero no efectiva (2) cumplida y efectiva. En el numeral primero del hallazgo se expidió la directiva, la ANI no estableció procedimientos o no lo hay en los soportes de la existencia de un procedimiento para el trámite de establecimiento de nuevas casetas de peaje y no ha determinado la duración de este procedimiento.
35	793	En Resolución 1489 del 24/08/2015, se indica que el Concesionario fue informado de la decisión de la entidad de realizar el descuento correspondiente al mayor costo pagado en la adquisición del predio SA-022. Si bien a 31/12/2014 estaba en proceso de solicitud de reintegro ya mediante la precitada resolución se realizó dicha gestión. A 31/12/2014 no se había proferido dicha resolución.
36	800	Se incluyó en el anteproyecto de presupuesto de 2015 e información para Marco de Gasto de Mediano Plazo 2. Gestión de solicitud de recursos y/o mecanismos alternos ante Ministerio de Hacienda para el pago de estas obligaciones, Circular 06 del 21/02/2014, a pesar que se solicitó no se situaron.
37	801	Se incluyó en anteproyecto de presupuesto de 2015 e información para Marco de Gasto de Mediano Plazo 2. Gestión de solicitud de recursos y/o mecanismos alternos ante Ministerio de Hacienda para el pago de estas obligaciones, Circular 06/02/2014, a pesar que se solicitó no se situaron.
38	823	La ANI como acción preventiva planteó establecer indicadores de gestión acorde a especificaciones del terminal. De acuerdo con los documentos aportados, no se observa presentación de indicadores. Solicitan unificación de cuatro (4) hallazgos que tiene la misma causa (Drummond 761, Prodeco 823, Cartagena 767 y Santamarta 856). Los unificaron el 27/12/2013 solicitan plazo para el cumplimiento de la acción. A 31/12/2014. Con memorando 2014-303-009030-3 del 30/09/14 solicitaron unificación y cierre de cuatro (4) hallazgos.

39	839	Mediante oficio 2015-303-012378-1 del 9/06/2015, la ANI solicitó al IGAC la validación de las coordenadas de los terminales marítimos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y Terminal de Contenedores de Buenaventura –TCBUEN, a través de los oficios de 2014 y 2015 y manifiesta que la validación se puede incluir dentro del marco del convenio interadministrativo suscrito con el IGAC. A 31/12/ 2014 y a junio de 2015 no se confirmaron las coordenadas de estos terminales.
40	843	La acción de mejoramiento no correspondió a acciones preventivas y/o correctivas para subsanar o corregir las causas administrativas que dieron lugar al respectivo hallazgo.
41	844	Por falta de información: No se pudo establecer si la información se extravió y la aplicación del procedimiento de "Denuncia y reconstrucción de un documento extraviado" de la ANI código GADF-P-12; Versión 001 de fecha 23/01/2014.
42	849	La ANI realizó las actividades, excepto la visita técnica porque el reporte contable en el período 1993 a abril de 2011, reemplaza la visita técnica en razón a que dicha visita no puede corroborar inversiones de años atrás
43	851	A 31/12/2014 no se había cumplido en su totalidad la acción de mejoramiento planteada. Como hecho posterior al periodo auditado se observa que Las unidades de medida 1 y 2 están completadas. Se actualiza porcentaje de avance. Se agrega una nueva unidad de medida, relacionada con un concepto de si hubo o no beneficio para el concesionario. Se solicita y aprueba plazo para ejecutar la nueva unidad de medida, para el 31/05/2015. En reunión del 26/06/2015 se ajustan las unidades de medida siguientes: 1- Copia del memorando, 2- Informe, 3- Concepto técnico - financiero. Pendiente los soportes de las unidades de medida 1 y 2. Con correo del 26/06/2015 se acreditó el 100% de avance. Realizar seguimiento a la efectividad en la próxima auditoria
44	862	La solución es a largo plazo con relación a reorganización de la supervisión a los puertos.
45	864	No se evidenció la aprobación de la garantía en el plazo establecido, es decir, 2013/11/01 a 2014/12/31.
46	865	La Interventoría en el informe, indica con relación a la ejecución de obras hace un recuento de lo sucedido en la visita de la CGR y así como del proceso constructivo, pero no indica el cumplimiento de la acción de mejoramiento que elimine la causa del hallazgo. La Entidad no formuló acción preventiva.
47	866	Mediante oficio 2015-303-012378-1 del 9/06/2015, la ANI solicitó al IGAC la validación de las coordenadas de los terminales marítimos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura y Terminal de Contenedores de Buenaventura –TCBUEN, a través de los oficios de 2014 y 2015 y manifiesta que la validación se puede incluir dentro del marco del convenio interadministrativo suscrito con el IGAC. Por lo que a 31/12/2014 y a junio de 2015 no se confirmaron las coordenadas de estos terminales, tal como se propone la Entidad en el plan de mejoramiento.
48	871	En el informe de interventoría que se indicó, dentro de las actividades de la acción de mejoramiento, se observó que la interventoría y la supervisión no cierran la observación, dado que encuentran lasas sin reparar.
49	872	En los informes de interventoría y supervisión suministrados por la Entidad, no se evidenció haber subsanado las causas que originaron el hallazgo. No se evidencia acción preventiva.
50	878	No se hizo referencia al costo de oportunidad de los recursos que no se ejecutan dentro de los plazos pactados.

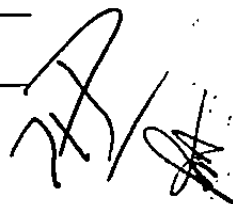
51	879	La acción de mejoramiento, no guarda relación con la unidad de medida, teniendo en cuenta que establece informar el hallazgo disciplinario a la oficina competente y establecer mecanismos eficientes de gestión predial y la unidad de medida es 1) Memorando a Control Interno Disciplinario (1)2) Informe de Gestión predial para la respectiva adquisición (1).3. Remitir a CI justificación de no competencia. 4. Remitir a GP. No presenta acción preventiva. No es procedente la justificación de no competencia de este hallazgo dentro del plan de mejoramiento, dado que la ANI tiene la competencia, por cuanto fue quien ejecutó la gestión predial para la adquisición de los predios requeridos y específicamente el predio en comento.
52	883	Dentro de los documentos que soportan las acciones planteadas por la entidad, se incluye un informe de terminación de las intersecciones a desnivel Terreros y San Mateo, sin embargo, no se evidenció el acta de terminación, recibo final ni liquidación del contrato, con el fin de verificar si estas obras se recibieron a satisfacción y están funcionando adecuadamente las obras del adicional 01 al contrato de concesión.
53	911	De un total de 55 concesiones Portuarias, a 31/12/2014 Depuró y Registró 51 a través de circularización de información con el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías-INVÍAS, con base en la respuesta de estas Entidades se realizó la depuración y registro contable en la cuenta (9346) Cuentas de Orden – Acreedoras de Control-Bienes Recibidos de Terceros que corresponde; las cuatro restantes no se han registrado, debido a que no ha sido posible obtener información básica, suficiente y confiable que garantice la veracidad del registro, por lo que a la fecha la Agencia se encuentra en proceso de revisión de archivo con el fin de obtener el avalúo de cada una, antes de la firma de los Contratos de Concesión con el fin de establecer el costo histórico.
53		TOTAL

Acciones no efectivas a 30/06/ 2015

Orden	Hallazgo	Conclusión
1.	3	La obra faltante va en un 30% de avance.
2.	4	No se obtuvo evidencia de la legalización de los recursos. Con base en el proyecto de acta de visita de la interventoría, se observa que existen obras sin terminar. Además, se está a espera de la decisión del Tribunal.
3.	7	Persiste la deficiencias en la señalización en los paso a nivel de acuerdo con lo observado en la visita de inspección realizada por la CGR y lo reportado por la interventoría a marzo de 2015
4.	47	Falta adquirir una parte del predio
5.	184	No esta encuentra el soporte el recibo de la obra y la liquidación del contrato, el informe de interventoría documento la terminación de la señalización en los trayectos establecidos, no se evidencio el acta de liquidación.
6.	225	Demanda de reconvención (Pretensiones: Primera, Cuadragésima Cuarta y Cuadragésima Quinta) a pesar que está en la demanda persiste, Modelo Contrato Estándar 4G, Manual de Interventoría y Supervisión, Manual de Contratación.
7.	226	El hallazgo se encuentra en las pretensiones de la demanda.
8.	238	Resolución 1085 del 8/10/2010. Persisten las causas del hallazgo.
9.	252	Persisten las deficiencias tal como se muestra en el resultado de la evaluación vigencia 2014
10.	345	Quedan pendientes tres (3) predios que están-sujetos a expropiación para terminar el tramo 8.
11.	373	Las obras no están terminadas. No hay actas de inicio para los tramos indicados en el hallazgo.
12.	440	Está en conciliación y/o tribunal.
13.	487	Pendiente el soportes sobre gestión de cobro.
14.	559	Según el acta de liquidación existe un monto por cancelar. No evidencia el cobro de

		los correspondientes dineros por parte de la ANI
15.	560	No evidencia actuaciones para el cobro.
16.	579	Persiste y no se evidencia acción para recuperar el dinero
17.	594	Si bien se aplicó la metodología establecida en el contrato, no se evidencia acción para minimizar el riesgo de reconocimiento de pagos moratorios.
18.	623	E Demanda de reconversión (Pretensiones: Primera, Cuadragésima Cuarta y Cuadragésima Quinta), Modelo Contrato Estándar 4G, Manual de Supervisión e Interventoría y Manual de Contratación.
19.	624	Está en pretensiones, persiste el desplazamiento del cronograma.
20.	625	Persisten algunas actividades que no se han ejecutado como revestimiento de taludes.
21.	629	En pretensiones y/o demanda.
22.	632	Persisten algunas inconsistencias. En los soportes está el Otrosí 2. Aprobación del Tribunal de Arbitramento 3. Informe técnico de Interventoría y/o supervisión.
23.	633	Medición el Índice de estado de fecha 26/03/2014. Los hechos descritos se acordaron en la conciliación. No se evidencia acción preventiva.
24.	634	Los 150 metros colapsados sin arreglar.
25.	635	La señalización es una obligación permanente del concesionario que es objeto de monitoreo periódico.
26.	636	En las pretensiones de la demanda. Persisten lo relacionado con algunas actividades de mantenimiento rutinario.
27.	651	No está cumplido totalmente porque no se ha requerido al concesionario para el pago. Faltó una unidad de medida.
28.	658	La entidad colocó en aplicativo WinSCP Concepto de interventoría 2. Informe financiero 3. Acuerdo 4. Ante la negativa a una negociación directa, activar los mecanismos de resolución de conflictos. Faltó acción preventiva.
29.	673	La Estación de Pesaje la María no se ha podido construir la obra. Aún no se define si se sustituirá la obra y en qué condiciones
30.	690	Es el mismo hallazgo que H422 (23). De un total de 55 concesiones Portuarias, a 31/12/2014 Depuró y Registró 51 a través de circularización de información con el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías-INVÍAS, con base en la respuesta de estas Entidades se realizó la depuración y registro contable en la cuenta (9346) Cuentas de Orden – Acreedoras de Control-Bienes Recibidos de Terceros que corresponde; las cuatro restantes no se han registrado, debido a que no ha sido posible obtener información básica, suficiente y confiable que garantice la veracidad del registro, por lo que a la fecha la Agencia se encuentra en proceso de revisión de archivo con el fin de obtener el avalúo de cada una, antes de la firma de los Contratos de Concesión con el fin de establecer el costo histórico.
31.	744	Se requiere soporte que confirme la obligación o no de haber recibido y entregado al concesionario el tramo en mención. Esto según Resolución del MT 1528 del 22/04/2008.
32.	756	No se estableció acción preventiva. La acción planteada se orientó a gestionar los trámites tendientes a determinar el presunto daño y la recuperación de los recursos correspondientes, por lo que solicitó: 1. Concepto a la Superintendencia de Puertos Transporte 20146100118741 25/03/14 2. Concepto a DIMAR 29201402500MD-DIMAR-A SIMPO 28/4/14. 3. Conceptos técnico (2014-303-004663-3 11/6/14), financiero (2014-308-005905-3 16/7/14) y jurídico (2014-705-007752-3 29/8/14) al interior de la Entidad o asesores externos. 4. Como consecuencia del análisis de los conceptos, determinar la existencia del presunto daño y constituir el título para el cobro que sea pertinente. A 31/12/2014 Se observa que la sociedad portuaria, en el 2015 debe pagar la Contraprestación de conformidad con el Conpes 3744 de 2013. En el 2013 se firmó el Otrosí 4 orientado al cargue directo y la contraprestación se calcula con base en la Carga Movilizada.
33.	757	No se estableció acción preventiva. La acción planteada se orientó a Gestionar los tramites tendientes a determinar el presunto daño y la recuperación de los recursos

		correspondientes, por lo que solicitó: 1. Concepto a la Superintendencia de Puertos y Transporte 20146100118741 25/03/14. 2. Concepto a DIMAR 29201402500MD-DIMAR-A SIMPO 28/4/14. 3. Conceptos técnico (2014-303-004663-3 del 11/6/14), financiero (2014-308-005905-3 16/7/14) y jurídico (2014-705-007752-3 29/8/14) al interior de la Entidad o asesores externos. 4. Como consecuencia del análisis de los conceptos, determinar la existencia del presunto daño y constituir el título para el cobro que sea pertinente. A 31/12/2014. La sociedad portuaria en el 2015 debe pagar la Contraprestación de conformidad con el Conpes 3744/13 Que en el 2013 se firmó el Otrosí 4 orientado al cargue directo y la contraprestación se calcula con base en la Carga Movilizada.
34.	758	No estableció Acción preventiva. Pues la ANI orientó la acción a: 1. Estudio de Conveniencia y oportunidad. 2. Oficio a la Superintendencia Alcance y Funciones de la Interventoría ANI. 3. Oficio de la Superintendencia. 4. Devolución del CDP. Hoy el Control lo ejerce la supervisora del contrato, quien solicita a la Superintendencia de Puertos y Transporte el Reporte de Toneladas movilizadas. La ANI como acción correctiva determinó como Unidad de Medida 1. Estudio de Conveniencia y oportunidad, 2. Oficio a la Superintendencia Alcance y Funciones de la Interventoría ANI. 3. Oficio de la Superintendencia. 4. Devolución de CDP. Concepto Jurídico ANI: Memorando 2014-705-008332-3 del 16/9/2014. El concepto de la Superintendencia de Puertos y Transporte..." que no se asignen a la interventoría tareas que correspondan a las funciones de inspección, control y vigilancia que realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte, sino que las funciones que esta ejecute correspondan a las funciones de seguimiento a la debida ejecución del contrato en los términos indicados anteriormente"... Pronunciamento emitido para las Sociedades Portuarias.
35.	761	La ANI como acción preventiva plantea: Establecer indicadores de gestión acorde a especificaciones del terminal. Solicitan unificación de cuatro (4) hallazgos que tiene la misma causa. Los unifican. El 27/12/2013 solicita plazo para el cumplimiento de la acción. A 31/12/2014. Con Memorando 2014-303-009030-3 del 30/09/14 solicita Unificación y cierre de cuatro (4) hallazgos. De acuerdo con los documentos aportados A 31/12/2014 no se observa presentación de indicadores.
36.	762	A 31/12/2014 la ANI no estableció acción preventiva orientada a subsanar la causalidad asociada al hallazgo para que esta causa no se vuelva a presentar. Concesión: 2004-2012. Se realizó Mesa de Arreglo Directo, existe diferencia en la Metodología. En el 2013 La Concesión pagó la contraprestación por anticipado Resolución 856 de junio de 2014 por la cual se ordena pago de contraprestación.
37.	763	A 31/12/2014 la ANI no estableció acción preventiva. La ANI como acción correctiva determinó como Unidad de Medida 1. Estudio de Conveniencia y oportunidad, 2. Oficio a la Superintendencia Alcance y Funciones de la Interventoría ANI. 3. Oficio de la Superintendencia. Y 4. Devolución de CDP. Concepto Jurídico ANI: Memorando 2014-705-008332-3 del 16/9/2014. El concepto de la Superintendencia de Puertos y Transporte..." que no se asignen a la interventoría tareas que correspondan a las funciones de inspección, control y vigilancia que realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte, sino que las funciones que esta ejecute correspondan a las funciones de seguimiento a la debida ejecución del contrato en los términos indicados anteriormente"... Pronunciamento emitido para las Sociedades Portuarias.
38.	765	A 31/12/2014 la ANI no estableció acción preventiva orientada a subsanar la causalidad asociada al hallazgo para que esta causa no se vuelva a presentar. La ANI como acción correctiva determinó como Unidad de Medida 1. Estudio de Conveniencia y oportunidad, 2. Oficio a la Superintendencia Alcance y Funciones de la Interventoría ANI. 3. Oficio de la Superintendencia y 4. Devolución de CDP. Concepto Jurídico ANI: Memorando 2014-705-008332-3 del 16/9/2014. El concepto de la Superintendencia de Puertos y Transporte ..." que no se asignen a la interventoría tareas que correspondan a las funciones de inspección, control y vigilancia que realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte, sino que las funciones que esta ejecute correspondan a las funciones de seguimiento a la debida ejecución del contrato en los términos indicados anteriormente"... Pronunciamento emitido para las Sociedades Portuarias.



39.	767	La ANI como acción preventiva plantea: Establecer indicadores de gestión acorde a especificaciones del terminal. Solicitan unificación de cuatro (4) hallazgos que tiene la misma causa. Los Unifican. El 27/12/2013 se solicita plazo para el cumplimiento de la acción. A 31/12/2014. Con Memorando 2014-303-009030-3 del 30/09/14 solicita Unificación y cierre de cuatro (4) hallazgos. De acuerdo con los documentos aportados no se observa presentación de indicadores. A 31/12/2014 la ANI no había establecido acción preventiva.
40.	773	Se aprobó prórroga hasta el 30-jun-2015. En reunión del 30-jun-2015, se eliminaron las UM:3. Memorando a la Alta dirección. 4. Memorando a VAF y 5. De ser pertinente registro contable, ya que no atienden la causa raíz del hallazgo, lo que implica ajustar los responsables y dejar a la VPRE. Se adiciona medida preventiva relacionada con el procedimiento de seguimiento predial y se acredita el 100% de avance.
41.	789	Sigue el atraso, la entrega de los estudios fue el 19/08/2015 a la interventoría para que emita el concepto favorable.
42.	796	La entidad no disponía de la totalidad de los reportes sobre el pago del Impuesto de Guerra: Si bien se identificó que algunas concesiones reportaron el pago de dicha contribución, en otros como lo relacionado con el Contrato de Concesión Portuaria 003 de 2010, entre otros, no se aportó por parte de la ANI a 30/06/2015 información sobre el pago del respectivo impuesto.
43.	803	La entidad ofició a la DIAN radicado de salida 2013-303020210-1 09/12/2013, respuesta de la DIAN 00105 correo certificado 100-211-348, memorando financiero 2014-303-002883-3 del 01/04/2014, concepto financiero memorando 2014-308-003463-3 del 28/04/2014, traslado a la Superintendencia de Puerto y transporte 2014-308-014831-1 del 22/08/2014 Incentivar la aplicación del nuevo Conpes en los eventos en que proceda de acuerdo al mismo.
44.	828	Concepto Jurídico ANI: Memorando 2014-705-008332-3 del 16/09/2014. El concepto de la Superintendencia de Puertos y Transporte "... que no se asignen a la interventoría tareas que correspondan a las funciones de inspección, control y vigilancia que realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte, sino que las funciones que esta ejecute correspondan a las funciones de seguimiento a la debida ejecución del contrato en los términos indicados.
45.	852	A 31/12/2014 no se había cumplido en su totalidad la acción de mejora planteada. Como hecho posterior al periodo auditado se observa que las unidades de medida 1 y 2 están completas. Se actualiza porcentaje de avance. Se agrega una nueva unidad de medida, relacionada con un concepto de si hubo o no beneficio para el concesionario. Se solicita y aprueba plazo para ejecutar la nueva unidad de medida, para el 31/05/2015. En reunión del 26/06/2015 se ajustan las unidades de medida.
46.	856	La ANI como acción preventiva planteó: Establecer indicadores de gestión acorde a especificaciones del terminal -Solicitan unificación de cuatro (4) hallazgos que tiene la misma causa. Los unifican. El 27/12/2013 solicita plazo para el cumplimiento de la acción. A 31/12/2014. Con Memorando 2014-303-009030-3 del 30/09/14 solicitan unificación y cierre de cuatro (4) hallazgos. De acuerdo con los documentos aportados a 31/12/2014 no se observa presentación de indicadores.
47.	912	A 31/12/2014 la ANI durante el 2014 adelantó las conciliaciones trimestrales de conformidad con la norma y técnicas establecidas por la CGN dentro del proceso de consolidación. Las Partidas conciliatorias a 31/12/2014 quedaron conciliadas sin embargo no todas se encuentran depuradas antes del cierre contable y corresponden en su mayoría a momentos de causación ejemplo los aportes al ICBF la ANI causa la obligación con un DB en el Gasto y un Cr en Cuentas por pagar; pero el ICBF no registra la causación a 31/12/2014 sino registra el pago el primer día hábil del 2015

Anexo 5. Encuesta Ambiental

CUESTIONARIO PARA VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD AMBIENTAL POR PARTE DE LAS ENTIDADES SUJETOS DE CONTROL DE LA CGR

No.	ODIGACION LEGAL	CUMPLE (S/N)	OBSERVACION
1	¿Cuenta la entidad con un programa plan o sistema de Gestión Ambiental que busque minimizar los impactos ambientales que genera y estrategias para mitigarlos?	SI	La estrategia No. 3 de la Política Ambiental de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI prevé el impulso de la incorporación de la gestión ambiental en los proyectos de la ANI, mediante la inclusión de dicha gestión en las áreas de estructuración y ejecución de los proyectos de la Agencia. Véase: Política Ambiental de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Numeral 5.3.
2	¿Ha formulado la entidad el Programa para el uso eficiente y ahorro del agua al que obliga la ley 373 de 1997.	SI	Los sanitarios y lavamanos cuentan con sensores ahorradores de agua, y adicionalmente el agua utilizada en los sanitarios es agua reciclada. Este programa fue implementado por la Administración del Edificio, dado que los baños hacen parte de las zonas comunes del mismo.
3	¿Cuenta la entidad con un programa para el uso racional y eficiente de la energía tal como lo establece la ley 607 de 2001?	SI	El sistema de Iluminación utilizada en los edificios de la Agencia cuenta con sensores de movimiento permitiendo que solamente se disponga de uso de energía cuando se encuentre el personal laborando.
4	¿Cuenta la entidad con un plan para el manejo de los residuos sólidos aprovechables generados?	SI	El programa está liderado por la Administración del Edificio. Se anexa Certificación de las firmas Eco Reciclaje, TECNIAMSA, ECOINDUSTRIA Y C.I. RECYCLAELESSA.
5	¿Cuenta la entidad con un plan de manejo de residuos peligrosos o de gestión diferenciada (Borrallas y luminarias, computadores y periféricos y pilas y acumuladores)?	SI	El programa está liderado por la Administración del Edificio. Se anexa Certificación de las firmas Eco Reciclaje, TECNIAMSA, ECOINDUSTRIA Y C.I. RECYCLAELESSA.
6	¿Ha tomado la entidad medidas para la adaptación al Cambio climático que le permitan asumir el anundado fenómeno del niño?	SI	El Grupo Interno de Trabajo Social y Ambiental está trabajando para incorporar en la Política Ambiental de la Agencia, las medidas relacionadas con el cambio climático.

Preparó: Verónica Villalba Campos - Coordinadora G.I.T. Ambiental y Social / VPPE
 Revisó: Adriana Hidalgo Aguirre - Experto G3 Gestión OS / VAF
 Revisó: Carlos Eduardo Morán - Coordinador G.I.T. Ambiental y Social / VPPE
 Revisó: Nancy Maldonado Ballester - Coordinadora G.I.T. Administrativo y Fiebre / VAF