



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020093303



Fecha: 28-07-2022

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **Dr. MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES**
Presidente

Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

Dr. JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO
Vicepresidente de Gestión Contractual

Dra. DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO
Vicepresidente de Estructuración

Dr. DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA
Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno

Dr. FERNANDO AUGUSTO RAMÍREZ LAGUADO
Vicepresidente Jurídico

Dra. ELIZABETH GÓMEZ SÁNCHEZ
Vicepresidente de Gestión Corporativa

DE: **GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República.

Respetados doctores:

La Oficina de Control Interno, entre abril y julio de 2022, llevó a cabo el análisis de efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra aleatoria de planes de mejoramiento cumplidos para hallazgos asociados con los modos de transporte carretero, aeroportuario, portuario y férreo; formulados entre 2009 y 2019 por la Contraloría General de la República. Los resultados se resumen en el capítulo 4 del informe que se anexa a la presente comunicación.



Documento firmado digitalmente



Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 - www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 2 de 2

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20221020093303



Fecha: 28-07-2022

MEMORANDO

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos:

cc: 1) CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES (VICE) Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -2) JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -3) DIANA CECILIA CARDONA RESTREPO (VICE) Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -4) DIEGO ALEJANDRO MORALES SILVA (VICE) Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno BOGOTA D.C. -5) FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE) Vicepresidencia Jurídica BOGOTA D.C. -6) ELIZABETH GÓMEZ SANCHEZ (VICE) Vicepresidencia de Gestión Corporativa BOGOTA D.C.

Proyectó: Adriana Barrios Rodríguez – Contratista Oficina de Control Interno, Mary Alexandra Cuenca Noreña – Contratista Oficina de Control Interno, Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno

VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20221020042906

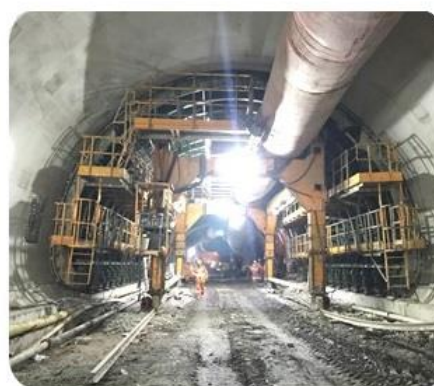
GADF-F-010



La movilidad
es de todos

Mintransporte

INFORME DE REVISIÓN DE EFECTIVIDAD DE PLANES DE MEJORAMIENTO



Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de
hallazgos formulados por la Contraloría General de la República

2022

CONTENIDO



1. OBJETIVO	6
2. ALCANCE.....	6
3. DESARROLLO DEL INFORME	6
3.1 Santa Marta Riohacha Paraguachón – Ruta del Sol III	7
3.1.1 Hallazgo 256-49	7
3.2 Santa Marta – Riohacha – Paraguachón.....	11
3.2.1 Hallazgo 425-1	11
3.2.2 Hallazgo 426-2	14
3.2.3 Hallazgo 1033-102.....	20
3.3 Briceño – Tunja – Sogamoso.....	22
3.3.1 Hallazgo 376-29	22
3.3.2 Hallazgo 377-30	24
3.3.3 Hallazgo 1009-78	26
3.4 Pereira – La Victoria.....	32
3.4.1 Hallazgo 487-63	32
3.4.2 Hallazgo 498-74	33
3.5 Armenia – Pereira – Manizales	34
3.5.1 Hallazgo 673-249	34
3.5.2 Hallazgo 1151-4	38
3.5.3 Hallazgo 1154-7	40
3.5.4 Hallazgo 1157-10	43
3.6 Fontibón – Facativá – Los Alpes.....	45
3.6.1 Hallazgo 589-165	45
3.6.2 Hallazgo 1294-1	47
3.7 Puerto Drumond.....	49
3.7.1 Hallazgo 758-3	49
3.8 Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte	52

3.8.1	Hallazgo 796-26	52
3.8.2	Hallazgo 907-19	55
3.9	Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta	57
3.9.1	Hallazgo 851-9	57
3.9.2	Hallazgo 852-10	60
3.10	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.....	62
3.10.1	Hallazgo 859-1	62
3.10.2	Hallazgo 862-4	65
3.10.3	Hallazgo 864-6	67
3.11	Neiva – Espinal - Girardot	69
3.11.1	Hallazgo 977-46	69
3.12	Bogotá - Villavicencio.....	70
3.12.1	Hallazgo 1046-10	70
3.12.2	Hallazgo 1051-15	71
3.12.3	Hallazgo 1300-6	74
3.12.4	Hallazgo 1302-8	77
3.13	Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A - CONTECAR.....	80
3.13.1	Hallazgo 1100-8	80
3.13.2	Hallazgo 1106-14	82
3.14	Sociedad Zona Franca S.A. Argos S.A.S.	84
3.14.1	Hallazgo 1103-11	84
3.15	Transversal de Las Américas	86
3.15.1	Hallazgo 1194-6	86
3.15.2	Hallazgo 1197-9	88
3.15.3	Hallazgo 1207-19	90
3.16	Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.....	92
3.16.1	Hallazgo 1256-5	92
3.16.2	Hallazgo 1258-7	94

3.16.3	Hallazgo 1259-8	96
3.17	Autopista Conexión Pacífico III	98
3.17.1	Hallazgo 1260-9	98
3.18	Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	100
3.18.1	Hallazgo 1242-20	100
3.18.2	Hallazgo 1244-22	103
3.18.3	Hallazgo 1245-23	105
3.18.4	Hallazgo 1248-26	110
3.18.5	Hallazgo 1250-28	118
3.19	Transversal del Sisga	120
3.19.1	Hallazgo 1267-16	120
3.19.2	Hallazgo 1268-17	122
3.19.3	Hallazgo 1408-3	125
3.19.4	Hallazgo 1410-5	126
3.20	Gerencia Jurídico Predial	129
3.20.1	Hallazgo 1270-19	129
3.20.2	Hallazgo 1272-21	130
3.20.3	Hallazgo 1273-22	131
3.20.4	Hallazgo 1274-23	132
3.20.5	Hallazgo 1275-24	133
3.20.6	Hallazgo 1276-25	135
3.20.7	Hallazgo 1277-26	136
3.20.8	Hallazgo 1278-27	137
3.21	Chirajara – Fundadores.....	140
3.21.1	Hallazgo 1296-2	140
3.21.2	Hallazgo 1301-7	142
3.22	Aeropuerto Ernesto Cortissoz.....	143
3.22.1	Hallazgo 1338-1	143

3.22.2 Hallazgo 1339-2 146

4. CONCLUSIONES 148

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República</p>	 <p align="center">El futuro es de todos</p> <p align="right">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

1. OBJETIVO

Evaluar y verificar las acciones de mejora derivadas de auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República (CGR), analizando la efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra aleatoria de planes de mejoramiento cumplidos y formulados para hallazgos identificados en el Plan de Mejoramiento Institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de efectividad, desde el punto de vista administrativo, de una muestra aleatoria de planes de mejoramiento cumplidos para hallazgos asociados con los modos de transporte carretero, aeroportuario, portuario y férreo; formulados entre 2009 y 2019 por la Contraloría General de la República.

3. DESARROLLO DEL INFORME

Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular No. 15 de 30 de septiembre de 2020 proferida por el despacho del Contralor General de la República, en la que, en relación con las acciones cumplidas de los planes de mejoramiento de los sujetos de control fiscal, emitió lineamiento consistente en que:

“De conformidad con la Ley 87 de 1993 y sus normas reglamentarias, corresponde a las Oficinas de Control Interno de los sujetos de control, dentro de sus funciones, verificar las acciones que a su juicio hayan subsanado las deficiencias que fueron objeto de observación por parte de la CGR. Estas acciones deben estar evidenciadas, lo cual será el soporte para darlas por cumplidas e informarlo a la Contraloría General de la República, en comunicación dirigida al Contralor Delegado que corresponda de conformidad con la resolución de sectorización vigente.

Las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo han desaparecido o se han modificado los supuestos de hecho o de derecho que dieron origen al mismo, corresponde a las Oficinas de Control Interno señalar su cumplimiento e informarlo a la CGR (...).

Lo antes expuesto, sin perjuicio de la verificación que la CGR realice a través de cualquier tipo de auditoría o actuación de vigilancia y control fiscal.

En este contexto, la rendición de los avances semestrales del plan de mejoramiento que presenten los sujetos de control fiscal solamente deberá contener las acciones correctivas y preventivas que, a la fecha de corte de su presentación, aún no hayan subsanado las causas que generaron el hallazgo”.

La Oficina de Control Interno ha incorporado a su gestión, los siguientes criterios para el análisis de las acciones cumplidas, en lo que se refiere a la declaratoria de la efectividad, específicamente en el ejercicio de sus competencias y respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista

administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal de los hallazgos, así clasificados por la CGR:¹

- a. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.
- b. **Desaparición o modificación del fundamento normativo:** las causas normativas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado.
- c. **No hay repetición:** las situaciones evidenciadas en los hallazgos no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente objetivo que:
 - En los dos últimos años no se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
 - En los dos últimos años no se han presentado No Conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno.

En virtud de lo anterior, se adelantó un análisis de efectividad sobre una muestra aleatoria de planes de mejoramiento asociados a los proyectos que se presentan a continuación:

3.1 Santa Marta Riohacha Paraguachón – Ruta del Sol III

3.1.1 Hallazgo 256-49

Hallazgo	256-49	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Se presentan los siguientes incumplimientos en las obligaciones ambientales, que evidencian una deficiente gestión de supervisión por parte del INCO y la Interventoría, durante la ejecución del Contrato de Concesión, situaciones que además de generar contaminación ambiental incrementan el riesgo de accidentes al paso de los vehículos y demás usuarios de la vía concesionada:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) En la entrada y salida a las poblaciones de la Zona Bananera, Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación, así como en Riohacha, Maicao y Paraguachón, existen botaderos discriminados de basura a lado y lado de la vía. b) En el sector Cuestecita-La Florida-Riohacha, el tendido de la sub-base granular presenta deficiente mitigación ambiental por la gran cantidad de material Particulado en suspensión, que se origina al paso de los vehículos, debido a la falta de mantenimiento y riego del sector. c) La planta de materiales y asfalto Arroyo-Arena, presenta inadecuado manejo ambiental debido a la deficiente nivelación que se presenta en las vías de acceso; además de la inadecuada señalización vertical en los distintos sitios y lugares al interior de la planta. Por 		

¹ Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revision_de_efectividad_hallazgos_cgr_v1.pdf

Hallazgo	256-49		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
	<p>otra parte, el personal operario de la planta trituradora se encontró laborando sin los elementos de protección auditiva correspondientes.</p> <p>d) En las vías de acceso a la Planta de materiales y asfalto Zona Porciosa, se observan irregularidades en su nivelación y las áreas internas presentan inadecuada señalización.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA:</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Concesionario sobre las actividades realizadas respecto a este problema. Comunicación enviada a Procuraduría, Contraloría y Alcaldía con el fin de aclarar que no es competencia de la Agencia y que se deben realizar actividades policivas Oficio a la Alcaldía para que dentro del ámbito de su competencia formule las acciones Oficio No competencia CGR Aportes Concesionario, interventoría y proyecto sobre literales b, c y d. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA:</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Supervisión e Interventoría Realizar mesas de trabajo con los entes territoriales para evaluar los avances en la reducción de la disposición de basuras en el derecho de vía. Continuar con las denuncias de disposición de basuras a los entes competentes informando igualmente a la Procuraduría, Contraloría y Corporaciones Autónomas Regionales. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre Alcance informe de cierre incorporando las nuevas gestiones realizadas con los entes territoriales y competentes 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Deficiente gestión de la Interventoría y supervisión del INCO."				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>Mediante radicado ANI No. 20211020092183 del 29-06-2021 la Oficina de Control Interno se pronunció frente a las evidencias que acreditaban el plan de mejoramiento para el hallazgo 256-49, para ese momento tiempo, en los siguientes términos:</p> <p><i>"En primer lugar se debe tener en cuenta que según el alcance al informe de cierre (UM10), la Contraloría General de la República dio su concepto favorable en lo que se refiere a las acciones ejecutadas para atender los puntos (b), (c) y (d), así:</i></p> <p><i>"(...) con radicado ANI No. 2017-409-097363-2 del 12 de septiembre de 2017, la Contraloría General de la República informa:</i></p> <p><i>"Teniendo en cuenta la revisión realizada en la auditoria de la vigencia 2015, donde se dan por cumplidos los literales b, c y d, se realiza revisión del literal a) así: Radicado 2016-409-073813-2 del 23-08-2016 (se reitera lo relacionado con las competencias sobre el tema de manejo de residuos sólidos). Oficios a Alcaldías (competencia para la prestación de servicios Ley 60/93, ley 142/94 etc., sin embargo, se mantiene teniendo en cuenta que no se presentan evidencias de las acciones de las alcaldías (seguimiento por parte de la entidad)"</i></p> <p><i>En ese orden de ideas, enseguida se presentan consideraciones a cada una de las observaciones de la CGR, a la luz de la documentación que acredita el plan de mejoramiento:</i></p>					

Hallazgo	256-49	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>a) Botaderos discriminados a lado y lado de la vía: La documentación que acredita el plan de mejoramiento únicamente demuestra gestión en lo que respecta al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, es decir a los botaderos discriminados a la entrada y salida de los municipios de Riohacha, Maicao y Paraguachón. No se cuenta con soportes en lo que se refiere a la zona de influencia del proyecto Ruta del Sol 3, es decir en lo que corresponde a la entrada y salida de los municipios de Zona Bananera, Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación.</p> <p>b) Material particulado Cuestecita-La Florida-Riohacha: La causa que dio lugar a la observación ha desaparecido, pues las obras ejecutadas en el corredor vial Cuestecita-La Florida-Riohacha terminaron, según consta en los soportes de la unidad de medida No. 5.</p> <p>Dichos soportes dieron lugar a que en el informe de cierre del plan de mejoramiento, unidad de medida No. 9 (Radicado ANI No. 20166050166393 del 22/12/2016) se indique: "(...) los hechos de los literales b, c y d del hallazgo en mención ya fueron superados, se aportó el Acta de Entrega del Tramo Riohacha – La Florida y el Acta de Entrega y Devolución de las Obras de la Carretera La Florida – Cuestecita, suscritas entre el antiguo Instituto Nacional de Concesiones – INCO, el Concesionario, la interventoría y la Gobernación del Magdalena, así como del informe GCONS-1414-16 del 12 de diciembre de 2016, donde se evidencia que el Concesionario no está realizando actividades constructivas a la fecha en los tramos en mención." (Subrayado fuera de texto).</p> <p>c) Planta Arroyo - Arena: La causa que dio lugar a la observación ha desaparecido, pues en 2016, la interventoría 3B Proyectos S.A.S, encargada en ese momento del control y seguimiento al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20164090738132 del 23-08-2016, documento que hace parte de la unidad de medida No. 5, indicó que la planta se cerró, así:</p> <p>"(...) los hallazgos encontrados en la planta de asfalto tales como: el inadecuado manejo ambiental debido a la deficiente nivelación que se presenta en las vías de acceso, la inadecuada señalización vertical en los distintos sitios y lugares al interior de la planta y la falta de elementos de protección auditiva por parte del personal operario de la planta trituradora, se debió elaborar un plan de acción para cerrar estos hallazgos; sin embargo si no se hizo en su momento, se considera que estos hallazgos quedan cerrados por la planta ya se retiró".</p> <p>d) Planta Zona Porciosa: La causa que dio lugar a la observación ha desaparecido, pues en 2016, la interventoría 3B Proyectos S.A.S, encargada en ese momento del control y seguimiento al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, por medio de comunicación con radicado ANI No. 20164090738132 del 23-08-2016, documento que hace parte de la unidad de medida No. 5, indicó que no existían evidencias de la existencia de la planta, así:</p> <p>"A la fecha no se tienen evidencias que demuestran la existencia de la planta, por lo que a la interventoría le es difícil verificar y/o cerrar este hallazgo, adicionalmente en el archivo histórico suministrado no se tienen evidencias de las acciones realizadas en su momento."</p> <p>Conclusión: <u>El plan de mejoramiento demuestra que se atacaron las causas que dieron lugar a las observaciones (b), (c) y (d). En lo que corresponde a la observación (a), el plan de mejoramiento únicamente demuestra gestión en lo que se refiere al proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, no demuestra gestión en lo que se refiere a Ruta del Sol 3, lo que no permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento.</u></p> <p><u>Se considera que el plan de mejoramiento se debe reformular en lo que se refiere a la gestión que se adelanta en Ruta del Sol 3 para evitar botaderos de basura discriminados a la entrada de los municipios de Zona Bananera, Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación, tal como acercamientos del Concesionario con las alcaldías de estos municipios para reducir la problemática de basuras y los controles que se ejercen desde la Interventoría y la ANI frente al manejo y disposición final de residuos sólidos por parte de Yuma Concesionaria S.A."</u> (Subrayado en conjunto con negrilla fuera de texto)</p> <p>Con base en el pronunciamiento de no efectividad de la Oficina de Control Interno, realizado a través del memorando con radicado ANI No. 20211020092183 del 29-06-2021, la Vicepresidencia Ejecutiva complementó el informe de cierre,</p>			

Hallazgo	256-49	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>incorporando las nuevas gestiones realizadas con los entes territoriales y competentes, lo que se evidencia con el radicado ANI No. 20225000051363 del 31-02-2022.</p> <p>A través de la última comunicación citada, la Vicepresidencia Ejecutiva presentó evidencia de gestión realizada entre 2015 y 2022 para los proyectos Santa Marta – Riohacha – Paraguachón y Ruta del Sol 3 frente a la observación (a): “En la entrada y salida a las poblaciones de la Zona Bananera, Río Frío, Sevilla, Aracataca y Fundación, así como en Riohacha, Maicao y Paraguachón, existen botaderos discriminados de basura a lado y lado de la vía.”; evidencia que corresponde, entre otra documentación, a:</p> <p>Para el caso de Santa Marta – Riohacha – Paraguachón:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitudes del Concesionario a la Autoridad Ambiental para fortalecer las medidas ya aplicadas en zonas donde existe la presencia de basuras. 2. Requerimientos de la Agencia Nacional de Infraestructura a las Alcaldías de los municipios donde se ha evidenciado la problemática de disposición inadecuada de residuos. 3. Gestión entre el Concesionario y los municipios donde se ha evidenciado la problemática de disposición inadecuada de residuos. 4. Informe de la Interventoría, Consorcio PI Santa Marta, a través del cual se evidencia seguimiento a la gestión del Concesionario en lo que corresponde a invasiones al espacio público por disposición de residuos sólidos. <p>Para el caso de Ruta del Sol 3, que fue la razón por la que no se declaró efectivo el plan de mejoramiento en junio de 2021, se tiene:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitudes del Concesionario a las Alcaldías de los municipios donde se ha evidenciado la problemática de invasiones al derecho de vía, para que, en el cumplimiento de sus obligaciones de Ley, adelanten las gestiones tendientes a garantizar la restitución correspondiente. 2. Solicitudes de la ANI a las Alcaldías de los municipios donde se ha evidenciado la problemática de invasiones al derecho de vía, para que, en el cumplimiento de sus obligaciones de Ley, adelanten las gestiones tendientes a garantizar la restitución correspondiente, y sin perjuicio de las obligaciones que recaen en cabeza del Concesionario. <p>Lo anterior acredita la implementación de medidas ejecutadas en los dos proyectos para evitar botaderos discriminados de basura a lado y lado de la vía, es decir el hecho que dio lugar al hallazgo.</p> <p>Por otro lado, a través del alcance al informe de cierre, la Vicepresidencia Ejecutiva, informa que:</p> <p><i>“(…) se hace necesario tener en cuenta que según el artículo 6° y 8° del Decreto 2981 de 2013, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio establece lo siguiente:</i></p> <p><i>“Artículo 6°. Responsabilidad de la prestación del servicio público de aseo. De conformidad con la ley, es responsabilidad de los municipios y distritos asegurar que se preste a todos sus habitantes el servicio público de aseo de manera eficiente.</i></p> <p><i>(…)</i></p> <p><i>Artículo 8°. Cobertura. Los municipios o distritos deben garantizar la prestación del servicio de aseo a todos sus habitantes dentro de su territorio por parte de las personas prestadoras de servicio público de aseo independientemente del esquema adoptado para su prestación. Para ello deberá planificarse la ampliación permanente de la cobertura teniendo en cuenta, entre otros aspectos el crecimiento de la población y la producción de residuos.”</i></p>			

Hallazgo	256-49	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>Igualmente, el Artículo 12 del Decreto 838 de 2005, establece:</i></p> <p><i>"(...) Dentro de las funciones asignadas a los municipios o distritos, señaladas en la Ley, les corresponde la definición y adopción de los PGIRS, la identificación y localización de áreas potenciales para la disposición final de residuos sólidos, en los que se ubique la infraestructura del relleno sanitario, de acuerdo con la normatividad vigente de los POT, PBOT y EOT, según sea el caso, para asegurar la prestación del servicio de disposición final de residuos sólidos generados en su jurisdicción de manera eficiente, sin poner en peligro la salud humana, ni utilizar procedimientos y/o métodos que puedan afectar el ambiente."</i></p> <p>Con base en el análisis aquí presentado se demuestra que la Entidad ha atacado las diferentes observaciones formuladas por la CGR. En cuanto al tema de manejo de basuras, se demuestra que en ambos proyectos se han implementado medidas para evitar su ocurrencia; sin embargo, dicha responsabilidad recae principalmente sobre la administración de los municipios afectados por la problemática.</p> <p>Por lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a su incidencia administrativa.</p>			

3.2 Santa Marta – Riohacha – Paraguachón

3.2.1 Hallazgo 425-1

Hallazgo	425-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 1. Administrativo, Disciplinario, y Fiscal - Modelo Financiero. Se evidencia que el Estado no recibió los bienes en las condiciones de calidad y oportunidad previstos en el contrato de concesión vial 445 de 1994, a causa de las modificaciones contractuales en la ejecución del mismo, como quiera que el bien del Estado está representado en las obras, se genera un mayor margen de crédito para el concesionario, margen que debería estar invertido en las obras ejecutadas y que contablemente pertenecen al Estado. Este efecto se mide en un mayor beneficio recibido por el concesionario.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Informe de Interventoría 2. Análisis técnico - financiero 3. Análisis jurídico 4. Oficio de cobro al Concesionario 5. Respuesta del Concesionario 6. Informe Interventoría 7. Establecimiento de mecanismos para el cobro de los recursos de llegar a aplicar 8. Manual de Contratación 9. Manual de Supervisión e Interventoría 10. Resolución 959 de 2013 - Bitácora 11. Res. Que crea y regula el Comité de Contratación 12. Procedimiento para las modificaciones contractuales 13. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "A causa de las modificaciones contractuales en la ejecución del mismo, como se confirma en las actas de inicio y fin de las etapas del proyecto, así mismo a que se presentó un deterioro prematuro en los primeros 56km de tramo Río Palomino – El Ebanal, que genera un mayor margen de crédito para el concesionario, margen que debería estar invertido en las obras ejecutadas."</p>		
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho

Hallazgo	425-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>El hallazgo se formuló, principalmente, debido a que para el Ente de Control no se ejecutaron inversiones en el proyecto de acuerdo con el cronograma inicialmente previsto, con ocasión de diferentes modificaciones contractuales. Según el informe de auditoría de la CGR (Radicado ANI No. 20124090161582 del 08 de junio de 2012):</p> <p><i>“(...) el concesionario tenía que invertir en construcción \$24.408 millones, entre los años 1994 y 1995; pero, la inversión real es de \$18.192 millones entre los años 1995 y 1996 y posteriormente \$9.173 millones (que incluye el aporte del concesionario por \$2.266 millones), entre los años 2005 y 2007; cifras en pesos de 1994. Inversiones que al plasmarlas en la ecuación económica del proyecto no compensan. (...)</i></p> <p><i>(...) genera un posible desequilibrio en contra de los intereses del Estado, y un posible favorecimiento del contratista en cuantía de \$3.868 millones de junio de 1994 valor que indexado corresponde a \$17.262 millones de 2011, con lo cual se configura un presunto detrimento al patrimonio del Estado en la suma señalada.”</i></p> <p>Una vez revisadas las acciones de mejoramiento correctivas (1 a 7), se evidenció gestión liderada por la Entidad para verificar el presunto beneficio económico obtenido por el Concesionario, lo que dio lugar a realizar un cobro directo a este por \$20.538 millones de noviembre de 2014; situación que se resolvió con: 1) los soportes que el Concesionario presentó respecto al flujo de inversiones en el proyecto y 2) con la suscripción de un Acuerdo Conciliatorio en noviembre de 2016.</p> <p>La síntesis de cada una de las unidades de medida correctivas que permitieron dar solución a la problemática identificada por la Contraloría General de la República se presenta enseguida:</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Interventoría: Corresponde a comunicaciones a través de las que las interventorías Consorcio BIC 2014 y Consorcio Metroconcesiones demuestran gestión asociada a ejercicios financieros con el fin de cuantificar el posible beneficio económico obtenido por el Concesionario. Análisis técnico – financiero: A través del memorando con radicado ANI No. 2014308012831 del 31 de diciembre de 2014, la Gerencia Financiera de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con fundamento en el pronunciamiento de la CGR y de la gestión previa citada en la unidad de medida No. 1, entre otra documentación, concluyó que: <p><i>“Utilizando el análisis de valor presente en los desplazamientos de inversión indicados en el Hallazgo 425 de la Contraloría General de la República, de los años 1994 – 1995 y 2005 – 2006 se encuentra que en efecto el Concesionario adeudaría a noviembre de 2014 la suma de \$20.538 (millones) a pesos corrientes de noviembre de 2014 (...)”</i></p> Análisis jurídico: Como se detalla en el informe de cierre, mediante memorando ANI No. 20157040010753 del 26 de enero de 2015, la Gerencia Jurídica de Gestión Contractual 2, concluyó, con fundamento en la documentación que soporta las unidades de medida No. 1 y No. 3, lo siguiente: <p><i>“En primer lugar según se lee en los informes de la interventoría y de la Gerencia Financiera, existe información detallada que indicaría la posible ocurrencia de dos desplazamientos de inversión, uno año 1994-1995 y el otro año 2005-2006, por lo que el Concesionario adeudaría a la Entidad,</i></p> 			

Hallazgo	425-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>con corte a noviembre de 2014 la suma de VEINTE MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MILLOS DE PESOS (\$20.538.000.000,00) M/Cte.</p> <p>Por lo anterior, se debe requerir al Concesionario para el pago y en caso de no recibir respuesta favorable en un término corto fijado expresamente por la Agencia, iniciar las acciones administrativas encaminadas a obtener la recuperación del dinero adecuado por este concepto.”</p>			
<p>4. Oficio de cobro al Concesionario: Producto de las unidades de medida 1, 2 y 3, mediante oficio ANI No. 20153050035081 del 20 de febrero de 2015, la ANI solicitó al Concesionario:</p> <p><i>“(…) efectuar la devolución de los recursos generados por el desplazamiento de las inversiones de los años 1994-1995 y 2005-2006.”</i></p>			
<p>5. Respuesta del Concesionario: El Concesionario, a través del oficio con radicado ANI No. 20154090166942 del 24 de marzo de 2015, presenta a la ANI su desacuerdo, con diferentes argumentos, frente a la solicitud hecha a través del oficio ANI No. 20153050035081 del 20 de febrero de 2015 y su vez informa su reserva para acudir a un trámite arbitral para dirimir la controversia asociada a la devolución de recursos.</p>			
<p>6. Informe Interventoría: Con base en el pronunciamiento del Concesionario ante el cobro de la ANI, la Interventoría Consorcio Metroconcesiones presentó un informe a la Entidad a través del radicado ANI No. 20154090344292, donde concluye:</p> <p><u>“Desplazamiento de la Inversión años 1994-1995</u></p> <p><i>(...) esta interventoría procedió a realizar el análisis correspondiente, involucrando las variables ya citadas, encontrando que no procede cobro al Concesionario.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><u>Desplazamiento de la Inversión años 2005-2006</u></p> <p><i>(...) Desde el punto de vista financiero, se realizó el análisis del FLUJO DE CAJA SEMESTRAL INVERSIONES CONTRACTUALES AÑOS 2004-2005, el cual se adjunta, encontrando que el desfase entre la inversión reportada por avance de las obras a diciembre de 2005 \$6.181.480.885,87 y lo que debería haber facturado la Concesión \$6.906.670.678,00, genera a pesos de Abril de 2015 un desplazamiento aproximado de \$516,11 millones, cifra por cobrar a la Concesión.”</i></p>			
<p>7. Establecimiento de mecanismos para el cobro de los recursos de llegar a aplicar: Los soportes de esta unidad de medida demuestran, entre otros aspectos, que la ANI, a través del oficio con radicado No. 20153050150261 del 9 de julio de 2015 procedió a realizar cobro directo al Concesionario de \$516,11 millones, acorde al pronunciamiento de la Interventoría Consorcio Metroconcesiones presentado en la unidad de medida No. 6 y a análisis internos de la Entidad en materia jurídica y financiera.</p> <p>Esta situación dio lugar a realizar análisis adicionales con relación a las inversiones ejecutadas en 2005, lo que hizo parte de una demanda arbitral convocada por el Concesionario en enero de 2016, que se dirimió a través de un Acuerdo Conciliatorio suscrito con la ANI en noviembre de 2016, Acuerdo aprobado mediante Acta No. 13 del 27 de diciembre de 2017 y que en su acuerdo tercero estableció:</p>			

Hallazgo	425-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>“TERCERO. La ANI revocará los oficios (...) a través de los cuales la ANI solicitó a LA CONCESIÓN la restitución de las siguientes cifras y conceptos:</p> <p>(...)</p> <p>(ii) La suma de QUINIENTOS DIECISÉIS MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL CIENTO VEINTICINCO PESOS ABRIL DE 2015 A VALOR PRESENTE DE MAYO DE 2015 (\$516.251.125), por concepto del presunto desplazamiento de la inversión de las obras del Otrosí sin número de 2005”</p> <p>Con base en lo anterior se concluye que se adelantó la gestión correspondiente para atacar la causa del hallazgo, es decir la presunta problemática identificada por la Contraloría General de la República con relación a “un mayor margen de crédito para el concesionario”.</p> <p>Por otra parte, respecto a las unidades de medida preventivas (8 a 12), en el plan de mejoramiento se contempló el procedimiento de modificaciones contractuales, el manual de contratación y los actos administrativos a través de los cuales se regula el funcionamiento de dicho comité y lo relacionado con la bitácora de proyectos.</p> <p>Se considera que este tipo de medidas generan lineamientos al interior de la Entidad para que una modificación contractual cuente con todos los análisis y soportes necesarios para su suscripción y así evitar hallazgos de la Contraloría General de la República con relación a modificaciones en contratos de concesión. En este punto se debe tener en cuenta que la CGR formuló el hallazgo con ocasión de modificaciones contractuales que sucedieron antes de la creación de la ANI y que el proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón hace parte de la primera generación de concesiones, es decir que tampoco fue estructurado por la Entidad.</p> <p>Adicional a la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, en 2020 la Oficina de Control Interno evaluó la aplicación de las medidas preventivas comentadas, a través del “Informe de auditoría a la gestión de la ANI en materia de modificaciones contractuales en proyectos de concesión.” (Radicado ANI No. 20201020083143 del 03 de julio de 2020), en el cual no se formularon no conformidades relacionadas con posibles beneficios económicos a la parte privada de un contrato de concesión.</p> <p>Por lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.2.2 Hallazgo 426-2

Hallazgo	426-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 2. Administrativo, Disciplinario y Fiscal - Tramo Maicao–Carraipía. Se evidencia que el Estado no recibió los bienes en las condiciones de calidad y oportunidad previstos en el Otrosí No. 10 al contrato de concesión vial 445 de 1994, y como quiera que el bien del estado está representado en la obra, esta se recibió en un menor valor, porque no se construyó el pavimento con la carpeta diseñada y contratada y lo que se construyó se encuentra deteriorado, pues su vida útil se ha reducido a un 33% de la esperada, generando un mayor margen de crédito para el concesionario, margen que debería estar invertido en las obras ejecutadas y que contablemente pertenecen al Estado. Este efecto se mide en un mayor beneficio recibido por el concesionario.</p> <p>Hallazgo 429- 5. Administrativo, Disciplinario, (I.P.) - Modificación Especificaciones de Diseño Tramo Maicao-Carraipía-Paradero, Ruta 8801, Otrosí No.10. No se evidencia justificación sobre el cambio de longitudes y de especificaciones técnicas efectuado, en el Tramo Maicao–Carraipía–Paradero,</p>		

Hallazgo	426-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	encontrando que el costo pactado en el contrato para 35 km de vía es superior al valor de los diseños para 47 km de vía y por otra parte las características de la vía respecto a su ancho son inferiores.				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Solicitud informe de interventoría Informe interventoría Requerir a la Concesión Informe de interventoría (Rta. Concesión) Solicitud informe interventor frente al incumplimiento o crédito del Concesionario Informes técnico - jurídico y financiero Aplicar los mecanismos contractuales en caso de incumplimiento o rédito del concesionario <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Supervisión e Interventoría Manual de Contratación Resolución 959 de 2013 - Bitácora Res. Que crea y regula el Comité de Contratación Procedimiento para las modificaciones contractuales <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre Alcance informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "No se tuvo en cuenta el diseño aprobado."				
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Una vez revisadas las acciones de mejoramiento correctivas (1 a 7), se evidenció gestión liderada por la Entidad para verificar y atacar el presunto beneficio económico obtenido por el Concesionario con ocasión de modificar la estructura de pavimento prevista para el corredor Maicao-Carraipía-Paradero (hallazgo 2), al igual que el presunto incumplimiento a las especificaciones técnicas de dicho tramo (hallazgo 429-5); gestión que incluyó análisis de diferentes interventorías del proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón, al igual que de diferentes equipos al interior de la ANI, que incluyeron la revisión de procedencia de procedimientos administrativos sancionatorios, que no prosperaron debido a que, según los argumentos que acreditan el cumplimiento del plan de mejoramiento, no hubo un beneficio económico y no hubo incumplimiento a especificaciones técnicas.</p> <p>La síntesis de cada una de las unidades de medida correctivas que, a juicio de la ANI, permitieron dar solución a la problemática identificada por la Contraloría General de la República se presenta enseguida:</p> <ol style="list-style-type: none"> Solicitud informe de interventoría: A través de la comunicación con radicado ANI No. 20133050205531 del 13 de diciembre de 2013, la ANI solicitó a la interventoría Consorcio BIC 2014 un informe técnico financiero con relación a la instalación de una sobrecarpeta que asegure ampliar la vida útil del pavimento del corredor Maicao-Carraipía-Paradero. Informe interventoría: Por medio de la comunicación con radicado ANI No. 20144090245972 del 27 de mayo de 2014, la interventoría Consorcio BIC 2014 atendió el requerimiento de la ANI referido en la unidad de 					

Hallazgo	426-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>medida No. 1, presentando múltiples argumentos que la llevaron a concluir que <i>“(…) en nuestro concepto el Concesionario <u>asumió la responsabilidad de los estudios y de las complicaciones técnicas y económicas que se presentasen, tanto en la fase construcción como en la de operación, por lo tanto no vemos necesario que se analice técnica y económicamente una intervención requerida a cargo de la ANI (…)</u>”</i></p> <p>3. Requerir a la Concesión: Mediante oficio con radicado ANI No. 20143050132091 del 15 de julio de 2014, la ANI, con fundamento en el informe que acredita la unidad de medida No. 2, informa al Concesionario que, entre otros aspectos, <i>“(…) considerando la información que se tiene y los hechos, los costos de una intervención de refuerzo en el pavimento serían responsabilidad del Concesionario.”</i></p> <p>Con base en la comunicación citada, el Concesionario presentó, por medio del oficio con radicado ANI No. 20144090373702 del 5 de agosto de 2014, las consideraciones que se tuvieron para que el pavimento construido fuera diferente al inicialmente diseñado, así como su desacuerdo frente a su responsabilidad de colocar una carpeta de refuerzo, así:</p> <p><i>“(…) queremos manifestar que no compartimos la conclusión expresada en su comunicación basada en el concepto de la interventoría, cuando afirma que la vía no requiere refuerzo hasta el año 2018 aproximadamente y que los costos de una intervención de refuerzo en el pavimento sería de responsabilidad del Concesionario, ya que como lo hemos mencionado las obras ejecutadas se basaron en el presupuesto aprobado y no por el diseño inicialmente presentado por el Concesionario.”</i></p> <p>Se resalta que, en la comunicación del Concesionario citada, este se comprometió a mantener el índice de estado del pavimento en el tramo Maicao – Carraipia – Paradero, conforme a los parámetros contractuales, es decir de 4.5 según el párrafo segundo de la cláusula primera del otrosí No. 10 al contrato de concesión No. 445 de 1994.</p> <p>4. Informe de interventoría (Rta. Concesión): La unidad de medida corresponde inicialmente a un informe de la interventoría Consorcio BIC 2014, a través del cual ratifica su posición dada a través del oficio con radicado ANI No. 20144090245972 del 27 de mayo de 2014 (UM2) frente a las obligaciones del Concesionario asociadas en el tramo Maicao-Carraipia-Paradero.</p> <p>También hacen parte de los soportes de esta unidad de medida informes de la interventoría Consorcio Metroconcesiones, que, según el informe de cierre del plan de mejoramiento, inició sus labores el 9 de septiembre de 2014.</p> <p>Se resalta que la interventoría Consorcio Metroconcesiones, por medio del oficio con radicado ANI No. 20154090177622 del 27 de marzo de 2015, presentó un concepto a la ANI a través del cual señala que el Concesionario incumplió con sus obligaciones contractuales al no ejecutar el diseño pactado para el pavimento del tramo Maicao – Carraipia – Paradero.</p> <p>También se resalta que a través del oficio con radicado ANI No. 20154090294332 del 21 de mayo de 2015, la interventoría Consorcio Metroconcesiones, se pronunció frente a la segunda parte del hallazgo: margen de rédito para el Concesionario; allí también reiteró su posición frente al presunto incumplimiento del Concesionario, en lo que tiene que ver con los diseños del pavimento; concluyendo lo siguiente:</p> <p><i>“(…) ante lo cual manifestamos que es claro que <u>la Concesión invirtió la totalidad de los recursos del presupuesto aprobado en el Otrosí No. 10 respecto del Tramo Maicao-Carraipia-Paradero, lo que nos lleva a</u></i></p>			

Hallazgo	426-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><u>concluir que no se presenta un mayor beneficio económico a favor suyo, ni quedó disponible margen económico alguno para ser invertido posteriormente.</u></p> <p>Tal como lo expresamos en nuestra comunicación de la referencia, el concesionario está incumpliendo las especificaciones del Contrato, pero la decisión de cambiar la especificación, en este caso reducir el espesor de la carpeta asfáltica, se tomó en su momento sin las debidas autorizaciones, con el ánimo de cumplir con la meta física del contrato, es decir, cubrir la totalidad de los 35 km y, adicionalmente, llevar a cabo la construcción del Puente La Porciosa, el cual no fue considerado en el presupuesto inicialmente aprobado.” (Subrayado y negrilla fuera de texto)</p> <p>5. Solicitud informe interventor frente al incumplimiento o rédito del Concesionario: Una vez revisada la documentación que acredita el cumplimiento de la unidad de medida No. 5, se evidenció que por medio de radicado ANI No. 20153050079221 del 15 de abril de 2015, la ANI hizo solicitud a la interventoría Consorcio Metroconcesiones frente al presunto rédito del Concesionario, así: “(...) presentar informe donde se conceptúe si los precios unitarios finalmente pactados para el tramo Maicao-Carraipía-Paradero presentan incrementos injustificados y/o que no correspondan a precios de mercado de la época para la zona en referencia, que configuren un posible mayor valor de las obras contratadas mediante Otrosí No. 10 al Contrato de Concesión No. 445 de 1994 (...)”</p> <p>Ante esta solicitud, la interventoría Consorcio Metroconcesiones llevó a cabo el análisis correspondiente concluyendo, por medio del oficio con radicado ANI No. 20154090331152 del 4 de junio de 2015, lo siguiente:</p> <p>“(....) consideramos que los Precios Unitarios que le fueron aprobados a la Concesión por la Interventoría de la época, no presentan incrementos injustificados, ni configuran un mayor valor de las obras contradas en el Otrosí N°10 AL Contrato de Concesión, toda vez que el Concesionario no sobrepasó los precios de su oferta inicial y el porcentaje de incremento de los ítemes analizados es mínimo y está justificado.”</p> <p>6. Informes técnico - jurídico y financiero: Esta unidad de medida corresponde a informes interdisciplinarios de la ANI respecto a la no ejecución del diseño pactado para el pavimento del tramo Maicao-Carraipía-Paradero y al presunto beneficio económico obtenido por el Concesionario. En términos generales demuestran que para la ANI no hubo un beneficio económico; sin embargo, se generan alertas respecto a un incumplimiento a especificaciones técnicas de la infraestructura vial. Se citan las conclusiones principales de dichos informes, acorde a lo comentado en el informe de cierre del plan de mejoramiento:</p> <p>a. Informe técnico: A partir de memorando con radicado ANI No. 20153000116603 del 5 de diciembre de 2015, la Gerencia Carretera 5 de la ANI concluyó, respecto al tema de los diseños del pavimento, que el Concesionario es responsable de los diseños implementados y “(...) de sus complicaciones técnicas y económicas en la fase de construcción y operación (...)”, asimismo que “(...) como se estipuló en el Otrosí No. 10, se incluye como indicador de seguimiento a la calidad del servicio prestado por el Concesionario mediante el índice de estado, el cual para el sector Maicao-Carraipía-Paradero se estableció en 4.5; se infiere que el fin de dichas obras es el resultado del servicio prestado a los usuarios (...)”</p> <p>Dando alcance a la comunicación citada en el anterior párrafo, mediante memorando ANI No. 20153050066323 del 9 de junio de 2015, la Gerencia Carretera 5, indicó que “(...) el Concesionario invirtió la totalidad de los recursos del presupuesto aprobado en el Otrosí No. 10 respecto del Tramo Maicao – Carraipía-Paradero, cumpliendo con el objeto de las obras contradas, y realizando mayores inversiones a las inicialmente proyectadas para la construcción del puente La Porciosa; no obstante,</p>			

Hallazgo	426-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>el Concesionario incumplió con especificaciones pactadas, por lo cual se encuentra en proceso de inicio de posible incumplimiento por la modificación de estas, siguiendo lo establecido en la Ley 1474 de 2011.</i></p> <p><i>Lo anterior, no genera margen de redito a favor del Concesionario.”</i></p> <p>b. Informe financiero: Mediante memorando con radicado ANI No. 20153080072123 del 23 de junio de 2015, la Gerencia del Grupo Interno de Trabajo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual concluyó:</p> <p><i>“1. Se estableció que la inversión en términos monetarios se asume como ejecutada totalmente. 2. No existe un beneficio económico por parte del concesionario como resultado de una menor inversión, teniendo en cuenta que el monto fue ejecutado en su totalidad y no fue objeto de adiciones en el periodo de entrega.”</i></p> <p>c. Informe jurídico: Con base en los conceptos citados hasta este punto, tanto de las interventorías, como de las áreas técnica y financiera de la ANI, la Vicepresidencia Jurídica concluyó:</p> <p><i>“De conformidad con lo señalado por la Gerencia Financiera mediante oficio con radicado No. 20153080072123 del 23 de junio de 2015 se puede establecer que la inversión en términos monetarios se asume como ejecutada totalmente, por otra parte se concluye la no existencia de un beneficio económico por parte del Concesionario como resultado de una menor inversión, teniendo en cuenta que el monto fue ejecutado en su totalidad y no fue objeto de adiciones en el periodo de entrega; sin perjuicio de lo anterior, deberá adelantarse el procedimiento previsto en el Manual de Contratación y la Ley 1474 de 2011 por las situaciones advertidas por la interventoría.”</i></p> <p>7. Aplicar los mecanismos contractuales en caso de incumplimiento o rédito del concesionario: Con base en la documentación que acredita el cumplimiento de la unidad de medida No. 7 se evidenció que no se aplicaron mecanismos contractuales con ocasión de incumplimientos o réditos, esto con fundamento en lo citado hasta el momento y en los análisis que soportan la unidad de medida No. 7, estos son:</p> <p>a. Análisis presentado por la interventoría 3B Proyectos S.A.S, mediante oficio con radicado ANI No. 20164090748092 del 25 de agosto de 2016, con el que se concluyó:</p> <p><i>“Resulta importante resaltar que conforme a lo estipulado en el alcance del Otrosí No. 10 la responsabilidad sobre los estudios y diseños la asume el concesionario a quien corresponde el mantenimiento de la vía, es decir que a la fecha si bien es cierto el diseño no contempla lo establecido en la normatividad del INVIAS, no está incumpliendo las especificaciones técnicas del contrato primigenio.</i></p> <p><i>En este mismo sentido, el concesionario no está desatendiendo el objeto de su contrato ni desconociendo el fin por el cual se generó, en la medida que la vía cumple con los requisitos mínimos de índice de Estado y se encuentra cumpliendo con su objetivo.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>Así las cosas, atendiendo el principio de legalidad encontramos que el contrato que nos ocupa contempla en la cláusula Vigésimo Tercera. Plano y Especificaciones el incumplimiento en diseños</i></p>			

Hallazgo	426-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>y especificaciones en las etapas de diseño y programación y en la de construcción, en tal virtud vale la pena resaltar que el otrosí No. 10 se ejecutó durante la etapa de operación del contrato de concesión, por lo anterior, la cláusula antes citada no es aplicable al contrato, en consecuencia las sanciones previstas para dichos incumplimientos no son procedentes.”</i></p> <p>b. Concepto de la interventoría 3B Proyectos S.A.S, con radicado ANI No. 2017409113062 del 23 de octubre de 2017, que tuvo alcance con el radicado ANI No. 20184090065912 del 23 de enero de 2018. En la primera comunicación citada se concluye lo siguiente:</p> <p><i>“En este orden de ideas, señalamos que no existe incumplimiento de las condiciones técnicas establecidas en el contrato 445 de 1994 ni con las especificaciones técnicas anexas al otrosí No. 10, en la medida que la vía cumple con los requisitos mínimos de índice de estado y se encuentra cumpliendo con su objeto en el tramo Maicao-Carraipía con los requerimientos contractuales respecto del nivel de servicio en la etapa de operación”.</i></p> <p>Aunado a lo comentado respecto a la unidad de medida No. 7, con base en el alcance al informe de cierre del plan de mejoramiento (Radicado ANI No. 20183000045453 del 12 de marzo de 2018), la Vicepresidencia de Gestión Contractual informó que <i>“(…) el Concesionario no ha incumplido sus obligaciones contractuales y no procede la aplicación de sanciones.”</i></p> <p>Con base en lo anterior se concluye que se adelantó la gestión correspondiente para atacar la causa del hallazgo, es decir la presunta problemática identificada por la Contraloría General de la República con relación a que <i>“no se tuvo en cuenta el diseño aprobado”.</i></p> <p>El análisis presentado hasta este punto demuestra que para la ANI el Concesionario cumple sus obligaciones sobre el tramo Maicao-Carraipía-Paradero dado que, entre otros factores, cumple con el índice de estado establecido contractualmente.</p> <p>A manera de ejercicio adicional, la Oficina de Control Interno verificó el estado de cumplimiento del índice de estado en el proyecto, evidenciando que no se han presentado valores inferiores al mínimo requerido entre 2016 y 2022; esto con base en el informe correspondiente a marzo de 2022 de la interventoría actual del proyecto, Consorcio PI Santa Marta (Ver sección 2.1.6 del informe mensual de interventoría No. 39 – Radicado ANI No. 20224090406632 del 11 de abril de 2022).</p> <p>Por otra parte, respecto a las unidades de medida preventivas (8 a 12), en el plan de mejoramiento se contempló un manual interno para la gestión de interventoría y supervisión de proyectos, el procedimiento de modificaciones contractuales, el manual de contratación y los actos administrativos a través de los cuales se regula el funcionamiento de dicho comité y lo relacionado con la bitácora de proyectos.</p> <p>Se considera que este tipo de medidas generan lineamientos al interior de la Entidad para que una modificación contractual cuente con todos los análisis y soportes necesarios para su suscripción y así evitar hallazgos de la Contraloría General de la República con relación a modificaciones en contratos de concesión. En este punto se debe tener en cuenta que la CGR formuló el hallazgo con ocasión de una modificación contractual suscrita antes de la creación de la ANI y que el proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón hace parte de la primera generación de concesiones, es decir que tampoco estructurado por la Entidad.</p> <p>Adicional a la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, en 2020 la Oficina de Control Interno evaluó la aplicación de las medidas preventivas comentadas, a través del <i>“Informe de auditoría a la gestión de la</i></p>			

Hallazgo	426-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>ANI en materia de modificaciones contractuales en proyectos de concesión." (Radicado ANI No. 20201020083143 del 03 de julio de 2020), en el cual no se formularon no conformidades relacionadas con la omisión de diseños aprobados.</p> <p>Por lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.2.3 Hallazgo 1033-102

Hallazgo	1033-102	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Pago adicional laudo arbitral contrato de Concesión Vial 445 de 1994 (A, F y D). Pago adicional, laudo arbitral Contrato de concesión Vial 445 de 1994. Presunto detrimento patrimonial por el pago adicional del laudo por valor de \$10.046 millones, incluidos intereses, los cuales fueron pagados mediante Títulos de Tesorería - TES Clase B.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>1. Presupuesto ANI 2014 2. Fallo Laudo Arbitral 2014 3. Informe detallado gestión pago 4. Procedimiento interno pago TES (incl. circular MHCP pago TES) 5. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Falta de aplicación efectiva de los controles."</p>		
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
<p>Análisis de efectividad</p> <p>Las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento (1 a 3) demuestran la gestión realizada por la ANI para dar cumplimiento al pago derivado del laudo arbitral; que se resume así:</p> <ol style="list-style-type: none"> Presupuesto ANI 2014: A través de la unidad de medida correctiva No. 1 se demuestra que la ANI no contaba con recursos en su presupuesto para el pago del tribunal; lo que dio lugar a establecer el mecanismo de títulos de tesorería (TES) para que la Entidad cumpliera con su obligación. Fallo Laudo Arbitral 2014: Con base en el laudo arbitral se evidenció que los intereses moratorios existirían desde la ejecutoria del laudo, sin establecer un término expreso para el pago, así: <ul style="list-style-type: none"> “RESUELVE: (...) DÉCIMO SEXTO: Condenar, a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI a pagar a CONCESIÓN SANTA MARTA PARAGUACHÓN S.A., la suma de nueve mil novecientos veintiocho millones seiscientos treinta y tres mil doscientos setenta y cuatro pesos (\$9.928.633.274,00) moneda legal colombiana por los conceptos reconocidos, o sea, \$6.539.849.188,00 de capital insoluto en el valor de la reversión anticipada del tramo Bosconia – Y de Ciénaga, y \$3.388.784.086,00 por Intereses hasta la fecha del laudo o a la tasa aplicada por las partes, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este laudo. 			

Hallazgo	1033-102	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>DÉCIMO SÉPTIMO: <i>La condena será cumplida en los términos legales y sobre el capital insoluto de \$6.539.849.188,00 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.”</i></p> <p><i>Con lo anterior se establece el valor que se ordena pagar al Concesionario por parte de la Agencia, así como la generación de intereses desde el 19 de marzo de 2014 hasta la fecha de pago.”</i></p> <p>3. Informe detallado gestión pago: La unidad de medida corresponde a un informe de la Gerencia Financiera de la Vicepresidencia de Gestión Contractual mediante el cual se expone de manera detallada la gestión llevada a cabo para realizar el pago, que incluyó un trabajo en conjunto con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Se citan las conclusiones del informe de la Gerencia Financiera:</p> <p>De acuerdo a la trazabilidad y sustento indicado en los anteriores puntos, se refleja la eficiencia en la gestión adelantada por esta entidad en procura de dar cumplimiento al pago del Laudo proferido el 18 de marzo de 2014 y no de causar de manera intencional un presunto detrimento patrimonial, concluyendo particularmente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>En el Laudo proferido por el Tribunal indica que los intereses moratorios <u>debían ser causados hasta la fecha efectiva del pago.</u></i> <i>La tasa de interés moratorio aplicable (según el numeral 4. Del artículo 195 del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011, Decreto 01 de 1984)) era la DTF para los 10 primeros meses, que resulta inferior a la tasa de interés que el Laudo liquida por los intereses corrientes hasta la fecha del laudo que corresponde al Interés Bancario Corriente (IBC); y la entidad no superó el plazo de 10 meses, por lo cual no acaeció en el pago de intereses moratorios a la tasa comercial, como lo indica la misma normatividad.</i> <i>La entidad fue diligente a fin de dar cumplimiento al pago del Laudo de 2014 mediante títulos de tesorería TES, reuniendo toda la documentación requerida en procura de cumplir con lo dispuesto por el Ministerio de Hacienda, resaltando que la consecución de la información requiere de la participación de diferentes Entidades del Estado debido a la formalidad requerida.</i> <i>Las inconsistencias señaladas por el Ministerio de HACIENDA Y Crédito Público corresponden a asuntos más de forma que de fondo y los cuales muchos de ellos no se encuentran expresos en la normatividad o algún procedimiento que permitiera evidenciarlo de manera previa a la primera entrega ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. No obstante, la entidad buscó subsanar con la mayor diligencia a fin de dar cumplimiento al Laudo, lo cual implicó realizar nuevamente todo el trámite y reliquidar los intereses autorizados, toda vez que el mismo Laudo proferido establecía que el interés moratorio debía ser cancelado hasta el día de pago.</i> <p>Cabe resaltar que el hallazgo aquí analizado dio lugar a la apertura de la indagación preliminar No. ANT_IP-2016-01811, “(...) que se adelantó por presuntas irregularidades en el manejo de los recursos públicos de la Agencia Nacional de Infraestructura” y que fue archivada por la Dirección de Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República mediante Auto No. 0282 del 10 de abril de 2018 (Ver radicado ANI No. 20184090512272 del 24 de mayo de 2018), en el que también se concluyó:</p> <p><i>“2. No existe culpa grave o dolo en la gestión de la ANI para cumplir con el pago ordenado en el laudo arbitral tantas veces mencionado, toda vez que cumplió con la obligación dentro del término legal y adelantó todas las gestiones necesarias para realizar el pago ordenado en su contra, sin que la liquidación de los intereses se le puedan atribuir a una gestión negligente o a una conducta gravemente culposa o dolosa.”</i></p>			

Hallazgo	1033-102	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>De otra parte, a través de la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento demuestra que la ANI ha diseñado e implementado un procedimiento interno con el que se establecen los pasos a seguir para realizar el pago con títulos de tesorería TES de las deudas reconocidas a cargo de la ANI; lo que puede contribuir a agilizar los tiempos de gestión cuando la Entidad enfrente situaciones similares a la que dio origen al hallazgo aquí analizado.</p> <p>Con base en el análisis aquí presentado se considera que la causa del hallazgo ha desaparecido; por ende, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.3 Briceño – Tunja – Sogamoso

3.3.1 Hallazgo 376-29

Hallazgo	376-29	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	No es claro como el ingreso esperado pasa de 1,2 billones de 2002 a 1,8 billones, debido a que si bien es cierto se transforma un proyecto de tres carriles a uno de segunda calzada, el soporte presentado a la Contraloría, como es el concepto de la Interventoría, no aclara el incremento del ingreso esperado en 600.000 millones de 2002.		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto financiero compañía externa 2. Manual de Contratación 3. Procedimiento para modificaciones de contratos de concesión 4. Res. Que regula el funcionamiento del Comité de Contratación 5. Res. 959 de 2013 - Bitácora del Proyecto 6. Análisis Financiero - Gerencia Financiera 7. Informe de cierre (Análisis financiero explicando el objeto del concepto financiero externo) 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Falta de estudios financieros del proyecto"		
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>El hallazgo se originó debido a que se modificó el alcance del proyecto, incluyendo mayores actividades que representaban un mayor costo, y por ende se modificó el ingreso esperado (IE); dicho incremento en el ingreso esperado, de \$600.000 millones, no fue claro para el Ente de Control. Se cita contenido el informe de auditoría regular al Instituto Nacional de Concesiones correspondiente a la vigencia 2010:</p> <p><i>“El incremento del ingreso esperado en \$600.000 millones carece de explicación suficiente, debido a que los soportes presentados a la Contraloría que sustentan el cambio de proyecto de tercer carril a segunda calzada como son el concepto de la Interventoría y el resumen del ejercicio de compensación, una vez analizados se concluye que las cifras presentadas no tienen explicación clara, no se pueden obtener las TIR mencionadas con los flujos presentados por el Interventor, no se refleja el resultado del ejercicio denominado de cantidades de obra en el flujo de caja presentado por la Interventoría, al realizar un ejercicio con los precios del resumen del ejercicio de compensación existe una diferencia adicional de \$4.714 millones de 2000 en las obras a ejecutar, que no nos llevaría a que el proyecto se incremente en \$600.000 millones el ingreso esperado, generando incertidumbre en el valor adicionado al contrato.”</i></p>			

Hallazgo	376-29	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Por ende, las unidades de medida correctivas se orientaron a revisar y concluir sobre los estudios que sustentaron la modificación del ingreso esperado del proyecto. Esto a través de la compañía externa Valora Consultoría SAS, que, a través del concepto que soporta la unidad de medida No. 1, concluyó que el incremento del ingreso esperado se justificó en los ingresos y egresos del proyecto, así:</p> <p>“IV.A.1. El equilibrio financiero y el ajuste en el Ingreso Esperado</p> <p>(...) debe entenderse que en la metodología de la Modificación se determinó como <i>plug</i> las inversiones a realizar partiendo de un aumento del 50% del ingreso esperado (COP 600 mil millones). Esto en la práctica determina una desigualdad entre los ingresos y los egresos. Sin embargo para efecto de la caracterización de la equivalencia, como se muestra en la siguiente ilustración, el VPN negativo (-114.123 millones) se muestra como un ingreso. Esta equivalencia financiera, expresada en valor presente, explica y justifica el incremento en un 50% del valor del IE ya que explican un 13.27% del equilibrio de la Modificación.</p> <p>Este equilibrio asume entonces que el Contratista logra ahorros contra los costos presupuestados (inversión, costos, gastos e impuestos) para lograr el equilibrio financiero en la Modificación. Estos ahorros explican un 77,13% del equilibrio. Así lo aclara la Interventoría en su concepto cuando dice <i>“Al revisar la propuesta del Concesionario consignada en su documento financiero, en el que propone una adición del ingreso esperado del contrato en \$600.000 Millones de pesos de diciembre de 2000, se supone que el Concesionario tuvo en cuenta, para efectos de presentar su propuesta y para definir el alcance de las obras con este presupuesto, su experiencia en este tipo de contratos, y en general, en ingeniería y análisis financiero. Igualmente se supone que tuvo en cuenta los efectos de una probable disminución de la TIR, o recomposición de su estructura financiera, por lo cual presentó su propuesta en los términos establecidos de alcance y que acepta dichas condiciones”</i></p> <p>Adicionalmente, Valora Consultoría SAS concluyó que dicha modificación al ingreso esperado no generó un detrimento patrimonial:</p> <p><i>“(...) Si se aceptan como válidos y razonables los valores de obra contenidos en las Memorias de Cálculo (Ver Información utilizada) y tomando diferentes interpretaciones posibles de flujo de obra se concluye que la Modificación del Contrato no representó un detrimento para el Estado Colombiano.”</i></p> <p>Conclusión que fue reiterada por la Vicepresidencia Ejecutiva a través del memorando con radicado ANI No. 20155000024213 del 24 de febrero de 2015, que soporta la unidad de medida No. 6:</p> <p><i>“(...) con la modificación realizada, en la que se aumenta el ingreso esperado en \$600.000.000.000 de pesos de diciembre de 2000 no existe detrimento para el Estado.”</i></p> <p>Por otra parte, respecto a las unidades de medida preventivas, en el plan de mejoramiento se contempló el procedimiento de modificaciones contractuales, el manual de contratación y los actos administrativos a través de los cuales se regula el funcionamiento de dicho comité y lo relacionado con la bitácora de proyectos.</p> <p>Se considera que este tipo de medidas generan lineamientos al interior de la Entidad para que una modificación contractual cuente con todos los análisis y soportes necesarios para su suscripción y así evitar hallazgos de la Contraloría General de la República con relación a modificaciones en contratos de concesión. En este punto se debe tener en cuenta que la CGR formuló el hallazgo con ocasión de una modificación que sucedió antes de la creación de la ANI.</p>			

Hallazgo	376-29	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Adicional a la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, en 2020 la Oficina de Control Interno evaluó la aplicación de las medidas preventivas comentadas, a través del <i>"Informe de auditoría a la gestión de la ANI en materia de modificaciones contractuales en proyectos de concesión."</i> (Radicado ANI No. 20201020083143 del 03 de julio de 2020), en el cual no se formularon no conformidades relacionadas con la ausencia de estudios y soportes financieros al momento de suscribir una modificación contractual, que viene a ser la causa del hallazgo aquí analizado.</p> <p>Asimismo, se revisaron las bases de datos del Plan de Mejoramiento Institucional y del Plan de Mejoramiento por Procesos y no se encontraron hallazgos y/o no conformidades formuladas en los dos últimos años que se encuentren vigentes y que tengan una causa similar a la del hallazgo.</p> <p>En ese orden de ideas se concluye que a través de las unidades de medida correctivas la ANI demuestra que la modificación del ingreso esperado tuvo una justificación financiera; modificación que a su vez no dio lugar a un detrimento patrimonial. Respecto a las unidades de medida preventivas, se considera que estas son adecuadas ya que se orientan a evitar la repetición de hallazgos similares. Lo anterior permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.3.2 Hallazgo 377-30

Hallazgo	377-30	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>H 42-59 - AR2007 - Administrativo Tramos del proyecto. En el documento final de ajuste de cláusulas de septiembre 29 de 2005 del Contrato de Concesión 0377 de 2002, se excluyeron del proyecto los tramos 8, 9, 10, 11, 17 y 18 y se eliminaron todas las obligaciones del tramo 3. Luego de tan sólo 4 meses se incluyeron nuevamente los tramos 8, 9, 10 y 17 por un valor de \$368.950 millones de diciembre de 2005 que el INCO se comprometió a aportar, aunado a ello, la entidad sólo necesitó 2 días para analizar y aprobar la propuesta presentada por el concesionario, de acuerdo al documento suscrito en enero 27 de 2006. Así mismo, se comprometieron recursos provenientes del convenio interadministrativo INCO – INVIAS firmado en virtud de la devolución de parte de la vía concesionada y mediante el cual INVIAS aportó \$30.000 millones a INCO para el mantenimiento de los mencionados tramos.</p> <p>H377-30 AR2010 - DISCIPLINARIO, FISCAL Y PENAL -Se evidencia que el valor de las obras para la construcción de los trayectos 8, 9, 10 y la rehabilitación del 17, pactadas en la cláusula segunda del acta de modificación del 27 de enero de 2006, posiblemente estaría por encima del "Resumen ejercicio de Compensación" en \$72.108 millones de 2005, debido a que al utilizar los precios por kilómetro de dicho estudio suministrado por la Entidad a la Contraloría, el valor de las obras costarían \$296.842 millones y no \$368.950 millones, ocasionando un posible mayor pago en el proyecto. Con lo que se configura un presunto detrimento al patrimonio del Estado por \$72.108 millones de 2005, los cuales actualizados a pesos de junio de 2011 ascienden a \$92.501.7 millones.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto financiero compañía externa 2. Manual de Contratación 3. Procedimiento para modificaciones de contratos de concesión 4. Res. Que regula el funcionamiento del Comité de Contratación 5. Res. 959 de 2013 - Bitácora del Proyecto 6. Auto de archivo No. 0981 de 26 de octubre de 2017 7. Informe de Cierre. 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Falta de estudios financieros del proyecto"		

Hallazgo	377-30		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Incidencia	Administrativa, disciplinaria, fiscal y penal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Se considera que, a pesar de que a través de la unidad de medida correctiva No. 1 no se presente el soporte financiero asociado a la modificación contractual observada por la CGR, la ANI certificó que dicha modificación no generó un detrimento patrimonial. Esto con base en las conclusiones del informe de cierre del plan de mejoramiento, citadas enseguida:</p> <p align="center"><i>“El informe de Valora, se basa en una metodología financiera que evidencia claramente que con los cambios realizados en el contrato, no se causó ninguna afectación al patrimonio público.”</i></p> <p>Lo anterior debido a que la compañía externa que realizó el estudio que soporta la unidad de medida No. 1 concluyó lo siguiente:</p> <p align="center"><i>“(…) Si se aceptan como válidos y razonables los valores de obra contenidos en las Memorias de Cálculo (Ver Información utilizada) y tomando diferentes interpretaciones posibles de flujo de obra se concluye que la Modificación del Contrato no representó un detrimento para el Estado Colombiano.”</i></p> <p>Aunado a lo anterior, se resalta la unidad de medida No. 6, a través de la cual la Dirección de Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República se pronunció en los siguientes términos:</p> <p align="center"><i>“De conformidad con lo ordenado por el Auto No 0981 del 26 de octubre de 2017, le comunico que la Dirección de Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República ordenó el Archivo del Proceso de Responsabilidad Fiscal No 2013_00160_1987, que se adelantaba por presuntas irregularidades establecidas en el INCO (ANI), en el Proyecto Briceño-Tunja-Sogamoso, respecto a sobrecostos relacionados con las obras dentro de los tramos 8, 9, 10 y 17 de la vía Briceño-Tunja-Sogamoso objeto del contrato de concesión No 0377 de 2002, celebrado entre el INVIAS y el Consorcio Solarte Solarte, cedido posteriormente al Instituto Nacional de Concesiones – INCO (Agencia Nacional de Infraestructura ANI)”</i></p> <p>Por otra parte, respecto a las unidades de medida preventivas, en el plan de mejoramiento se contempló el procedimiento de modificaciones contractuales, el manual de contratación y los actos administrativos a través de los cuales se regula el funcionamiento de dicho comité y lo relacionado con la bitácora de proyectos.</p> <p>Se considera que este tipo de medidas generan lineamientos al interior de la Entidad para que una modificación contractual cuente con todos los análisis y soportes necesarios para su suscripción y así evitar hallazgos de la Contraloría General de la República con relación a modificaciones en contratos de concesión. En este punto se debe tener en cuenta que la CGR formuló el hallazgo con ocasión de una modificación que sucedió antes de la creación de la ANI.</p> <p>Adicional a la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, en 2020 la Oficina de Control Interno evaluó la aplicación de las medidas preventivas comentadas, a través del <i>“Informe de auditoría a la gestión de la ANI en materia de modificaciones contractuales en proyectos de concesión.”</i> (Radicado ANI No. 20201020083143 del 03 de julio de 2020), en el cual no se formularon no conformidades relacionadas con la ausencia de estudios financieros al momento de suscribir una modificación contractual, que viene a ser la causa del hallazgo aquí analizado.</p>					

Hallazgo	377-30	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Por lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.			

3.3.3 Hallazgo 1009-78

Hallazgo	1009-78		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	Hallazgo 78. Muro de Contención (A) En el PK 189+800, se observa 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.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1.- Estudio técnico, a cargo del proyecto vial. 2.- Adelantar actividades surgidas del estudio. 3.- Informe de la interventoría del proyecto carretero sobre el cumplimiento del hallazgo. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 4.- Van dirigidas a prever riesgos geológicos y ambientales en este tipo de proyectos. INFORME DE CIERRE 5.- Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "situación que denota debilidades en el seguimiento y control de las novedades que se presentan en el derecho de vía, en lo que tiene 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"				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad La documentación que soporta las unidades de medida correctivas demuestra que en el proyecto se hicieron los estudios técnicos correspondientes para determinar las acciones a implementar respecto al estado del muro y a la inestabilidad que dio lugar al hallazgo por parte de la Contraloría General de la República; acciones que incluyeron: monitoreos, mantenimiento de obras de drenaje y sello de fisuras en el muro ubicado en la parte inferior del talud. Lo anterior permitió al Consorcio Interventoría BTS concluir, mediante oficio con radicado ANI No. 20184090674382 del 6 de julio de 2018, que, a julio de 2018, la zona producto del hallazgo no presentaba fallas estructurales ni activaciones de movimientos que generaran alertas sobre inestabilidades, así: <i>"En el trayecto 12 sector que corresponde a la variante Tunja en el K14+320 al K14+480 por calzada derecha, en años anteriores se presentó un desplazamiento de la banca, motivo por el cual se realizaron algunas obras con el fin de contrarrestar el fallo presentado y reconstruir la calzada.</i>					

Hallazgo	1009-78	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>Parte de los trabajos consistieron en la construcción de un muro en la parte inferior del talud y posteriormente debido al fallo del primer muro, se construyó un segundo muro en la parte alta del talud soportado con pilotes de 18mts de profundidad.</i></p> <p><i>En los recorridos realizados por la actual interventoría al sitio en mención se ha observado que la calzada derecha actualmente no presenta ningún tipo de fallo estructural y tampoco activación de dicho movimiento, por calzada izquierda se han presentado fallos en la capa de rodadura referente a piel de cocodrilo, los cuales han sido reportados mediante acta de reunión N°2 02-02-2016 "inspección conjunta de los fallos existentes en la capa de rodadura en los trayectos 9-18", los cuales ya fueron reparados, tampoco se ha evidenciado algún tipo de desplazamiento o amueblamiento en la calzada."</i></p> <p>Con el fin de verificar si las acciones correctivas implementadas fueron efectivas, el 29 de abril de 2022 la Oficina de Control Interno llevó a cabo visita de inspección a la zona que dio lugar al hallazgo por parte de la Contraloría General de la República, con el acompañamiento del Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto y de la interventoría vigente, Consorcio VISI-Tunja, encontrando que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El muro contiguo a la línea férrea, ubicado en el talud inferior de la calzada, mantiene el sello de fisuras comentado en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento. 2. Posiblemente el empuje de tierra sobre el muro contiguo a la línea férrea, ubicado en el talud inferior de la calzada, ocasionó un desplazamiento del eje de esta obra de contención, pero este efecto no fue posterior al sello de fisuras ya que, en términos generales, no se cuenta con agrietamientos sin atender. 3. Se evidenció la disponibilidad de cunetas en el talud inferior de la calzada, entre los dos muros construidos, las cuales en el momento de la visita estaban colmatadas; por lo que, se recomendó a la Interventoría gestionar lo correspondiente. Posteriormente, mediante comunicación con radicado ANI No. 20224090563372 del 19 de mayo de 2022, la Interventoría demostró que el Concesionario realizó la limpieza de estas obras de drenaje construidas en el talud inferior de la calzada. 4. No se tuvieron observaciones respecto a las obras de drenaje ubicadas sobre la calzada y sobre el talud superior de esta. 5. No se evidenciaron fallas en el muro ubicado en proximidades a la corona del talud inferior de la calzada. Sobre esta obra se evidenciaron puntos de control para el monitoreo de eventuales desplazamientos, los cuales se comentan en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, así: <p><i>"(...) Para realizar el chequeo del muro se colocaron puntos, cada 10.0 mts sobre la parte superior del muro para hacer el chequeo se controla por medio de coordenadas y cotas, distancias.</i></p> <p><i>En la parte superior se chequea con la distancia de eje de la vía para ver si hay algún tipo de movimiento.</i></p> <p><i>Las coordenadas se colocan de dos puntos fijos estables controlados en nortes y en estes, costas niveladas contra niveladas (...)" (sic)</i></p> 			

Hallazgo	1009-78	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>A través del informe de cierre, la Vicepresidencia Ejecutiva sintetizó que en el marco del plan de mejoramiento se adelantaron siete inspecciones en 2017, a través de las que se concluyó que no se presentaban movimientos que generaran alertas de deslizamientos.</p> <p>Una vez cumplido el plan de mejoramiento, se evidenció que el Concesionario continuó con inspecciones a eventuales movimientos del muro, pues, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224090563372 del 19 de mayo de 2022, la Interventoría entregó formatos de inspección del Concesionario con periodicidad cuatrimestral, a partir de octubre de 2018 y hasta mayo de 2022.</p> <p>6. A pesar de no identificar fallas que generen alertas de movimientos de remoción en masa en el talud inferior de la calzada, se evidenciaron algunas fisuras y hundimientos en la calzada derecha que se podrían revisar y atender ya que, a juicio de la Oficina de Control Interno, se podrían llegar a relacionar con inicios de una media luna. Según lo visto en campo, se evidenció que este tipo de fallas se ha venido atendiendo con bacheos y parcheos.</p> <p>7. En términos generales, la zona producto del hallazgo no genera alertas de movimientos de remoción en masa inmediatas. Lo que se constató con la comunicación con radicado ANI No. 20224090563372 del 19 de mayo de 2022, a través de la que la Interventoría certificó que <i>“(…) los seguimientos que se han realizado por parte de la Concesión a los muros desde octubre de 2018 hasta abril de 2022 en donde se pudo evidenciar que el máximo asentamiento fue de -7 milímetros, lo cual, puede darse por asentamientos naturales del terreno, sin embargo se seguirá realizando los monitoreos respectivos y se informará a la ANI si se encuentra alguna variación sustancial en estas mediciones.”</i></p> <p>En particular para el proyecto de Briceño – Tunja – Sogamoso, con base en los resultados de la visita hecha al proyecto el 29 de abril de 2022, se evidenció la implementación de seguimiento y control a sitios con alertas de inestabilidad del terreno, que han contribuido a evitar movimientos de remoción en masa, así como emergencias. Se debe tener en cuenta que la causa del hallazgo se relaciona con una presunta ausencia de seguimiento y control a este tipo de situaciones.</p> <p>El detalle de esta gestión de seguimiento y control a sitios con alertas de movimientos de remoción en masa, liderada por la Interventoría, se puede consultar, por ejemplo, en la comunicación con radicado ANI No. 20224090563372 del 19 de abril de 2022, proveniente de la Interventoría Consorcio Visi-Tunja. A través de esta comunicación se evidencia, entre otros aspectos, que los monitoreos topográficos para identificar alertas tempranas de deslizamientos en el sector producto del hallazgo se ha mantenido en el tiempo.</p> <p>Con el ánimo de fortalecer aún más los controles en materia de atención de sitios que puedan llegar a generar alertas de movimientos de remoción en masa, se recomienda al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto monitorear periódicamente la gestión de la Interventoría y del Concesionario en esta materia, para así garantizar el adecuado manejo y control preventivo de los sectores que pueden llegar a generar alertas, como el localizado en la variante de Tunja y que fue producto del hallazgo.</p> <p>De otra parte, se resalta que las unidades de medida preventivas del plan de mejoramiento tienen en cuenta la política ambiental de la ANI, lo que representa que la Entidad tiene lineamientos asociados a prevenir y mitigar los impactos sobre la ciudadanía y el medio ambiente respecto a eventos que puedan generar alertas de riesgos en la ejecución de sus proyectos, dentro de los que se pueden considerar las inestabilidades del terreno.</p> <p>Con base en lo anterior se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

Hallazgo	1009-78	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 29 de abril de 2022			
Foto 1. Panorámica muro contiguo a la línea férrea sentido Tunja - Bogotá.			Foto 2. Panorámica muro contiguo a la línea férrea sentido Bogotá – Tunja.
Panorámica del sector donde ocurrió el movimiento de remoción en masa que dio lugar a la construcción de un muro en la parte inferior del talud en proximidades al K14+400, sentido Bogotá – Tunja.		Estado a abril de 2022 del muro construido en la parte inferior del talud y de la línea férrea. A pesar de que se evidenció que el empuje de tierra desplazó el eje del muro, no se identificaron alertas de movimientos de remoción en masa.	
Foto 3. Fisuras selladas muro contiguo a la línea férrea.			Foto 4. Corona muro contiguo a la línea férrea.
Se evidenció el sello de fisuras al muro ubicado en la parte de inferior del talud. Sello de fisuras comentado en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento.		No se evidenciaron fisuras ni fallas en la corona del muro ubicado en la parte inferior del talud, en proximidades al K14+400, sentido Bogotá – Tunja.	
Foto 5. Cuneta longitudinal terraplén.			Foto 6. Cuneta longitudinal terraplén.

Hallazgo	1009-78	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se evidenció la disponibilidad de cunetas en el sector comprendido entre el muro superior y el muro inferior, colmatadas. En la visita se hizo la recomendación a la Interventoría de actuar al respecto.		Se evidenció la disponibilidad de cunetas en el sector comprendido entre el muro superior y el muro inferior, colmatadas. En la visita se hizo la recomendación a la Interventoría de actuar al respecto.	
			
Se evidenció la disponibilidad y estado del muro construido en la parte alta del talud para estabilizar la calzada; muro comentado en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento. Foto 7. Estado calzada sentido Bogotá – Tunja K14+400.		Se evidenciaron puntos de control para monitoreo de desplazamientos del muro construido en la parte alta del talud; puntos comentados en la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento. Foto 8. Estado calzada sentido Bogotá – Tunja K14+400.	

Hallazgo	1009-78	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se evidenciaron fisuras transversales y hundimientos en la calzada derecha del K14+400 (sentido Bogotá - Tunja), que a partir de un ejercicio de diagnóstico visual se podrían asociar a una eventual falla de media luna.		Se evidenció que en el sector se han realizado bacheos y/o parcheos, como paliativas provisionales o definitivos a defectos en el pavimento.	
Foto 9. Obras de drenaje K14+400		Foto 10. Estado calzada sentido Tunja – Bogotá K14+400.	
			
Se evidenció que la calzada derecha (sentido Bogotá - Tunja) cuenta con canales para el manejo de drenaje superficial en buen estado.		Se evidenció que la calzada izquierda (sentido Tunja – Bogotá) cuenta con condiciones adecuadas de operación y mantenimiento.	
Foto 11. Obras de drenaje K14+400		Foto 12. Talud superior sector K14+400.	

Hallazgo	1009-78	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
<p>Se evidenció que el talud superior, correspondiente al adyacente a la calzada izquierda (sentido Tunja - Bogotá) cuenta con intervenciones para el manejo de aguas, tales como canales y pozos. Durante la visita se evidenciaron labores de mantenimiento a este tipo de obras por parte del Concesionario.</p>			

3.4 Pereira – La Victoria

3.4.1 Hallazgo 487-63

Hallazgo	487-63	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 63. Hallazgo Administrativo, Disciplinario y Fiscal - Modelo Financiero.</p> <p>Se evidencia un mayor beneficio en cuantía de \$81.915.8 millones a 31 de diciembre de 2011 medido en valor presente (VPN) a favor del Concesionario, ocasionado por las modificaciones contractuales de los otrosíes 2, 5 y 8 y desplazamiento de los cronogramas, generando un desequilibrio de la ecuación contractual en contra de los intereses del Estado, por cuanto no recibió las obras oportunamente de acuerdo a lo previsto contractualmente.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Análisis y soporte documental 2. Acciones institucionales preventivas 3. Acciones de cobro si aplican 4. Documentos de conclusión 5. Acta de Liquidación 6. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Debido a que en el proceso de la concesión no se realiza la sensibilización de los modelos económicos para determinar el impacto en la ecuación económica."</p>		
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad			
<p>A través de la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento se evidencia que en la ejecución del proyecto no se logró demostrar que hubo un desplazamiento de inversión, según se cita en el informe de cierre:</p>			

Hallazgo	487-63	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>“En consecuencia, la Vicepresidencia Ejecutiva consultó mediante memorando ANI No.2019-500-002861-3 del 13 de febrero de 2019 a la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad, sobre el particular, quien mediante memorando ANI No. 2019-705-013875-3 del 19 de septiembre de 2019, informó lo siguiente:</p> <p>(...)</p> <ul style="list-style-type: none"> • De acuerdo con la jurisprudencia, el desequilibrio económico del contrato requiere la demostración de la afectación grave de la ecuación contractual, de manera que el contrato se hace más oneroso para la parte que lo alega y debe ser alegado oportunamente por las partes, so pena de vulnerar el principio de buena fe contractual. <u>Esta afectación grave a la ecuación contractual no se demuestra claramente en la documentación remitida que serviría de fundamento para la reclamación y, por tanto, no se evidencia que el contrato haya sido más oneroso para la ANI por la ejecución tardía de las obras.</u> • <u>NO se evidenció en las modificaciones contractuales o actas de recibo de las obras, que las partes incluyeran observaciones, aclaraciones o salvedades sobre un presunto desequilibrio económico producto del cambio en el cronograma de las inversiones y fondeos.</u> (...) • En todo caso, teniendo en cuenta el análisis de la normatividad, los antecedentes jurisprudenciales y los elementos probatorios a los cuales tuvo acceso la Vicepresidencia Jurídica, <u>se puede concluir que una eventual demanda por desplazamiento de la inversión tiene una baja probabilidad de éxito. Así, la falta de material probatorio, las diferentes decisiones de los tribunales, así como el paso del tiempo en la reclamación, dificultan el éxito de la pretensión en un escenario judicial”</u> <p>Por otro lado, se resalta que a través del plan de mejoramiento se demuestra que el 25 de febrero de 2022 la ANI y la Concesionaria de Occidente S.A.S suscribieron el acta de liquidación del contrato de concesión No. GG-046-2004, incluidos sus otrosíes, lo que permitiría declarar la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo, en línea con el argumento que la Vicepresidencia presentó en el informe de cierre:</p> <p>“Con lo anterior, consideramos que se da cumplimiento a uno de los criterios subsecuentes para el análisis de efectividad de los hallazgos cumplidos que están contemplados en el “INSTRUCTIVO PARA REVISIÓN DE EFECTIVIDAD HALLAZGOS CGR” con código EVCI-I-007, el cual se refiere a “Desaparición o modificación del fundamento normativo” con el Acta de liquidación.”</p>			

3.4.2 Hallazgo 498-74

Hallazgo	498-74	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 74. Administrativo – Cierre Financiero.</p> <p>Se observa en los considerandos del otrosí 2, a través del cual el INCO concede la petición elevada por el concesionario relacionada con la solicitud de aplazar por un término prudencial de 4 meses la presentación del cierre financiero, el hecho plasmado, entre otras cosas, en el oficio rubricado por el Director General de la Banca de Inversiones COLCORP del 5 de enero de 2005, en el cual manifiesta que “...a la fecha no ha sido posible obtener resultado positivo con la banca en razón a que las acciones legales adelantadas en contra del proyecto y la incertidumbre que por dichas acciones se generan sobre la continuidad del mismo han impedido que el sector financiero emprenda un análisis formal de la facilidad del crédito solicitado...”, situación está de no recibo por parte de este grupo auditor, por cuanto, como bien dictamina el documento CONPES 3107 DE 2001, los riesgos financieros para las concesiones de tercera generación, son asignados exclusivamente al concesionario, situación</p>		

Hallazgo	498-74			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	está que conlleva a cuestionar el hecho en el cual se motivaron las razones que desplazaron los aportes de capital establecidos contractualmente con respecto al Equity.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Comunicación al de verificación documental al archivo de la Entidad. 2. Comunicación al concesionario Solicitud de verificación documental. 3. Documentos, acta, informe Banca de Inversión (lo que aplique). 4. Informe Técnico Supervisor proyecto. 5. Informe Financiero ANI. 6. Concepto Jurídico ANI con acciones a seguir 7. Acta de liquidación INFORME DE CIERRE 8. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Debido a que la Entidad no dio aplicación a los riesgos que debe de asumir el concesionario tal como lo establece el CONPES 3107 /2001"				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
<p>Se resalta que a través del plan de mejoramiento se demuestra que el 25 de febrero de 2022 la ANI y la Concesionaria de Occidente S.A.S suscribieron el acta de liquidación del contrato de concesión No. GG-046-2004, incluidos sus otrosíes. En dicha acta no se mencionan pendientes en materia de cierre financiero ni de aportes de capital.</p> <p>Lo anterior permitiría declarar la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo, en línea con el argumento que la Vicepresidencia presentó en el informe de cierre:</p> <p><i>"Con lo anterior, consideramos que se da cumplimiento a uno de los criterios subsecuentes para el análisis de efectividad de los hallazgos cumplidos que están contemplados en el "INSTRUCTIVO PARA REVISIÓN DE EFECTIVIDAD HALLAZGOS CGR" con código EVCI-I-007, el cual se refiere a "Desaparición o modificación del fundamento normativo" con el Acta de liquidación."</i></p>					

3.5 Armenia – Pereira – Manizales

3.5.1 Hallazgo 673-249

Hallazgo	673-249			Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	Hallazgo 249. Administrativo y Disciplinario (I.P.) - Obras Contrato Básico. A diciembre 31 de 2011 se encuentra pendiente la construcción de obras que hacen parte del alcance básico del proyecto tales como la Intersección a desnivel de Circasia Construcción Puente Circasia 1, las dos áreas de servicio y la Estación de Pesaje la María. Obligación contractual no adelantada por el Concesionario la cual debió haberse ejecutado a más tardar el 1 de febrero de 2009 fecha en la cual se inició la etapa de operación. Situación que denota una disminución de la calidad del servicio en la operación por parte del Concesionario.				
Plan de Mejoramiento	1. Acta de terminación Circasia 1 2. Concepto Interventoría sobre viabilidad de la construcción de la estación.				

Hallazgo	673-249		Efectividad	No Efectivo	
	3. Informe integral Documento de alternativas de localización de la estación o sustitución de la obligación 4. Contrato estándar 4G 5. Acuerdo de Pago de los recursos de la Estación de Pesaje la María. 6. Convocatoria Tribunal de Arbitramento 7. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento contractual de la ejecución de obras de la etapa de construcción por parte del Concesionario. "				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Antecedentes - Análisis de efectividad					
<p>En relación con el análisis de efectividad del plan de mejoramiento para el hallazgo 673-249, la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad a través del <i>Informe Final de Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Armenia - Pereira - Manizales</i>, radicado bajo el No. 20211020121143 del 03 de septiembre de 2021, en los siguientes términos:</p> <p><i>“Según las unidades de medida desarrolladas por la Supervisión se evidenció la construcción de las obras que hacen parte del alcance contractual. Respecto a la Estación de Pesaje La María, que no fue posible construir por motivos normativos de planificación territorial, en el desarrollo de la unidad de medida N. 6 se recurrió a un tribunal de arbitramento, el cual a través del laudo arbitral proferido el 5 de marzo de 2018 condenó al Concesionario a pagar el saldo correspondiente a estas obras a la ANI.</i></p> <p><i>Teniendo en cuenta lo anterior se evidencia que cesó el incumplimiento contractual de la ejecución de obras de la etapa de construcción, para el caso puntual del proyecto Armenia-Pereira-Manizales.</i></p> <p><i>No obstante, las unidades de medida del plan de mejoramiento incluyen el contrato estándar 4G. Al respecto se evidenció que la CGR ha formulado hallazgos por una causa similar a la del presente en proyectos del programa 4G, así:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. En el proyecto Perimetral de Oriente de Bogotá, la CGR ha formulado el hallazgo 1374-35 en la vigencia 2019 denominado Hallazgo 35. Oportunidad en la entrega de las intervenciones previstas para las Unidades Funcionales 2 y 3. Contrato de Concesión 002 de 2014 - Administrativo con presunta incidencia disciplinaria, en donde la CGR identificó la siguiente causa "Se concluye que no se cumplió oportunamente con la totalidad de las obligaciones contractuales en lo referente a las intervenciones previstas para las U.F. 2 y 3, puesto que además de retrasar la entrega de las obras por 16 meses, al momento de hacerlo estas no se encontraban totalmente terminadas o no cumplían con las especificaciones técnicas exigidas, razón por la cual se requirió utilizar la figura estipulada en el Contrato de Concesión, para conceder un tiempo adicional con el fin de que se terminara la ejecución de los compromisos adquiridos para la etapa de construcción del proyecto”.</i> <i>2. En relación con el proyecto Santana Mocoa Neiva, la CGR ha formulado el hallazgo 1381-42 en la vigencia 2019 denominado Hallazgo 42. Estaciones de Peaje del Proyecto de Concesión Santana – Mocoa - Neiva Contrato 012 de 2015 – Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria en donde la CGR identificó la siguiente causa "El incumplimiento de las obligaciones contractuales de construcción de las Unidades Funcionales y de instalación de las cuatro (4) estaciones de peaje nuevas</i> 					

Hallazgo	673-249	Efectividad	No Efectivo
<p><i>no ha permitido que se recauden los recursos presupuestados como ingresos de la concesión para la obtención de VPIP y retribución de la concesión”.</i></p> <p><i>De acuerdo con lo citado anteriormente, se evidencia que los hallazgos 1374-35 y 1381-42 han sido formulados a causa de una situación similar a la del hallazgo 673-249, pues para la CGR se presentan incumplimientos contractuales en la ejecución de las obras en la etapa de construcción, por lo que, teniendo en cuenta que en los dos últimos años se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares, el plan de mejoramiento se declara No Efectivo.”</i></p>			
<p>Análisis de efectividad</p>			
<p>Respecto al concepto de la Oficina de Control Interno del informe de auditoría técnica con radicado ANI N. 20211020121143 la Vicepresidencia Ejecutiva envió el memorando N. 20225000031283 del 9 de febrero de 2022 en donde expuso los siguientes argumentos respecto a la no efectividad del plan de mejoramiento:</p> <p><i>“Se advierte que los criterios utilizados para el plan de mejoramiento institucional se relacionan con el modelo contractual del contrato estándar 4G, ya que este contrato establece todo un mecanismo sancionatorio frente al incumplimiento del concesionario en relación con las fechas de entrega de las obras.</i></p> <p><i>De otra parte, la causa del hallazgo cesó por el fallo arbitral de fecha 05 de marzo de 2018 (cargado en el aplicativo FTP – OneDrive), el cual dispuso lo siguiente: “(se evidencia que cesó el incumplimiento contractual de la ejecución de obras de la etapa de construcción, para el caso puntual del proyecto Armenia- Pereira-Manizales.)”, por lo tanto, se solicita se declaren efectivas las unidades de medida de este hallazgo. Es de aclarar que la unidad de medida 4G lo que tiende es a salvaguardar estas situaciones a futuro lo cual está regulado en el capítulo de mecanismo sancionatorio.”</i></p> <p>En relación con la respuesta de la Vicepresidencia Ejecutiva se cita a continuación lo proferido en el Laudo en la parte resolutive:</p> <p>“Décimo. Declarar la prosperidad de la Pretensión Vigésima Primera de la demanda reformada, en consecuencia, se declara que el modelo financiero del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997 remuneraba al Concesionario por concepto de construcción y puesta en funcionamiento de la Estación de Pesaje La María.</p> <p>Undécimo. Declarar la prosperidad de la Pretensión Vigésima Segunda de la demanda reformada, en consecuencia, se declara que la Estación de Pesaje La María no fue construida y puesta en funcionamiento por parte del Concesionario Autopistas del Café S.A.</p> <p>Duodécimo. Declarar la prosperidad de la Pretensión Vigésima Tercera de la demanda reformada, en consecuencia, se declara que al no haberse ejecutado las obras de construcción y la puesta en funcionamiento de la Estación de Pesaje La María, se remuneró a la Sociedad Autopistas del Café S.A., un mayor valor y se le reconoció una rentabilidad (TIR) por una obra que nunca fue construida.</p> <p>Decimotercero. Declarar la prosperidad de la Pretensión Vigésima Cuarta de la demanda reformada, en consecuencia, se declara que el reembolso efectuado por Autopistas del Café S.A. al no haberse construido y puesto en funcionamiento la denominada “Estación de Pesaje La María”, <u>fue incompleto toda vez que no se tuvo en cuenta el valor del dinero en el tiempo, debiendo reconocer dicha rentabilidad sobre el modelo financiero.</u></p> <p>Decimocuarto. Declarar la prosperidad de la Pretensión Vigésima Quinta de la demanda reformada, en consecuencia, <u>se condena a Autopistas del Café S.A. a pagar a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la</u></p>			

Hallazgo	673-249	Efectividad	No Efectivo
<p><u>suma de Trece mil novecientos veintitrés millones de pesos (\$13.923'000.000) de diciembre de 2016 correspondiente a la incidencia financiera del dinero o costo de oportunidad del mismo.</u></p> <p>Decimoquinto. Declarar la prosperidad de la Pretensión Trigésima de la demanda reformada, en consecuencia, se ordena a Autopistas del Café S.A. a pagar a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI los intereses comerciales moratorios sobre el monto de la condena impuesta en el numeral Decimocuarto de la parte resolutive de esta providencia, a partir de su ejecutoria.” Subrayado fuera del texto.</p> <p>Teniendo en cuenta la parte resolutive del laudo arbitral de 2018, se ratifica lo informado por la Supervisión y es que no se presentan incumplimientos por parte del Concesionario en relación con la construcción de la Estación de Pesaje La María. Sin embargo, de acuerdo con el numeral Decimotercero se evidenció que el reembolso efectuado por Autopistas del Café no fue suficiente y de acuerdo con el numeral Décimo cuarto se condenó al Concesionario a hacer el reembolso faltante; sin embargo, de acuerdo con el informe de cierre formulado para el Plan de Mejoramiento Institucional se reportó respecto a la unidad de medida N. 5 que, a junio de 2018, la ANI y la interventoría se encuentran realizando mesas de trabajo con el Concesionario, revisando lo indicado por el Perito del Tribunal y los peritos de cada parte a fin de determinar, el valor pendiente por consignar por parte de Concesionario, con lo que se evidencia que no se cuenta con una evidencia en donde se permita verificar que el valor reembolsado por el Concesionario corresponde al valor total adeudado por concepto de la no construcción de la estación de pesaje, La María.</p> <p>Respecto a la información de devolución de recursos por parte del Concesionario Autopistas del Café, la Supervisión en junio de 2022 remitió por correo electrónico la trazabilidad de comunicaciones correspondiente al trámite desarrollado por la Entidad para el correspondiente pago por parte del Concesionario, en donde se revisó la comunicación 20184091147362 del 2 de noviembre de 2018 en donde la Interventoría Consorcio Desarrollo Vial presentó el concepto financiero respecto al saldo por el desplazamiento de inversión de la Estación de Pesaje La María en donde se concluye:</p> <p><i>“(…) De acuerdo con el análisis financiero realizado, se encuentra que existe un saldo pendiente de compensación por la no ejecución de la Estación de Pesaje La María por valor de \$17,7 millones de pesos de septiembre de 1996, puestos en diciembre de 1996(…) (…) Actualizando mediante la TIR del modelo financiero, e indexando los valores a precios actuales, el valor faltante a compensar es de \$1.456.485.545 pesos puestos a 31 de octubre de 2018(…)”</i></p> <p>Con el concepto financiero de la Interventoría la Entidad procedió a solicitar el saldo adeudado al Concesionario mediante la comunicación 20183080405211 del 5 de diciembre de 2018, el cual dio respuesta con el oficio con radicado ANI N. 20194090172642 del 20 de febrero de 2019 en los siguientes términos:</p> <p><i>“(…) Sobre el particular, Autopistas del Café S.A., no reconoce la existencia de obligación de pago alguna, pues en relación con la devolución de recursos por la no construcción de la estación de pesaje La María existe “cosa juzgada” en virtud tanto de las decisiones de la Contraloría General de la República, como el laudo arbitral del 5 de marzo de 2018. (…)”</i></p> <p>En función de la respuesta emitida por el Concesionario, la Entidad procedió a solicitar el correspondiente concepto Jurídico a la Interventoría la cual concluyó en la comunicación 20194090383622 del 12 de abril de 2019 lo siguiente:</p> <p><i>“(…) Con fundamento en lo expuesto, para esta interventoría es pertinente que la ANI continúe con la reclamación de los recursos correspondientes al saldo que se estima se encuentra pendiente por reintegrar por la Concesionaria. (…)”</i></p> <p>En términos generales, se evidencia que, con la documentación soporte anexada como desarrollo del plan de mejoramiento, no se cuenta con el documento final del pago del concesionario por el <i>Incumplimiento contractual de la</i></p>			

Hallazgo	673-249	Efectividad	No Efectivo
<p><i>ejecución de obras de la etapa de construcción por parte del Concesionario por lo que se declara el plan de mejoramiento como No Efectivo, y se recomienda que en las acciones de mejoramiento complementarias que puedan surgir de la revisión del presente análisis se tengan en cuenta los documentos soporte del reembolso total por parte de Autopistas del Café por concepto de la no construcción de la estación de pesaje La María ya que esto contribuiría a demostrar que se atacó la situación que originó el hallazgo.</i></p>			

3.5.2 Hallazgo 1151-4

Hallazgo	1151-4		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 4. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Paradero Otrosí No. 12. El Otrosí tiene dentro de su objeto la construcción de los accesos y salidas de la avenida Rincón Santo en el sitio denominado Circasia 1, la cantidad de obra se determinó en los estudios y diseños definitivos Fase III, que fueron elaborados por el concesionario y revisados por la interventoría y la ANI. No obstante lo anterior, en el acta de terminación de construcción del 04/03/2016; se señala "Que en los estudios y diseños se proyectó la construcción de un paradero, mientras que en el presupuesto se contemplaron dos". Al respecto es pertinente señalar que si en los diseños fase III se incluye un solo paradero, no se encuentra razón para que la entidad al momento de aprobar el presupuesto y suscribir el otrosí incluyera el costo de otro paradero.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 2. Manual de Interventoría y Supervisión INFORME DE CIERRE 3. Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Se construyeron obras en este caso un paradero, sin que existiera en el contrato, es decir en los diseños fase III, sin autorización para su ubicación y construcción, ni documento soporte la inclusión del segundo paradero. Si bien no ha sido pagada la obra por la ANI puede generarse un hecho cumplido al no existir documento que soporte la ejecución de dicha obra."</p>				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho – No hay repetición
<p>Antecedentes - Análisis de efectividad</p> <p>En relación con el análisis de efectividad del hallazgo 1151-4 se menciona que la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad en el <i>Informe de Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Armenia - Pereira - Manizales</i>, radicado bajo el No. 20211020121143 del 03 de septiembre de 2021, en los siguientes términos:</p> <p><i>"De acuerdo con el concepto emitido por la Interventoría consorcio Intervial radicado N. 20174091272832 del 27 de noviembre de 2017, el cual sustenta el informe aclaratorio emitido por la Agencia que corresponde a la unidad de medida No. 1, se concluye "El Concesionario Autopistas del Café construyó dos paraderos, el segundo sin autorización previa de la Interventoría, a la fecha no existe reconocimiento alguno al Concesionario por la construcción de este segundo paradero y así quedó expreso en el acta de recibo del 4 de marzo de 2016 firmada por Autopistas del Café y el Consorcio Intervial. La Agencia Nacional de Infraestructura como ordenador del gasto no autorizó el pago de este Paradero en desarrollo del Otrosí 12, por lo anterior No se presenta un HECHO</i></p>					

Hallazgo	1151-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>CUMPLIDO”, con lo que se evidenció que la construcción del paradero en cuestión fue realizada por el Concesionario por su cuenta y riesgo, y en varias oportunidades la Interventoría manifestó el desacuerdo en la ejecución de este paradero, según se evidencia en las comunicaciones 20164090140262 del 11 de febrero de 2016, 20164090193932 del 9 de marzo de 2016, 20164091176602 del 21 de diciembre de 2016, 20174090255762 del 10 de marzo de 2017 y 20174090443892 del 28 de abril de 2017, en donde por motivos de seguridad vial según el especialista de tránsito de la interventoría, se manifestó el desacuerdo en su instalación, de acuerdo con lo que se cita a continuación: “Esta Interventoría debidamente soportado y sustentado por razones técnicas y de seguridad vial rechazó la instalación que hizo el Concesionario por su cuenta y riesgo, de un paradero de la abscisa K6+330 calzada izquierda de la vía Armenia - Pereira, en el sector de Borodino, toda vez que éste carecía de soporte técnico y que su implementación podría afectar la operación y seguridad vial del proyecto, y se opuso a las pretensiones del Concesionario al reclamar su pago.”</i></p> <p><i>Según lo anterior se evidencia que el Concesionario no corrigió lo evidenciado por la Interventoría, respecto al rechazo de construcción de un paradero en la abscisa K6+330 por motivos técnicos y no se evidencia el análisis oportuno de la procedencia de aplicar las sanciones y/o esquemas de apremio por parte de la Entidad y la Interventoría ante el incumplimiento del Concesionario.</i></p> <p><i>Por otra parte, lo evidenciado por la CGR y de acuerdo con lo consignado en el Acta de terminación de construcción; de los ramales de la avenida Rincón Santo del Municipio de Circasia, que hace parte del Otrósí N. 12 al Contrato de Concesión No. 0113 del 21 de abril de 1997. En su Acuerdo Tercero: Que en los estudios y diseños se proyectó un paradero, mientras que en el presupuesto se contemplaron dos. Se evidencia que en ninguna de las unidades de medida desarrolladas se explica el motivo por el cual existe una diferencia entre los estudios y diseños fase III aprobados y el presupuesto, lo que daría lugar a concluir que se asignaron recursos a obras que no cuentan con los estudios y diseños fase III, insumo fundamental para calcular las cantidades de obra y el presupuesto correspondiente, por lo que los recursos que se asignaron al segundo paradero no cuentan con el soporte legal para su asignación con la autorización de la administración, por lo que se estaría presentando la causa de la formulación del hallazgo: si bien no ha sido pagada la obra por la ANI puede generarse un hecho cumplido al no existir documento que soporte la ejecución de dicha obra.</i></p> <p><i>En relación con las unidades de medida preventivas, no se evidencian acciones lideradas por la Entidad en aras de adoptar medidas en los Contratos de Concesión con el fin de que no se repitan situaciones tales como las presentadas en la formulación del hallazgo, sean estas i) diferencias entre los diseños fase III aprobados y los compromisos presupuestales correspondientes y ii) incumplimientos por parte del Concesionario con motivos técnicos y que no se evalúen las medidas de apremio correspondientes con el fin de garantizar la correcta operación del proyecto, teniendo en cuenta que según la Interventoría en este caso se construyó un paradero que su implementación podría afectar la operación y seguridad vial del proyecto.</i></p> <p><i>De acuerdo con lo descrito anteriormente, teniendo en cuenta que no ha desaparecido la causa que dio origen a la formulación del hallazgo, y no se han desarrollado unidades de medida con miras a evitar la ocurrencia, en otros contratos de concesión, de las situaciones que dieron lugar a la formulación de este hallazgo se manifiesta que el plan de mejoramiento no es efectivo.”</i></p>			
Análisis de efectividad			
<p>Respecto al concepto de la Oficina de Control Interno del informe de auditoría técnica con radicado ANI N. 20211020121143, la Vicepresidencia Ejecutiva envió el memorando N. 20225000031283 del 9 de febrero de 2022 en donde expuso los siguientes argumentos respecto a la efectividad del plan de mejoramiento, así:</p>			

Hallazgo	1151-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>“Vale la pena indicar que conforme a lo informado por la interventoría, de acuerdo con los criterios utilizados para el análisis de efectividad, las situaciones evidenciadas en el hallazgo no se han vuelto a presentar, en donde se debe tener como referente el objetivo que:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - En los dos últimos años no se han presentado No conformidades respecto a situaciones similares, en auditorías realizadas por la Oficina de Control Interno, por tanto, el criterio de selección es no repetición de la situación. - Respecto al paradero que construyó el concesionario a su cuenta y riesgo, la interventoría señala que de conformidad con la verificación técnica el mismo no presenta riesgo en la operación y seguridad.” <p>En relación con la unidad de medida preventiva desarrollada en el plan de mejoramiento se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad contar con herramientas tendientes a ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de las obligaciones contractuales de construcción en los contratos de concesión.</p> <p>Según los argumentos presentados por la Supervisión de la Entidad para el proyecto en mención, se evidencia que el concepto de la Interventoría ha sido modificado según citado: <i>de conformidad con la verificación técnica el mismo no presenta riesgo en la operación y seguridad</i> y de acuerdo con lo que se había revisado inicialmente no se procedió al pago de los trabajos no autorizados por la Interventoría, por lo que se concluye que se subsanó la situación que dio origen a la formulación del hallazgo.</p> <p>Por otro lado, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas a la generación de hechos cumplidos en los contratos de concesión carretera gestionados por la ANI y no se evidenció que en los últimos años (de 2019 a 2021) se hayan presentado hallazgos y/o no conformidades asociadas a la causa que dio origen a la formulación de este hallazgo, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.5.3 Hallazgo 1154-7

Hallazgo	1154-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 7. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal. Teléfonos S.O.S. Suministro e instalación. El contrato 113 de 1997, establece como obligación contractual dentro de la inversión que debía realizar el concesionario correspondiente a la infraestructura de operación, la instalación y puesta en servicio de 124 teléfonos S.O.S. Sin embargo, de acuerdo con la información suministrada por la entidad, se observa que a mayo de 2017, únicamente se han instalado 90 postes con teléfonos S.O.S., a pesar de haberse iniciado la etapa de operación desde el 1 de febrero de 2009 y de no evidenciarse la existencia de algún documento contractual en el que se haya modificado la obligación inicial de instalar 124 teléfonos S.O.S.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto de interventoría 2. Concepto equipo de supervisión 3. Oficio de reclamación <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Manual de Supervisión e Interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p>		

Hallazgo	1154-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	5. Informe de cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “Lo anterior se debe a deficiencias de gestión y control por parte de la ANI y de la interventoría del proyecto al remunerarle al concesionario la inversión correspondiente a 124 teléfonos S.O.S. y puede conllevar a un presunto daño patrimonial por la no instalación en el año 2009 de 54 postes S.O.S., cabe señalar que a la fecha hay una diferencia de 34 postes por instalar.”		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Modificación del fundamento normativo
Antecedentes - Análisis de efectividad			
<p>En relación con el análisis de efectividad del hallazgo 1154-7 se menciona que la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad en el <i>Informe de Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Armenia - Pereira - Manizales</i>, radicado bajo el No. 20211020121143 del 03 de septiembre de 2021, en los siguientes términos:</p> <p><i>“De acuerdo con lo reportado por la Supervisión en el informe de cierre se evidenció que el Concesionario realizó la devolución de recursos por los 34 postes no instalados dentro del objeto contractual, según se evidencia en la comunicación 20184090380472 y la certificación de la fiducia con radicado N. 20184090738802.</i></p> <p><i>Sin embargo, en el concepto de la Interventoría consorcio Desarrollo Vial, posterior a la emisión de este informe de cierre con radicado 201940930337022 del 2 de abril de 2019 se concluyó que el Concesionario tiene la obligación contractual de instalar y reponer los postes, por tal razón, se realizó un análisis del efecto financiero que causó la no instalación de los 79 POSTES SOS, obligación contractual a darse en el año 2014, por lo que el Concesionario con radicado 20194090641422 del 21 de junio 2019 informó a la Agencia que ordenó el traslado de \$9.642.137.400 pesos m/cte a la subcuenta excedentes, correspondiente al monto pendiente por restituir por la imposibilidad de la no instalación de los 79 POSTES SOS faltantes y sus respectivas reposiciones, teniendo en cuenta que conforme al Anexo E del Acta de Acuerdo del 2000, la obligación contractual era instalar un poste cada 2 Km, lo cual fue cumplido por el concesionario, por lo tanto para la ANI en concordancia con el concepto de Interventoría, esta imposibilidad de instalación se ve compensada con los montos girados por el concesionario el cual es: DOCE MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y TRES MILLONES OCHOCIENTOS UN MIL NOVECIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS CON SETENTA Y CINCO CENTAVOS M/CTE. (\$12,853,801,964.75) realizado el 16 de abril de 2018 y el 22 de mayo de 2019.</i></p> <p><i>Respecto al concepto de interventoría citado, se evidencia que por razones técnicas el Concesionario está en la imposibilidad de instalar los postes estipulados contractualmente, y se gestionaron los correspondientes reintegros, sin embargo, de acuerdo con los documentos contractuales vigentes se debería contar con 124 postes, lo que no se ha cumplido a la fecha. En ese sentido, se evidencia que se seguiría presentando la causa que dio origen a la formulación del hallazgo teniendo en cuenta que la obligación contractual es instalar 124 postes y se está presentando la causa señalada por la CGR a la fecha hay una diferencia de 34 postes por instalar, sin que se evidencien modificaciones contractuales al respecto.</i></p> <p><i>Por otra parte, a julio de 2021 la Contraloría General de la República (CGR) comunicó la apertura de la indagación preliminar mediante oficio con radicado ANI N. 20214090795712 del 16 de julio de 2021 con ocasión del posible daño patrimonial sufrido por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI , en relación con Presuntas irregularidades de carácter fiscal derivadas de la ejecución del contrato No. 113 de 1997,</i></p>			

Hallazgo	1154-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>al no haberse instalado la totalidad de teléfonos SOS conforme con la obligación contractual en concesión Armenia-Pereira-Manizales., realizando la solicitud de información correspondiente.</i></p> <p><i>Respecto a la solicitud de la CGR la Supervisión respondió mediante oficio con radicado ANI N. 20215000234241 del 2 de agosto de 2021, en donde presentó la trazabilidad en la revisión de la obligación contractual y adjuntó un concepto de la interventoría con radicado ANI N. 20214090853912 del 30 de julio de 2021, en donde se concluye que de acuerdo con la anterior trazabilidad, esta Interventoría no encuentra que se haya materializado ningún daño patrimonial a la Agencia Nacional de Infraestructura, ya que la Concesionaria en el año 2019 reembolsó la cifra de los postes no instalados.</i></p> <p><i>De acuerdo con lo reportado anteriormente, a agosto de 2021, se evidencia que el Concesionario, a pesar de haber hecho los reintegros del caso, estaría incumpliendo su obligación contractual de instalar 124 postes, la cual no ha sido modificada, por lo que, desde el punto de vista administrativo, el plan de mejoramiento se declara No efectivo.”</i></p>			
<p>Análisis de efectividad</p>			
<p>Respecto al concepto de la Oficina de Control Interno del informe de auditoría técnica con radicado ANI N. 20211020121143, la Vicepresidencia Ejecutiva envió el memorando N. 20225000031283 del 9 de febrero de 2022 en donde expuso los siguientes argumentos respecto a la efectividad del plan de mejoramiento:</p> <p><i>“Es prudente mencionar que de acuerdo con el artículo 83 de la Constitución Política “Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante estas”. Pues bien, frente al anterior postulado constitucional se desprende que tanto las autoridades públicas como los particulares deben actuar conforme a las premisas de la buena fe. (...)</i></p> <p><i>(...) Conforme a lo anterior, en virtud del principio de buena fe, las partes contractuales (ANI y Concesionaria), han obrar de manera inequívoca de entender que no se instalarán los 124 postes S.O.S en su totalidad., en tanto que no son necesarios para el proyecto, y por lo mismo, la Concesionaria ha restituido los recursos correspondientes a la no instalación de dichos postes.</i></p> <p><i>En otras palabras, en razón a las reglas de la conducta contractual y los actos propios, derivadas del principio de buena, las partes han venido entendiendo que no se deben ejecutar, instalar o reponer los 124 postes en su totalidad objeto del hallazgo, en tanto que no son requeridos para el correcto funcionamiento del proyecto, ni para la prestación del servicio; además de que la Concesionaria ya hizo el reembolso correspondiente a la no ejecución de la actividad.</i></p> <p><i>En razón a lo anterior y dado que la conducta de las partes está dirigida a entender lo explicado, no es necesario suscribir un documento en el que se plasme modificación al Contrato en dicho sentido, ya que, en virtud de la buena fe contractual, las partes han entendido que no se instalaran ni se ha reconocido dentro de los ingresos a favor de la Concesionaria.”</i></p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas desarrolladas en el plan de mejoramiento se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad contar con lineamientos para ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de las obligaciones contractuales en los contratos de concesión.</p>			

Hallazgo	1154-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Según los argumentos presentados por la Supervisión de la Entidad para el proyecto en mención se evidencia que la interventoría ha dado la no objeción para la instalación de 90 postes y de acuerdo con el concepto jurídico presentado en el memorando 20225000031283 en aplicación del principio de <i>buena fe</i> del artículo 83 de la Constitución política de Colombia se concluye que <i>no es necesario suscribir un documento en el que se plasme modificación al Contrato</i>, se evidencia que se ha modificado el fundamento normativo relacionado con la obligación contractual de la instalación de los postes S.O.S. en el proyecto, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.5.4 Hallazgo 1157-10

Hallazgo	1157-10	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 10. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Fechas actas de terminación adicional No. 7 del 2010. Las actas de terminación de los diseños y obras contratadas a través del adicional No. 07 del 2 de julio de 2010, suscritas el 16 de septiembre de 2013, no cumplen con la finalidad de las mismas, que es dar fe de la fecha real de terminación de lo contratado. Esta situación genera incertidumbre sobre la fecha de finalización de los diseños y obras contratadas, lo que podría impactar la ingeniería financiera.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 2. Procedimiento INFORME DE CIERRE 3. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "No es aceptable que la interventoría suscriba las actas de terminación en fechas posteriores, de acuerdo a lo que expone la entidad algunas obras finalizaron en el año 2010, 2011 y 2012, observándose que transcurrieron varios años para la suscripción de las actas, por otra parte y de acuerdo a la información suministrada, algunas fechas de las actas de inicio no corresponderían tampoco a lo real."</p>		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
<p>Antecedentes - Análisis de efectividad</p> <p>En relación con el análisis de efectividad del hallazgo 1157-10, se menciona que la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad en el <i>Informe de Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Armenia - Pereira - Manizales</i>, radicado bajo el No. 20211020121143 del 03 de septiembre de 2021, en los siguientes términos:</p> <p><i>"En lo reportado en el informe técnico de la unidad de medida correctiva N. 1 con radicado ANI N. 20183000096593 del 29 de junio de 2018 se afirma que La Supervisión del proyecto reitera que no se estableció en el contrato de Concesión la obligatoriedad de realizar actas de inicio y terminación de obras, sin embargo, en la cláusula segunda del adicional 7 de 2 de julio de 2010 se estipula que la ejecución de las obras y actividades adicionales descritas en la cláusula primera se realizará en un término de 48 meses contados a partir de la</i></p>			

Hallazgo	1157-10	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>suscripción del acta de inicio de actividades, con lo que se evidencia que contractualmente está estipulada la emisión de actas de inicio para las actividades contratadas en el adicional 7.</p> <p>Por otra parte, en relación con el cumplimiento de la cláusula séptima del contrato de concesión N. 0113 de 1997 Vigilancia del Contrato, la ANI a través de la Interventoría debe estar en grado de vigilar, supervisar y controlar la ejecución y cumplimiento del contrato de concesión, se incluye en estas obligaciones la verificación de los 48 meses de plazo para realizar las actividades del adicional N. 7, por lo que, las actas de terminación serían la herramienta para ejercer este control, por lo que la suscripción en fechas posteriores a la terminación, en algunos casos de 12 meses y más, no evidencia el seguimiento realizado para la terminación de las actividades en los tiempos establecidos.</p> <p>Adicionalmente, en el informe presentado se menciona que el avance y estados de las obras se puede verificar en los informes mensuales, semestrales y finales de las interventorías de los proyectos, más no se especifica el seguimiento relacionado con lo citado por la CGR respecto a que algunas fechas de las actas de inicio no corresponderían tampoco a lo real.</p> <p>Por otra parte, en relación con las unidades de medida, se presenta la emisión del procedimiento de actas de terminación de obras, sin embargo, no se presenta su aplicación en otras actividades finalizadas en el proyecto desde la formulación del hallazgo en el año 2017.</p> <p>Según lo descrito anteriormente, el plan de mejoramiento se declara no efectivo teniendo en cuenta que no ha desaparecido la causa que dio origen a la formulación del hallazgo.”</p>			
<p>Análisis de efectividad</p>			
<p>Respecto al concepto de la Oficina de Control Interno del informe de auditoría técnica con radicado ANI N. 20211020121143, la Vicepresidencia Ejecutiva envió el memorando N. 20225000031283 del 9 de febrero de 2022 en donde expuso los siguientes argumentos respecto a la efectividad del plan de mejoramiento:</p> <p>“en los criterios utilizados para el análisis de efectividad se indica que se presenta la emisión del procedimiento de actas de terminación de obra, sin embargo, no se presenta su aplicación en otras actividades finalizadas del proyecto desde la formulación del hallazgo en el año 2017, dado lo anterior la interventoría mediante radicado ANI No. 20224090083972 del 26 de enero de 2022 se permite indicar que se han realizado desde el año 2018 las actas de terminación de obras de acuerdo a los plazos contractuales de los contratos adicionales al contrato No. 0113 de 1997 por tanto se evidencia la aplicación de los procedimientos establecidos de las actas de terminación.</p> <p>Mediante comunicación con radicado ANI No. 20214091486342 del 22 de diciembre de 2021, la interventoría remite las actas de terminación de las actividades contratadas en el otrosí No. 20 adjudicado el 19 de diciembre de 2018, correspondientes a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estudios y diseños a Fase III intersección a desnivel para acceso al municipio de Filandia, PR15+450 de la ruta 2901. 2. Estudios y diseños a Fase III intersección a desnivel para acceso al municipio de la Tebaida PR37+900 ruta 4002. 3. Estudios y diseños a Fase III para la construcción de una solución vial a nivel para corregimiento el Caimo KM6+650 ruta 40QN01. 			

Hallazgo	1157-10	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>4. Estudios y diseños puente peatonal Playa Rica 5. Estudios y diseños puente peatonal Guacarí 6. Estudios y diseños a Fase III Inestabilidad geotécnica talud del Km24+380 7. Estudios y diseños a Fase III Inestabilidad geotécnica Club Campestre Manizales (Caldas).</p> <p><i>Actividades de obra:</i> - Construcción Puente Peatonal El Rosario - Construcción de la intersección a desnivel Postobón, incluyendo los diseños.”</p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del <i>GCSP-F-119 Acta de recibo del proyecto</i> ha permitido a la Entidad ejercer el seguimiento y control al cumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas en los contratos de concesión para la recepción de infraestructura, según se evidenció su aplicación en lo citado por la Entidad en la respuesta al concepto de No Efectividad de la Oficina de Control Interno en 2021, dado a través del memorando N. 20225000031283 del 9 de febrero de 2022.</p> <p>Según los argumentos presentados por la Supervisión de la Entidad para el proyecto en mención se evidencia que desde el año 2018 la Supervisión del proyecto ha implementado la suscripción del acta de recibo para la infraestructura terminada por el Concesionario según se evidenció en los memorandos 20224090083972 y 20214091486342 con lo que se evidencia que la Entidad implementó medidas para suscribir las correspondientes actas de terminación en los plazos contractuales establecidos, con lo que se evidencia que ha desaparecido la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>		

3.6 Fontibón – Facatativá – Los Alpes

3.6.1 Hallazgo 589-165

Hallazgo	589-165	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 165. Administrativo, Disciplinario, Fiscal y Penal Indebida destinación de recursos. El contrato 0937/95 establece un volumen de tránsito para la garantía, señalando que si el ingreso total obtenido por concepto de peaje durante un año determinado de operación, es menor que el ingreso por peaje garantizado para ese año de operación, el “INVIAS” compensará la diferencia al Concesionario. En modificación realizada en el año 2001 se altera tal disposición, y allí acuerdan distribuir en partes iguales (50% y 50%) entre el CONCESIONARIO Y EL INSTITUTO (Hoy Agencia Nacional de Infraestructura), los recaudos de peaje que durante un año respectivo se generen en exceso del valor que corresponda al ciento cinco por ciento (105%), del resultado de multiplicar los tráficos por las tarifas máximas estipuladas debidamente ajustadas, por lo que los recaudos de peaje que se generen en la Etapa de Operación incluido el 50% señalado, el cual ya no es para mayores mantenimientos, serán en su totalidad del concesionario.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> Concepto Interventoría Solicitud instauración tribunal de arbitramento Manual de Contratación Res. Que crea y reglamenta el Comité de Contratación Res. 959 de 2013 - Bitácora del Proyecto Procedimiento para las modificaciones contractuales 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Con lo pactado en el contrato de distribuir en partes iguales 50% y 50% los ingresos que superen el exceso en peajes."</p>		

Hallazgo	589-165		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Incidencia	Administrativa, disciplinaria, penal y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad					
<p>La CGR define la causa del hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con la distribución de los recaudos excedentes de peaje: <i>“el acuerdo contraviene lo establecido en el artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual señala que para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.</i> (Subrayado fuera de texto)</p> <p><i>La Ley es clara en determinar que los ingresos que superen el máximo esperado serán de propiedad del Estado, es decir, en este caso serían íntegramente de la Agencia Nacional de Infraestructura, con una destinación específica, ser transferidos a ella, reducir el plazo de la concesión o ejecutar obras adicionales dentro del mismo sistema vial. Por lo que tales disposiciones son contrarias a derecho, haciendo más gravoso el hecho que se modifica el contrato para que el concesionario no invierta el 50% del máximo aportante en mayores mantenimientos, sino que disponga de los recursos como le parezca.”.</i></p> <p>En la revisión de las unidades de medida se evidenció el concepto de la Interventoría con radicado ANI N. 20134090493752 del 4 de diciembre de 2013, en donde se realizaron los análisis correspondientes relacionados con definir si el valor de mantenimiento y operación que había sido contemplado en la ingeniería financiera inicial del proyecto, sumado con los recursos percibidos por el Concesionario por concepto del 50% de los ingresos que exceden el máximo aportante, eran suficientes para cubrir los costos de operación y mantenimiento que se generan por el tránsito de vehículos en el corredor vial, a lo que la Interventoría concluyó: <i>por lo expresado anteriormente se considera que dentro del modelo financiero adoptado en el contrato modificatorio de septiembre de 2001, están previstos los valores de operación y mantenimiento para el TPD de la totalidad de los vehículos que actualmente circulan por la vía concesionada.</i></p> <p>En relación con la unidad de medida N. 2, se observó la solicitud de la Entidad de instauración de un tribunal arbitral con radicado ANI N. 20147040042933 del 28 de mayo de 2014, lo cual fue sometido a comité de conciliación y se emitió la certificación del 13 de diciembre de 2016 respecto a la decisión de no acudir a un tribunal arbitral:</p> <p><i>“El Comité de Conciliación, en Sesión Extraordinaria Presencial llevada a cabo el día trece (13) de diciembre de 2016, procedió a estudiar la procedencia de acudir a la Justicia Arbitral en el marco del proyecto vial Fontibón-Facatativá - Los Alpes una vez fallados los Tribunales convocados por los concesionarios de los proyectos DEVINORTE y Neiva Espinal-Girardot.</i></p> <p>DECISIÓN DEL COMITÉ DE CONCILIACIÓN</p> <p><i>Analizada la recomendación del apoderado de la Entidad, y estudiados los fundamentos fácticos, técnicos y jurídicos de la procedencia de acudir a la Justicia Arbitral en el marco del proyecto vial Fontibón - Facatativá - Los Alpes, el Comité de Conciliación de manera unánime a encontrada ajustada la posición de por el momento NO ACUDIR A LA JUSTICIA ARBITRAL EN EL MARCO DEL PROYECTO VIAL FONTIBÓN- FACATATIVÁ - LOS ALPES, sin embargo, se avanzará en la elaboración del texto de la demanda.</i></p>					

Hallazgo	589-165	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>Una vez se obtenga pronunciamiento arbitral respecto del Tribunal convocado por la ANI con Devimed, de acuerdo con las incidencias de otros laudos y la aprobación que en su momento emita el Comité de Presidencia, se procederá o no a la radicación en el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá de la demanda de arbitraje.”</i></p> <p>A través del plan de mejoramiento no se evidenció que la demanda haya prosperado.</p> <p>Respecto al desarrollo de las unidades de medida del plan de mejoramiento se debe tener en cuenta que el proyecto Fontibón – Facatativá – Los Alpes hace parte de la primera generación de concesiones viales de Colombia y su estructuración no estuvo a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, por lo que las cláusulas evidenciadas por la CGR en la formulación del hallazgo 589-165 en el año 2011, a mayo de 2022 no se implementan en los contratos de cuarta y quinta generación de concesiones, dado que el recaudo del Concesionario está definido por el valor VPIP (Valor presente de los ingresos de peaje) estimado para el proyecto que se liquida en los años 8, 13 y 18 de acuerdo con el recaudo real del proyecto y la duración de la fase de operación es variable en función del momento en que el Concesionario alcance el VPIP.</p> <p>Lo anterior está asociado a la implementación de las unidades de medida relacionadas con el <i>Manual de Contratación, la resolución que crea y reglamenta el Comité de Contratación, la Resolución 959 de 2013 - Bitácora del Proyecto y el procedimiento para las modificaciones contractuales</i>, las cuales han permitido a la Entidad evaluar detalladamente la emisión de los nuevos contratos de concesión y sus correspondientes modificaciones contractuales.</p> <p>Respecto al seguimiento de este hallazgo es importante mencionar que el proceso fiscal fue archivado mediante auto de archivo N. AUTO ORD-80119-086-2020 del 17 de diciembre de 2020, en donde la CGR concluyó lo siguiente:</p> <p><i>“Por lo tanto, la Sala de Decisión considera que no se cumplen los presupuestos del artículo 5 de la Ley 610 de 2000, en tanto no se tiene certeza del daño y su cuantificación con la modificación contractual que se tuvo el 28 de septiembre de 2001, la cual ajustó el porcentaje utilizado para calcular el ingreso máximo aportante, reduciéndolo del ciento veinte por ciento (120%) al ciento cinco por ciento (105%), asimismo, en el expediente no obra pruebas que soporten que el concesionario no invirtió el 50% en el mantenimiento de la vía, por lo cual es procedente archivar el presente proceso de responsabilidad fiscal, habida cuenta que no es posible ordenar en esta etapa procesal, la práctica de más pruebas que corroboren lo expuesto.”</i></p> <p>Adicionalmente el proceso disciplinario fue archivado mediante auto de archivo de investigación disciplinaria por prescripción (Artículo 30 de la ley 734 de 2002) con radicado ANI No. 20214090649972 del 11 de junio de 2021.</p> <p>De acuerdo con la verificación realizada de la documentación emitida en el desarrollo del hallazgo por la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación, así como la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que se ha modificado el fundamento normativo relacionado con la retribución a los Concesionarios de los proyectos gestionados por la Entidad y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.6.2 Hallazgo 1294-1

Hallazgo	1294-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 1. Administrativo con presunta incidencia Fiscal y Disciplinaria. Reconocimiento, liquidación y cancelación de intereses moratorios parciales.		

Hallazgo	2194-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>Mediante Auto de 2016 (15 de marzo) del Juzgado Primero Civil del Circuito de Ejecución de Sentencias de Bogotá (proceso 11001-3103-043-2012-00403-00), donde se venía ejecutando a la ANI por el pago del Laudo Arbitral proferido el 25 de septiembre de 2008, con ocasión del contrato de concesión 937 de 1995, se dispuso ""impartir aprobación a la liquidación del crédito elaborada.."" por el mismo juzgado; providencia que reconoció y liquidó intereses moratorios (parciales) causados hasta agosto (8) de 2016, por el no pago del citado Laudo.</p> <p>En el señalado Auto se reconocen los intereses moratorios (art. 1653 del C. Civil) a favor del acreedor que se liquidan por valor de 2.918 millones COP (aproximado), los cuales se cancelan con el depósito judicial del 2013 (Cód. 0230 Operación 14762476) en cuantía de 2.387.674.975 COP; quedando pendiente intereses moratorios (531 millones COP - aprox.) y el capital (1.848,9 millones COP — aprox.) por saldar.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acuerdo de transacción para el pago total de la obligación 2. Expedir los actos administrativos para el pago 3. Soporte de pago con cargo a rubro de Sentencias y Conciliaciones <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Procedimiento para el pago de sentencias y conciliaciones a través de TES 5. Procedimiento para el pago de sentencias y conciliaciones con cargo al rubro de funcionamiento 6. Instrumento de control del pago realizado por sentencias y conciliaciones <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Los intereses moratorios se originan por la dilación en el cumplimiento de la obligación liquida de dinero establecida en el Laudo Arbitral (Contrato 937 de 1995) de 2008 (25 de septiembre), pese a las ofertas de pago con Bonos de Deuda Pública (TES) que había hecho la Entidad, oficios 20094090006601, 20101030119001, 20101030119041 del INCO y comunicaciones de la ANI (años 2009 y siguientes vigencias); las cuales fueron aceptadas por el acreedor, pero la ANI a pesar de los ofrecimientos y su aceptación, no tomó ningún tipo de medida para cumplir su obligación. por cuanto, se han extendido los términos para el reconocimiento y cancelación de la obligación inicial (Laudo Arbitral - Contrato 937 de 1995) desde 2008 (25 de septiembre), y posteriores requerimientos (Sentencias Judiciales), hasta 2019 (31 de enero): por cuanto transcurrieron más de treinta (30) días contados desde [la] comunicación [de la obligación], [la elaboración de] la resolución correspondiente, en la cual se adoptarán las medidas necesarias para [el] cumplimiento [de la sentencia], y que las condenas impuestas a entidades públicas consistentes en el pago ... de una suma de dinero serán cumplidas en un plazo máximo de diez (10) meses, contados a partir de la fecha de la ejecutoria de la sentencia".</p>		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>La CGR define la causa del hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con los saldos adeudados por la ANI como resultado del Laudo Arbitral de 2008: "La anterior observación tiene una presunta connotación fiscal en cuantía de \$2.387.674.975 COP y disciplinaria por el incumplimiento en el pago oportuno del Laudo Arbitral y Sentencia Ejecutiva; lo que conllevó a la presunta vulneración de los principios de la administración pública y del patrimonio de la ANI; de conformidad con los establecido en el inc. 7° del art. 192 de la Ley 1437 de 2011 y demás normas concordantes".</p>			

Hallazgo	1294-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas implementadas, se verificó que la ANI orientó el plan de mejoramiento a realizar las acciones tendientes al pago total de la obligación, por lo que se verificó el acuerdo de transacción para el pago total de la obligación por parte las empresas Ferrovial Agroman S.A. Sucursal Colombia y Concreto S.A., con lo que se expedieron los actos administrativos para el pago (unidad de medida N. 2) Resoluciones 2039 de 2019 y 2041 de 2019 y según se presenta en la unidad de medida N. 3 se realizaron oportunamente los pagos con cargo al rubro de sentencias y conciliaciones de acuerdo con lo reportado en el memorando 20204010027603 del 10 de febrero de 2020 en donde se evidencia el pago total de 2.440.000.000 COP.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas la Entidad ha implementado el <i>procedimiento GCSP-P-028 Reconocimiento y pago de obligaciones con títulos de tesorería TES, por concepto de sentencias, conciliaciones judiciales, IMG (ingreso mínimo garantizado), el procedimiento GEJU-P-012 Gestión del cumplimiento de sentencias y, conciliaciones y pago de gastos judiciales</i>, los cuales han contribuido a fortalecer la regulación en la gestión de la Entidad respecto al pago de sentencias, conciliaciones y laudos arbitrales, de igual forma se ha <i>implementado el instrumento de control del pago realizado por sentencias y conciliaciones</i>, el cual brinda herramientas para realizar el seguimiento oportuno en esta materia.</p> <p>De acuerdo de las unidades de medida del plan de mejoramiento desarrolladas, se evidenció que se realizó <i>el pago oportuno del Laudo Arbitral y Sentencia Ejecutiva</i> por lo que se evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.7 Puerto Drumond

3.7.1 Hallazgo 758-3

Hallazgo	758-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>3. Hecho Presuntamente Irregular N° 3, Administrativo y Disciplinario Interventoría.</p> <p>El Contrato de Concesión N° 002 de 1992, de la Sociedad Portuaria American Port Inc, hasta la fecha no cuenta con una interventoría externa, que de manera independiente vigile el cumplimiento de las obligaciones contractuales generales, técnicas, administrativas y jurídicas a cargo del Concesionario, dado que el seguimiento del contrato requiere de un conocimiento especializado en la materia portuaria y la complejidad del mismo lo justifica. De acuerdo con lo señalado en el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 5. Memorando a Jurídica solicitando concepto. 6. Concepto Jurídico referente a interventorías portuarias. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Manual de interventoría y Supervisión Código GCSP -M-0002, desde el momento de la solicitud de concesión y la solicitud de modificación del contrato de concesión. 8. Modelo de los nuevos Contrato Portuarios de Estructuración evidenciando la incorporación de interventorías de obra y reversión. 		

Hallazgo	758-3			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	9. Ley 1474 de 2011. 10. Manual existente de contratación GCOP-M-001. INFORME DE CIERRE 11. Informe de cierre 12. Alcance al informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Situación que además de dejar en manos del Concesionario el cumplimiento de las condiciones técnicas de operación, por otra parte pone en riesgo la situación real de la inversión y garantía de que se cumplan con las especificaciones técnicas y las calidades exigidas por los estándares internacionales y requerimientos modernos que rigen para las obras marítimo portuarias, tales como dragados, señalización de accesos, dársenas, instalaciones de amarre, remolque, practicaaje, equipos e instalaciones en tierra, entre otras."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>A pesar de que en el contrato de concesión portuaria No. 002 de 1992 no se haya establecido que el control a la ejecución del proyecto debía estar a cargo de una interventoría, según los lineamientos establecidos posteriormente con la Ley 1474 de 2011, a través de las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento se evidencia gestión de la ANI para definir la procedencia de implementación de dicho control en el proyecto, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> Estudio de Conveniencia y oportunidad: Esta unidad de medida demuestra que en 2012 se adelantaron los estudios de oportunidad y conveniencia para que diferentes concesiones portuarias, dentro de las que estaba la concesión producto del hallazgo, contarán con la figura de interventoría. Oficio a la Superintendencia Alcance y Funciones de la Interventoría ANI: Esta unidad de medida demuestra que por medio de la comunicación con radicado ANI No. 20133030089401 del 13 de junio de 2013, la ANI presentó a la Superintendencia de Puertos de Transporte un informe a través del cual detalla las características propuestas por la Entidad para las interventorías de las concesiones portuarias a su cargo. Oficio de la Superintendencia: Esta unidad de medida demuestra que por medio del radicado ANI No. 20134090386452 del 25 de septiembre de 2013, la Superintendencia de Puertos y Transporte remitió alertas al Ministerio de Transporte en el sentido de una posible duplicidad de funciones de las interventorías a cargo de las concesiones portuarias de la ANI y de la misma Superintendencia, así: <i>"(...) es preciso revisar los Contratos de Interventoría suscritos por la Oficina de Estructuración y Adjudicación de la Agencia Nacional de Infraestructura, frente a las competencias asignadas a esta Superintendencia de Puertos y Transporte, especialmente a la Superintendencia Delegada de Puertos, con el fin de establecer si las mismas tareas se están realizando dos veces, creando presuntamente un detrimento a los recursos del Estado que podría ocasionar problemas en las entidades."</i> Devolución del CDP: Con base en el pronunciamiento de la Superintendencia de Puertos y Transporte que acredita el cumplimiento de la unidad de medida No. 3, la Vicepresidencia de Gestión Contractual solicitó a la Vicepresidencia Administrativa y Financiera la anulación del certificado de disponibilidad presupuestal por no utilización, respecto de diferentes interventorías previstas para concesiones portuarias. Memorando a Jurídica solicitando concepto: La unidad de medida corresponde a una solicitud de la Gerencia de Proyectos Portuarios a la Vicepresidencia Jurídica con relación a <i>"(...) conceptual desde el punto de vista</i> 					

Hallazgo	758-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>jurídico respecto de la duplicidad de funciones con la Superintendencia de Puertos y Transporte y la intención de contratación de interventorías por parte de la ANI.”; hecha por medio del memorando ANI No. 20143030070613 del 11 de agosto de 2014.</i></p> <p>6. Concepto Jurídico referente a interventorías portuarias: Esta unidad de medida demuestra que a través del memorando con radicado ANI No. 20147050083323 del 16 de septiembre de 2014, la Vicepresidencia Jurídica atendió la solicitud comentada para la unidad de medida No. 5, concluyendo, entre, otros aspectos, que:</p> <p><i>“(…) será la misma entidad estatal, <u>al elaborar los estudios de conveniencia y oportunidad que correspondan</u>, la que determine en cada caso si la complejidad del contrato o su extensión hacen necesaria que la vigilancia del mismo se realice a través de una interventoría.</i></p> <p><i>(…)</i></p> <p><i>“en <u>esos mismos estudios de conveniencia y oportunidad</u> que se hagan para cada caso, la entidad estatal debe establecer el “alcance de la interventoría”, esto es si se requiere de un seguimiento externo técnico, financiero, contable o jurídico y cuáles son las funciones que deben ejercerse por la interventoría para el cumplimiento de los fines estatales.</i></p> <p><i>Y es en este punto donde resulta de la mayor importancia el pronunciamiento de la Superintendencia Delegada de Puertos objeto de análisis en esta oportunidad, el sentido de que al establecerse en los estudios de conveniencia y oportunidad las funciones que deberá realizar la interventoría externa para un caso específico y en los términos que indica la norma mencionada, no se asignen a ésta tareas que correspondan a las funciones de inspección, control y vigilancia que realiza dicha entidad, sino que las funciones que la interventoría debe desarrollar correspondan a las funciones de seguimiento a la debida ejecución del contrato, en cumplimiento de los fines de la contratación estatal.”</i></p> <p>Con base en la síntesis presentada para cada una de las unidades de medida correctivas, en especial lo correspondiente al concepto jurídico de la unidad de medida No. 6, a abril de 2022, no se evidenció que la Entidad haya visto la necesidad de contratar una interventoría para el contrato de concesión No. 002 de 1992.</p> <p>En este punto se debe tener en cuenta que, como se indicó al inicio del presente análisis, tampoco se evidenció que en el contrato de concesión portuaria No. 002 de 1992 se haya establecido que el control a la ejecución del proyecto debía estar a cargo de una interventoría. También se debe tener en cuenta que a abril de 2022 <i>“(…) El plan de inversión del contrato de concesión portuaria No. 002 de 1992, se encuentra ejecutado en un 100%, por la Sociedad American Port Company INC.”</i>, según el informe de actividades del primer semestre de 2022 de la supervisión de mencionado contrato de concesión (Radicado ANI No. 20224090401362 del 8 de abril de 2022).</p> <p>Por otra parte, en el plan de mejoramiento se contemplaron unidades preventivas que buscan contribuir a evitar la repetición de este tipo de hallazgos, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de interventoría y supervisión (Código GCSP -M-0002), que emite lineamientos tendientes a asegurar un adecuado control en los proyectos a cargo de la Entidad y que en su versión No. 2 establece que <i>“(…) de acuerdo con la política adoptada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC), se requiere interventoría para los contratos de concesión portuaria con plan de inversión vigente y en ejecución o para aquellos que entren a etapa de reversión.”</i>; como se mencionó anteriormente, a abril de 2022 no hay pendientes en materia de ejecución de inversiones para el contrato de concesión portuaria No. 002 de 1992. Modelo de los nuevos contratos de concesión portuaria, a través del cual se buscan que este tipo de proyectos cuenten con interventoría cuando se ejecutan inversiones o cuando el proyecto cursa su reversión. 			

Hallazgo	758-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>3. Ley 1474 de 2011, que establece reglas frente a la gestión de la supervisión e interventoría de un contrato estatal.</p> <p>4. Manual de contratación (GCOP-M-001), que establece lineamientos respecto a la gestión de la contratación pública, en virtud de la normativa vigente al respecto.</p> <p>No obstante, la falta de interventoría en los contratos portuarios de la Entidad se sigue presentando en otros proyectos, como en la Sociedad Oleoducto Central S.A (Ocensa), sobre el que la Oficina de Control Interno formuló una No Conformidad en 2021, abierta a abril de 2022, relacionada con el número 3893 en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad (Ver radicado ANI No. 20211020095423 del 07-07-2021).</p> <p>Esta situación evidencia que, a pesar de que con el plan de mejoramiento se haya atacado la causa puntual para el caso de Puerto Drummond, la formulación de hallazgos o no conformidades asociadas a la ausencia de interventoría en concesiones portuarias es una problemática que demanda el fortalecimiento de acciones transversales de la Entidad. Se resaltan acciones como los nuevos modelos de contratos asociados a concesiones portuarias ya que estos buscan que dicho control esté presente únicamente en el desarrollo de obras, inversiones y reversiones.</p>			

3.8 Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte

3.8.1 Hallazgo 796-26

Hallazgo	796-26	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 26 - Contribución Especial por Contratos de Concesión Viales y Portuarias Se identificaron diez (10) contratos de concesión, uno (1) del modo carretero y nueve (9) del modo portuario, suscritos como resultado de licitaciones o procesos de selección abiertos a la recepción de ofertas con posterioridad al 22 de diciembre de 2006, sobre los cuales la Agencia Nacional de Infraestructura no informa sobre el pago de la Contribución Especial de que tratan las Leyes 1106 de 2006, 1421 de 2010 y el Decreto 3461 de 2007. Lo anterior evidencia deficiencias en los controles y falta de gestión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Fondo Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, entidades que deben colaborar armónicamente para el recaudo de la contribución especial, lo cual presuntamente sería contrario a lo establecido por las siguientes normas: Artículo 6 de Ley 1106 de 2006, Ley 1421 de 2010</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto de la vicepresidencia Jurídica Consulta a la DIAN Circular externa firmada por el Ministerio del Interior y el presidente de la ANI, solicitando el diligenciamiento del formato y la remisión a las entidades competentes Informe donde se evidencie el envío de esta circular a los concesionarios. Informe mesas de trabajo con la DIAN y el Ministerio del Interior. <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Propuesta de Decreto aclaratorio del pago de contribución especial por parte de las Concesiones. Comunicación al Contralor delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional sobre la no competencia del seguimiento. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre (V Jurídica Deysi Barbosa) 796-26 (VGC+VPRE+VJur) 		

Hallazgo	796-26			Efectividad	No efectivo
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Lo anterior evidencia deficiencias en los controles y falta de gestión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Fondo Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, entidades que deben colaborar armónicamente para el recaudo de la contribución especial, lo cual presuntamente sería contrario a lo establecido por las siguientes normas: Artículo 6 de Ley 1106 de 2006, Ley 1421 de 2010 y los principios de Eficiencia, Eficacia y Economía, establecidos en el artículo 3 de la Ley 489 de 1998. de que tratan las normas señaladas"</p> <p>La CGR describe la causa así: "Hallazgo 796-26, se identificaron 10 contratos de concesión, uno del modo carretero y 9 portuario, sobre los cuales la ANI no informa sobre el pago de contribución especial por contratos."</p>				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria e indagación preliminar	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No ha desaparecido la causa de hecho

Información formulación del hallazgo

En virtud del hallazgo 796-26 formulado por la Contraloría General de la República, se citan a continuación los contratos de Concesión a los que hace referencia la causa de este hallazgo, los cuales su fecha de apertura del proceso licitatorio es posterior al 22 de diciembre de 2006:

MODO	CONTRATO	FECHA APERTURA PROCESO LICITATORIO	CONCESIONARIO
Portuario	010/2010	23/07/2010	Ecopetrol S.A- Refinería de Cartagena-Reficar
	005/2010	07/05/2010	CENIT Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S. - Terminal Marítimo de Pozos Colorados
	001/2008	10/12/2007	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena-Muelle No 9
	006/2010	31/08/2009	Sociedad Portuaria Central de Cartagena
	003/2011	30/07/2011	Sociedad Portuaria Dexton S.A
	004/2010	15/01/2010	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena-Muelle No 9
	003/2008	03/12/2008	Terminal de Contenedores Contecar
	003/2010	25/03/2009	Sociedad Portuaria Zona Franca Argos S.A.S.
Carretero	008/2010	18/02/2010	Transversal de las Américas – Sector 1

Fuente: informe de auditoría regular 2012 – Radicado ANI N. 20134090270412

Análisis de efectividad

De acuerdo con el concepto jurídico desarrollado por la firma Medellín & Durán abogados en la unidad de medida N. 1, se concluye lo siguiente:

"En nuestro concepto la ANI no cumple ningún rol en la relación tributaria que surge de la contribución especial señalada en el artículo 6 de la Ley 1106 de 2006, por cuanto la ley no le atribuyó facultad u obligación alguna en esta materia, de tal forma que la Agencia Nacional de Infraestructura no es parte de esta relación tributaria. Por el contrario, encontramos que el sujeto pasivo del tributo es el concesionario y el sujeto activo del mismo es el Ministerio del Interior, por lo que son ellos quienes deben superar las posibles dificultades en el recaudo del tributo."

Hallazgo	796-26	Efectividad	No efectivo
<p>Adicionalmente en las unidades de medida 2 a 6 se observó que la Entidad lideró iniciativas con las Entidades involucradas en la gestión de la contribución especial estipulada en el artículo 6 de la Ley 1106 de 2006, a través de mesas de trabajo con la Dian y el Ministerio del Interior, así como la emisión de la circular conjunta con el Ministerio del Interior dirigida a todos los Concesionarios responsables contratos de concesión portuaria respecto al <i>Cumplimiento de la Ley 1106 de 2006 / Concesiones viales y portuarias y aeroportuarias</i> y la participación en la emisión del decreto de contribución especial del Fondo Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana – FONSECON.</p> <p>En la unidad de medida N. 7 se envió el oficio con radicado ANI N. 20185000216991 del 12 de julio de 2018, informando al Contralor delegado Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional sobre la no competencia del seguimiento, en los siguientes términos: <i>“Nos permitimos poner en conocimiento el concepto radicado en esta Agencia con N. 20184090639492 de fecha 27 de junio de 2018 por parte de la firma M&D Medellín Durán Abogados, en el que se soporta jurídicamente la no competencia de esta Agencia para realizar el seguimiento al pago de la Contribución especial contenida en la Ley 1106 de 2006”,</i> sin embargo, se señala que no se adjunta una respuesta por parte de la Contraloría respecto a la apreciación de la Entidad.</p> <p>En relación con la indagación preliminar establecida en la formulación del hallazgo, de acuerdo con el oficio con radicado ANI N. 20164090269882 del 06 de abril de 2016 de la Contraloría General de la República, ésta informó lo siguiente: <i>“me permito comunicar a usted, que este Despacho profirió auto de cierre y archivo de la indagación preliminar del asunto, relacionada con presuntas irregularidades de carácter fiscal en relación con el pago por parte de los concesionarios del Impuesto de Guerra o Contribución Especial de que trata la Ley No 1106 de 2006, sin embargo, por tratarse de hechos diferentes se ordenó en la misma providencia abrir por cada hecho que pueda generar daño patrimonial al erario, una indagación preliminar en relación con el tema, de acuerdo con lo señalado en el artículo 14 de la Ley 610 de 2000.”</i></p> <p>De acuerdo con el desarrollo del plan de mejoramiento cumplido, la Oficina de Control Interno expone a continuación sus consideraciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) el plan de mejoramiento estuvo principalmente enfocado a expresar la no competencia de la ANI en el seguimiento al pago de la Contribución Especial y se observa que la Contraloría General de la República no ha dado una respuesta respecto al traslado de este hallazgo al Ministerio del Interior, según concluye la firma M&D Medellín Durán Abogados. ii) los contratos relacionados con la formulación del hallazgo son, en su mayoría, del modo portuario y a mayo de 2022 se encuentran en operación (a excepción del proyecto de modo carretero Transversal de las Américas que fue liquidado el 10 de marzo de 2022). En estos contratos de concesión portuaria, específicamente la cláusula de supervisión y vigilancia establece: <i>la supervisión del presente contrato estará a cargo del subgerente de gestión contractual del Instituto nacional de concesiones INCO</i> (hoy Agencia Nacional de Infraestructura), por lo que, teniendo en cuenta que la ANI no es la Entidad recaudadora de la contribución especial, si debe estar en contacto con las Entidades correspondientes en aras de realizar el seguimiento correspondiente a las obligaciones tributarias de los Concesionarios en el rol de Supervisión del contrato, lo cual está en línea con la causa evidenciada por la Contraloría: <i>la ANI no informa sobre el pago de contribución especial.</i> iii) la indagación preliminar establecida en la formulación de este hallazgo fue archivada, sin embargo, la Contraloría aclaró que se abriría una indagación preliminar para cada proyecto, por lo que el origen del hallazgo no se encuentra subsanado. <p>Según estas consideraciones y visto que <i>se identificaron 10 contratos de concesión, uno del modo carretero y 9 portuario</i> y la causa de: <i>sobre los cuales la ANI no informa sobre el pago de contribución especial por contrato</i> no ha desaparecido, visto que la ANI no ha realizado el reporte evidenciado por la Contraloría respecto al pago de la contribución especial de</p>			

Hallazgo	796-26	Efectividad	No efectivo
los contratos de concesión portuaria 010/2010, 005/2010, 001/2008, 006/2010, 003/2011, 004/2010, 003/2008, 003/2010 y 001/2012 que tiene bajo su Supervisión se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.			

3.8.2 Hallazgo 907-19

Hallazgo	907-19	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 19. Pólizas suscritas con la Aseguradora Cóndor S.A. en liquidación. Administrativo.</p> <p>A la fecha², la póliza de cumplimiento 30066504 suscritas por la firma Ferrocarril del Oeste con la aseguradora CONDOR SA hoy en liquidación, se encuentra vencida, con valor amparado que asciende a \$14.259.5 millones; situación que implica que el contrato de concesión 09 CONP-98 RED FÉRREA DEL PACIFICO, se encuentre desamparado y la administración pierda el garante en un eventual incumplimiento del contrato.</p> <p>Adicionalmente, se identificaron doce (12) pólizas de cumplimiento que fueron expedidas por la aseguradora antes mencionada, por valor amparado de \$213.875,4 millones, que corren riesgo de terminar automáticamente su vigencia a partir del 20 de junio de 2014, en el evento de que los contratistas no las sustituyan en el término establecido en el artículo 3ro. de la Resolución 2211 del 5 de diciembre de 2013 de la Superintendencia Financiera, es decir, seis (6) meses, a partir de su ejecutoria para efectuar dicha sustitución</p> <p>No obstante lo anterior, a 31 de diciembre de 2013, no se evidenció un plan de contingencia que le permita mitigar el riesgo generado por el vencimiento de las garantías de cumplimientos constituidas por los contratistas con la aseguradora CONDOR S.A., hoy en liquidación.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adopción de procedimiento 2. Realizar verificación de las garantías constituidas en los contratos vigentes 3. Sistema de información y seguimiento de garantías 4. Manual de Interventoría y Supervisión 5. Manual de Contratación 6. Contrato Estándar 4G 7. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "lo que genera incertidumbre respecto de las garantías requeridas para la ejecución de los contratos, en la medida en que se presenten incumplimientos por parte de los contratistas"		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Hay repetición
Análisis de efectividad			
En la revisión de las unidades de medida correctivas, en particular la unidad de medida N. 2, se evidenció la verificación realizada por la Entidad a junio de 2017, en donde se revisaron las 12 pólizas de cumplimiento expedidas por la aseguradora Condor S.A., realizando las observaciones correspondientes y verificando los cambios o modificaciones realizadas en cada póliza para contar con la vigencia y los requisitos contractuales en cada uno de los proyectos revisados por el Ente de Control; es importante mencionar que, en este ejercicio se incluyó en su momento el análisis relacionado con la póliza 30066504 del proyecto Red Férrea del Pacífico la cual fue reformulada en su momentos en los otrosíes N.			

² Febrero de 2014

Hallazgo	907-19	Efectividad	No Efectivo
<p>16 de 2013, 17 de 2014 y 19 de 2015, y a junio de 2017 fue reemplazada por la Póliza N. 43343667 emitida por Seguros Chubb de Colombia.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas la Entidad ha implementado el <i>sistema de información y seguimiento de garantía</i>, así como el <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> instrumentos que han permitido a la Entidad tener una mejora en cuanto al seguimiento y aprobación de pólizas de los contratos de Concesión supervisados por la Entidad.</p> <p>De acuerdo con la verificación realizada de la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que se eliminó la <i>incertidumbre respecto de las garantías requeridas para la ejecución de los contratos</i> que contaban con pólizas expedidas por la aseguradora Condor S.A.; sin embargo, se consultaron las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, con el fin de validar la no existencia de hallazgos y/o no conformidades asociadas al seguimiento de las pólizas en los contratos de concesión gestionados por la ANI, al respecto se evidenció que la Oficina de Control Interno ha formulado No Conformidades por causas similares a la del presente en proyectos del programa 4G, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> En el proyecto IP Accesos Norte, la OCI ha formulado la No Conformidad 3828 en la vigencia 2020 con la siguiente descripción: <p><i>“No se evidenció el agotamiento del trámite de aprobación de la modificación de las garantías del contrato de concesión No. 001 de 2017 a partir de lo acordado en la cláusula décima cuarta del otrosí No. 1 suscrito el 13 de mayo de 2019, lo cual demuestra incumplimiento de la actividad No. 31 del procedimiento GCSP-P-021, (Iniciar procedimiento GCSP-P-012 Aprobación y Administración de Pólizas y Garantías) y, además, a la actividad No. 5 del procedimiento GCSP-P-012 (Aprobar la póliza de conformidad con el formato Aprobación de Pólizas, GCSP-F-003).”</i></p> En el proyecto Sociedad Terminal de IFO'S, la OCI ha formulado la No Conformidad 3881 en la vigencia 2021 con la siguiente descripción: <p><i>“En 2019 finalizó la vigencia de las garantías de i) cumplimiento de las obligaciones generales del contrato de concesión portuaria, de ii) de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales, así como la vigencia de la iii) póliza de responsabilidad civil extracontractual, incumpliendo lo establecido en la cláusula decimoquinta del contrato de concesión portuaria No. 001 de 2014; sin embargo, no se evidenció que se haya iniciado un procedimiento administrativo sancionatorio al respecto, ni que se haya hecho una solicitud de declaratoria de caducidad al contrato de concesión No. 001 de 2014 que incluya este incumplimiento, lo cual incumple la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto establecida en el literal (f) de la sección 2.2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), según la cual se debe:</i></p> <p><i>“Recomendar al ordenador del gasto respectivo la solicitud de inicio de procedimientos sancionatorios, en el marco de los contratos que se suscriban para la ejecución del proyecto, cuando a ello haya lugar (...).”</i></p> A partir de los resultados de la auditoría al procedimiento de aprobación y administración de pólizas y demás garantías, realizada en la vigencia 2021, la OCI ha formulado la No Conformidad 3896, con la siguiente descripción: <p><i>“INCUMPLIMIENTO DE LA ACTIVIDAD No. 22 DEL PROCEDIMIENTO INTERNO DENOMINADO “APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMAS GARANTÍAS”</i></p> 			

Hallazgo	907-19	Efectividad	No Efectivo
<p><i>Se observó la falta de cumplimiento de lo establecido en la actividad No. 22 del procedimiento interno denominado "Aprobación y Administración de pólizas y demás garantías" que a la letra indica: "Realizar seguimiento trimestral y aleatorio por parte de la Gerencia de Riesgos a las pólizas de los contratos de concesión, con apoyo de la Vicepresidencia Jurídica.", toda vez que no se evidenció en etapa de planeación y ejecución de la auditoría soporte y/o registro de cumplimiento respecto de los últimos 3 informes emitidos por la Entidad en el periodo comprendido entre el 1 de mayo de 2020 al 31 de mayo de 2021.</i></p> <p><i>Por lo que se recomienda que de manera conjunta los actuales líderes del procedimiento y/o los responsables actuales de la ejecución del procedimiento analicen la viabilidad de actualizar el procedimiento, en materia de responsables y actividades, teniendo en cuenta lo evidenciado y soportado en etapa de planeación, ejecución y socialización del informe preliminar."</i></p> <p>De acuerdo con lo citado anteriormente, se evidencia que las no conformidades 3828, 3881 y 3896 han sido formuladas a causa de una situación similar a la del hallazgo 907-19, pues para la OCI se presentan incumplimientos contractuales en la gestión de las pólizas en la Supervisión de los Contratos de Concesión, por lo que, teniendo en cuenta que en los dos últimos años se han presentado No Conformidad por parte de la Oficina de Control Interno, respecto a situaciones similares, el plan de mejoramiento se declara No Efectivo.</p>			

3.9 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta

3.9.1 Hallazgo 851-9

Hallazgo	851-9	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hecho 9. Modificación Plan de Inversiones.</p> <p>Se observa claramente el presunto incumplimiento al plan de inversiones para los periodos señalados y no se evidencia que la Entidad haya aplicado los mecanismos contractuales para conminar al concesionario al cumplimiento de las obligaciones contractuales.</p> <p>Como corolario a lo anterior, se observa que la modificación antes señalada fue realizada posterior a las fechas en que la Sociedad Portuaria debía cumplir con las inversiones señaladas para las vigencias 2008 y 2009. De igual forma, con estas modificaciones se evidencia una laxitud por parte de la Entidad, beneficiando al concesionario.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Evaluación técnica y financiera - memo 20093030059553 del 27-nov-2009 2. Ofrosí 7 del 23-feb-2010, que ajusta la ejecución de las inversiones 3. Informe de interventoría 4. Manual de Supervisión e Interventoría 5. Memorando de GITFP conminando la supervisión de las concesiones portuarios. 6. Oficio VGC al concesionario solicitando el reporte de Inversión privada 7. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "...no se evidencia que la Entidad haya aplicado los mecanismos contractuales para conminar al concesionario al cumplimiento de las obligaciones contractuales. Como corolario a lo anterior, se observa que la modificación antes señalada fue realizada posterior a las fechas en que la Sociedad Portuaria debía cumplir con las inversiones señaladas para las vigencias 2008 y 2009. De igual forma, con estas modificaciones se evidencia una laxitud por parte de la Entidad, beneficiando al concesionario."</p>		

Hallazgo	851-9			Efectividad	No efectivo
Incidencia	Administrativo con presunta connotación disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.

Formulación del hallazgo

La CGR define el hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con la modificación del plazo del plan de inversiones beneficiando presuntamente al Concesionario: "El Orosí 006 del 30 de mayo de 2008, en la cláusula tercera aprobó el plan maestro o plan de inversión, en el numeral 3 2 señalan las Inversiones aprobadas representadas en tres etapas, del 2008 al 2011, del 2012 al 2020 y del 2021 al 2033.

De acuerdo al Memorando 2009303005953 del 27 de noviembre de 2009 suscrito por el Subgerente de Gestión Contractual del INCO, presenta el plan de inversión del Orosí 006 por anualidad como se detalla a continuación:

OTROSÍ N.	2008	2009	2010	2011	DÓLARES CONSTANTES DE 2007
Otrosí N. 006	13 598 374	19 161 473	14 476 473	9 900 000	57 136 320

Nota: Se toma solo la información hasta el 2011.

En este documento se señala "contractualmente el otrosí No 006 de mayo de 2008 estableció en el plan de inversiones en dólares corrientes para el año 2008 ejecutar inversiones por valor de USD 13 883 939 y para el año 2009 USD 16 605 634 (excluyendo la inversión para la adquisición de ALMAGRARIO en el año 2009), para un total en los dos años de USD 30 489 573 dólares corrientes y la SPSM reporta a octubre de 2009 una ejecución por valor de USD 1 961 180 que representa un avance financiero de aproximadamente 6,4% siendo esta cifra muy baja, indicando un retraso en el avance financiero." (Subrayado nuestro)

Respecto al avance en tiempo, señala " para el periodo 2008-2009 (desde junio de 2008 hasta mayo de 2010) ha transcurrido un 71% del tiempo en el cual no se observa un avance significativo en la ejecución del plan de inversión establecido en el Orosí No 006 de 2008." (Subrayado nuestro)

De acuerdo a lo anterior, se observa claramente el presunto incumplimiento al plan de inversiones para los periodos señalados y no se evidencia que la Entidad haya aplicado los mecanismos contractuales para conminar al concesionario al cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Por otra parte, al expedir el Orosí 007 del 23 de febrero de 2010 se modifica el numeral 32 de la cláusula tercera del Orosí 06 de mayo de 2008, denominada "Plan de Inversión" A través del Memorando 20093030059533 del 27 de noviembre de 2009, suscrito por el Subgerente de Gestión Contractual del INCO presenta el plan de inversión del Orosí 007 por anualidad como se detalla a continuación:

Tabla 07 Plan de inversiones otrosí 7

OTROSÍ N.	2008	2009	2010	2011	DÓLARES CONSTANTES DE 2007
Otrosí N. 007	847 847	4 238 560	33 147 019	18 887 791	57 121 217

Fuente otrosí 7.

Así mismo, en la cláusula primera párrafo 2 del otrosí 7 se estipula "En relación con el cronograma proyectado de ejecución del plan de inversión anual, el concesionario aunque está obligado a ejecutarlo en su integridad, se acuerda

Hallazgo	851-9	Efectividad	No efectivo
----------	-------	-------------	-------------

que mínimo debe ejecutar al menos el 75% de la inversión total proyectada al final de cada anualidad Siempre y cuando el concesionario requiera realizar modificaciones de las inversiones dentro de la misma etapa y anualidad, evento en el cual el concesionario sólo deberá informar por escrito a la entidad sobre dichas modificaciones, esto sin perjuicio de la justa que se refiere la presente cláusula”.

A continuación, se presenta el parangón entre el Plan de Inversión aprobado en el otrosí 006 y el otrosí 007:

Tabla 08 Plan de inversiones Otrosí 006 Vs Otrosí 007

OTROSÍ N.	2008	2009	2010	2011	DÓLARES CONSTANTES DE 2007
Otrosí N. 006	13 598 374	19 161 473	14 476 473	9 900 000	57 136 320
Otrosí N. 007	847 847	4 238 560	33 147 019	18 887 791	57 121 217
Diferencia	(12 750 527)	(14 922 913)	18 670 546	8 987 791	

Nota. Valores en dólares constantes de 2007 Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

Como corolario a lo anterior, se observa que la modificación antes señalada fue realizada posterior a las fechas en que la Sociedad Portuaria debía cumplir con las inversiones señaladas para las vigencias 2008 y 2009. De igual forma, con estas modificaciones se evidencia una laxitud por parte de la Entidad, beneficiando al concesionario.”

Análisis de efectividad

De acuerdo con la revisión de las unidades de medida N. 3 a 6 se observa que son de tipo preventivo, en particular en la unidad de medida N. 3 se presenta el informe de la interventoría Consorcio Interpuertos con radicado ANI N. 20144090150292 del 31 de marzo de 2014, que en su numeral 2 describe la metodología y gestión a llevar a cabo en materia de seguimiento, presentando algunos resultados en general de proyectos de concesión portuaria supervisados por la Entidad; en la unidad de medida N. 4 se presenta el *Manual de Supervisión e Interventoría*, en donde se establecen los lineamientos generales para ejercer un mayor control y seguimiento de los diferentes componentes a revisar en el desarrollo de los contratos de concesión: técnico, financiero, administrativo, jurídico, ambiental, social y predial; en la unidad de medida N. 5 se presenta el memorando interno 20133030101723 del 17 de diciembre de 2013, en el cual se recuerda a los profesionales responsables de la Supervisión de los contratos de concesión portuaria al interior de la Entidad la verificación de las obligaciones contractuales; finalmente en la unidad de medida N. 6 se presenta el oficio con radicado ANI N. 20133080200911 del 6 de diciembre de 2013 enviado al Concesionario en donde se solicita la información privada con el fin de compilar el formato Reporte Fm-112-D con el cual se hace seguimiento a las inversiones del Concesionario.

Respecto a la revisión de las unidades de medida N. 1 y 2 se observa que las 2 corresponden a la documentación citada y revisada por la Contraloría en la formulación del hallazgo, en particular la unidad de medida N. 1 es el memorando con radicado ANI N. 20093030059553 del 27 de noviembre de 2019 citado por la Contraloría en donde evidencia que la ANI ya había identificado los atrasos en el plan de inversiones y la unidad de medida N. 2 corresponde al documento de modificación contractual Otrosí N. 007 al Contrato de Concesión Portuaria N. 006 de 1993.

En virtud de los documentos presentados la Oficina de Control Interno considera que, i) a pesar de que las modificaciones a desarrollar en el plan de inversiones para la emisión del otrosí N. 7 están sustentadas en que el Concesionario mejoraría las especificaciones técnicas de graneles, ii) con la modificación contractual no se está cambiando el valor de las inversiones y iii) técnicamente y financieramente es viable la aprobación del Plan de inversión a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta; en el desarrollo del plan de mejoramiento no se implementaron acciones con el propósito de

Hallazgo	851-9	Efectividad	No efectivo
<p>eliminar la causa identificada por la contraloría de: <i>no se evidencia que la Entidad haya aplicado los mecanismos contractuales para conminar al concesionario al cumplimiento de las obligaciones contractuales</i> en relación con lo identificado por la ANI en el memorando con radicado ANI N. 20093030059553.</p> <p>De igual manera, respecto a la emisión del otrosí N. 007, en donde la CGR "(...) <i>observa que la modificación antes señalada fue realizada posterior a las fechas en que la Sociedad Portuaria debía cumplir con las inversiones señaladas para las vigencias 2008 y 2009. De igual forma, con estas modificaciones se evidencia una laxitud por parte de la Entidad, beneficiando al concesionario</i>", no se identificaron unidades de medida enfocadas a atender la observación de la Entidad específicamente con la <i>laxitud por parte de la Entidad</i> y el presunto <i>beneficio</i> al Concesionario con la emisión de la modificación contractual.</p> <p>Teniendo en cuenta que las observaciones antes mencionadas, formuladas por la Contraloría General de la República no fueron atendidas específicamente en el desarrollo de las unidades de medida se declara la No Efectividad del Plan de Mejoramiento y se sugiere una reformulación orientada a atender específicamente las observaciones de la CGR.</p>			

3.9.2 Hallazgo 852-10

Hallazgo	852-10	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hecho 10. Aprobaciones al Plan Bienal de Inversiones. En el Otrosí 006 del 30 de mayo de 2008, se señaló en el artículo tercero "A más tardar el 30 de noviembre de 2010 y en adelante cada dos años calendarios, la Sociedad deberá entregar al INCO a través de la Subgerencia de Gestión Contractual, los Planes Bienales de Inversión." Se evidencia un presunto incumplimiento por parte del concesionario, en la oportunidad para la presentación del Plan Bienal de Inversiones.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>1- Memorando de GITFP conminando la supervisión de las concesiones portuarios. 2- Radicado de remisión de plan Bienal 3- Manual de Supervisión e Interventoría 4- Oficio al concesionario requiriendo la presentación del Plan Bienal de manera anticipada al plazo máximo. 5- Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "De acuerdo con lo anterior, se presenta un presunto incumplimiento por parte del concesionario, en la oportunidad para la presentación del Plan Bienal de Inversiones."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Reincidencia en la causa del hallazgo
Análisis de efectividad			
<p>La CGR define 2 causas en la formulación del hallazgo, a continuación se citan éstas textualmente y se exponen las consideraciones de la Oficina de Control Interno respecto al plan de mejoramiento para cada una de ellas.</p> <p>Causa 1: Oportunidad del Concesionario en la presentación del Plan Bienal de Inversiones</p> <p><u>Causa textual informe de la CGR:</u> "De acuerdo con lo anterior, se presenta un presunto incumplimiento por parte del concesionario, en la oportunidad para la presentación del Plan Bienal de Inversiones."</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En la revisión de las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento se evidenciaron las acciones al interior de la Entidad con miras a fortalecer los controles efectuados por</p>			

Hallazgo	852-10	Efectividad	No Efectivo																												
<p>los profesionales del área de Supervisión de proyectos portuarios, por lo que se observó la realización de la unidad de medida N. 4, en donde la Entidad a través de la comunicación con radicado ANI N. 20163030027751 del 8 de febrero de 2016 exhorta al Concesionario a cumplir con el compromiso de entregar a más tardar el 30 de noviembre del año 2016 el plan bienal 2017-2018, en cumplimiento del artículo tercero del otrosí N. 006 de 2008, mencionado en la formulación del hallazgo.</p> <p>Por otra parte en la revisión realizada por la Oficina de Control Interno en mayo de 2022 de la ejecución del contrato de concesión N. 006 de 1993, se evidenció que las fechas de radicación de planes bienales por parte del Concesionario de 2013 a 2022 cumplen lo estipulado contractualmente:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>FECHA PRESENTACIÓN LÍMITE CONTRACTUAL</th> <th>PLAN BIENAL</th> <th>RADICACIÓN PLAN BIENAL</th> <th>RETRASO (DÍAS)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30/11/10</td> <td>2011-2012</td> <td>20114090026642 del 4/02/2011</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td>30/11/12</td> <td>2013-2014</td> <td>20124090366442 del 30/11/2012</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>30/11/14</td> <td>2015-2016</td> <td>20144090591572 del 28/11/2014</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>30/11/16</td> <td>2017-2018</td> <td>20164091094392 del 30/11/2016</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>30/11/18</td> <td>2019-2020</td> <td>2018-409-126057-2 del 3/12/2018</td> <td>1³</td> </tr> <tr> <td>30/11/20</td> <td>2021-2022</td> <td>20204091201342 del 30/11/2020</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Con lo que se evidencia que de acuerdo con las medidas implementadas por la Entidad el Concesionario no ha reincidido en la causa de presentar un presunto incumplimiento por parte del concesionario, en la oportunidad para la presentación del Plan Bienal de Inversiones, evidenciada por la CGR para el plan bienal 2011-2012.</p> <p>Causa 2: Aprobaciones por parte de la Entidad</p> <p><u>Causa textual informe de la CGR:</u> “Ahora bien, referente a lo anterior, se estaría presuntamente incumpliendo señalado en el memorando de entendimiento de fecha 8 de julio de 2007 suscrito entre el Ministro de Transporte y el representante de la Sociedad Portuaria, en el cual señalan y aceptan que en materia de inversiones numeral 2.3 “Las modificaciones a la priorización de las obras se hará conforme a las necesidades del servicio, <u>previa aprobación de la entidad contratante</u>”</p> <p>Así mismo, en la cláusula tercera del Otrosí No 006 se señala en el numeral 3 1 Principios aplicables a las inversiones - Autorización. “Las inversiones descritas en el Plan de Inversiones se entiende autorizadas y priorizadas en virtud de este acuerdo, cualquier otra inversión que afecte el plan de inversión <u>deberá ser autorizada previamente por el INCO</u>” (Subrayado nuestro)(sic)</p> <p>Como corolario de lo anterior, se observa el presunto incumplimiento de lo pactado en la cláusula, tercera inciso segundo, numeral 3.1 del Otrosí 006 y de lo acordado en el Memorando de Entendimiento, adicionalmente la Entidad estatal debe tener pleno conocimiento de las obras, inversiones y equipos que se requieran para la adecuada operación del puerto y no dejar a libre disposición del particular la decisión de realizar cambios en la inversión Esta situación dificulta el seguimiento y control que la Entidad competente, INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, debe realizar al cumplimiento de las inversiones”.</p>				FECHA PRESENTACIÓN LÍMITE CONTRACTUAL	PLAN BIENAL	RADICACIÓN PLAN BIENAL	RETRASO (DÍAS)	30/11/10	2011-2012	20114090026642 del 4/02/2011	66	30/11/12	2013-2014	20124090366442 del 30/11/2012	0	30/11/14	2015-2016	20144090591572 del 28/11/2014	0	30/11/16	2017-2018	20164091094392 del 30/11/2016	0	30/11/18	2019-2020	2018-409-126057-2 del 3/12/2018	1 ³	30/11/20	2021-2022	20204091201342 del 30/11/2020	0
FECHA PRESENTACIÓN LÍMITE CONTRACTUAL	PLAN BIENAL	RADICACIÓN PLAN BIENAL	RETRASO (DÍAS)																												
30/11/10	2011-2012	20114090026642 del 4/02/2011	66																												
30/11/12	2013-2014	20124090366442 del 30/11/2012	0																												
30/11/14	2015-2016	20144090591572 del 28/11/2014	0																												
30/11/16	2017-2018	20164091094392 del 30/11/2016	0																												
30/11/18	2019-2020	2018-409-126057-2 del 3/12/2018	1 ³																												
30/11/20	2021-2022	20204091201342 del 30/11/2020	0																												

³ Radicado el siguiente día hábil al 30 de noviembre de 2018

Hallazgo	852-10	Efectividad	No Efectivo																												
<p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En la revisión de las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento se evidenciaron las acciones al interior de la Entidad con miras a fortalecer los controles efectuados por los profesionales del área de Supervisión de proyectos portuarios, y en específico en relación con el Plan Bienal de Inversiones 2011-2012 se evidenció que a través del oficio con radicado ANI N. 20124090238552 del 21 de agosto de 2012 la Sociedad Portuaria de Santa Marta solicitó a la ANI la modificación del plan bienal de inversiones el cual fue aprobado por la Entidad posteriormente, mediante la Resolución N. 1009 de 2013.</p> <p>Sin embargo, en la revisión realizada por la Oficina de Control Interno en mayo de 2022 de la ejecución del contrato de concesión N. 006 de 1993 se evidenció que las fechas de aprobación de planes bienales por parte del Concesionario de 2013 a 2022 se presentan en vigencias que se plantea la realización de inversiones, o incluso posteriores:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>PLAN BIENAL</th> <th>RADICACIÓN PLAN BIENAL</th> <th>RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN</th> <th>FECHA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011-2012</td> <td>20114090026642 del 4/02/2011</td> <td>Resolución 625</td> <td>30/12/11</td> </tr> <tr> <td>2013-2014</td> <td>20124090366442 del 30/11/2012</td> <td>Resolución 1104</td> <td>25/06/15</td> </tr> <tr> <td>2015-2016</td> <td>20144090591572 del 28/11/2014</td> <td>Resolución 962</td> <td>24/06/16</td> </tr> <tr> <td>2017-2018</td> <td>20164091094392 del 30/11/2016</td> <td>Resolución 2029</td> <td>6/11/18</td> </tr> <tr> <td>2019-2020</td> <td>2018-409-126057-2 del 3/12/2018</td> <td>Resolución 20203030016465</td> <td>13/11/20</td> </tr> <tr> <td>2021-2022</td> <td>20204091201342 del 30/11/2020</td> <td>en trámite a Mayo de 2022</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>Teniendo en cuenta que las aprobaciones no se han completado previamente a la ejecución de las inversiones, según se evidenció anteriormente, se concluye que la causa de: <i>Las modificaciones a la priorización de las obras se hará conforme a las necesidades del servicio, previa aprobación de la entidad contratante</i> no ha desaparecido, incumpliendo adicionalmente lo evidenciado por la CGR de que <i>adicionalmente la Entidad estatal debe tener pleno conocimiento de las obras, inversiones y equipos que se requieran para la adecuada operación del puerto y no dejar a libre disposición del particular la decisión de realizar cambios en la inversión Esta situación dificulta el seguimiento y control que la Entidad competente, INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, debe realizar al cumplimiento de las inversiones;</i> por lo que se declara la No Efectividad del Plan de Mejoramiento.</p>				PLAN BIENAL	RADICACIÓN PLAN BIENAL	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN	FECHA	2011-2012	20114090026642 del 4/02/2011	Resolución 625	30/12/11	2013-2014	20124090366442 del 30/11/2012	Resolución 1104	25/06/15	2015-2016	20144090591572 del 28/11/2014	Resolución 962	24/06/16	2017-2018	20164091094392 del 30/11/2016	Resolución 2029	6/11/18	2019-2020	2018-409-126057-2 del 3/12/2018	Resolución 20203030016465	13/11/20	2021-2022	20204091201342 del 30/11/2020	en trámite a Mayo de 2022	-
PLAN BIENAL	RADICACIÓN PLAN BIENAL	RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN	FECHA																												
2011-2012	20114090026642 del 4/02/2011	Resolución 625	30/12/11																												
2013-2014	20124090366442 del 30/11/2012	Resolución 1104	25/06/15																												
2015-2016	20144090591572 del 28/11/2014	Resolución 962	24/06/16																												
2017-2018	20164091094392 del 30/11/2016	Resolución 2029	6/11/18																												
2019-2020	2018-409-126057-2 del 3/12/2018	Resolución 20203030016465	13/11/20																												
2021-2022	20204091201342 del 30/11/2020	en trámite a Mayo de 2022	-																												

3.10 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

3.10.1 Hallazgo 859-1

Hallazgo	859-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hecho 1. Línea de Playa y Zonas de Bajamar En visita de inspección se verificaron las Coordenadas Planas y Geográficas de la Línea de Playa, la cual difiere de la establecida en la Cláusula Segunda del contrato, es decir, 2001 ML, no obstante lo anterior ni el Concesionario ni el INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura), realizaron el cálculo de la contraprestación por utilizar mayor línea de playa de la entregada en concesión. Así las cosas, el menor valor recibido por parte del Estado, desde el año 1994 hasta diciembre de 2011, se configuran en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado, en cuantía aproximada de \$9,527 millones de 2011.</p>		

Hallazgo	859-1		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Plan de Mejoramiento	1. Solicitud de concepto al interventor. 2. Concepto del interventor. 3. Visita del área técnica de la entidad 4. Levantamiento Planimétrico Aportado por el Concesionario 5. Informe del IGAC sobre medición del terminal portuario 6. Solicitud de alcance integral a interventoría (técnico, jurídico y financiero) 7. Validación ANI alcance integral de interventoría 8. Tomar las medidas pertinentes conforme alcance integral de interventoría y validación de la entidad 9. Informe de Cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "...no obstante lo anterior ni el Concesionario ni el INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura), realizaron el cálculo de la contraprestación por utilizar mayor línea de playa de la entregada en concesión."				
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión de las unidades de medida se evidenció que la Entidad lideró acciones enfocadas a determinar la línea de playa, de una manera objetiva realizando mediciones a través de la Interventoría y del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, en donde se determinó finalmente que la línea de playa tenía una medida de 2.144,99 m y lo referido en el contrato de concesión correspondía a 2.001 m de línea de playa, por lo que se tenía una diferencia de 143,99 m; según fue comunicado por la Interventoría en las comunicaciones con radicado ANI N. 20174091345832 y 20174091360722; lo cual fue informado al Concesionario mediante memorando con radicado ANI N. 20173030416311 indicando que con la entrada en operación del "muelle 14" el Concesionario adeudaba un valor de USD 415.894,60 por concepto de contraprestación por uso adicional de línea de playa y zonas de bajamar, sin incluir los intereses moratorios, correspondiente al periodo comprendido entre febrero de 2012 y el 21 de febrero de 2014.</p> <p>En virtud del desarrollo del plan de mejoramiento se observó que la ANI realizó el <i>cálculo de la contraprestación por utilizar mayor línea de playa de la entregada en concesión</i> y realizó el correspondiente cobro al Concesionario por concepto de contraprestación por uso adicional de línea de playa y zonas de bajamar. A través del plan de mejoramiento no se evidencia que el Concesionario haya realizado el pago.</p> <p>Sin embargo, es importante mencionar que la indagación preliminar de tipo fiscal asociada a este hallazgo fue archivada mediante auto de archivo N. 0290 de 12 de abril de 2018, con radicado ANI N. 20184090388912 del 19 de abril de 2018, en los siguientes términos:</p> <p align="center"><i>"De acuerdo con lo reseñado en precedencia, se derivan dos(sic) conclusiones fundamentales:</i></p> <p><i>1) La medición a la línea de playa y zonas de bajamar efectuada por el Equipo Auditor no consideró los 150 metros excluidos expresamente en la Concesión -cláusula tercera, que es la misma medida que observó como contraprestación no pagada por la Sociedad Portuaria de Buenaventura, lo cual desvirtúa el Hallazgo Fiscal.</i></p> <p><i>2) No se tuvo en cuenta dentro del periodo cuestionado que la Sociedad Portuaria de Buenaventura pagó la contraprestación de un área superior a la cuestionada, en terrenos ocupados por la Nación, en cabeza de la Dirección Marítima - DIMAR.</i></p> <p><i>3) El cálculo para el pago de la contraprestación incluía otros factores adicionales a la medición de la línea de playa y zonas de bajamar, de acuerdo a la fórmula transcrita.</i></p>					

Hallazgo	859-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Así las cosas, se encuentra desvirtuado el hecho irregular que motivó la apertura de esta Preliminar, e inexorablemente debe darse aplicación a una de las causales establecidas por el artículo 16 de la Ley 610 de 2000:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Que esté probado que el hecho no existió. -Que esté probado que el hecho no es constitutivo de detrimento patrimonial. -Que esté probado que el hecho no comporta el ejercicio de gestión fiscal. -Que se acredite el resarcimiento pleno del perjuicio. -Que esté acreditada la operancia de una causal excluyente de responsabilidad fiscal. -Que se demuestre la Caducidad de la Acción Fiscal. -Que se demuestre la ocurrencia de la Prescripción del Proceso de Responsabilidad Fiscal, <p>En efecto, el artículo en mención, establece:</p> <p>-Artículo 16. Cesación de la acción fiscal. En cualquier estado de la indagación preliminar o del proceso de responsabilidad fiscal, procederá el archivo del expediente cuando se establezca que la acción fiscal no podía iniciarse o proseguirse por haber operado la caducidad o la prescripción, cuando se demuestre que el hecho no existió o que no es constitutivo de daño patrimonial al Estado o no comporta el ejercicio de gestión fiscal, o se acredite la operancia de una causal eximente de responsabilidad fiscal o aparezca demostrado que el daño investigado ha sido resarcido totalmente."</p> <p>Con base en lo señalado, teniendo en consideración que la Indagación Preliminar es una actuación que se adelanta para verificar entre otros elementos si el hecho que se investiga ocurrió y si se ha afectado el patrimonio Estatal, así como los elementos necesarios para iniciar el proceso de responsabilidad fiscal, es posible concluir que en el presente caso y de acuerdo con la valoración del material probatorio decretado y practicado, que no existen elementos probatorios que permitan afirmar la existencia de daño patrimonial al patrimonio de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.</p> <p>Así las cosas, habrá lugar a proferir Auto de Archivo, como quiera que no se presentó en este asunto lesión a los intereses patrimoniales del Estado; en otras palabras, no puede afirmarse que a la fecha confluyan los requisitos establecidos en el artículo 40 de la ley 610 de 2000 para dar apertura a un proceso de responsabilidad fiscal.</p> <p>Con fundamento en lo anteriormente expuesto, la Dirección de Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República,</p> <p style="text-align: center;">RESUELVE</p> <p>PRIMERO: ARCHIVAR LA INDAGACIÓN PRELIMINAR Nº 2016-00813, que se adelantó por presuntas irregularidades en el manejo de los recursos públicos de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI- de conformidad con las consideraciones expuestas en parte motiva del presente Auto."</p> <p>En virtud del fallo de la CGR se observó que se aclaró lo relacionado con el cobro al Concesionario por concepto de contraprestación por uso adicional de línea de playa y zonas de bajamar con lo que se evidencia que ha desaparecido la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.10.2 Hallazgo 862-4

Hallazgo	862-4		Efectividad	No Efectivo	
Descripción del hallazgo	<p>Hecho 4. Control Institucional Se observó que la Agencia Nacional de Infraestructura presuntamente no está cumpliendo con la función de supervisar los puertos, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 4165 de 2011. Lo anterior, se refleja en el no seguimiento al plan de inversiones, donde la Sociedad Portuaria Regional solicita a la Agencia el cambio de algunas inversiones, ésta no contestó en tiempo la solicitud por lo que el concesionario ejecutó el nuevo plan de inversión sin que la Agencia haya realizado su aprobación.</p> <p>Igualmente, se observó la ausencia de control institucional, toda vez que la supervisión de la concesión tiene a su cargo aproximadamente 31 contratos portuarios, limitando que su labor se realice en forma oportuna y eficaz</p>				
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Resolución de aprobación con cambios. 2. Memorando a VAF 3. Memorando de distribución de concesiones por supervisor 4. Estudio de Cargas de trabajo 5. Manual de interventoría y supervisión 6. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: <i>“Lo anterior, se refleja en el no seguimiento al plan de inversiones, donde la Sociedad Portuaria Regional solicita a la Agencia el cambio de algunas inversiones, ésta no contestó en tiempo la solicitud por lo que el concesionario ejecutó el nuevo plan de inversión sin que la Agencia haya realizado su aprobación.</i></p> <p><i>Igualmente, se observó la ausencia de control institucional, toda vez que la supervisión de la concesión tiene a su cargo aproximadamente 31 contratos portuarios, limitando que su labor se realice en forma oportuna y eficaz.”</i></p>				
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Repetición de la causa de hecho
<p>Análisis de efectividad</p> <p>La CGR define 2 causas de la formulación del hallazgo, a continuación se citan éstas textualmente y se exponen las consideraciones de la Oficina de Control Interno respecto al plan de mejoramiento para cada una de ellas.</p> <p>Causa 1: Oportunidad de la Entidad en la aprobación del Plan Bienal de Inversiones</p> <p><u>Causa textual informe de la CGR:</u> <i>“Lo anterior, se refleja en el no seguimiento al plan de inversiones, donde la Sociedad Portuaria Regional solicita a la Agencia el cambio de algunas inversiones, ésta no contestó en tiempo la solicitud por lo que el concesionario ejecutó el nuevo plan de inversión sin que la Agencia haya realizado su aprobación, no obstante que la cláusula sexta del Contrato 009 de 1994 establece “Para cualquier cambio en las condiciones en las cuales aprobó la concesión, se debe obtener permiso previo y escrito de la superintendencia”.</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> de acuerdo con el desarrollo del plan de mejoramiento, se evidenció que con la suscripción de la Resolución N. 648 del 5 de julio de 2013 por la cual se aprueba el Plan Bienal de Inversiones 2013-2014 del Contrato de Concesión Portuaria N. 009 de 1994 y la Resolución N. 744 del 4 de junio de 2014 que la modifica, presentadas como soporte de realización de la unidad de medida N. 1 se evidenció que la Entidad revisó y aprobó la</p>					

Hallazgo	862-4	Efectividad	No Efectivo																										
<p>ejecución del plan de inversiones del proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, que fue objeto del hallazgo.</p> <p>Sin embargo, según la revisión realizada por la Oficina de Control Interno en mayo de 2022, en el informe de la Supervisión de proyectos portuarios de la Entidad con radicado ANI N. 20224090404342 del 8 de abril de 2022 se observó que en la ejecución del proyecto se han seguido aprobando los planes bienales durante la vigencia en la que se debería ejecutar el Plan Bienal de Inversiones.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>PLAN BIENAL</th> <th>ACTO ADMINISTRATIVO DE APROBACIÓN</th> <th>FECHA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013-2014</td> <td>Resolución 648</td> <td>5/07/2013</td> </tr> <tr> <td>2015-2016</td> <td>Resolución 592</td> <td>27/03/2015</td> </tr> <tr> <td>2017-2018</td> <td>Resolución 2389</td> <td>24/12/2018</td> </tr> <tr> <td>2019-2020</td> <td>Resolución 20203030004965</td> <td>08/04/2020</td> </tr> <tr> <td>2021-2022</td> <td colspan="2">Radicado por el Concesionario con oficio 20204091196402 del 27/11/2020 en trámite a Mayo de 2022</td> </tr> </tbody> </table> <p>Según estas fechas se evidencia que con el hecho de que los planes bienales sean aprobados durante la vigencia correspondiente se está reincidiendo en la causa evidenciada por la Contraloría de que <i>el concesionario ejecutó el nuevo plan de inversión sin que la Agencia haya realizado su aprobación</i>. Con el fin de argumentar esta conclusión, se cita a continuación lo relacionado con la gestión del plan de inversiones de la vigencia 2021-2022 sobre el cual en el informe correspondiente al primer trimestre de 2022 de la Supervisión, con radicado ANI N. 20224090404342, se menciona lo siguiente:</p> <p><i>“4. Ejecución de inversiones para la vigencia 2021</i> <i>De acuerdo con la propuesta de ejecución de inversiones para la vigencia 2021 se tiene la siguiente programación la cual se encuentra en revisión para aprobación:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SEGUIMIENTO EJECUCIÓN DE INVERSIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Programación 2021</i></td> <td><i>USD 650.000</i></td> </tr> <tr> <td><i>Ejecución 2° Semestre 2021</i></td> <td><i>USD 548.266</i></td> </tr> <tr> <td><i>Porcentaje de ejecución</i></td> <td><i>84%</i></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>De igual forma las inversiones presentadas se encuentra en estudio para determinar su imputabilidad al plan maestro de inversiones.”</i></p> <p>Por lo que se confirma que el Concesionario está ejecutando inversiones sin contar con la aprobación previa de la Entidad, reincidiendo en la causa del hallazgo.</p> <p>Causa 2: Control institucional en materia de seguimiento de proyectos portuarios</p> <p><u>Causa textual informe de la CGR:</u> <i>“Se observó la ausencia de control institucional, toda vez que la supervisión de la concesión tiene a su cargo aproximadamente 31 contratos portuarios, limitando que su labor se realice en forma oportuna y eficaz”</i></p>				PLAN BIENAL	ACTO ADMINISTRATIVO DE APROBACIÓN	FECHA	2013-2014	Resolución 648	5/07/2013	2015-2016	Resolución 592	27/03/2015	2017-2018	Resolución 2389	24/12/2018	2019-2020	Resolución 20203030004965	08/04/2020	2021-2022	Radicado por el Concesionario con oficio 20204091196402 del 27/11/2020 en trámite a Mayo de 2022		SEGUIMIENTO EJECUCIÓN DE INVERSIONES		<i>Programación 2021</i>	<i>USD 650.000</i>	<i>Ejecución 2° Semestre 2021</i>	<i>USD 548.266</i>	<i>Porcentaje de ejecución</i>	<i>84%</i>
PLAN BIENAL	ACTO ADMINISTRATIVO DE APROBACIÓN	FECHA																											
2013-2014	Resolución 648	5/07/2013																											
2015-2016	Resolución 592	27/03/2015																											
2017-2018	Resolución 2389	24/12/2018																											
2019-2020	Resolución 20203030004965	08/04/2020																											
2021-2022	Radicado por el Concesionario con oficio 20204091196402 del 27/11/2020 en trámite a Mayo de 2022																												
SEGUIMIENTO EJECUCIÓN DE INVERSIONES																													
<i>Programación 2021</i>	<i>USD 650.000</i>																												
<i>Ejecución 2° Semestre 2021</i>	<i>USD 548.266</i>																												
<i>Porcentaje de ejecución</i>	<i>84%</i>																												

Hallazgo	862-4	Efectividad	No Efectivo
<p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> en relación con la ausencia de control institucional en materia de proyectos portuarios, la Entidad desarrolló un estudio de cargas de trabajo, insumo con el cual la Entidad ejecutó la acción correctiva de reasignar los contratos de concesión portuaria al grupo interno de trabajo portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual; por otra parte, en función del estudio desarrollado, con base en la guía de modernización de Entidades Públicas, utilizando los instrumentos sugeridos, y teniendo en cuenta que el propósito principal es establecer metodologías, participar y hacer seguimiento al proceso de planeación estratégica y operativa, se estableció responder a la necesidad de adecuar la capacidad de la Entidad para dar respuesta apropiada a los nuevos retos existentes en la materia de infraestructura, conforme al objeto social de la Agencia Nacional de Infraestructura por lo que se presentaron también en las unidades de medida el proyecto de decreto para ampliar el personal de planta, que finalmente fue emitido el 23 de septiembre de 2013, con lo que se evidencia que la <i>ausencia de control institucional</i> evidenciada por la CGR fue subsanada. Como complemento se informa que la Oficina de Control no ha evidenciado ausencia en el seguimiento y control a las concesiones portuarias a cargo de la Entidad.</p> <p>Conclusión: Teniendo en cuenta que las inversiones establecidas en el Contrato 009 de 1994 a mayo de 2022 se están ejecutando sin contar con la previa aprobación de la Entidad según estipulado en el Decreto 4165 de 2011 se concluye que la causa <i>el concesionario ejecutó el nuevo plan de inversión sin que la Agencia haya realizado su aprobación</i>; se declara la No Efectividad del Plan de Mejoramiento.</p>			

3.10.3 Hallazgo 864-6

Hallazgo	864-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hecho 6. Póliza de Estabilidad y Calidad de la Obra Otrosí No. 3 En el Otrosí 3 en la Cláusula Sexta Garantías, se establece que "El Concesionario, dentro de los diez (10) hábiles siguientes a la firma del acta de entrega final de las obras, deberá garantizar la calidad de las obras descritas en la cláusula primera de este documento, cuyo objeto sea asegurable por un valor equivalente al 2% del costo de las inversiones y con vigencia de tres (3) años, contados a partir del acta que dé certeza de la entrega y finalización de las obras", presuntamente incumpliendo lo establecido en el Decreto 4828 artículo 7 numeral 6 que determina como mínimo el amparo de las obras por vigencia de cinco años.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> Informe técnico de la interventoría Actas de entrega Oficio de requerimiento a la SPRB y la Interventoría Pólizas Concepto Jurídico Informe conjunto para verificación de aprobación de pólizas pendientes. Oficio de validación de pólizas. Procedimiento de aprobación de pólizas Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Póliza suscrita por 3 años, sin embargo, el Decreto 4828 artículo 7 numeral 6 que determina como mínimo el amparo de las obras por vigencia de cinco años."</p>		
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			

Hallazgo	864-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>De acuerdo con la revisión de las unidades de medida correctivas, se observó que se solicitaron las pólizas al Concesionario y se realizó la correspondiente revisión con la interventoría del proyecto Interpuertos en relación con los plazos, montos y requisitos contractuales, posteriormente en la realización de la unidad de medida N. 5 se presentó el concepto jurídico de la Interventoría con radicado ANI N. 20157050075623 del 30 de junio de 2015, en donde se expresó lo siguiente en relación con la duración de las pólizas.</p> <p><i>“4.4. Que en todo caso la vigencia de 3 años consignada en el referido Otrosí no se opone lo señalado en el artículo 7.6. del Decreto 4828 de 2008 en cuanto a un término de vigencia de las garantías de estabilidad de las obras de 5 años, por cuanto en la misma disposición se establece que este término puede ser menor en la medida que la entidad contratante lo justifique técnicamente.</i></p> <p><i>Así en el presente caso, al convenirse una vigencia de tres años se entiende que se efectuó el análisis respectivo que permitiese colegir la justificación y razonabilidad de exigir las garantías de estabilidad de las obras por dicho término.</i></p> <p><i>Lo anterior máxime si se tiene en cuenta que: (I) al término de las concesiones portuarias sus titulares deben revertir a la Nación "todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de una concesión... en buen estado de operación, al terminar aquella" (II) además de otorgar la garantía de estabilidad de las obras, los titulares de concesiones portuarias deben otorgar garantías de estabilidad y calidad de mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación, a partir de que se efectúe la reversión respectiva.”</i></p> <p>Con lo que se evidenció que la Entidad tramitó las pólizas por el periodo de 3 años teniendo en cuenta las condiciones en las cuales contractualmente deben retornar los bienes al Estado y que adicionalmente se cuenta con las garantías por estabilidad y calidad de mantenimiento de los inmuebles posteriormente a la reversión, con lo que se tiene la justificación técnica estipulada en el artículo 7.6 del Decreto 4828 de 2008 en los casos en donde se emiten pólizas con una duración inferior a 5 años.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas la Entidad ha implementado el procedimiento de <i>GCSP-P-012 Aprobación y administración de pólizas y demás garantías</i>, que han permitido a la Entidad fortalecer los controles en cuanto a la revisión de los plazos contractuales y según la normativa vigente en relación con las pólizas de los contratos de Concesión supervisados por la Entidad.</p> <p>En virtud del desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció que la ANI realizó la justificación técnica correspondiente según estipulado en el Decreto 4828 artículo 7 numeral 6 en los casos que se emitan pólizas de calidad de las obras con una duración inferior a 5 años, con lo que se evidencia que ha desaparecido la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo, ya que se ha desvirtuado la observación de la Contraloría General de la República. A través del plan de mejoramiento también se evidencia que se han implementado medidas preventivas al interior de la Entidad con miras a fortalecer los controles en materia de seguimiento de pólizas por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.11 Neiva – Espinal - Girardot

3.11.1 Hallazgo 977-46

Hallazgo	977-46		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	Hallazgo 46. Predios con Áreas Remanentes (A y D). El predio comprado con área remanente, identificado con la ficha predial VE-017 A, adquirido mediante Escritura Publica 988 del 24 de diciembre de 2010, cuyos números de matrícula y área requerida corresponden a 357-54868; 2986.15 M2. y 357-57869; 79.93 M2; no se encontraba delimitado o cercado para evitar el riesgo de invasión del derecho de vía y del predio de área remanente. No tiene el mantenimiento respectivo (rocería y limpieza).				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Realizar el cercado 2. Informe de interventoría con la verificación del cerramiento y la correspondiente constancia fílmica de la actividad realizada. 3. Informe grupo predial 4. Informe del Interventor UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 5. Contrato estándar Concesiones de 4G. 6. Procedimiento del SIGC 7. Sistema de Información de seguimiento y control predial 8. Informe del área correspondiente INFORME DE CIERRE 9. Alcance del informe de cierre.				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "La respuesta solamente muestra una parte del lote cercada. "				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y del fundamento normativo.
Análisis de efectividad La causa del hallazgo se relaciona con que los predios con área remanente identificados con números de matrícula 357-54868; 2986.15 m ² . y 357-57869; 79.93 m ² solo muestran una parte de los lotes cercada. Esto es sustentado mediante la unidad de medida correctiva N. 2 (Informe de interventoría con la verificación del cerramiento y la correspondiente constancia fílmica de la actividad realizada), que se cita enseguida: <i>"(...) En cuanto al mantenimiento (rocería – limpieza) de estos 79,93 m² de área remanente o sobrante, el Concesionario los tiene incluidos dentro la actividad que periódicamente realiza a lo largo de todo el corredor vial.</i> <u><i>El cierre del predio remanente se realiza únicamente en dos (2) de los tres (3) lados del predio, toda vez que el lado adyacente a la Variante Espinal corresponde al derecho de vía, por lo tanto, no requiere la instalación de postes y alambre de púes. Esto es coincidente con lo que se aprecia a lo largo del corredor en las áreas de zonas de carreteras.</i></u> (Subrayado fuera de texto) En el análisis de efectividad del plan de mejora se evidenció gestión de acciones de seguimiento y control por parte de la Supervisión y la Interventoría para conminar al Concesionario a realizar el cercado de estos predios, quien atendió las alertas. Esto demuestra la desaparición de la causa de hecho del hallazgo.					

Hallazgo	977-46	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Por otra parte, se evidenciaron acciones de mejora preventivas como lo son: el Contrato estándar Concesiones de 4G, procedimiento del SIGC y sistema de Información de seguimiento y control predial, con el fin de evitar la ocurrencia de la falta identificada por la Contraloría General de la República. Con estas herramientas la Entidad busca asegurar la implementación de controles adicionales que reduzcan la probabilidad de repetición de la causa del hallazgo.</p> <p>Finalmente, se debe tener en cuenta que el hallazgo se relaciona con el contrato de concesión No. 849 de 1995, que cuenta con acta de liquidación el 10 de diciembre de 2018, por lo cual, la causa desaparece por modificación del fundamento normativo, pues ya no está vigente el contrato de concesión No. 849 de 1995.</p>			

3.12 Bogotá - Villavicencio

3.12.1 Hallazgo 1046-10

Hallazgo	1046-10	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 10. Administrativo - Contrato de Transacción suscrito entre la ANI y la Gobernación del Meta La Gobernación del Meta, no realizó los aportes por \$200,000 millones que estaban establecidos en cumplimiento del convenio de cooperación interadministrativo No 012 de 2010, recursos que la ANI comprometió en la Adición No 1 del contrato No. 444 de 1994 del Proyecto Bogotá-Villavicencio y que tuvo que asumir con recursos propios.</p> <p>Dicha situación, conlleva a que se realizara un acuerdo de Amigable Compondor a través de las actas de acuerdo del 31 de marzo de 2014 y el trámite de amigable composición Acta No 63 de enero 23 de 2015 en las cuales se tuvo que ajustar el valor del ingreso real, generando un incremento en \$6,764.5 millones a favor del concesionario al pasar de \$1,850,7 millones a 1,857,5 millones a pesos de Diciembre de 2008.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio a la Gobernación del Meta 2. Informe de Supervisión 3. Manual de Contratación 4. Resolución Manual de Contratación 5. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior, porque la ANI realizó pagos extemporáneos al concesionario Coviandes, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 5 de la adicional No. 1 de dicho contrato."		
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>A pesar de que las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento demuestran gestión de la ANI para asegurar el cumplimiento del contrato de transacción suscrito con la Gobernación del Meta, producto de los trámites de amigable composición comentados en el hallazgo, y a pesar de que las unidades de medida preventivas demuestran documentación interna asociada a la gestión que debe llevar a cabo la ANI en la actividad contractual (Manual de Contratación y Resolución No. 113 de 2015, por la que se adopta dicho Manual), con estas unidades de medida no se logra demostrar que se cumplió con el objetivo del plan de mejoramiento: "Demostrar a través de informes el cumplimiento del contrato de transacción.", ya que dichas unidades de medida no demuestran la ejecución de las obras citadas en el informe de auditoría del Ente de Control:</p>			

Hallazgo	1046-10	Efectividad	No efectivo
<p><i>"(...) Doble calzada Fundadores, Ciudad Porfía, Tramo II doble calzada séptima brigada-Río Ocoa K2+034 por valor de \$216.431.4 millones, correspondientes a pagos realizados por la ANI así: aportes ejecutados a 31 de diciembre de 2014 \$92.112.2 millones; Aportes por ejecutar \$102.816.1 millones; Costos Financieros asumidos por la ANI \$14.760.6 millones e interés de mora causados por los pagos tardíos por \$6.740.5 millones, respectivamente (...)"</i></p> <p>Por lo cual, se considera que el plan de mejoramiento no fue efectivo.</p>			

3.12.2 Hallazgo 1051-15

Hallazgo	1051-15	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 15. Administrativo - Recursos financieros para cubrir riesgos - posibles contingencias Según el informe de interventoría a marzo de 2016, se observa incremento en el valor de los recursos necesarios para cubrir los riesgos de posibles contingencias que permita culminar la ejecución de la adición No 1 del contrato 444 de 1994, faltando 2 años aproximadamente para su terminación, se habían realizado estimaciones en el año 2015 en pasivos estimados para mitigar los diferentes riesgos por \$315,991.8 millones aproximadamente, recursos que según la cláusula decima primera de la adición No 1 del contrato 444 de 1.994 los debe asumir la Entidad, principalmente por los riesgos geológicos y de predial que se están presentando.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>1. Seguimiento enviado al MHCP 2. Informe de interventoría seguimiento contingencias 3. CONPES proyectos 4G 4. Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Deficiencias en los estudios y diseños iniciales y los estudios puntuales que permitieran minimizar al máximo los riesgos posibles."				
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>El plan de mejoramiento cumplido demuestra 1) gestión de la Entidad ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para contar con suficientes recursos para atender eventuales contingencias a su cargo, así como 2) seguimiento de la Interventoría del proyecto al manejo de los recursos disponibles para estas contingencias. También, demuestra 3) la implementación de políticas orientadas a que en los proyectos estructurados por la ANI se dé un manejo eficiente de los riesgos contractuales que sean susceptibles de constituirse como obligaciones contingentes. Enseguida se resume cada una de las unidades de medida que conforman el plan de mejoramiento:</p> <p>1. Seguimiento enviado al MHCP: Esta unidad de medida se fundamenta en la comunicación con radicado ANI No. 20176020197491 del 27 de junio de 2017, a través de la que la ANI indicó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) lo siguiente:</p> <p><i>"Como resultado del seguimiento contractual y de las valoraciones de las obligaciones contingentes de la Agencia, cuyo detalle se presenta en el informe de seguimiento adjunto a esta comunicación, se concluye que teniendo en cuenta los riesgos cesados y reducidos, las obligaciones pendientes y los recursos disponibles para traslados, el proyecto cuenta con los recursos suficientes en el Fondo de Contingencias Contractuales (FCC), para atender las obligaciones a su cargo"</i></p> <p>Solicitando al MHCP:</p>					

Hallazgo	1051-15	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>“i) Liberación de recursos de riesgo geológico y laudo. ii) Actualización del plan de aportes para los riesgos predial, ambiental y diseños. iii) Los traslados para cubrir el nuevo plan de aportes”</i></p> <p>Lo que demostraría que los recursos en el Fondo de Contingencias Contractuales, a 2017, eran suficientes para que la ANI atendiera las contingencias a su cargo, así como gestión de la Entidad para distribuir de manera adecuada los recursos disponibles en este Fondo de Contingencias Contractuales.</p> <p>Como ejercicio de verificación adicional al plan de mejoramiento, la Oficina de Control Interno constató que en 2019 el MHCP aprobó actualizaciones al plan de aportes al Fondo de Contingencias Contractuales para el proyecto Bogotá – Villavicencio, a través de la comunicación con radicado ANI No. 20194090654822 del 26 de junio de 2019; lo que demuestra que la gestión acreditada a través de la documentación que soporta la unidad de medida No. 1 se ha mantenido en el tiempo.</p> <p>2. Informe de interventoría seguimiento contingencias: Esta unidad de medida se fundamenta en informes de seguimiento por parte de la interventoría Consorcio Interconcesiones presentados en 2016 y 2017, respecto al comportamiento y necesidades del Fondo de Contingencias Contractuales, demostrando, como se indica en el informe de cierre que <i>“(…) las estimaciones de los riesgos y las posibles contingencias son dinámicas y se realizan con base en la información disponible con que se cuente.”</i></p> <p>Como ejercicio de verificación adicional al plan de mejoramiento, la Oficina de Control Interno constató que el seguimiento al comportamiento y necesidades del Fondo de Contingencias Contractuales por parte de la interventoría Consorcio Interconcesiones se ha mantenido en el tiempo, pues se evidenció un análisis al respecto en el informe mensual correspondiente a diciembre de 2021, radicado en la Entidad con la comunicación ANI No. 20224090020012 del 7 de enero de 2022. Se citan las conclusiones del seguimiento a cada una de las contingencias:</p> <p>“5.1 OBLIGACIÓN CONTINGENTE GESTIÓN PREDIAL</p> <p>(…)</p> <p><i>El saldo existente en la subcuenta de predios con corte noviembre 29 de 2021 (\$ 46.593.355.927) y teniendo en cuenta que conforme con la valoración la necesidad es de \$ 15.546 millones (octubre de 2021), se concluye que es suficiente para atender las futuras contingencias.</i></p> <p>(…)</p> <p>5.2 CONTINGENCIAS AMBIENTALES</p> <p>(…)</p> <p><i>El saldo existente en la subcuenta ambiental con corte al 30 de abril de 2021 (\$ 3.471.192.979), es suficiente para atender tal hipotética contingencia.</i></p> <p>5.3 CONTINGENCIAS POR ESTUDIOS Y DISEÑOS</p> <p>(…)</p>			

Hallazgo	1051-15	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>El saldo existente en la subcuenta diseños con corte al mes de noviembre de 2021 (\$ 3.631.516) es insuficiente para atender la contingencia. No obstante que el MHCP ha mencionado este déficit como un hecho cumplido, y que por tanto que no es susceptible de cobertura con fondos de otras subcuentas, es una obligación contingente vigente, que debe ser atendida por la ANI. Al respecto, el área de Riesgos de la ANI ha puesto de manifiesto que se solicitó mediante comunicación interna de mayo-2019 a las dependencias jurídica de la entidad el pronunciamiento sobre el tema y/o la consulta ante el Consejo de Estado debido a la diferencia de interpretación de obligación contingente y hecho cumplido que existe entre la percepción de la ANI y el Ministerio de Hacienda.</i></p> <p>5.4 CONTINGENCIA POR RIESGO GEOLÓGICO</p> <p>(...)</p> <p><i>mediante comunicado IBV-4907-19, con radicado ANI No. 2019-409-061198-2 del 14 de junio de 2019. En dicha comunicación se concluyó que:</i></p> <p>(...)</p> <p><i>V. En reunión efectuada el día 27 de mayo del año en curso, en las instalaciones de la ANI el Vicepresidente Ejecutivo de la entidad le manifestó a esta Interventoría que de presentarse el caso en que sea condenada la ANI mediante Laudo Arbitral favorable al Concesionario que permita el reconocimiento de dicha posible reclamación, tal condena será pagada a través del rubro de sentencias y conciliaciones de la entidad.</i></p> <p><i>VI. Bajo estas condiciones se entendería que la obligación contingente respecto del Riesgo Geológico en la construcción de túneles disminuyó totalmente.</i></p> <p>5.5. CONTINGENCIA INESTABILIDADES TRAMOS 4, 5 y 6</p> <p>(...)</p> <p><i>El saldo contingente existente para sitios inestables tramos 4, 5 y 6 con corte a noviembre 29 de 2021 (\$65.814.696.435), es suficiente para atender las futuras contingencias, teniendo en cuenta que el sobrecosto calculado a noviembre de 2021 es \$3.542.177.494 y falta por ejecutar \$5.550 (millones de pesos) aproximadamente de los recursos comprometidos a la fecha.</i></p> <p>3. CONPES proyectos 4G: Esta unidad de medida se fundamenta en el CONPES 3760, cuyo objetivo fue “Establecer los lineamientos del Programa de concesiones viales de cuarta generación (4G), el cual busca el fortalecimiento de la competitividad del país mejorando la capacidad de la infraestructura vial y una adecuada conectividad regional.” A través de esta herramienta el Estado buscó dar lineamientos para que en los proyectos 4G, estructurados por la ANI, se asegure “(...) la adecuada asignación y valoración de los riesgos asociados a cada proyecto.”</p> <p>Se considera que las unidades de medida cumplidas han atacado la causa del hallazgo ya que, en lo que corresponde a las acciones correctivas, estas han demostrado que los riesgos varían en el tiempo y que la Entidad ha logrado contar con fuentes de recursos para mitigar contingencias, y las necesidades de recursos adicionales ha disminuido en el tiempo. Respecto de la unidad de medida preventiva, se considera que el CONPES 3760 demuestra gestión orientada administrar de manera adecuada los riesgos en los contratos estructurados por la ANI; en este punto se debe tener en</p>			

Hallazgo	1051-15	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>cuenta que el proyecto Bogotá – Villavicencio corresponde a proyecto de primera generación, es decir no estructurado por la Entidad.</p> <p>Con fundamento en lo anterior se considera que el plan de mejoramiento ha sido efectivo, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.12.3 Hallazgo 1300-6

Hallazgo	1300-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 6 Administrativa con presunta incidencia disciplinaria, para Indagación Preliminar. Incremento de la estructura tarifaria contractual- Contrato 444 de 1994 y adicional de 2010. La modificación del año 2000 al utilizar el IPC de abril de 1994 en las actualizaciones de la tarifa de peajes, sin la respectiva causal jurídica, contractual, financiera o reglamentaria (según el caso); generó un posible detrimento patrimonial, para los años 2001 a 2008, que se puede observar en las compensaciones realizadas por el Estado (con recursos del presupuesto) por las Garantías de Tráfico y de Compensaciones por Diferencial Tarifario, hasta la entrada en vigencia del Adicional 01 de 2010, donde cambió el esquema de Ingreso Mínimo Garantizado a Ingreso Real.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS: 1. Concepto jurídico referente a modificaciones bilaterales. 2. Informe financiero.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS: 3. Contrato estándar 4G.</p> <p>UNIDAD INFORME DE CIERRE: 4. Informe de cierre.</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Lo anterior deriva del control inadecuado en la supervisión e interventoría contractual (art. 53 de la Ley 80 de 1993) y económica del contrato; al faltar soporte que justifique la modificación y desplazamiento del mes base para el cálculo de la indexación tarifaria desde el año 2000. Vulnerándose los principios de Economía (Art. 209 CN-1991; y el art. 3 de la Ley 489 de 1998); de Responsabilidad (núm. 1° y 4° del art. 26 de la Ley 80 de 1993); de la Ecuación Contractual (art. 27 de la Ley 80 de 1993; Cláusula 36° del Contrato 444-1994) y de la Buena Administración (inc. 3°, art. 40 de la Ley 80 de 1993).</p>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>A través de las unidades de medida correctivas, la Vicepresidencia Jurídica y la Vicepresidencia Financiera exponen argumentos que desvirtúan el hecho observado por la Contraloría General de la República, fundamentado en la falta de "soporte que justifique la modificación y desplazamiento del mes base para el cálculo de la indexación tarifaria desde el año 2000". Enseguida se presenta una explicación de estas unidades de medida:</p> <p>1. Concepto jurídico referente a modificaciones bilaterales: Esta unidad de medida se fundamenta en el memorando con radicado ANI No. 20197050200603 del 24 de diciembre de 2019, a través de la que la</p>			

Hallazgo	1300-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Gerencia de Asesoría Legal de Gestión Contractual 1 de la Vicepresidencia Jurídica indicó que la indexación tarifaria se basó en un Acta del 20 de diciembre de 2000, suscrita entre el INVIAS y el Concesionario, así:</p> <p><i>“En atención al memorando del asunto, mediante el cual se solicita emitir concepto jurídico referente a modificaciones bilateral en relación con el Hallazgo 6, Administrativo con presunta incidencia disciplinaria, relacionado con el incremento de la estructura tarifaria contractual- Contrato 444 de 1994 y adicional de 2010, según el cual, “La modificación del año 2000 al utilizar el IPC de abril de 1994 en las actualizaciones de la tarifa de peajes, sin la respectiva causal jurídica, contractual, financiera o reglamentaria (según el caso); generó un posible detrimento patrimonial, para los años 2001 a 2008, que se puede observar en las compensaciones realizadas por el Estado (con recursos del presupuesto) por las Garantías de Tráfico y de Compensaciones por Diferencial Tarifario, hasta la entrada en vigencia del Adicional 01 de 2010, donde cambió el esquema de Ingreso Mínimo Garantizado a Ingreso Real, se emite el concepto correspondiente en los siguientes términos:</i></p> <p><i>De conformidad con el artículo 3° de la ley 80 de 1993, De los fines de la contratación estatal, “Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines.</i></p> <p><i>Los particulares, por su parte, tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales que, colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones”</i></p> <p><i>En desarrollo de lo anterior, el artículo 4°, numeral 8 de la citada ley, señala: “De los derechos y deberes de las entidades estatales, (...) para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales:</i></p> <p><i>8o. Adoptarán las medidas <u>necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de proponer en los casos en que se hubiere realizado licitación</u> o de contratar en los casos de contratación directa. Para ello utilizarán los mecanismos de ajuste y revisión de precios, acudirán a los procedimientos de revisión y corrección de tales mecanismos si fracasan los supuestos o hipótesis para la ejecución y pactarán intereses moratorios.</i></p> <p><i>(...)”.</i></p> <p><i>Por su parte, el artículo 27 de la ley 80 de 1993 establece: “De la ecuación Contractual. En los contratos estatales se mantendrá la igualdad o equivalencia entre derechos y obligaciones surgidos al momento de proponer o de contratar, según el caso. Si dicha igualdad o equivalencia se rompe por causas no imputables a quien resulte afectado, las partes adoptarán en el menor tiempo posible las medidas necesarias para su restablecimiento”.</i></p> <p><i>Al respecto debe igualmente indicarse que, de tiempo atrás, para la jurisprudencia arbitral, el equilibrio económico del contrato ha sido considerado como un principio de orden público, el cual no puede ser objeto de renuncia por las partes, constituyéndose como una regla esencial del derecho administrativo.</i></p> <p><i>En este orden de ideas, revisado el contenido del Acta de Acuerdo Número 26 del 20 de diciembre de 2000, suscrita entre el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS y CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES</i></p>			

Hallazgo	1300-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>S.A., se encuentra que entre los fundamentos citados se reseña la competencia del INSTITUTO para adoptar algunas medidas con la finalidad de <u>mantener la ecuación contractual</u>, señalando que ante la necesidad de incrementar la tarifas de peaje y dada la diferencia que se presentaba entre el IPC proyectado y el IPC certificado por el DANE, las partes contratantes decidieron establecer una nueva metodología para el ajuste anual del valor de las tarifas en las estaciones de Pipiral, Puente Quetame y Boqueron.</p> <p>Se aprecia así, que fue voluntad de las partes contratantes, ante los efectos negativos de la metodología inicialmente pactada para el incremento de las tarifas de los peajes, y con la finalidad de evitar un posible desequilibrio financiero del contrato a futuro, acordar una nueva metodología, lo cual encuentra pleno sustento jurídico en las normativas antes citadas, situación por la cual se considera infundado el hallazgo objeto de análisis, según el cual, la modificación contractual se adelantó sin la respectiva causal jurídica.</p> <p>Ahora bien, analizado el contenido de la modificación efectuada mediante el Acta No. 26 de fecha 20 de diciembre de 2000, se encuentra que su motivación, tal como se describe en los considerandos 4 y 6, obedeció a las diferencias resultantes entre la aplicación del IPC real conocido para los meses de diciembre de 1998 y enero de 1999, y los IPC proyectados por el Concesionario, toda vez que estos últimos resultaron superiores o inferiores al IPC real conocido, lo que se traducía en un perjuicio o en un favorecimiento para los usuarios.</p> <p>Resulta así, que mediante el Acta No. 26, las partes contratantes de mutuo acuerdo modificaron el clausulado contractual, conviniendo una metodología basada en el incremento de las tarifas con el IPC conocido, real y certificado por el DANE, para lo cual se utilizó como referencia el último IPC conocido anterior al mes de enero de cada año, lo que se tradujo en la aplicación del IPC con dos meses de anterioridad a lo pactado inicialmente en el contrato No. 444 de 1994, lo cual finalmente evitó las diferencias entre el incremento de la tanta con un IPC proyectado y el IPC real.</p> <p>Al respecto, el concepto financiero emitido sobre el particular señaló "(...) esa modificación del mes de reajuste de enero a noviembre se hizo en la misma proporción de 2 meses en el mes de referencia de junio a abril de 1994, compensando el incremento observado del 2.5% en las tarifas como efecto del desplazamiento (...) por lo tanto, tal efecto resulta siendo nulo para la venable inflación".</p> <p>De acuerdo con lo expuesto, se evidencia que la modificación bajo análisis no generó un incremento en el ingreso del operador, por lo que se considera, desde el punto de vista Jurídico, que la misma encuentra sustento legal y contractual, tal como quedó expuesto."</p> <p>2. Informe financiero: Esta unidad de medida se fundamenta en el memorando con radicado ANI No. 20205000019273 del 27 de enero de 2020, a través de la que la Vicepresidencia Ejecutiva concluyó que la indexación no "(...) generó un incremento en el Ingreso del operador", así:</p> <p>"(...) no existe un presunto o posible detrimento patrimonial en la estructura tarifaria para el rango de años 2001 a 2008 al que hace referencia el Auditor, "el desplazamiento y/o modificación del mes Base para el cálculo del ajuste tarifario" descrito en el requerimiento, no tuvo en cuenta que el motivo de esta modificación es que el "Acta No. 26" que acordó mover hacia atrás 2 meses el mes de reajuste de tarifas, es decir, del mes de enero a noviembre del año Inmediatamente anterior con el objeto de obtener un ajuste de tarifas real, desde el momento cero de ajuste de tarifas.</p>			



Hallazgo	1300-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>Lo anterior significa que, esa modificación del mes de reajuste de enero a noviembre se hizo en la misma proporción de 2 meses en el mes de referencia de junio a abril de 1994, compensando el "(...) incremento observado del 2,5% en las tarifas como efecto del desplazamiento, por lo tanto, tal efecto resulta siendo nulo para la variable Inflación.</i></p> <p><i>Es pertinente recordar que, el Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) se compone especialmente de la variable, la cual es el "Tráfico Garantizado" el cual es proyectado contractualmente y puede tener variaciones sobre las cuales el Estado debe compensar si esta variable difiere por debajo de lo proyectado.</i></p> <p><i>En conclusión, el efecto de la modificación del mes de referencia para la actualización por IPC, no generó un incremento en el Ingreso del operador, dado que el índice del mes de actualización también se modificó en la misma proporción (2 meses). (...)"</i></p> <p>Con relación a las unidades de medida preventivas, el plan de mejoramiento incluyó el modelo de contrato estándar de 4G, a través del cual, según el informe de cierre "(...) se basa en mecanismos que ha implementado la Entidad para que no sucedan futuros eventos como los descritos en el hallazgo, atendiendo procedimientos y procesos para el control exhaustivo de los contratos de concesión." Una vez revisado este modelo de contrato 4G, se evidenció que en el Capítulo IV ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRATO de la parte especial se establecen las reglas respecto a la estructura tarifaria que se manejará en este tipo de proyectos.</p> <p>Con fundamento en lo anterior, se considera que la Entidad ha demostrado desaparición de la causa que dio lugar al hallazgo y que ha implementado mecanismos tendientes a evitar su repetición.</p>			

3.12.4 Hallazgo 1302-8

Hallazgo	1302-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 8. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Cumplimiento Obligaciones Ambientales Contrato de Concesión 444 de 1994.</p> <p>"De acuerdo al Informe Mensual de interventoría 79 del mes de enero de 2019 en lo que respecta al estado de las compensaciones por aprovechamiento forestal dadas en la licencia ambiental y sus modificaciones, presenta un avance o implementación bajo teniendo en cuenta que dicha concesión está próxima a revertir (aprox. en agosto de 2019), lo que permite concluir que existe un alto riesgo de incumplimiento de dicha obligación por parte del concesionario y una certeza de que no se podrá cumplir dentro del plazo de la concesión, con la obligación del mantenimiento de los individuos sembrados en cumplimiento de esta compensación, la cual es de tres (3) años a partir de su siembra."</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>ACCIONES CORRECTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto jurídico interno. 2. Concepto de la ANLA. 3. Informe detallado de gestión de la supervisión al cumplimiento de los Planes de Compensación de la Concesión. <p>ACCIONES PREVENTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Revisión y/o ajuste del procedimiento "SEGUIMIENTO AL PROCESO DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL O MODIFICACIÓN DE LICENCIA DE PROYECTOS CONCESIONADOS-GCSP-P-007". 		

Hallazgo	1302-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "se identifica incumplimiento de las obligaciones ambientales dadas por la licencia ambiental y sus modificaciones Resolución 0081 de 18 de enero de 2010, Resolución 0141 de 01 de marzo de 2012, Resolución 0676 de 10 de julio de 2013, Resolución 0078 de 29 de enero de 2014, Resolución 0738 de 30 de junio de 2017."				
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>A través de las unidades de medida correctivas No. 1 y No. 2 se evidencia gestión de la Entidad para determinar el estado de cumplimiento de las obligaciones relacionadas con compensaciones ambientales y para determinar si se generan alertas respecto a un incumplimiento con ocasión de la terminación del contrato de concesión No. 444 de 1994. Se citan las conclusiones de la documentación que acredita el cumplimiento de estas unidades de medida:</p> <ol style="list-style-type: none"> <p>Concepto jurídico interno: A través del memorando ANI No. 20197050144723 del 1 de octubre de 2019, la Coordinación de Asesoría Legal de Gestión Contractual, según el informe de cierre del plan de mejoramiento, concluyó que "(...) el cumplimiento de dichas obligaciones no está atado al tiempo del contrato de concesión, sino al seguimiento y verificación por parte de la Autoridad Ambiental. Por otro lado, es importante resaltar que el Concesionario debe cumplir con la obligación de las compensaciones ambientales ante la ANLA, asumiendo los costos y riesgos adquiridos en el Contrato de Concesión, tal y como lo señala la matriz de riesgos.", en los siguientes términos:</p> <p align="center"><i>"Efectuado el análisis jurídico correspondiente, es dable concluir que la licencia ambiental otorgada para la ejecución del proyecto denominado "Construcción de la Segunda Calzada Tramo El Tablón – Chirajara de la vía Bogotá - Villavicencio", se mantiene vigente hasta que la autoridad ambiental verifique el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones contenidas en la licencia ambiental, y hasta tanto se declare terminada de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.2.3.9.2 del Decreto 1076 de 2015".</i></p> <p>Concepto de la ANLA: Fortaleciendo el concepto jurídico que acredita el cumplimiento de la unidad de medida No. 1, se evidenció que la ANLA a través de la comunicación con radicado ANI No. 20194090808822 del 5 de agosto de 2019, manifestó:</p> <p align="center"><i>"(...) debe distinguirse claramente dos situaciones que resultan diferentes e independientes, la primera de ellas refiere al vínculo contractual existente entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial de los Andes -CONVIANDES, la cual se rige por el contrato de concesión 444 de 1994, relación que es ajena a las funciones legalmente asignadas a esta Autoridad y la segunda corresponde a la vigencia de la licencia ambiental otorgada para la ejecución del proyecto denominado "Construcción de la Segunda Calzada Tramo El Tablón (PR34) - Chirajara (PR63) de la Carretera Bogotá - Villavicencio", localizado en jurisdicción de los municipios de Cáqueza, Quetame y Guayabetal, departamento de Cundinamarca", la cual no se rige por los términos del contrato de concesión, sino que se mantiene vigente hasta que la autoridad constate el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones establecidas en la licencia ambiental, como en los autos de control y seguimiento a la misma y se declare terminada conforme al procedimiento establecido en el artículo 2.2.2.39.2 del Decreto 1076 de 2015".</i></p> 					

Hallazgo	1302-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con base en los conceptos que acreditan el cumplimiento de las unidades de medida No. 1 y No. 2, en el informe de cierre se concluye que “(...) <i>no puede existir incumplimiento de las obligaciones de compensación incluidas en la Licencia Ambiental, considerando que no hay un plazo límite para su cumplimiento, y estas no se extinguen con la finalización del contrato de concesión, sino por el contrario continúan abiertas y en seguimiento de la Autoridad Ambiental, hasta tanto se dé cumplimiento a la totalidad de obligaciones y se consiga el cierre del expediente ambiental del proyecto.</i>”</p> <p>Respecto a la unidad de medida No. 3, se evidenció que esta corresponde a documentación que acredita la supervisión en materia ambiental que se ejerce desde la ANI, esto a través de un informe de seguimiento radicado a través del memorando No. 20196050191813 del 11 de diciembre de 2019. En línea con las unidades de medida No. 1 y No. 2, en este informe de seguimiento se concluyó lo siguiente:</p> <p><i>“(...) el plazo para cumplir las compensaciones ambientales corresponde al plazo de cierre de todas las obligaciones de la Licencia Ambiental, tal y como lo expresa el comunicado de la ANLA No. 20191130402000 del 2 de agosto de 2019 (...)</i></p> <p><i>(...) Finalmente, cabe resaltar que el Concesionario debe cumplir con la obligación de las compensaciones ambientales ante la ANLA, asumiendo los costos y riesgos asumidos en el Contrato de Concesión.”</i></p> <p>Con relación a las unidades de medida preventivas, el plan de mejoramiento incluyó una actualización al procedimiento interno “<i>Seguimiento al proceso de licenciamiento ambiental o modificación de licencia/plan de manejo ambiental de proyectos concesionados</i>” (GCSP-P-007), que se considera una herramienta que brinda lineamientos al interior de la Entidad para contribuir al seguimiento y control ambiental de los proyectos a cargo de la ANI, y que su implementación puede evitar la formulación de hallazgos respecto al seguimiento de la Entidad en esta materia.</p> <p>Adicional a lo hasta aquí comentado, se considera que también se deben tener en cuenta los siguientes aspectos adicionales relacionados con el contrato de concesión No. 444 de 1994, así:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se evidenció que el 19 de diciembre de 2019 se suscribió el “<i>Acta de reversión Parcial y Entrega de la Infraestructura Vial y Los Bienes Destinados al Contrato de Concesión No. 444 de 1994 de la Concesionaria Vial de los Andes – COVIANDES S.A.S a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI</i>”, a través de la que la Entidad recibió la infraestructura del proyecto a excepción de, por ejemplo, el túnel 13 (Sector 3A – Etapa 8), el puente 1 Quebrada Seca (Sector 4 – Etapa 9), y de “<i>El nuevo Viaducto Atirantado de Chirajara, el cual está siendo objeto de diseño de conformidad con lo establecido en el Contrato de Transacción suscrito entre las partes 27 de noviembre de 2018, para la construcción por parte de COVIANDES, viaducto que hace parte del Sector 4A de la Etapa 10 del Adicional No. 1 de 2010.</i>” <p>Respecto al viaducto atirantado de Chirajara, como se detalla en el informe de cierre del plan de mejoramiento, la ANI y la Concesionaria Vial de los Andes (COVIANDES) suscribieron un contrato de transacción “(...) el 27 de noviembre de 2018, mediante el cual existe un cronograma para la ejecución de los estudios, diseños y construcción del puente, obra que fue autorizada en la Licencia Ambiental otorgada mediante Resolución 0081 de 2010.”, contrato vigente a abril de 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> No obstante, la suscripción del Acta de Reversión en noviembre de 2019, se evidenció que a diciembre de 2021 la ANI cuenta con herramientas de control asociadas al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los expedientes ambientales señalados en la causa del hallazgo; según consta en el Anexo 2 del informe de la interventoría Consorcio Interconcesiones radicado en la Entidad a través de la comunicación con radicado ANI No. 20224090020012 del 7 de enero de 2022. <p>En ese orden de ideas se evidencia que, con base en conceptos de la ANI y de la ANLA, el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario es independiente a la terminación del contrato No. 444 de 1994, en el marco del cual se tienen</p>			

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República	 El futuro es de todos Gobierno de Colombia
---	--	---

Hallazgo	1302-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
permisos y/o licencia en ejecución, sobre los cuales se han implementado controles desde la ANI a pesar de que la mayoría de la infraestructura del proyecto se ha revertido. Asimismo, al interior de la ANI se han diseñado e implementado procedimientos orientados a brindar lineamientos respecto al seguimiento y control de los proyectos en materia de licencias y/o permisos ambientales. Lo anterior permite declarar la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo, pues se ha atacado la causa que dio origen al mismo.			

3.13 Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A - CONTECAR

3.13.1 Hallazgo 1100-8

Hallazgo	1100-8		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 8. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria. Contraprestación por inversión en escáneres CONTECAR.</p> <p>De acuerdo con el Plan de Inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003/2008, firmado con CONTECAR, se programó realizar inversiones en escáneres en el año 2009 por un valor presente de USD\$3,746,400 más USD\$2,401,834 de costos de mantenimiento por un término de 10 años. La inversión en escáneres se realizó entre los meses de abril y agosto de 2016, por un valor de USD\$2,983,801,73 quedando pendiente de ejecutar un valor de \$783,124, ya que el valor total de la inversión se estima en USD\$3,766,925,73.</p> <p>Se presenta una afectación negativa en la contraprestación debido a incertidumbre en el cálculo de la cuota de inversión de los escáneres, con un presunto daño patrimonial al Estado por un valor cuantificado en \$5.128,3 millones de 2016.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto integral. Realizar las acciones derivadas del concepto de la interventoría. <p>MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Procedimiento estructuración existente. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "El concesionario no contaba en el momento de la ejecución programada, con la coordinación y orientación por parte del Estado, para el cumplimiento de las funciones de adquisición, implementación y operación del sistema los escáneres. Esta situación no se tuvo en cuenta al momento de fijar el valor a disminuir de la contraprestación al Estado por la inversión de los escáneres ni el efecto económico"</p>				
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad En primer lugar, se informa que los hechos mencionados en el hallazgo dieron lugar a la apertura de la indagación preliminar No. ANT_IP-2018-00446, por medio del Auto No. 0150 del 26 de febrero de 2018, debido a la existencia de una presunta irregularidad de la que se dependería un daño patrimonial. No obstante, posteriormente la Dirección de					

Hallazgo	1100-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República profirió el Auto No. 0462 del 18 de junio de 2019, con el que se resolvió archivar esta indagación, así:</p> <p>“PRIMERO: ARCHIVAR la Indagación Preliminar No ANT_IP-2018-00446, que se adelantó por presuntas irregularidades en el manejo de los recursos públicos en la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, por inexistencia del daño, de conformidad con las consideraciones expuestas en la parte motiva del presente Auto.”</p> <p>El archivo de la indagación preliminar se fundamenta en el análisis del caso concreto expuesto en el Auto No. 0462, en el que, entre otros aspectos, se concluye:</p> <p><i>“(…) en el presente asunto no se presenta desmedro alguno a los intereses patrimoniales del Estado y si a ello se adiciona que en el contrato de CONTECAR y la ANI se encuentra aún en ejecución, se deduce que solo hasta finalizar el cumplimiento del presente contrato se podrá establecer si el contratista invirtió o no lo obligado como ítem de SCANNER que se encuentra descrito en el plan de inversiones, así como determinar si existió un completo cumplimiento contractual y solo hasta esta fecha se podrá tener certeza de la existencia o no de un daño patrimonial.</i></p> <p><i>Hasta este momento encuentra el Despacho que el contratista ha justificado las inversiones realizadas y reconoce que existe un remanente por invertir antes de la fecha de terminación del mismo, así como el que debe realizar el mantenimiento de los equipos por un periodo de 11 años y que este se debe actualizar a valor presente la inversión en el momento del desembolso, por lo que dicha gestión administrativa no evidencia un detrimento patrimonial en cabeza de la ANI.”</i></p> <p>A su vez, el análisis del caso concreto expuesto en el Auto No. 0462 se fundamenta en las unidades de medida correctivas del plan de mejoramiento, dentro de las que se tiene el concepto integral de la interventoría Consorcio Interpuertos con radicado ANI No. 20184090548732 del 1 de junio de 2018, en el que se concluye:</p> <p><i>“(…) el concesionario no está incurso en un detrimento a la Nación como consecuencia del descuento en la contraprestación por la inversión en los equipos de Scanner, mantenimiento, actualización, tecnología y capacitación; ya que el Concesionario aun cuenta con 20 años de concesión, durante los cuales puede ejecutar el saldo disponible en el ítem de Scanner.”</i></p> <p>A abril de 2022, con base en el informe de supervisión de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena correspondiente al primer trimestre de 2022 (Radicado ANI No. 20224090404342 del 4 de abril de 2022), se tiene que:</p> <p><i>“En cuanto al cumplimiento de la inversión de acuerdo con el informe final de interventoría se tiene que el plan maestro de inversión fue ejecutado en el 119%, frente a lo aprobado en dólares corrientes, y en el 127% en dólares constantes de 2008 o valor presente. Todos los ítems, con excepción del scanner, fueron ejecutados en más del 100% (…)</i></p> <p>(…)</p> <p><i>De acuerdo con lo anterior, se evidencia que existe un valor de inversión pendiente por ejecutar del proyecto scanner.”</i></p> <p>Con base en el análisis presentado por la Contraloría General de la República a través del Auto No. 0150 del 26 de febrero de 2018, el Concesionario aún cuenta con el plazo de la concesión para ejecutar estas inversiones pendientes.</p>			

Hallazgo	1100-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con corte al primer trimestre de 2021, la Supervisión del proyecto a través del informe con radicado ANI No. 20214090406962 del 14 de abril de 2021 informó que continúan pendientes en lo referente a la inversión prevista para scanner, así:</p> <p align="center"><i>“En cuanto al cumplimiento de la inversión de acuerdo con el informe final de interventoría se tiene que el plan maestro de inversión fue ejecutado en el 119%, frente a lo aprobado en dólares corrientes, y en el 127% en dólares constantes de 2008 o valor presente. Todos los ítems, con excepción del scanner, fueron ejecutados en más del 100%”</i></p> <p>Situación que se mantiene en lo reportado por la Supervisión en el informe correspondiente al primer trimestre de 2022, con radicado ANI No. 20224090404342 del 4 de abril de 2022. En línea con la conclusión del Ente de Control, el Concesionario aún cuenta con el plazo de la concesión para ejecutar estas inversiones pendientes.</p> <p>Con base en lo presentado, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.13.2 Hallazgo 1106-14

Hallazgo	1106-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 14. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Oportunidad del contrato de interventoría Contecar. No se realizó oportunamente la selección del interventor por parte del INCO, presentándose un desfase de las inversiones en interventoría de obras civiles para el período comprendido entre 2009 y 2011. Dejando de contratar el valor de US\$538.843.00 en interventoría de obras civiles ejecutadas en los tres (3) primeros años de la Concesión Portuaria No.003, al no realizarse oportunamente la selección del interventor por parte del INCO, desconociendo lo establecido en el artículo 8º de la resolución No. 606 de 2008 que otorga la concesión y la cláusula 8º del Contrato de Concesión portuaria No.003 de 2008.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS 1. Antecedentes 2. Contrato de interventoría.</p> <p>MEDIDAS PREVENTIVAS 3. Manual de supervisión y de interventoría existentes. 4. Manual de contratación existente. 5. Contrato estándar de estructuración</p> <p>INFORME DE CIERRE 6. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Falta de gestión y oportunidad en el control técnico, financiero, administrativo, ambiental y operativo del contrato de concesión, durante las vigencias de 2009 a 2011, al no contar con una interventoría de las obras construidas en inversiones realizadas."</p>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			

Hallazgo	1106-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con base en las unidades de medida correctivas, se resalta que a través de la unidad de medida No. 2 se demuestra que el 12 de enero de 2012 la ANI suscribió con el Consorcio Interpuertos el contrato de interventoría No. SEA-15-2012, cuyo objeto fue:</p> <p><i>(...) regular los términos y condiciones bajo los cuales el interventor se obliga a ejecutar para la Agencia Nacional de Infraestructura la Interventoría técnica, administrativa, financiera, ambiental, operativa y jurídica al Plan de Inversiones de los Contratos de Concesión Portuaria No. 006 de 1993, 009 de 1994 y 003 de 2008 – suscritos entre la NACIÓN -Superintendencia General de Puertos y/o el Instituto Nacional de Concesiones INCO, hoy administrados por la Agencia Nacional de Infraestructura y las Sociedades Portuarias Regional de Santa Marta S.A, Regional de Buenaventura S.A., y la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR S.A. (...)</i></p> <p>Contrato de interventoría que inicialmente fue prorrogado hasta el 14 de agosto de 2019, según otrosí No. 1 del 14 de febrero de 2017, luego hasta el 14 de agosto de 2020, según otrosí No. 2 del 14 de agosto de 2019, y finalmente hasta el 14 de noviembre de 2020, según otrosí No. 3 del 14 de agosto de 2020; esto conforme a la cláusula octava del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2018, según la cual:</p> <p><i>“El Plan de inversión estará sujeto al control de una auditoría y control externo, el cual será contratado por el INCO mediante los procedimientos aplicables que garanticen la transparencia en su selección y su costo será asumido por EL CONCESIONARIO, efecto para el cual deberá constituir un encargo fiduciario en el momento que la Entidad se lo indique. Esta Auditoría y Control es la encargada de revisar que las obras y las inversiones que en equipos se realicen dentro del cronograma previsto en el Plan de Inversiones y bajo el cumplimiento de la normatividad vigente en cuanto a las especificaciones técnicas y tecnológicas en la construcción de infraestructura. En el mismo sentido se verificará la correspondencia entre el valor de las inversiones ejecutadas y su imputación al Plan de Inversiones.”</i></p> <p>Con corte al primer trimestre de 2021, la Supervisión del proyecto a través del informe con radicado ANI No. 20214090406962 del 14 de abril de 2021 informó que la inversión prevista en el proyecto se ha ejecutado, así:</p> <p><i>“En cuanto al cumplimiento de la inversión de acuerdo con el informe final de interventoría se tiene que el plan maestro de inversión fue ejecutado en el 119%, frente a lo aprobado en dólares corrientes, y en el 127% en dólares constantes de 2008 o valor presente. Todos los ítems, con excepción del scanner, fueron ejecutados en más del 100%”</i></p> <p>Situación que se mantiene en lo reportado por la Supervisión en el informe correspondiente al primer trimestre de 2022, con radicado ANI No. 20224090404342 del 4 de abril de 2022; por ende, según los reportado en estos informes trimestrales no se han ejecutado recursos asociados al plan de inversión contractual después de la finalización del contrato de interventoría No. SEA-15-2012, lo que estaría acorde a lo establecido en la cláusula octava del contrato de concesión portuaria No. 003 de 2018, citada líneas arriba.</p> <p>Con relación a las unidades de medida preventivas, además de los manuales de interventoría y supervisión (GCSP-M-0002), así como el manual de contratación (GCOP-M-001), se resalta el modelo de los nuevos contratos de concesión portuaria, con el que se busca obligar a los concesionarios asegurar una interventoría de obras y para la etapa de reversión.</p> <p>No obstante, el análisis presentado permite concluir que ha desaparecido la causa que dio lugar al hallazgo y que el plan de mejoramiento es efectivo, se considera que la falta de interventoría en los contratos portuarios de la Entidad se sigue presentando en otros proyectos, como en la Sociedad Oleoducto Central S.A (Ocensa), sobre el que la Oficina de Control</p>			

Hallazgo	1106-14	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Interno formuló una No Conformidad en 2021, abierta a abril de 2022, relacionada con el número 3893 en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad (Ver radicado ANI No. 20211020095423 del 07-07-2021).			
Esta situación evidencia que la formulación de hallazgos o no conformidades asociadas a la ausencia de interventoría en concesiones portuarias es una problemática que demanda el fortalecimiento de acciones transversales de la Entidad.			

3.14 Sociedad Zona Franca S.A. Argos S.A.S.

3.14.1 Hallazgo 1103-11

Hallazgo	1103-11	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 11. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Modelo Financiero contrato de concesión No. 003 de marzo 08 de 2010 Sociedad Zona Franca Argos S.A.S. Se observa que no se ha dado cumplimiento en la ejecución del contrato No. 003 de 2010 por US \$15,7 millones por parte del concesionario Argos, dado que el plan de inversiones programado en los años 2010 a 2014 no se ejecutó. Se suscribió el otrosí No. 1 del 27 de febrero de 2015, en el cual se aprobó ajustar el cronograma de ejecución del plan de inversiones, el cual la entidad ha solicitado la ejecución y cumplimiento que a la fecha no se han realizado. Por lo anterior y ante el reiterado desplazamiento de las inversiones entre 2014 y 2015, así como la no ejecución de las mismas, se evidencia la no aplicación de las multas y sanciones y/o caducidad del contrato, de acuerdo con lo indicado en el contrato.		
Plan de Mejoramiento	CORRECTIVAS 1. Acreditar la aplicación de la cláusula sancionatoria del contrato a través de la resolución 1380 de 2018 por incumplimiento correspondiente al año 6 y soporte de pago de la multa. 2. Acreditar a través del Laudo Arbitral del 12 de marzo de 2020, proferido a favor de la entidad en el que ratifica el incumplimiento de la Sociedad y a su vez indica que se debe mantener el VPN de las Inversiones. 3. Aportar el inicio del proceso sancionatorio del incumplimiento correspondiente al año 7 del plan de inversiones. PREVENTIVAS. 4. Manual de Supervisión e Interventoría 5. Procedimiento de modificación de Contrato de Concesión Portuaria. CIERRE 6. Informe de cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento en la ejecución del contrato No. 003 de 2010 por US \$15,7 millones por parte del concesionario Argos, en cuanto a la ejecución del plan de inversión acordado." "Se evidencia la no aplicación de las multas y sanciones y/o caducidad del contrato, de acuerdo con lo indicado en el contrato frente al incumplimiento en la ejecución del contrato". (Modificado mediante memorando No. 2020-400-009743-3 del 5 de agosto de 2020).		
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No Criterio de efectividad Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad - Antecedentes			
En relación con el análisis de efectividad del hallazgo 1103-11 se menciona que la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad en el Informe de auditoría a la gestión de la ANI en materia de modificaciones			

Hallazgo	1103-11	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>contractuales en proyectos de concesión, radicado bajo el No. 20201020083143 de 03 de julio de 2020, en los siguientes términos:</p> <p><i>“Permanencia de la causa: Con base en reporte de avance del Concesionario mediante radicado ANI No. 20204090439242, a abril de 2020 no se ha cumplido con las inversiones definidas en el otrosí No. 1 al contrato de concesión portuaria No. 003 de 2010.”</i></p>			
<p>Análisis de efectividad</p>			
<p>En la revisión de las unidades de medida correctivas, se evidenció en la unidad de medida N. 1 la emisión de la Resolución 1380 de 2018 en donde se declaró el incumplimiento del Concesionario de la cláusula 15.33 del contrato de concesión portuaria N. 003 de 2010: <i>Realizar las inversiones objeto del Plan de inversiones aprobado, el cual hace parte integral del presente contrato, en lo relacionado con las inversiones hasta el año 6 con la consecuencia de IMPONER Y HACER EFECTIVA LA MULTA prevista en la Cláusula Décima Octava. Multas y Sanciones del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2010, por un valor de USD \$ 770.391</i>, posteriormente se verificó su pago por valor de COP 2.519.717.844 en el comprobante de pago remitido el 26 de junio de 2019.</p> <p>Posteriormente para las inversiones relacionadas con el año N. 7 se confirmó a través del Laudo Arbitral del 12 de marzo de 2020, en la unidad de medida N. 2, el incumplimiento por parte del Concesionario visto que se debe mantener el VPN de las inversiones, por lo que la Supervisión, en la unidad de medida N. 3 procedió a solicitar el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio a través del memorando con radicado ANI N. 20213030041173 del 26 de febrero de 2021, con lo que el GIT sancionatorios dio inicio al proceso sancionatorio según se evidencia en la comunicación N. 20217070168661 del 3 de junio de 2021.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas la Entidad ha implementado el GCSP-M-002 <i>“Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual”</i>, que ha permitido a la Entidad fortalecer los controles en cuanto al seguimiento de las obligaciones contractuales los contratos de Concesión supervisados por la Entidad, adicionalmente se ha implementado la GCSP-I-004 <i>“Metodología para Modificación de un Contrato de Concesión Portuaria”</i> con la cual se han establecido los lineamientos y aspectos a desarrollar en el desarrollo de las modificaciones contractuales en el ámbito de concesiones portuarias.</p> <p>De conformidad con el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció que la ANI emitió la Resolución N. 1380 de 2018 <i>“por medio de la cual se adopta una decisión de fondo dentro del proceso administrativo sanciona Torio iniciado en contra de la Zona Franca Argos SAS”</i> en la cual se impone una multa de USD 770.391 por el incumplimiento en el plan de inversiones del contrato de concesión portuaria N. 003 de 2010 y también el inicio de procedimientos administrativos sancionatorios adicionales con ocasión de presuntos incumplimientos a la ejecución de inversiones, con lo que se eliminó la causa de <i>no aplicación de las multas y sanciones y/o caducidad del contrato, de acuerdo con lo indicado en el contrato frente al incumplimiento en la ejecución del contrato</i> señalada por la Contraloría General de la República y se declara la efectividad del plan de mejoramiento.</p>			

3.15 Transversal de Las Américas

3.15.1 Hallazgo 1194-6

Hallazgo	1194-6			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 6. Administrativo con presunta incidencia Fiscal y Disciplinaria. Sector de Zungo – Turbo – El Tigre. Producto de cambios y diseños, se adquirieron y se pagaron quince (15) predios en el desarrollo del proyecto, los cuales no fueron utilizados, estos predios están ubicados en el sector de Zungo – Turbo – El Tigre; lo anterior por cuanto el Concesionario “Sociedad VIAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S.” efectuó la adquisición y compra de los predios, antes de obtener la aprobación de la Licencia Ambiental. La ANI con oficio 2017-409-083514-2 del 2 de agosto de 2017 recibido del Consorcio Interventoría Transversal de las Américas, informa que el valor que el Concesionario debe devolver por concepto de predios, a 31 de julio de 2017, asciende a la suma de \$2.457.9 millones.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Pronunciamiento integral de la interventoría 2. Soporte del reintegro de los recursos de predios no utilizados 3. Mecanismo de solución de controversias activado, si aplica</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 4. Contrato del estructurador 5. Modelo Estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 6. Procedimientos: -Apoyo Ambiental en la Etapa de Estructuración de los Proyectos de Concesión EPIT-P-005 - Seguimiento al Proceso de Licenciamiento Ambiental o modificación de Licencia de Proyectos Concesionados GCSP-P-007 - Seguimiento a la Gestión ambiental de los contratos adjudicados GCSP-P-006 - Seguimiento a la Gestión ambiental para tramite de permisos, Concesiones o Autorizaciones ambientales GCSP-P-008 - Seguimiento al Proceso de Licenciamiento Ambiental o modificación de Licencia de Proyectos Concesionados GCSP-P-007 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada – EPIT-P-003 - Adquisición predial – GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados – GCSP-P-025</p> <p>INFORME DE CIERRE 7. Informe de Cierre</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describió la causa así: “La gestión predial adelantada por el Concesionario en obras que corresponden a cambios en los diseños no ha sido eficaz ni oportuna, debido a que existen predios adquiridos cuyo valor no ha sido restituido.”.</p>				
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
<p>Análisis de efectividad – Antecedentes</p> <p>En relación con el análisis de efectividad del hallazgo 1194-6 se menciona que la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad en el Informe de auditoría a la gestión de la ANI respecto del seguimiento y control de la Gestión Predial durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada, radicado bajo el No. 20201020070823 de 3 de junio de 2020, en los siguientes términos:</p>					

Hallazgo	1194-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>“Teniendo en cuenta que (i) No se observan acciones preventivas y (ii) No se observan acciones encaminadas a subsanar la(s) causa(s) del hallazgo relacionada (s) a debilidades en la estructuración- de acuerdo con lo indicado en el informe emitido por la CGR-, situaciones que además fueron evidenciadas en el desarrollo de los roles de auditoría y seguimiento de la Oficina de Control Interno.”</i></p>			
<p align="center">Análisis de efectividad</p> <p>Sobre la base de la revisión de las unidades de medida correctivas se observó que de acuerdo con el pronunciamiento de la interventoría en la unidad de medida N. 1, se evidenció <i>que el Concesionario realizó los depósitos de los dineros y sus rendimientos como resultado de la devolución de los dineros por la compra de los predios de Zungo, subsanando los aspectos que generaron el incumplimiento como parte de la gestión predial que le corresponde adelantar al Concesionario conforme a lo contractualmente establecido</i>, lo cual se verificó adicionalmente con los soporte de reintegro de los recursos presentado en la unidad de medida N. 2.</p> <p>En cuanto a la implementación de unidades de medida preventivas, se presentaron las acciones que ha liderado la Entidad en materia de estructuración de proyectos con miras a disminuir los riesgos en materia de adquisición predial, teniendo en cuenta que el contrato de concesión No. 008 de 2010 no fue estructurado por la ANI; adicionalmente se incluyó el modelo estándar del contrato de quinta generación y sus apéndices técnicos en donde se evidencian los mecanismos que tiene la Entidad para minimizar el riesgo de adquisición de predios en fase de preconstrucción y construcción, sin la obtención de los correspondientes permisos y licencias ambientales; por otra parte la Entidad ha implementado los procedimientos en materia de estructuración de proyectos, licenciamiento ambiental, evaluación predial en fase de estructuración, adquisición predial y correspondientes seguimientos, los cuales han permitido fortalecer las herramientas institucionales en el campo de Supervisión de los contratos de concesión a su cargo.</p> <p>Respecto al seguimiento de este hallazgo es importante mencionar que la indagación preliminar de tipo fiscal fue archivada mediante auto de archivo N. 017 de 17 de febrero de 2022 con radicado ANI N. 20223120054713 del 8 de abril de 2022, en los siguientes términos:</p> <p><i>“Atentamente me permito comunicarle que la Dirección de Vigilancia Fiscal de la Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura de la Contraloría General de la República, ordenó mediante Auto 017 de 17 de febrero de 2022, el cierre y archivo de la indagación preliminar del asunto, con ocasión del posible daño patrimonial sufrido por la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, en relación con presuntas irregularidades de carácter fiscal derivadas de la ejecución del contrato de concesión No. 008 de 2010 entre INCO (hoy ANI), y VÍAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S, Proyecto Transversal de las Américas, SECTOR 1. Apéndice C Predial, numeral 1.1.15. Sector de Zungo -Turbo- El Tigre, que correspondió al Hallazgo 6 de la auditoría realizada a la ANI, a la vigencia 2016.”</i></p> <p>De acuerdo con la verificación realizada de la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que se eliminó la existencia de <i>predios adquiridos cuyo valor no ha sido restituido</i> del Sector de Zungo – Turbo – El Tigre y se han implementado acciones preventivas en aras de minimizar los riesgos en el ámbito de adquisición predial, por lo que evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>En forma complementaria se menciona que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra liquidado según acta de liquidación del 10 de marzo de 2022.</p>			

3.15.2 Hallazgo 1197-9

Hallazgo	1197-9	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 9. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Estudios técnicos de la Concesión 08 de 2010 / tramos Turbo - El Tigre. Se evidencian debilidades en la redacción de los estudios técnicos suscritos dentro del Contrato 08 de 2010, considerando que la ambigüedad en apartes de su apéndice técnico, originó una demanda arbitral que a la postre generó un fallo desfavorable contra la Entidad. Los hechos que motivaron dicha demanda arbitral, se relacionan con las diferencias entre el concesionario y la ANI sobre el alcance de la intervención contratada para el tramo Turbo - El Tigre, donde el eje de la disputa se sustenta en la diferente interpretación que las partes del contrato hacen al contenido del Apéndice Técnico A Parte A frente a ciertos hitos del tramo Turbo - El Tigre.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Antecedentes 2. Informe jurídico 3. Informe de defensa judicial 4. Informe de Interventoría</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de interventoría y supervisión 6. Modelo estándar Contrato 4G - Apéndices Técnicos 7. Concepto jurídico externo</p> <p>INFORME DE CIERRE 8. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Este mismo laudo considera, que la entidad encargada del proyecto, en su momento optó por establecer especificaciones técnicas diferentes a las señaladas en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993 para el ancho de las bermas en el tramo objeto de la controversia, lo que implica de suyo que el Concesionario no tiene que asumir el costo del ancho de la corona pactado en el Otrosí No. 03 en lo que exceda a lo previsto en el numeral 1.5. Literal f) del Apéndice Técnico A Parte A".</p>		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Con referencia a la revisión realizada a las unidades de medida correctivas, se observó, en la UM2, que la Entidad realizó el análisis jurídico correspondiente relacionado con la afirmación de la Contraloría: <i>Se evidencian debilidades en la redacción de los estudios técnicos suscritos dentro del Contrato 08 de 2010</i>, en donde se concluye lo siguiente respecto a las diferencias de interpretación que se presentaron en el desarrollo del contrato:</p> <p><i>"Teniendo en cuenta lo expuesto, resulta claro que el hecho de que las partes tengan interpretaciones diferentes de los documentos contractuales no constituye el resultado de una conducta exclusivamente imputable a la Agencia, por lo cual en el Laudo Arbitral. "TRIBUNAL DE ARBITRAJE - VIAS DE LAS AMÉRICAS S.AS. contra AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI", de fecha 24 de octubre de 2016, precisamente se abordan y describen los criterios y elementos doctrinales de interpretación y medios interpretativos para concluir que, a su juicio, la mayor intervención en el tramo no era previsible para el concesionario, pero solo en lo que excede del ancho de corona de 8,80 metros, debiendo asumir los costos de la intervención, hasta ese punto como parte de su riesgo constructivo como lo expuso la Entidad.</i></p> <p>(...)</p>			

Hallazgo	1197-9	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>Por lo anterior, debemos resaltar que la diferencia en la interpretación del alcance de esta intervención no resultaba atribuible exclusivamente a una mala redacción, como lo expresa el organismo de control, sino que resulta de común ocurrencia en cualquier contrato estatal y más aún en los de concesión por su naturaleza, así como destacar que la decisión no fue totalmente desfavorable a la Entidad si se advierte que:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>No todas las pretensiones de la demanda fueron aceptadas</i> • <i>No se condenó a la Entidad al pago de los perjuicios solicitados</i> • <i>El concesionario debió asumir la obligación relacionada con la intervención de mejoramiento correspondientes a los 8.80 metros establecidos en el contrato</i> • <i>No se condenó a la Agencia en costas del proceso</i> <p><i>Por todo lo expuesto, es preciso concluir que el hecho de que el apéndice técnico del contrato contenga una regulación sobre el alcance de la intervención del tramo Turbo – El Tigre, la cual fue interpretada de modo distinto por cada una de las partes contratantes, no implica que automáticamente dicha regulación pueda ser calificada como ambigua, al margen de lo cual, es pertinente tomar en cuenta la situación registrada para corregir, en la medida de lo posible, a nivel de estructuración de los proyectos que la Entidad actualmente desarrolla, los documentos precontractuales en procura de eliminar la ocurrencia futura de nuevas controversias de este tipo.”</i></p> <p>En relación con la causa señalada por la CGR de que la Entidad: “(...) en su momento optó por establecer especificaciones técnicas diferentes a las señaladas en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993⁴ para el ancho de las bermas en el tramo objeto de la controversia”; en el informe de la interventoría con radicado ANI N. 20184091148592 del 2 de noviembre de 2018, unidad de medida N. 4, respecto al ancho de las bermas se señaló lo siguiente:</p> <p><i>“Es importante tener en cuenta que es primordial para los usuarios de una vía en doble calzada que las características geométricas de las dos calzadas sean similares por confort y seguridad, tal como aparece en la figura No. 2 Sección Típica Construcción Segunda Calzada, del Apéndice A Técnico – Parte A, en la cual las bermas externas son de 2.5 m y las internas de 1.0 m. para la nueva calzada y la existente” Es necesario resaltar que el sector comprendido ente Turbo y Chigorodó tiene un alto flujo de peatones y bicicletas, que actualmente hacen uso de la vía, por cuanto no existen andenes ni bermas, que hacen que sea recomendable la construcción de las bermas en la calzada existente.”</i></p> <p>Lo cual fue confirmado por la ANI en la comunicación N. 20123050152361 del 30 de noviembre de 2012 citada en el informe de la interventoría, de la siguiente manera:</p> <p><i>“Con fundamento en lo expuesto, es clara la obligación del Concesionario Vías de las Américas de realizar la ampliación de la calzada existente de acuerdo a la Sección Típica establecida en el Apéndice A Técnico Parte A, Numeral 1.5, en el que se determinan las medidas de los carriles, bermas y separador que el Concesionario debe cumplir y que dicho sea de paso no puede ser objeto de interpretación, la Sección Típica refleja claramente el alcance de la intervención que debe cometer el Concesionario con las medidas que se aprecian en la Sección</i></p>			

⁴ ARTÍCULO 13.- Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras. La red nacional de carreteras que se construya a partir de la vigencia de la presente Ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño: a. Ancho de carril: 3.65 metros., b. Ancho de berma: 1.80 metros.

Hallazgo	1197-9	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>Transversal, en la cual se indica cómo debe quedar la vía construida con sus calzadas, en esta zona que como es de su conocimiento, es la de mayor tráfico del proyecto.”</i></p> <p>Por lo que, según mencionado anteriormente la controversia objeto de la formulación del hallazgo se debió a una diferencia de interpretación de las partes, más no a una definición técnica que implicara <i>que el Concesionario no tiene que asumir el costo del ancho de la corona pactado en el Otrosí No. 03 en lo que exceda a lo previsto en el numeral 1.5. Literal f) del Apéndice Técnico A Parte A</i>, visto que el alcance técnico del contrato estaba definido con claridad.</p> <p>Adicionalmente, en el informe de la Interventoría se evidenció la verificación del cumplimiento de las especificaciones técnicas y la atención de lo establecido en el laudo arbitral en relación con el cálculo de las cantidades para el reconocimiento del mayor ancho en el tramo Turbo – Chigorodó al Concesionario, indicando que a noviembre de 2018 se habían liquidado los pagos correspondientes a los hitos 2, 5 y 6; encontrándose pendientes los hitos 3 y 4; los cuales según la sección 3. <i>Contraprestación por la celebración y ejecución del contrato</i> del acta de liquidación del contrato de concesión N. 008 de 2010 del 10 de marzo de 2022 fueron pagados al Concesionario.</p> <p>En relación con la unidad de medida preventiva se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad fortalecer los controles en materia de seguimiento de aspectos técnicos en el desarrollo de los contratos de concesión.</p> <p>Sobre la base se la verificación realizada de la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que las especificaciones técnicas del proyecto habían sido definidas en modo claro en el contrato de concesión cumpliendo con los mínimos de las <i>Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras</i> establecidos en el <i>artículo 13 de la Ley 105 de 1993</i>; y se presentó una controversia jurídica respecto a la retribución del alcance técnico definido la cual fue dirimida mediante un Laudo Arbitral y fue cumplido por la Entidad; por lo que se evidencia que se ha modificado el supuesto de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>En forma complementaria se menciona que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra liquidado según acta de liquidación del 10 de marzo de 2022.</p>			

3.15.3 Hallazgo 1207-19

Hallazgo	1207-19	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 19. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria e Indagación Preliminar - IP. Puentes Peatonales.</p> <p>El Apéndice A Técnico Parte A del Contrato de Concesión N°008 de 2010, establece: " ... (d) <i>Retornos y Puentes Peatonales. En todas las poblaciones se dispondrá de puentes peatonales. El Concesionario realizará una propuesta de tipo y ubicación, considerando las necesidades de cada población y del resultado de su interacción con las autoridades locales. La propuesta deberá ser sometida a la interventoría para su verificación...</i>"</p> <p>La interventoría mediante comunicación PS-ITA-SO7098-17 del 30 de septiembre de 2016 Radicado ANI 2017-409-088296-2, remitió a la Entidad informe de incumplimiento por la no entrega de la información correspondiente a los estudios y diseños de todos los puentes peatonales para todo el corredor concesionado. Con la comunicación radicado ANI 2017-409-025692-2 del 5 de octubre de 2017 se da alcance a la comunicación anterior en donde se informa a la Entidad que a fecha 8 de marzo de 2017 el incumplimiento persiste y se tramita el cálculo de la tasación de la multa.</p>		

Hallazgo	1207-19		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
	<p>La Agencia remite al Área de Defensa Judicial y a su vez esta área inicia las acciones para que se comience el sancionatorio por la no entrega por parte del Concesionario Vías de las Américas, de los estudios y diseños que establecieron la necesidad de la construcción de puentes peatonales en las cuales hace tránsito. En la Audiencia se decretó mediante auto requerir a la Interventoría del proyecto un informe actualizado con base única y exclusiva con lo manifestado por el Concesionario y coadyuvado por la Aseguradora, en el que exprese su apreciación del informe de incumplimiento.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Resultados del proceso sancionatorio 2. Informe de Interventoría cumplimiento 3. Informe de interventoría con las necesidades de puentes 4. Proceso sancionatorio (Solicitar en caso de incumplimiento) <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Manual de Interventoría y Supervisión 6. Contrato estándar 4G - Apéndices Técnicos <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "A fecha 13 de octubre de 2017, el Concesionario no ha dado cumplimiento de la obligación contractual establecida en el literal d) del Apéndice A Técnico Parte A del Contrato de Concesión 008 de 2010, a pesar que ya fueron cancelados los recursos a través de las actas de terminación de hitos números 1 al 63".</p>				
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria e Indagación Preliminar	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Según la revisión de las unidades de medida ejecutadas se observó que el proceso sancionatorio iniciado mediante la solicitud con radicado ANI N. 20173000079483, que tuvo audiencia el 28 de julio de 2017 ,mencionado por la CGR en la formulación del hallazgo finalizó el 26 de abril de 2018, cuando se incorporó al expediente del proceso el oficio N. 20184090251822 del 12 de marzo de 2018 en donde el Consorcio Interventoría Transversal de las Américas indicó que los hechos generadores del presente incumplimiento, habían sido subsanados por parte del Concesionario, en los siguientes términos:</p> <p><i>“En atención a varios requerimientos, el Concesionario finalmente allegó la información con las comunicaciones CVA2016-120-013762-1, con la cual presentó el Estudio de Pasos Peatonales El Tres – Chigorodó y CVA2017-120-013119-1 de 24/07/2017, con la que presentó el Informe consolidado de pasos peatonales, con las que se corroboró por parte de la Interventoría, el cumplimiento de lo exigido en el Manual de Señalización versión 2015, dado que se demostró a partir de la metodología adecuada, que con las propuestas de pasos peatonales seguros, se ajustaban a la real necesidad en el tema de seguridad vial para los peatones y usuarios de las vías, concluyéndose que en ninguno de los tramos Concesionados es necesaria la implementación de puentes Peatonales.”</i></p> <p>Lo cual fue soportado con el concepto del especialista de tránsito de la interventoría, en los siguientes términos:</p>					

Hallazgo	1207-19	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>“... 6. El Concesionario expone la ineficacia de los pasos a nivel tipo puente peatonal por razones de sección de la travesía peatonal, flujos motorizados y no motorizados bajos, condición climática, accidentalidad, sobre esfuerzo para personas con movilidad reducida, probabilidad que un peatón recorra estas distancias para llegar a su destino, jerarquía entre modos de transporte y, estudios de ineficacia de uso del puente peatonal tomando como ejemplo el de Barrancas ubicado al frente de la Institución Educativa Paulo VI, que siendo una región con semejanzas socio culturales al proyecto analizado en el presente informe, da un ejemplo real de la baja utilización de este tipo de infraestructura.</i></p> <p><i>7. De acuerdo a lo anterior, este concepto estima adecuada la metodología aplicada y los análisis que dan lugar a la determinación de los pasos a nivel como la alternativa más adecuada, aunque se reduzca el nivel de servicio por las constantes reducciones de velocidad en zona escolar y de peatones, aclarando que el proyecto no corresponde a una autopista o carretera con accesos controlados.”</i></p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad fortalecer los controles en materia de seguimiento de aspectos técnicos en el desarrollo de los contratos de concesión y como lección aprendida en los anexos técnicos de los contratos de cuarta generación se han definido previamente los pasos a desnivel en centros poblados disminuyendo controversias técnicas en los contratos de concesión.</p> <p>De conformidad con las unidades de medida implementadas, se evidenció que se dio cumplimiento el literal d) del Apéndice A Técnico Parte A del Contrato de Concesión 008 de 2010 visto que en el ámbito de retornos y puentes peatonales el Concesionario realizó una propuesta de tipo y ubicación, considerando las necesidades de cada población y del resultado de su interacción con las autoridades locales la cual fue sometida a la interventoría para su verificación y ésta dio su aprobación; por lo que, se evidencia que desapareció la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>En forma complementaria se menciona que el contrato de concesión No. 008 de 2010 se encuentra liquidado según acta de liquidación del 10 de marzo de 2022.</p>			

3.16 Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó

3.16.1 Hallazgo 1256-5

Hallazgo	1256-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 5. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria y fiscal. Áreas Sobrantes de Predios con Folio de Matrícula a favor de la ANI. Contrato de Concesión 013 de 2015. Concesión Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó.</p> <p>Se ha realizado gestión predial y adquisición de predios que no se encuentran ajustados al trazado geométrico y estudios de detalle no objetados, tal como lo informó la Interventoría y fue verificado en la vista realizada por la CGR en octubre de 2018 a algunos predios del proyecto en esta situación, los cuales fueron adquiridos por un valor total de \$754.4 millones. Así mismo, se evidenció que estos predios cuentan con escritura pública a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto de interventoría 2. Requerimiento al concesionario 3. Protocolo para venta de predios 		

Hallazgo	1256-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>4. Acta de visita especial</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>5. Procedimiento GCSP-P-025 Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>6. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	Lo anteriormente referenciado, refleja deficiencias en los procesos desarrollados para la identificación del área requerida a partir de los estudios de detalle, ocasionado por una presunta gestión antieconómica e ineficiente.		
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.

Análisis de efectividad

En el análisis de efectividad de las acciones del plan de mejoramiento del hallazgo, se evidenció que efectivamente si se identificaron unas áreas adquiridas y no utilizadas, lo que de acuerdo con lo reglado en el Apéndice Técnico 7 capítulo 8.4 literal b del contrato de concesión producto del hallazgo dan lugar a que: *“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 o por falta de verificación de gravámenes o limitaciones, o por inclusión de elementos que no se encontraban en el predio físicamente y aparecen registrados en los documentos prediales que sean atribuibles únicamente al Concesionario, serán de su cargo y, en consecuencia, este deberá rembolsar, si es del caso, a la Cuenta Proyecto – Subcuenta de Predios los recursos pagados por causa del error o en exceso, previa verificación del hecho por parte de la Interventoría.”*

Estas áreas, al igual que los datos relacionados con los reembolsos efectuados por el Concesionario, se muestran enseguida:

IDENTIFICACION DEL PREDIO	ÁREA SOBRANTE NO UTILIZADA (HECTAREAS)	AVALÚO DEL ÁREA SOBRANTE NO UTILIZADA	VALOR TTL REEMBOLSADO POR EL CONCESIONARIO	FECHA DE CERTIFICACION DE POR FIDUCIARA BANCOLOMBIA
BBY-UF-04-051	0,405659	\$ 36.250.516	\$ 41.182.833	07/10/2019
BBY-UF-05-004	0,973869	\$ 12.738.207	\$ 14.479.584	13/10/2019
BBY-UF-05-009	1,027536	\$ 13.460.722	\$ 14.980.655	13/10/2019
BBY-UF-05-011	0,697244	\$ 9.133.896	\$ 10.239.299	13/10/2019
BBY-UF-05-012	0,465744	\$ 6.091.932	\$ 7.184.297	07/10/2019
TOTAL	3,570052	\$ 77.675.273	\$ 88.403.314	

En los valores reembolsados por el Concesionario se incluyó el valor de gastos de escrituración, gastos de registro y rendimientos financieros a la fecha del desembolso

La Interventoría, mediante la acción de mejoramiento denominada “Concepto de Interventoría” revisó y verificó que el Concesionario realizó la devolución de los recursos a la subcuenta predios del proyecto asociados a las áreas no utilizadas de los predios requeridos BBY-UF-04-051, BBY-UF-05-004, BBY-UF-05-009, BBY-UF-05-011 y BBY-UF-05-012,

Hallazgo	1256-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>contemplando dentro de su devolución los respectivos rendimientos financieros y los recursos correspondientes a los gastos de estructuración y riesgo de los predios.</p> <p>Lo anterior, evidencia el cumplimiento del Apéndice Técnico 7 capítulo 8.4 literal b por parte del Concesionario con relación a la casa del hallazgo, lo que, garantiza la devolución de los recursos a la subcuenta predial del patrimonio autónomo del proyecto. Asimismo, en el cumplimiento del plan de mejoramiento se evidenció la gestión correspondiente por parte de la Interventoría, Equipo de supervisión de la ANI y el Concesionario, verificando detalladamente las áreas adquiridas y no utilizadas para la devolución de estos recursos.</p> <p>Por otra parte, el plan de mejoramiento contempla una acción preventiva, que es la implementación del Procedimiento GCSP-P-025 (Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados), que contribuye a que la Entidad tenga lineamientos en lo que corresponde a la supervisión de un proyecto en materia predial. De la misma manera, con relación a este hallazgo en la vigencia del 2021 se realizó el archivo de una indagación preliminar por parte de la CGR (RAD ANI No. 202140906000672), donde la CGR concluyó que no hubo un presunto daño patrimonial.</p>			

3.16.2 Hallazgo 1258-7

Hallazgo	1258-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 7. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Predios con rondas hídricas y nacimiento de agua, Contrato de Concesión 013 de 2015. Concesión Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó.</p> <p>En visita de inspección realizada por la CGR en octubre de 2018 a los predios adquiridos y en proceso de adquisición: BBY-UF-08-067; BBY-UF-09-098; BBY-UF-09-123; BBY-UF-09-008; BBY-08-065 y BBY-08-030, se observaron dichos predios con afectación de ronda de río, quebradas y nacimientos de agua, cuerpos de agua, algunos de ellos identificados en las fichas prediales, tal como se indica en el Cuadro "Predios de Ronda Hídrica".</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de verificación interventoría. Actualización de insumos prediales Concepto de interventoría frente a la verificación del reembolso de recursos y aprobación de insumos prediales actualizados <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Actualización de los Protocolos de avalúos urbano y rural <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Final de Cierre. 		
Causa del hallazgo	<p>No se dio cumplimiento a lo establecido en la Resolución 763 de junio de 2017 de informar a la ANLA sobre la identificación de los cuerpos de agua indicados y de presentar soportes de manejo ambiental respectivo</p>		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No
Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.		
Análisis de efectividad			

Hallazgo	1258-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Una vez realizado el análisis de efectividad de las acciones de mejoramiento para este hallazgo, se encontró que mediante el oficio N. 20214090476432 la Interventoría Consorcio BBY realizó un análisis de la situación de cada uno de los predios en mención con relación a la afectación de las rondas hídricas en las áreas requeridas. A continuación, se resume el estado de cada una de ellas:</p> <p>BBY-UF-08-065: La Interventoría Consorcio BBY encontró que el predio si se encuentra afectado por una ronda hídrica (Decreto 1076 de 2015), en el cual se determinó que dentro del área requerida de 479.75 m², se encuentran 376.50 m² con afectación de Ronda Hídrica. Asimismo, en el avalúo inicial realizado el 18 de diciembre de 2017 cuyo valor era de \$ 76.244.496 (no se contempló la Ronda Hídrica), la Interventoría solicitó al Concesionario la devolución de los recursos cancelados en exceso por la no inclusión de la Ronda Hídrica de acuerdo con los lineamientos del Apéndice Técnico Predial 7 Capítulo VII Literal b, garantizando la indemnidad de la Agencia Nacional de Infraestructura. El Concesionario procedió a realizar un nuevo avalúo contemplando la Ronda Hídrica (Decreto 1076 de 2015) determinando un nuevo valor para el área requerida de \$ 64.008.246 el cual fue aprobado por la Interventoría mediante la comunicación CBBY-2-469-0793-20 del 21 de mayo de 2020. Con lo anterior, el Concesionario procedió a realizar el reembolso de los recursos a la subcuenta predial cancelados en exceso al predio BBY-UF-08-065 por un valor de \$ 12.236.250 más los gastos de escrituración, rendimientos financieros y registro para un total de \$ 14.274.701,72. El dinero fue desembolsado el 24 de julio de 2020 y se encuentra certificado por la fiduciaria Bancolombia y la Interventoría Consorcio BBY.</p> <p>BBY-UF-09-098: Una vez revisada la cartografía de la Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la meseta de Bucaramanga (CDMB), el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), y el Esquema del Ordenamiento Territorial (EOT) del Municipio de Lebrija, se evidenció que dentro del área requerida si se encuentra un cuerpo hídrico. Dicha información documental y cartográfica fue verificada y confirmada en campo por la Interventoría, por lo que se procedió aplicar lo dispuesto en el Decreto 1076 de 2015 y lo dispuesto en el Apéndice Técnico Predial 7 donde se determinó un área afectada de la Ronda Hídrica de 6.126,56 m². Teniendo en cuenta que el predio a la fecha de esta evaluación se encontraba aún en proceso de adquisición, el Concesionario procedió hacer una actualización de los insumos prediales y a realizar un nuevo avalúo contemplando la depreciación en el valor de la presencia de la ronda hídrica con fecha del 30 de septiembre de 2020 y aprobado por la Interventoría el 30 de noviembre de 2020. A la fecha de la culminación del plan de mejoramiento, el predio cuenta con inscripción del alcance formal de la oferta de compra, promesa de compraventa y actualización del permiso de intervención voluntaria, continuando con la gestión de adquisición predial adecuadamente.</p> <p>BBY-UF-09-008: Luego de la actualización de insumos prediales por parte del Concesionario y verificación por parte de la Interventoría Consorcio BBY, esta certifica que esta área adquirida no se cuenta con ninguna afectación por ronda hídrica.</p> <p>BBY-UF-08-067: Una vez analizada la información cartográfica y documental del área requerida, se encontró que ésta si es afectada por una ronda hídrica, por lo cual se procedió aplicar lo dispuesto en el Decreto 1076 de 2015, el cual establece un buffer de 30 metros que delimite la zona de protección del cuerpo hídrico. Asimismo, el Concesionario actualizó los insumos prediales y el avalúo corporativo el 17 de julio de 2020 determinando un área de afectación por ronda hídrica correspondiente a 11.897,16 m² y descontando y castigado con dicha afectación en el valor final del avalúo, tal como lo indica el Decreto 1076 de 2015. El cual fue aprobado por la Interventoría Consorcio BBY el 29 de julio de 2020. A la fecha de la culminación del plan de mejoramiento, esta área se encuentra en trámite de escrituración.</p> <p>BBY-UF-08-030: Luego de la actualización de insumos prediales y verificación por parte de la Interventoría Consorcio BBY, ésta certifica que esta área adquirida no se cuenta con ninguna afectación por ronda hídrica.</p>			

Hallazgo	1258-7	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>BBY-UF-09-123: Luego de la actualización de insumos prediales y verificación por parte de la Interventoría Consorcio BBY, ésta certifica que esta área adquirida no se cuenta con ninguna afectación por ronda hídrica.</p> <p>De acuerdo con el estado actual de los predios en mención, se evidencia que para estos seis (6) predios se está ejerciendo una gestión para la adquisición predial adecuada, asimismo, la Interventoría ha venido garantizando que el Concesionario realice las acciones necesarias para que eso suceda y se eviten presuntos detrimentos o afectaciones al patrimonio autónomo del proyecto.</p> <p>De la misma manera, se evidencia que la Resolución 763 de junio de 2017 por la cual la Autoridad Ambiental otorgó la licencia ambiental a la Concesionario Ruta del Cacao, ratificada mediante un recurso de reposición con el auto N. 02337 de 2019, con relación al cumplimiento del Decreto 1076 de 2015, se evidencia que se está dando cumplimiento a la Sección 18, Artículo 2.2.1.1.18.2 Protección y conservación de los bosques, numeral “b) Una faja no inferior a 30 metros de ancha, paralela a las líneas de manera máximas, a cada lado de los cauces de los ríos, quebradas y arroyos, sean permanentes o no, y alrededor de los lagos o depósitos de agua”.</p> <p>Con lo anterior, se evidencia que, con relación a la presencia de cuerpos hídricos en las áreas requeridas en mención, se está dando cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución 763 de junio de 2017 por la cual el ANLA otorgó la licencia ambiental a la Concesionario Ruta del Cacao, ratificada mediante un recurso de reposición con el auto N. 02337 de 2019. Lo anterior, demuestra la desaparición de la causa de hecho del hallazgo.</p> <p>Asimismo, el plan de mejoramiento implementó una acción de mejoramiento preventiva la cual es un instructivo para el Concesionario y la Interventoría cuando se requiera una Actualización de los Protocolos de avalúos urbano y rural, donde se encuentran consignadas las acciones de mejora y el procedimiento en caso de presentarse y/o requerirse dicha actualización.</p>			

3.16.3 Hallazgo 1259-8

Hallazgo	1259-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 8. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Solicitud de modificación de la Licencia Ambiental Resolución 763 de 2017, Contrato de Concesión 013 de 2015. Concesión Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó.</p> <p>El Concesionario adquirió predios, y está en proceso de adquisición para las Unidades Funcionales UF8 y UF9 sin que se haya dado la aprobación por parte de la ANLA a la modificación de la Licencia Ambiental para el nuevo trazado propuesto.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto concesionario. Concepto de interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Final de Cierre. 		
Causa del hallazgo	<p>Ocasionado por debilidades en la planeación, ejecución y seguimiento del Contrato, toda vez que no se dio cumplimiento a lo establecido en la fase de preconstrucción en la identificación de la interferencia de Redes a fin de que el Concesionario evaluara la pertinencia de proteger, trasladar o reubicar las Redes o de conservar o modificar el trazado del proyecto, para que de esta forma se solicitara el otorgamiento de la licencia ambiental con los requerimientos reales del proyecto.</p>		

Hallazgo	1259-8		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
Una vez analizadas las acciones de mejoramiento se encontró lo siguiente:					
<ul style="list-style-type: none"> - El contrato de concesión asociado al proyecto Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó es un contrato de cuarta generación (4G), por lo que, la transferencia de riesgos prediales al Concesionario es mayor que en sus generaciones predecesoras. - Según el comunicado N. 20194090275432 por parte de la Interventoría Consorcio BBY se manifiesta que: <ul style="list-style-type: none"> <i>“Respecto a la gestión predial, el Contrato de Concesión en su parte general establece Sección 7.1(a) La adquisición de los Predios requeridos para la ejecución de las Intervenciones estará a cargo del Concesionario quien desarrollará dicha labor en favor de la ANI... () (b) La Gestión Predial es obligación y responsabilidad del Concesionario. El costo de la Gestión Predial se asumirá por parte del Concesionario ... ()</i> <i>Así mismo la sección 13.2(viii) Riesgos Asignados al Concesionario establece “Los efectos favorables o desfavorables derivados de los costos de la Gestión Predial, toda vez que es obligación de resultado del Concesionario gestionar y adquirir por cuenta de la ANI, en los términos del CAPÍTULO VII de esta Parte General, los Predios necesarios para adelantar las Intervenciones, y cumplir al respecto con la Ley Aplicable.”</i> <i>Y en cuanto a la obtención de la Modificación de la Licencia Ambiental, el Contrato de Concesión en su Parte General Sub numeral (iii) numeral 2.1 también señala: (Obligaciones Generales del Concesionario):“... (iii) El Concesionario, a su cuenta y riesgo, deberá realizar todas las gestiones necesarias para el cumplimiento de la Ley Aplicable vigente, incluyendo la tramitación y obtención de las Licencias y Permisos, necesarios para la ejecución del Proyecto.</i> - Por lo anterior, <u>la Gestión Predial es una obligación a cargo del Concesionario, quien es el encargado de gestionar y adquirir los predios por cuenta de la ANI, asimismo el riesgo asociado a los efectos favorables o desfavorables derivados de la gestión al igual que la obtención de la modificación de la Licencia, así como el garantizar y salvaguardar la indemnidad de la Entidad en todos los casos.</u> - Estos riesgos y obligaciones contractuales están descritas en la Parte General del contrato, Capítulo VII Etapa Preoperativa – Gestión Predial, Sección 7.1 Generalidades de la Gestión Predial, literales: -(a) “(...) La adquisición de los predios requeridos para la ejecución de las intervenciones estará a cargo del Concesionario quien desarrollará dicha labor en favor de la ANI (...)”. - Con relación a la causa del hallazgo, asociada a la protección o traslado de las redes, el contrato de concesión en la parte General del Contrato, Capítulo VII Etapa Preoperativa – Gestión Social y Ambiental, Redes y Otros, Numeral 8. Gestión social y ambiental. Literal (a), señala: <i>“La gestión social y ambiental requeridas para la ejecución de las intervenciones estará a cargo del Concesionario, quien desarrollará dicha labor atendiendo en un todo la distribución de obligaciones y responsabilidades establecidas en los Apéndices 6 y 8 del presente Contrato, de conformidad con la Ley 99 de 1993 y sus decretos reglamentarios, y demás normas concordantes y vigentes en la materia, así como la Constitución Política de Colombia y las normas que la desarrollen en lo relativo a consultas con comunidades indígenas y afro-descendientes, de acuerdo con la Ley Aplicable (...)”.</i> 					

Hallazgo	1259-8	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>- En el desarrollo de este análisis se encontró que la Resolución 763 de junio de 2017 por la cual la Autoridad Ambiental otorgo la licencia ambiental a la Concesionario Ruta del Cacao, fue ratificada mediante un recurso de reposición con el auto N. 02337 de 2019.</p> <p>Lo anterior, evidencia que a la fecha ya no se cuenta con tramites de modificación de la licencia ambiental y que la Resolución 763 de junio de 2017, por la cual la Autoridad Ambiental otorgó la licencia ambiental a la Concesionario Ruta del Cacao, fue ratificada mediante un recurso de reposición con el auto N. 02337 de 2019.</p> <p>Por otra parte, según lo expuesto por el Consorcio BBY y la Supervisión de la ANI en el plan de mejoramiento, la gestión predial y el desarrollo de las actividades de obra se encuentran en constante seguimiento, vigilancia y control, lo cual hasta la fecha no se ha reportado ni presentado ningún presunto incumplimiento contractual por parte del Concesionario con relación a la gestión predial; por lo que, se puede evidenciar una desaparición de la causa de hecho que derivó el planteamiento del hallazgo.</p> <p>A manera de complemento, se indica que en 2020 la Oficina de Control Interno adelantó una auditoría a la gestión de la ANI respecto del seguimiento y control de la Gestión Predial durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada, donde se analizó el estado del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó y no se formularon no conformidades asociadas a la supervisión en materia predial. Este informe se radicó con la comunicación ANI No. 20201020070823 del 3 de junio de 2020.</p>			

3.17 Autopista Conexión Pacífico III

3.17.1 Hallazgo 1260-9

Hallazgo	1260-9	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 9. Administrativo. Diferencias recursos adquisición predial, Contrato de Concesión 005 de 2014. Autopista Conexión Pacífico 3. En la fase de estructuración del proyecto, la Agencia realizó la valoración de los terrenos requeridos para el proyecto, a través de la metodología de "Zonas Homogéneas Físicas y Goeconómicas", de esta manera, se determinó el valor para las adquisición predial el cual fue establecido en \$85.117 millones. Sin embargo, se observa una diferencia considerable de lo inicialmente establecido frente al monto actual estimado por el concesionario, el cual asciende a \$138.168 millones, lo que equivale a un incremento aproximado del 62% del valor inicialmente estimado.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003</p> <p>INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>Debilidades en el estudio efectuado para realizar la valoración de los terrenos en la fase de estructuración.</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Hay repetición

Hallazgo	1260-9	Efectividad	No Efectivo
Análisis de efectividad			
<p>De conformidad con la formulación del plan de mejoramiento, se evidenció que en función de la causa evidenciada por la Contraloría General de la República se implementaron unidades de medida preventivas orientadas a evitar la reincidencia en incurrir en mayores costos del riesgo predial; por lo que se presentaron las acciones que ha liderado la Entidad en materia de estructuración de proyectos con miras a disminuir los riesgos de adquisición predial, en la unidad de medida N. 1 se presentó uno de los contratos que estructuró la ANI con el fin de realizar la consultoría especializada para la estructuración integral, técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica para un contrato de Concesión; en donde se señaló que los lineamientos de Zonas Homogéneas Físicas y Geoeconómicas como las recomendaciones realizadas por la Interventoría se analizarían con el grupo del Área Predial, de la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno, de la Agencia Nacional de Infraestructura, con el propósito de incorporarlas en el Apéndice Técnico de Factibilidad y los procesos y procedimientos, donde se consignan las obligaciones para cualquier proyecto de Asociación Público Privada.</p> <p>Adicionalmente, en la unidad de medida N. 2 se incluyó el modelo estándar del contrato de quinta generación y sus apéndices técnicos en donde se evidencian los mecanismos que tiene la Entidad para minimizar el riesgo de adquisición de predios en fase de preconstrucción y construcción; por otra parte la Entidad ha implementado los procedimientos en materia de estructuración de proyectos, evaluación predial en fase de estructuración, adquisición predial y correspondientes seguimientos, gestión predial, venta de predio por parte de la ANI; los cuales han permitido fortalecer las herramientas institucionales en el campo de Supervisión de los contratos de concesión a su cargo.</p> <p>A partir de la revisión de las unidades de medida preventivas desarrolladas en el plan de mejoramiento, se evidenció que se mitigaron las <i>Debilidades en el estudio efectuado para realizar la valoración de los terrenos en la fase de estructuración</i>; no obstante, las unidades de medida del plan de mejoramiento incluyen procedimientos que se implementan en la Entidad para realizar el seguimiento a la gestión predial en los contratos de cuarta generación estructurados por la Entidad. Al respecto se evidenció que la CGR ha formulado un hallazgo en los últimos dos años por una causa similar a la del presente en proyectos del programa 4G, así:</p> <p>En el proyecto Perimetral de Oriente de Bogotá, la CGR ha formulado el hallazgo 1436-14 en la vigencia 2020 denominado:</p> <p><i>Hallazgo No. 14. Administrativo (A) - Costo estimativo en la gestión predial, Contrato de Concesión 02 de 2014 - Perimetral Oriente de Cundinamarca. Mayores costos para la Gestión predial del proyecto. De acuerdo con lo estipulado en el Apéndice Técnico: 7 Gestión Predial, Capítulo 5, sección 5.5 elaboración de la Oferta Formal de Compra, según el seguimiento realizado por la Interventoría y la información entregada por la entidad a 31 de diciembre de 2020 se han notificado 861 ofertas (33 de la Unidad Funcional 1, 219 de la Unidad Funcional 2, 214 de la Unidad Funcional 3, 208 de la Unidad Funcional 4 y 187 de la Unidad Funcional 5). De otra parte y según su estructuración, el proyecto requiere un total de 1.487 predios de los cuales solo 477 predios han sido adquiridos, pero extrayendo los inconvenientes existentes con la Unidades Funcionales 4 y 5, se deduce que de los 491 predios requeridos en las Unidades Funcionales 1 a 3, a 31 de diciembre de 2020 sólo habían sido adquiridos 396 predios[1], quedando pendiente por adquirir el equivalente al 19.3% de los predios, a pesar del tiempo transcurrido y grado de avance del proyecto en estas 3 unidades funcionales. Adicionalmente, en los diversos informes de interventoría[2] y en Comités de seguimiento de la interventoría, se ha advertido que la adquisición predial para el Proyecto Perimetral de Oriente, costaría más de lo calculado por el Estructurador, pues la estimación actual es de \$130.283.544.736,24 a precios de julio de 2016 equivalentes a \$99.441.346.223,55 a precios origen de Contrato, lo cual supera lo indicado por el Estructurador en un 83.44% en relación con los precios inicialmente establecidos.”</i></p>			

Hallazgo	1260-9	Efectividad	No Efectivo
<p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: <i>"Lo anterior, denota debilidades en los estudios efectuados para realizar la ubicación y valoración de los terrenos requeridos"</i>.</p> <p>Adicionalmente, se evidenció que para el proyecto en mención: Autopista Conexión Pacífico 3 la CGR ha formulado el hallazgo 1437-15 en la vigencia 2020, en donde se aplican los procedimientos mencionados en las medidas preventivas; sin embargo, se presenta una causa relacionada con la disponibilidad financiera para la adquisición predial según se cita a continuación:</p> <p><i>Hallazgo No. 15. Administrativo (A) - Gestión Predial Contrato de Concesión 005 de 2014.</i> <i>Se activó el riesgo predial para el proyecto por debilidades en la oportuna gestión de adquisición de las áreas a intervenir. Según su estructuración, el proyecto para las 5 Unidades Funcionales, requiere un total de 656 predios de los cuales solo 419 han sido adquiridos, quedando pendiente por adquirir el equivalente al 36.12% de estos predios, a pesar del tiempo transcurrido y grado de avance en estas unidades funcionales. En la evaluación del Contrato de Concesión 005 de 2014, se evidenció que para la adquisición de 656 predios que componen la franja predial, se determinaron como recursos suficientes \$93.058.149.178, sin embargo, la ANI ha activado el Fondo de Contingencias para el riesgo por adquisición predial. En el oficio radicado ANI 20216020044183 del 04 de marzo de 2021 se manifiesta, que el riesgo por adquisición predial se activó después de que se hubiera alcanzado el 120% del monto estimado para adquisición predial en el Contrato de Concesión, porcentaje hasta el cual debía ser cubierto por el Concesionario, ya que de acuerdo con la cláusula 7.2 (c) de la Parte General del Contrato de Concesión, después del 120% de sobrecosto y hasta el 200%, el Concesionario debe aportar el 30% del monto adicional y la ANI el 70%, a partir de reembolsos a fondeos previamente aprobados al Concesionario.</i></p> <p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: <i>"La situación antes mencionada evidencia deficiencias en la planeación y debida estimación de los recursos financieros necesarios para adelantar la Gestión Predial del proyecto, dado que para la adquisición de los 656 predios requeridos, desde el fondo de contingencias contractuales se han realizado pagos por \$31.945.456.184,05; sin embargo, la ANI tiene pendiente de activar el Fondo de Contingencias para el riesgo por adquisición predial para cubrir el valor de los Comités de Previa Aprobación por \$20.339.991.514,98 y adicionar el valor de los restantes 237 predios que corresponden al 36,1% de los previstos como requeridos"</i>.</p> <p>De acuerdo con lo citado anteriormente, se evidencia que los hallazgos 1436-14 y 1437-15 de la vigencia 2020 han sido formulado a causa de una situación similar a la del hallazgo 1260-9, visto que para la CGR se presentan <i>Debilidades en el estudio efectuado para realizar la valoración de los terrenos en la fase de estructuración</i>, por lo que, teniendo en cuenta que en los dos últimos años se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares, el plan de mejoramiento se declara No Efectivo.</p>			

3.18 Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad

3.18.1 Hallazgo 1242-20

Hallazgo	1242-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 20. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Ejecución del Plan de Obras - Unidades Funcionales 5 y 6. La fecha establecida en el Plan de Obras para la terminación de las obras de las Unidades Funcionales 5 y 6 es el 21 de abril de 2018, sin embargo, en visita de inspección realizada por la CGR los días 4, 5 y 6 de abril de 2018 a las obras objeto del contrato de concesión 004 de 2014, se evidenció atraso en</p>		

Hallazgo	1242-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	la ejecución de las obras, y de acuerdo con lo comunicado por la Interventoría en el informe resumen entregado en la visita de la CGR, la Unidad Funcional 5 presenta un atraso del 5.34% y la Unidad Funcional 6 del 15.04%.				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Interventoría Actas de EER UF5 - UF6 (VGC) Soportes plan de obras UF5 - UF6 Informe Técnico Reprogramación del Plan de Obras y no objeción de la Interventoría (VGC) <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de interventoría y supervisión Contrato Estándar 4G - Tercera Ola Manual de Contratación Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	Debilidades en el cumplimiento de las obligaciones contractuales.				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La CGR define la causa del hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con los atrasos presentados en la ejecución de las unidades funcionales 5 y 6, que fueron evidenciadas durante la visita realizada por la CGR en abril de 2018 y en el informe de la interventoría de 2017: <i>“Situaciones que denotan debilidades en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y genera atrasos en la entrega de las obras, ya que las mismas no podrán ser terminadas en el plazo establecido en el plan de obras para el 21 de abril de 2018, como está previsto trasgrediendo presuntamente lo establecido en los Artículos 4 y 5 de la Ley 80 de 1993.”.</i></p> <p>En la revisión de las unidades de medida correctivas, se evidenció, en particular la número 2, en donde se detallan 5 periodos especiales concedidos al Concesionario como reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad relacionados con la ejecución de las unidades funcionales 5 y 6, y en la unidad de medida número 3 en donde se presentan los soportes de ejecución del plan de obras de las UF5 y UF6, los cuales a mayo de 2022 se encuentran terminados según consta en las actas de terminación final de la UF5 del 31 de enero de 2020 y de la UF6 el 5 de abril de 2022.</p> <p>Adicionalmente la Oficina de Control Interno realizó una verificación en campo el día 6 de mayo de 2022, en donde se evidenció la finalización de las unidades funcionales 5 y 6 observadas por la Contraloría General de la República.</p> <p>En relación con las unidades de medida preventivas, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento del plan de obras los contratos de concesión, así como la implementación del <i>Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual</i> ha permitido actuar de manera oportuna frente a posibles incumplimientos que puedan presentarse durante la ejecución de los contratos.</p>					

Hallazgo	1242-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
De acuerdo con la verificación realizada en campo y la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que se dio cumplimiento a la finalización de obras en las unidades funcionales 5 y 6, lo que evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 6 de mayo de 2022			
Foto 13. UF6: Peaje Juan Mina		Foto 14. UF6: Área de servicio	
			
Se evidenció que la estación de peaje Juan Mina se encuentra finalizada.		Se evidenció que el área de servicio se encuentra finalizada.	
Foto 15. UF6: Doble calzada Galapa – Vía al Mar		Foto 16. UF5: Estación de pesaje	
			
Se evidenció la finalización de los pavimentos de la UF6.		Se evidenció que la estación de pesaje se encuentra finalizada.	
Foto 17. UF5: Peaje Galapa		Foto 18. UF5: Intersección final	

Hallazgo	1242-20	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se evidenció que la estación de peaje Juan Mina se encuentra finalizada.		Se evidenció la intersección final de la UF5 en el PR 68+000.	

3.18.2 Hallazgo 1244-22

Hallazgo	1244-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 22. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Señalización de obra unidades funcionales en ejecución.</p> <p>En visita de inspección realizada a las obras los días 5 al 6 de abril de 2018, por parte de la CGR, se observó en las obras que se adelantan en la Unidad Funcional 1 que los delineadores, la cinta reflectiva, los maletines New Jersey, la malla polisombra no cumplía con la disposición establecida en el Manual ni en el Plan de Manejo de Tránsito.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Concepto Interventoría</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>2. Manual de interventoría y supervisión</p> <p>3. Contrato Estándar 4G - Tercera Ola</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>4. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	Situación que evidencia deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y debilidades en el seguimiento, contraviniendo presuntamente con lo establecido en el Manual de Señalización, el Plan de Manejo de Tránsito y los artículos 3,4, y 5 de la Ley 80 de 1993.		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>La CGR define la causa del hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con la implementación de la señalización en las obras que se adelantaban en la Unidad Funcional 1 que fueron revisadas durante la visita realizada por la CGR en abril de 2018: <i>“Se observó en las obras que se adelantan en la Unidad Funcional 1 que los delineadores, la cinta reflectiva, los maletines New Jersey, la malla en polisombra no cumplía con la disposición establecida en el Manual ni en el Plan de Manejo de Tránsito, situación que evidencia deficiencias en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y debilidades en el seguimiento contraviniendo lo presuntamente establecido en el Manual de Señalización,</i></p>			

Hallazgo	1244-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>el Plan de Manejo de Tránsito y los artículos 3, 4 y 5 de la Ley 80 de 1993, afectando la seguridad en el tránsito de peatones y vehículos en la zona de obras”.</i></p> <p>De acuerdo con la revisión realizada de la unidad de medida correctiva N. 1, se evidenció el informe de la Interventoría, en donde se reportaron los ajustes realizados oportunamente por el Concesionario en los PMT de los frentes de obra abiertos en abril de 2018 para las unidades funcionales 1 y 2; además se presentaron las respuestas del Concesionario junto con los registros fotográficos evidenciando los ajustes en señalización relacionados específicamente con el cumplimiento de la normatividad vigente en cuanto a color, forma, contraste, texto y reflectividad, según el Manual de Señalización Vial.</p> <p>Adicionalmente la Oficina de Control Interno realizó una verificación en campo el día 5 de mayo de 2022, en donde se evidenció que se han implementado medidas de seguimiento a la implementación de la señalización en obra en el proyecto, realizando la visita a uno de los únicos frentes que se encuentra en construcción a mayo de 2022 en el proyecto, dado que el proyecto está próximo a finalizar la etapa de construcción; dicho frente corresponde a la construcción de la estación de pesaje Marahuaco en la unidad funcional 3 en el cual se verificó la correcta implementación de la señalización en obra.</p> <p>En relación con la unidad de medida preventiva, se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de la señalización en obra en los contratos de concesión.</p> <p>De acuerdo con la verificación realizada en campo y la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que se dio cumplimiento a la implementación de la señalización en obra para el proyecto, lo que evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se implementaron medidas para evitar la repetición de la situación en el desarrollo del proyecto, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 5 de mayo de 2022			
Foto 19. UF3: Estación de Pesaje Marahuaco	Foto 20. UF3: Estación de Pesaje Marahuaco		
			
Se evidenció la implementación de delineadores para delinear el borde de calzada en la construcción de la estación de peaje Marahuaco según el manual de señalización vial con mínimo 2 cintas plásticas demarcadoras.	Se evidenció la implementación de delineadores en la construcción de la estación de peaje Marahuaco.		

3.18.3 Hallazgo 1245-23

Hallazgo	1245-23		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 23. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Cruce acceso aeropuerto Rafael Núñez Unidad Funcional 1. Zona aledaña a cabecera 19.</p> <p>En visita de inspección ocular realizada a las obras de la Concesión en la Unidad Funcional 1 en la Zona aledaña a la Cabecera 19 del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, se evidenció un cruce que permite la maniobra a algunos vehículos que vienen por la calzada occidental, lado Barranquilla - Cartagena que ingresan a la Vía paralela al Aeropuerto, efectuando una maniobra peligrosa poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía. En el momento de la visita se encontraba cerrado con una cuerda y operada por un regulador de tránsito. Igualmente se evidenció la baranda del box culvert que había sido observada por el Concesionario del Aeropuerto de Cartagena, mediante acta de visita de septiembre de 2017, en la que se indica que" ... Baranda metálica se seguridad posicionada en separador de vía sobre trayectoria de pista, siendo un obstáculo en caso de presentarse alguna emergencia que involucre aeronaves hacia la cabecera 19..."</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Concepto Interventoría</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>2. Protocolo SACSAs</p> <p>3. Manual de interventoría y supervisión</p> <p>4. Contrato Estándar 4G - Tercera Ola</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de Cierre</p>				
Causa del hallazgo	La anterior situación presuntamente contraviene lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano Parte 14 y los artículos 3, 4, y 5 de la Ley 80 de 1993.				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La CGR define 3 causas de la formulación del hallazgo; a continuación se citan éstas textualmente y se exponen las consideraciones de la Oficina de Control Interno respecto al plan de mejoramiento para cada una de ellas.</p> <p>Causa 1: Ingreso al aeropuerto en la zona aledaña a la cabecera 19 del Aeropuerto Rafael Núñez</p> <p><u>Causa textual informe de la CGR:</u> "Se evidenció un cruce que permite la maniobra a algunos vehículos que vienen por la calzada occidental, lado Barranquilla - Cartagena que ingresan a la vía paralela al Aeropuerto, efectuando una maniobra peligrosa poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía. En el momento de la visita se encontraba cerrado con una cuerda y operada por un regulador de tránsito."</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En la revisión de las unidades de medida correctivas implementadas, se verificó que la Interventoría realizó el oportuno seguimiento a la implementación del PMT correspondiente en los casos en los que se requería el ingreso de maquinaria y volquetas a la construcción del aeropuerto Rafael Núñez, adicionalmente en la unidad de medida preventiva N. 1 se evidenció la suscripción del <i>Protocolo de coordinación de actividades entre la concesión costera y SACSAs concesionario del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez</i> el cual fue</p>					

Hallazgo	1245-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>formulado “por tratarse de obras tendientes a garantizar la seguridad de las operaciones del Aeropuerto enmarcadas dentro del Contrato de Concesión, surge la necesidad de formalizar un protocolo para que, durante la fase de construcción de las Obras, se establezcan los procesos que detallen los lineamientos que permitan la normal circulación del flujo vehicular a través de la vía al mar en el punto de cruce referenciado”, en donde se evidencia que dicho protocolo fue realizado para la fase de construcción del aeropuerto, sin embargo, según la verificación realizada por la Oficina de Control Interno en campo el día 5 de mayo de 2022, se evidenció que el punto observado por la Contraloría a mayo de 2022 cuenta con un cerramiento temporal de 7 maletines atados con una cadena, por lo que, aun cuando la construcción del aeropuerto Rafael Núñez se ha culminado se podría ingresar a la vía paralela al aeropuerto, con lo que se concluye que el cruce para ingresar a la vía paralela al aeropuerto persiste y no existe un protocolo vigente entre los Concesionarios que permita garantizar la seguridad de los usuarios de la vía.</p> <p><u>Consideraciones de la Entidad como respuesta al análisis de la Oficina de Control Interno, socializadas el 24 de mayo de 2022:</u> Con relación a esta causa, el Equipo de Supervisión de la Entidad, en mayo de 2022, se pronunció en los siguientes términos:</p> <p><i>“(…) Teniendo en cuenta las consideraciones expresadas por la oficina de control interno, se solicitó al Concesionario e Interventoría del Aeropuerto Rafael Núñez, su revisión de la información y respuesta respecto a la posibilidad de cierre del cruce. El Concesionario Unión Temporal Concesión Aeropuerto Cartagena remite informe con radicado No: 01-2022-UTCAC-301-114-00147 del 27 de mayo de 2022, en el cual indica:</i></p> <p><i>1. Causa 1: Ingreso al aeropuerto en la zona aledaña a la cabecera 19 del Aeropuerto Rafael Núñez</i></p> <p><i>En la zona cabecera de la pista 19 del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, esta área se había acordado con la concesión costera previo concertación de un protocolo entre ANI, SACS, Concesión Costera, Interventoría de la concesión costera para efectos de la realización de unas obras de adecuación de la pista y de las franjas de la misma, el ingreso de vehículos y equipos (volquetas, Cama Bajas, retroexcavadoras etc.) para lo cual se adecuo con todas la señales que requiere la norma, por ahora previa concertación con SACS esta área ya que no se está usando para ningún tipo de trabajo se debe cerrar.</i></p> <p><i>Por lo tanto, se solicitó al Concesionario Costera la presentación del cronograma de cierre, quien informó que en 3 días (hábiles) puede realizarlo.(…)”</i></p> <p>Con relación a esta causa, el Equipo de Supervisión de la Entidad adicionalmente, en junio de 2022, remitió el oficio con radicado ANI N. 20224090664692 del 15 de junio de 2022 emitida por la Concesión Costera Cartagena – Barranquilla SAS en donde se evidenció el <i>cierre de separador con defensa metálica, frente al acceso a cabecera de pista aeropuerto Rafael Nuñez de Cartagena</i> presentando registro fotográfico del día 2 de junio de 2022.</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno de la respuesta a la socialización:</u> de acuerdo con las evidencias aportadas por la Supervisión en junio de 2022 se evidencia que con el cierre permanente del separador en la zona aledaña a la cabecera 19 se eliminó el <i>cruce que permite la maniobra a algunos vehículos que vienen por la calzada occidental, lado Barranquilla - Cartagena que ingresan a la Vía paralela al Aeropuerto</i>, por lo que ya no es posible realizar <i>una maniobra peligrosa que ponga en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía.</i></p> <p>Causa 2: Baranda del box culvert presenta en la zona aledaña a la cabecera 19</p> <p><u>Causa textual informe de la CGR:</u> <i>“Igualmente se evidenció la baranda del box culvert que había sido observada por el Concesionario del Aeropuerto de Cartagena, mediante acta de visita de septiembre de 2017, en la que indica que</i></p>			

Hallazgo	1245-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>"...Baranda metálica de seguridad posicionada en separador de vía sobre la trayectoria de pista, siendo un obstáculo en caso de presentarse alguna emergencia que involucre aeronaves hacia la cabecera 19..." la anterior situación presuntamente contraviene lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano Parte 14 y los artículos 3, 4, y 5 de la Ley 80 de 1993, afectando la seguridad aeroportuaria así como el de peatones y vehículos en la zona de las obras."</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> Respecto a la implementación de barandas en la zona aledaña a la cabecera 19 en el informe de la CGR se exponía lo siguiente respecto a la respuesta de la ANI durante la emisión del informe en relación con la observación formulada: <i>"De otra parte, se refirió a los elementos de la vía concesionada que para el operador del Aeropuerto se constituyen en posibles obstáculos, en el espacio público en la zona aledaña a la cabecera 19, e indicó que el Concesionario retiró el mobiliario urbano que se tenía adecuado y con relación a la implementación de barandas para los Box Culvert indicó que dichas obras tienen una altura promedio de 1.0 metro y se requiere que en las zonas de encole y descole se proteja a los peatones de caídas a nivel, por lo tanto, se implementó el uso de barandas, y se concertó con SACSA la importancia de la permanencia de éstas también para la seguridad de los usuarios de la vía. No obstante, la Entidad no presenta soporte de dicha afirmación, razón por la cual se mantiene lo observado."</i> (Resaltado fuera de texto).</p> <p>Respecto al hecho evidenciado por la Contraloría, la unidad de medida correctiva relacionada fue la N. 1 en donde se cita el concepto de la interventoría al respecto: <i>"A la fecha esta Interventoría no tiene conocimiento de queja alguna o emergencia generada por la presencia de la defensa metálica como tampoco observaciones de vehículos o peatones por la implementación de esta medida de seguridad vial por parte de la Aeronáutica Civil o del operador del Aeropuerto Rafael Núñez."</i></p> <p>En modo complementario, la Oficina de Control Interno realizó una verificación en campo el día 5 de mayo de 2022, en donde se evidenció que los únicos elementos verticales que existen en el espacio público son las barandas de seguridad en correspondencia de los box culvert, observando que otros elementos que podían afectar la seguridad aeroportuaria, de acuerdo con lo que señaló el informe de la Interventoría Unión Temporal Concesión Aeropuerto Cartagena con radicado ANI N. 20184090077012 del 25 de enero de 2018, como bancas de concreto y canecas de basura fueron eliminados, según lo solicitado por el personal de operaciones del aeropuerto Rafael Núñez.</p> <p>Sin embargo, en la documentación entregada como soporte de las acciones de mejoramiento, la ANI no presentó el documento al que se refería la CGR, en donde se concertó con SACSA la importancia de la permanencia de las barandas también para la seguridad de los usuarios de la vía, por lo que se evidencia que no se ha subsanado el aspecto evidenciado por la Contraloría en el año 2018.</p> <p><u>Consideraciones de la Entidad como respuesta al análisis de la Oficina de Control Interno, socializadas el 24 de mayo de 2022:</u> Con relación a esta causa, el Equipo de Supervisión de la Entidad, en mayo de 2022, se pronunció en los siguientes términos:</p> <p><i>"(...) En este mismo informe el Concesionario del aeropuerto indica:</i></p> <p><i>Causa 2: Baranda del box culvert presenta en la zona aledaña a la cabecera 19</i></p> <p><i>Una vez concluidas las obras de la segunda calzada vía Cartagena Barranquilla se observó una baranda del box culvert que está ubicado en la cabecera 19 sobre la trayectoria de las aeronaves, teniendo en cuenta el Reglamento Aeronáutico Colombiano Parte 14, se recomendó en su momento que se hiciera ante la autoridad en este caso la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica que ella realizara el estudio técnico, para determinar si este elemento era o no un obstáculo para la operación de aeronaves, es así como SACSA gestiona ante Aerocivil dicho estudio determinando que</i></p>			

Hallazgo	1245-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>las barandas no representan un obstáculo para las operaciones aéreas por la pista 19-01, lo que si determinó fue un aviso de información de la concesión que estaba en el cono de aproximación, tema que fue superado por la concesión costera mediante la reubicación de dicho aviso, como también el retiro de unas canecas que podrían ser atracción para aves y de unas bancas para evitar afectar por posibles elementos FOD al despegar las aeronaves, respecto a la baranda no tenía ningún tipo de inconveniente según la autoridad aeronáutica, tal como quedó registrado por esta interventoría en el informe enviado a la ANI.</i></p> <p><i>Razón por la cual, se da por subsanado la observación respecto a los elementos que podrían generar accidentalidad para la operación del aeropuerto.(...)"</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno de la respuesta a la socialización:</u> de acuerdo con lo reportado por la Supervisión se considera que se ha cesado la causa evidenciada por la CGR en el formulación del hallazgo dado que la ubicación de la baranda y la disposición del mobiliario urbano en la cabecera 19 no está <i>afectando la seguridad aeroportuaria así como el de peatones y vehículos en la zona de las obras.</i></p> <p>Causa 3: Limpieza de las obras hidráulicas en la zona aledaña a la cabecera 19</p> <p><u>Causa textual informe de la CGR:</u> <i>"Respecto a la limpieza de las obras hidráulicas, el Concesionario de la vía realiza constantemente trabajos de mantenimiento como limpieza de borde de vía, limpieza de defensa metálica, limpieza de zona verde, retiro de sólidos, limpieza de obras hidráulicas entre otros, sin embargo, en la visita se observó falta de mantenimiento de dichas obras de arte, razón por la cual se mantiene la observación."</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> Respecto a esta causa en el desarrollo del plan de mejoramiento se observó que no se tiene ninguna unidad de medida asociada a la resolución de esta observación, asimismo la Oficina de Control Interno realizó una verificación en campo el día 5 de mayo de 2022, en donde se evidenció que el box culvert no cuenta con el mantenimiento oportuno, visto que se presentaban residuos sólidos hecho que crea un punto de atracción para aves lo cual desfavorece la operación aérea en este punto; esta situación evidenciaría que persiste lo observado por la Contraloría en el año 2018 y que había sido comunicado al Concesionario en el informe de la Interventoría Unión Temporal Concesión Aeropuerto Cartagena con radicado ANI N. 20184090077012 del 25 de enero de 2018.</p> <p><u>Consideraciones de la Entidad como respuesta al análisis de la Oficina de Control Interno, socializadas el 24 de mayo de 2022:</u> Con relación a esta causa, el Equipo de Supervisión de la Entidad, en mayo de 2022, se pronunció en los siguientes términos:</p> <p><i>"(...) Con radicado 20224090589122 del 26 de mayo de 2022, la interventoría del proyecto presenta la trazabilidad de las actuaciones realizadas por el Concesionario en el sector del box, documento que se adjunta al presente.(...)"</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno de la respuesta a la socialización:</u> según lo reportado por la Interventoría MAB servicios SAS en la comunicación 20224090589122: <i>De acuerdo con lo descrito en el Contrato de Concesión, el Concesionario está cumpliendo con el mantenimiento de estructuras hidráulicas en el sector en mención conforme a los apéndices técnicos 2 y 4 y los reportes mensuales de cumplimiento reportados en el Sistema Informático de Contabilización y Control (SICC).</i>, se evidencia que la causa de se <i>observó falta de mantenimiento de dichas obras de arte</i> (haciendo referencia a las obras hidráulicas del proyecto) ha desaparecido y la interventoría realiza oportunamente los controles para verificar el cumplimiento del Concesionario en esta materia.</p>			

Hallazgo	1245-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Conclusión: En línea con las consideraciones anteriormente expuestas, la verificación realizada en campo y la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que las causas 1, 2 y 3, que dieron origen a la formulación del hallazgo, han sido subsanadas por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento.			
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 5 de mayo de 2022			
Foto 21. UF1: Cruce calzada sentido Barranquilla-Cartagena		Foto 22. UF1: Cruce calzada sentido Barranquilla-Cartagena	
			
El cruce evidenciado por la CGR a mayo de 2022 se encuentra con señalización de obra provisional.		Se evidenció la implementación de 7 maletines en inmediaciones del cruce evidenciado por la CGR, atados con una cadena.	
Foto 23. UF1: Baranda box culvert cabecera 19		Foto 24. UF1: Baranda box culvert cabecera 19	
			
Se evidenció la baranda instalada oportunamente sobre el box culvert protegiendo la seguridad de los peatones.		Se evidenció que la baranda del box culvert fue instalada en el espacio público costado aeropuerto y es el único elemento vertical presente.	
Foto 25. UF1: Box culvert cabecera 19		Foto 26. UF1: Box culvert cabecera 19	

Hallazgo	1245-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Residuos sólidos en box culvert cabecera 19	Residuos sólidos en box culvert cabecera 19		

3.18.4 Hallazgo 1248-26

Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 26. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria para Indagación Preliminar (IP) - Iluminación Puerto Colombia En visita a la Concesión Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad realizada por la CGR en abril de 2018, se observaron algunos tramos sin iluminación, evidenciando que no se ha subsanado las causas del Hallazgo. Al respecto la ANI y la Interventoría hacen entrega de los documentos del seguimiento realizado donde se observa que efectivamente continúan fuera de servicio los tramos de luminarias reportados.		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe de cumplimiento por la interventoría 2. Informe ejecutivo de monitoreo indicador E14 UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 3. Manual de interventoría y supervisión 4. Contrato Estándar 4G - Tercera Ola INFORME DE CIERRE 5. Informe de Cierre		
Causa del hallazgo	Contraviniendo presuntamente los artículos 3, 4, 5, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 8 de la Ley 42 de 1993.		
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria para indagación preliminar	Verificación en campo	Si
		Criterio de efectividad	Permanencia de la causa
Análisis de efectividad			
La CGR define la causa del hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con el funcionamiento de la iluminación en la UF4 Puerto Colombia – Barranquilla y el hallazgo formulado por la CGR al proyecto Cartagena – Barranquilla de 1G identificado en el PMI 1091-8: <i>“En visita a la Concesión Cartagena Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad realizada por la CGR en abril de 2018, se observaron algunos tramos sin iluminación, evidenciando que no</i>			

Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
<p>se ha subsanado las causas del hallazgo. Al respecto la ANI y la Interventoría hacen entrega de los documentos del seguimiento realizado, donde se observa que efectivamente continúan fuera de servicio los tramos de luminarias reportados"... "La anterior situación se configura en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado, en cuantía por determinar, correspondiente al valor remunerado por estas obras que se encuentran fuera de servicio, afectando el nivel de servicio de la vía. Contraviniendo presuntamente los artículos 3 "De los Fines de la Contratación Estatal", 4 "De los Derechos y Deberes de las Entidades Estatales", 5 De los Derechos y Deberes de los Contratistas*, 25 Principio de Economía y 26 Principio de Responsabilidad de la Ley 80 de 1993 y el artículo 8 de la Ley 42 de 1993, por lo que se genera una presunta falta con alcance disciplinario."</p> <p>En la revisión de las unidades de medida correctivas implementadas, se verificó que la Interventoría entregó el concepto jurídico en donde se citó la tabla 24 del Anexo técnico 21 del Contrato de Concesión N. 004 de 2014: <i>UF4 Características geométricas y técnicas de entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos</i> en donde no se establece la obligación de iluminación para el Concesionario en la UF4 y adicionalmente se aclara <i>Actualmente la iluminación está a cargo del actual concesionario, pero será entregada al Área Metropolitana de Barranquilla una vez revierta a dicha concesión</i>, de igual forma en la unidad de medida N. 2 la Interventoría entregó el seguimiento que realiza al cumplimiento del indicador E14, según lo establecido en el apartado 6.3.4 del Anexo técnico 2 del Contrato de Concesión N. 004 de 2014, en el cual concluye que se cumple con este requerimiento contractual. Posteriormente en el informe de cierre se señala que <i>con el fin de prevenir problemáticas que pudiesen afectar la operación del corredor de la Unidad Funcional 4, las interventorías y concesionarios de ambos proyectos de Concesión realizan mesas de trabajo periódicas con el fin de verificar constantemente el funcionamiento de las luminarias y sus respectivas actividades de mantenimiento.</i></p> <p>De acuerdo con la revisión realizada por la Oficina de Control Interno en mayo de 2022, se evidencia que el contrato 503 de 1994 del proyecto Vía al Mar tiene acta de reversión del 7 de noviembre de 2019 y acta de liquidación del 2 de marzo de 2022, y a mayo de 2022 no ha sido posible entregar la iluminación al Área Metropolitana de Barranquilla para su operación por lo que las luminarias no se encuentran en operación, según lo verificado en campo por la Oficina de Control Interno el día 5 de mayo de 2022, sin embargo, se evidenció que se cumple con la iluminación que debe operar el Concesionario según estipulado en el apartado 6.3.4 del Anexo técnico 2 del Contrato de Concesión N. 004 de 2014, es decir, las correspondientes a estaciones de pesaje y peaje, intersecciones a nivel y a desnivel, paraderos y puentes peatonales.</p> <p>De acuerdo con la verificación realizada en campo, la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento y la revisión del estado del contrato de concesión N. 503 de 1994 a mayo de 2022, se evidenció que la causa <i>"que efectivamente continúan fuera de servicio los tramos de luminarias reportados"... "La anterior situación se configura en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado, en cuantía por determinar, correspondiente al valor remunerado por estas obras que se encuentran fuera de servicio, afectando el nivel de servicio de la vía."</i> persiste a mayo de 2022, sin embargo, según informó la supervisión, la Entidad está adelantando la gestión interinstitucional con el Área Metropolitana de Barranquilla para efectuar la correspondiente entrega y operación de la iluminación en el tramo Puerto Colombia – Barranquilla por parte de esta Entidad con el fin de mejorar el nivel de servicio de la vía y que la iluminación instalada con recursos del Estado no se encuentre fuera de servicio.</p> <p>Con relación a lo expuesto anteriormente, la Entidad en mayo de 2022, complementó la información respecto a la gestión adelantada de la siguiente manera:</p> <p><i>"(...) Continuando con la información reportada el último párrafo del documento del informe, de manera atenta se remite la información suministrada por la supervisión del Proyecto Vía al Mar con respecto a la trazabilidad realizada por ese proyecto para la entrega de la iluminación:</i></p>			



Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
<p>Trazabilidad Iluminación Puerto Colombia – Barranquilla: De acuerdo con el Adicional No. 9 de 2010, el consorcio Vía al Mar realizó el diseño y obras de construcción y mejoramiento de la carretera implementando un sistema de iluminación en el tramo teniendo en cuenta lo manifestado por la Vicepresidencia de estructuración, con Memorando 20172000067053 de 8 de mayo de 2017 en el cual informa que dentro de la estructuración del proyecto 4G no está contemplada la obligación del recibo del alumbrado público al Contrato No. 004 de 2014.</p> <p>En el documento mencionado indica:</p> <p>“Teniendo lo anterior, dentro del Apéndice Técnico 1 Alcance, del Contrato de Concesión N°004 de 2014 se indica en la Tabla 24-UF4. Características Geométricas y Técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos, la siguiente nota: “Actualmente la iluminación está a cargo del actual concesionario, pero ésta será entregada al Área Metropolitana de Barranquilla una vez revierta dicha concesión.”.</p> <p>Razón por la cual la operación y mantenimiento de las luminarias del sector de Puerto Colombia a Barranquilla siempre estuvieron a cargo del Contrato de Concesión 513, es decir del proyecto Vía al Mar.</p> <p>Por lo tanto, la proyección realizada para el momento de la reversión del proyecto Vía al Mar, fue su entrega al municipio correspondiente y no la entrega al Concesionario Concesión Costera del Contrato de Concesión N°004 de 2014.</p> <p>Continuando con la trazabilidad enviada por el proyecto Vía al Mar, se indica:</p> <p>Mediante comunicación 20173000160001 de 26 de mayo de 2017, se solicita a la Alcaldía de Barranquilla y al Área Metropolitana, adelantar las gestiones pertinentes a fin de recibir a más tardar el 31 de diciembre de 2019 el alumbrado público.</p> <p>Con oficio No.20183000050741 del 20 de febrero de 2018, se solicita nos informen las gestiones adelantadas a fin de ser recibida la infraestructura.</p> <p>Con oficio No 20184090240162 del 8 de abril se remite al Concesionario la respuesta de la Alcaldía, la cual señala que dio traslado por competencias al Gerente de la Sociedad de Economía Mixta Alumbrado Público de Barranquilla.</p> <p>Con Oficio No. 20184090424512 del 30 de abril de 2018 la Alcaldía de Barranquilla a través de la empresa APBAQ Alumbrado Público de Barranquilla SAS, dio respuesta Barranquilla y solicitando inventario y estado a 30 abril 2018.</p> <p>Con Oficio No. 20194090354162 del 5 de abril de 2019 la interventoría presenta el inventario de la infraestructura a revertir.</p> <p>Con Oficio No. 20193120120541 del 15 abril 2019 y No. 20193120155151 del 20 de mayo de 2019 se remite a la Sociedad de Alumbrado Público de Barranquilla SAS el inventario de la infraestructura.</p>			



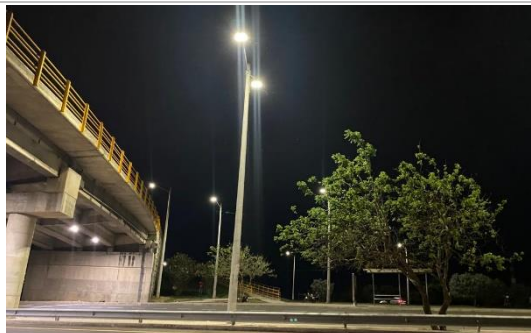

Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
	<p>Con oficios No. 20194090556202 del 30 de mayo de 2019 y No 20194090559062 del 31 de mayo de 2019 la alcaldía de Barranquilla donde manifiesta la disponibilidad de asumir el alumbrado público de la vía dentro de los límites de Barranquilla.</p> <p>Con oficio No. 20193120201291 del 26 de junio de 2019 la ANI solicita programar mesa de trabajo para el mes de julio de 2019 en Barranquilla, con participación del concesionario e Interventoría.</p> <p>Con oficio No. 20193120253711 del 5 de agosto de 2019 la ANI Oficio ANI solicita al alcalde de Puerto Colombia una mesa de trabajo para 16 agosto del 5 de agosto de 2019.</p> <p>Con oficio No. 20193120289111 del 27 de agosto de 2019 la ANI le solicita al Gobernador del Atlántico la colaboración a fin de lograr la entrega del Sistema de Alumbrado instalada por el Concesionario para operación y mantenimiento.</p> <p>Con oficio No. 20194090701542 del 10 de julio de 2019 la compañía interventora GC&Q solicita al consorcio Vía al Mar realizar las gestiones necesarias ante las entidades de servicios públicos para el cambio de la titularidad del servicio.</p> <p>Con oficio No 20193120244921 del 29 de julio de 2019 se solicita al Agustín Codazzi informar la jurisdicción del Municipio de Puerto Colombia.</p> <p>Con oficio No. 20194090957582 del 12 de septiembre del 2019 la compañía interventora GC&Q, presenta informe de estado de iluminación de la vía Puerto Colombia.</p> <p>Con Oficio No. 20194091037472 del 2 de octubre de 2019 el Agustín Codazzi da respuesta e informa que la Ordenanza No. 000075 de 2010 define los límites entre el Distrito de Barranquilla y Puerto Colombia, departamento de Atlántico.</p> <p>Así mismo señala que la Sentencia del Tribunal Contencioso Administrativo del Atlántico con fallo del 14-12-2016, declaró la nulidad de la Ordenanza No. 0075 de 2010, se encuentra en segunda instancia del Consejo de Estado para su dictamen final.</p> <p>Con oficio No. 20193120344741 del 7 de octubre del 2019, se solicita al Consorcio Vía la Mar, sean atendidas las novedades presentadas por la compañía GC&Q ingenieros presentadas en el informe de iluminación de 'Puerto Colombia, con radicado ANI No. 20194090957582 del 12 de septiembre del 2019.</p> <p>El 7 de noviembre de 2019 el Consorcio Vía al Mar entrega a la ANI la infraestructura correspondiente. Con Oficio No.20193120383661 del 12 de noviembre de 2019 se da respuesta a la comunicación No. 2019409097012 y se convoca a reunión para verificación y estado de la infraestructura.</p> <p>Con Oficio No. 20193120408741 del 27 de noviembre de 2019 la ANI responde al oficio No. 20194091204532 sobre la terminación de los contratos suscritos entre el concesionario y la empresa prestadora del servicio de alumbrado público, donde se señala la ley normativa en la que el municipio deberá prestar el servicio de alumbrado público cuando el contrato se termine. Es de mencionar que el Municipio de Puerto Colombia manifiesta que no recibe la infraestructura.</p>		

Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
<p>Con oficio No. 20193120452361 del 31 de diciembre del 2019, se remite para respuesta de interventoría el oficio radicado por MAB ingeniería con radicado No. 20194091335332.</p> <p>Con oficio No. 2020312002848 del 3 de febrero de 2020 se remite al alcalde de Puerto Colombia el acta de reversión del 7 de noviembre de 2019 junto con los formatos del inventario de la infraestructura.</p> <p>No obstante lo anterior, y los esfuerzos realizados por el Concesionario Vía al Mar para la entrega de la iluminación, además de la reiteración respetuosa del alcance del Contrato de Concesión N°004 de 2014, Concesión Costera y que dentro del mismo no se encuentra la obligación de operación de la iluminación del tramo Puerto Colombia – Barranquilla; se remite para su consideración el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013, el cual reza:</p> <p>“ARTÍCULO 68. Los municipios y distritos podrán proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentran dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial.”.</p> <p>Con fundamento en lo anterior, la prestación del servicio de alumbrado público y energía eléctrica es competencia de los municipios, según lo previsto en el artículo 5 de la Ley 142 de 1994 y el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013.</p> <p>Por otra parte, en el informe de efectividad del mes de abril de 2022, publicado por la oficina de control interno, se encuentra que el hallazgo 1091-8 asignado al proyecto Vía al Mar, es efectivo, indicando lo siguiente:</p> <p>En relación con a las unidades de medida preventivas se evidenció que la implementación del Manual de Interventoría y Supervisión ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de indicadores en los contratos de concesión, de igual forma se verificó la implementación del apéndice técnico 4 en el contrato estándar de cuarta generación que permite establecer específicamente los requerimientos en materia de operación, lo que permite evitar que vuelvan a presentarse hallazgos en esta materia.</p> <p>Teniendo en cuenta que las luminarias del sector entre Puerto Colombia y Barranquilla se encuentran en operación se concluye que cesó la causa que dio origen a la formulación del hallazgo, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p> <p>Por otro lado, se debe tener en cuenta que el 7 de noviembre de 2019, se realizó la reversión del contrato No. 503 de 1994.</p> <p>Vale la pena indicar que, en la descripción del Hallazgo, la CGR al momento de su asignación, indica que:</p> <p>La CGR define la causa del hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con el funcionamiento de la iluminación en la UF4 Puerto Colombia – Barranquilla y el hallazgo formulado por la CGR al proyecto Cartagena – Barranquilla de 1G identificado en el PMI 1091-8: “En visita a la Concesión Cartagena Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad realizada por la CGR en abril de 2018, se observaron algunos tramos sin iluminación, evidenciando que no se ha subsanado las causas del hallazgo. Al respecto la ANI y la Interventoría hacen entrega de los documentos del seguimiento</p>			

Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
<p><i>realizado, donde se observa que efectivamente continúan fuera de servicio los tramos de luminarias reportados” ...</i></p> <p><i>Toda vez que el presente hallazgo se sustenta en los hechos del hallazgo anterior (1091-8), el cual ya se declaró como efectivo, el presente hallazgo debería surtir la misma suerte. En efecto el documento borrador remitido por la Oficina de Control Interno denominado Informe de Revisión de Efectividad de Planes de Mejoramiento señala como descripción del hallazgo:</i></p> <p><i>“En visita a la Concesión Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad realizada por la CGR en abril de 2018, se observaron algunos tramos sin iluminación, evidenciando que no se ha subsanado las causas del Hallazgo. Al respecto la ANI y la Interventoría hacen entrega de los documentos del seguimiento realizado donde se observa que efectivamente continúan fuera de servicio los tramos de luminarias reportados”. (Negrita fuera de texto).</i></p> <p><i>Los hechos que sustentaron el hallazgo No. 1091-8 de Vía al Mar lo fueron respecto de la visita realizada con la Contraloría General en abril de 2018, hechos que ya fueron superados conforme al Informe de Efectividad con radicado N°20221020058643.</i></p> <p><i>De esta manera, reiteramos de manera respetuosa, tener en cuenta las consideraciones realizadas para el Hallazgo del proyecto Vía al Mar, quien era el responsable directo de la operación y mantenimiento de la iluminación del sector de Puerto Colombia a Barranquilla, con el fin de que de igual se declare la efectividad al Hallazgo asignado al proyecto Costera. (...)</i></p> <p>Con base en los argumentos expuestos, por parte de la Entidad se presentan a continuación las consideraciones de la Oficina de Control Interno en relación con las 2 temáticas mencionadas, según se define a continuación:</p> <p>1. Efectividad del plan de mejoramiento del hallazgo 1091-8</p> <p>En materia de la efectividad declarada por la Oficina de Control Interno para el hallazgo 1091-8, se precisa que, en la formulación de este hallazgo en el informe de CGR con radicado ANI N. 20164091126692 del 9 de diciembre de 2016, se menciona que la visita que dio origen a la formulación de ese hallazgo fue en octubre de 2016, en las unidades de medida desarrolladas para dicho plan de mejoramiento se evidenció la realización de la unidad de medida N. 3, en donde la Entidad reportó 12 comunicaciones y 6 videos en los cuales se evidenció el seguimiento realizado por la interventoría al Concesionario durante los años 2017 y 2018, lo cual concluyó con la puesta en operación total de las luminarias, según concepto emitido de la interventoría INSEVIAL en el informe con radicado ANI N. 20184090291182 del 22 de marzo de 2018 presentado en dicha unidad de medida, se cita a continuación la conclusión de la interventoría:</p> <p><i>“(...) Finalmente y como conclusión, después de todo lo anteriormente informado a la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI y después de la última revisión realizada el día 20 de marzo de 2018, esta interventoría, manifiesta que a la fecha se ha restablecido el servicio del alumbrado público en el sector comprendido entre Puerto Colombia y Barranquilla. (...)</i></p> <p>En línea con lo anterior se declaró la efectividad del plan de mejoramiento, teniendo en cuenta que la causa de que las <i>luminarias</i> estuvieran fuera de servicio se subsanó a la finalización de ese plan de mejoramiento, que fue el 31 de marzo de 2018, previo a la visita de la CGR que dio lugar al hallazgo 1248-26, según se reporta en el Plan de Mejoramiento Institucional; por otra parte, según se ha mencionado previamente el Contrato 503 de 1994 del proyecto Vía al Mar tiene acta de reversión del 7 de noviembre de 2019 y acta de liquidación del 2 de marzo de 2022.</p>			

Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
2. Acciones de mejoramiento hallazgo 1248-26			
<p>Por otra parte, en el desarrollo del plan de mejoramiento del hallazgo 1248-26, objeto del presente análisis, se evidenciaron acciones con miras a subsanar la situación evidenciada en abril de 2018 por la CGR con respecto a la no operación de la iluminación en el tramo Puerto Colombia – Barranquilla, lo cual se evidencia con las acciones reportadas por la Interventoría en la unidad de medida N. 1 que corresponde al informe con radicado ANI N. 20184091121092 del 29 de octubre de 2018, del cual se citan a continuación las medidas correctivas que implementó la Interventoría en su momento:</p> <p><i>“(…) Tal es el caso del Acta de Reunión del 26 de enero de 2018 donde se generaron estrategias para establecer las responsabilidades de las partes en la reparación de las luminarias averiadas a lo largo del corredor de la Unidad Funcional 4, para posteriormente acometer de manera eficiente estas reparaciones. Por lo tanto, en las últimas gestiones el Consorcio Vía al Mar mediante comunicación con Radicado N°201802000001381 del 2 de marzo de 2018 manifiesta que tiene identificadas las luminarias apagadas del sistema de alumbrado público de Puerto Colombia-Barranquilla y se encuentran dos nuevos sectores apagados, en ese orden de ideas informa que su proveedor está realizando las revisiones y las Concesión Costera restableció los siguientes tramos apagados en el mes de diciembre de 2017:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Poste N° 246 al N° 253 • Poste N° 231 al N° 294 • Poste N° 216 al N° 222. • Poste N° 194 al N° 198 • Poste N° 178 al N° 188 • Poste N° 167 al N° 164 • Poste N° 117 al N° 125 <p><i>Sin embargo, para el mes de febrero de 2018, nuevamente se apagaron los sectores de poste N° 178 al N° 184 y del poste N° 157 al N° 168 y se presentó un nuevo tramo apagado 137 al 143, cercano a la zona de influencia de las actividades desplegadas...*, y considerando <u>que el Concesionario está en la obligación de mantener este corredor con el nivel de servicio y garantizar sectores eficientes en seguridad vial</u>, la Interventoría trasladó esta comunicación ante el Concesionario para que se atiendan las observaciones generadas por el Consorcio Vía al Mar para efectos de solucionar la temática de tramos sin iluminación y/o con deficiencia de la misma con el fin de seguir asegurando el buen funcionamiento del proyecto.</i></p> <p><i>Conforme a lo anterior, a la fecha se gestionó con el Concesionario para abordar la temática de estas averías de una forma similar a la implementada anteriormente donde se implementaron recorridos de obra entre las partes involucradas para efectos de definir responsabilidades y asegurar la reparación eficiente en el tiempo de estas averías</i></p> <p><i>El pasado 28 de agosto de 2018 se realizó la revisión de los sectores apagados del sistema de iluminación Puerto Colombia - Barranquilla, participando en ella representantes del Consorcio Vía al Mar con la interventoría GCYQ, representantes de la Concesión Costera Cartagena-Barranquilla, constatando la veracidad de los sectores apagados.</i></p> <p><i>De acuerdo con lo anterior, se programó desde el pasado lunes 22 de octubre adelantar actividades de reparaciones de los tramos apagados del sistema de alumbrado público conjuntamente Concesión Costera con el Consorcio Vía al Mar. Dicha actividad consiste en picar el separador central donde está el daño, determinar el responsable del mismo e inmediatamente reparar.(…)</i></p>			

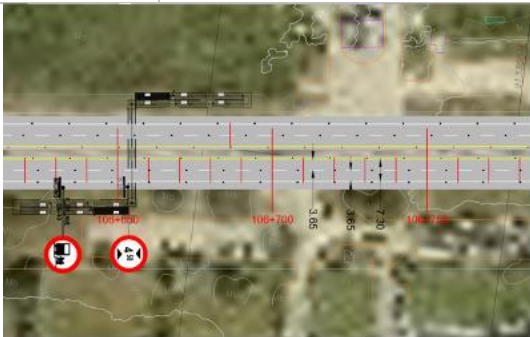
Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
<p>(...) En el archivo adjunto se muestran las comunicaciones periódicas emitidas por esta Interventoría en cumplimiento de sus funciones en aras salvaguardar la integridad de la vía y de los transeúntes del sector, para la debida diligencia de la problemática de las luminarias averiadas a lo largo del corredor. (...)” Subrayado fuera del texto</p> <p>Teniendo en cuenta lo citado anteriormente se evidencia que la Entidad en forma conjunta con la Interventoría formuló acciones correctivas teniendo en cuenta que el Concesionario está en la obligación de mantener este corredor con el nivel de servicio y garantizar sectores eficientes en seguridad vial, y a mayo de 2022 los resultados de las unidades de medida implementadas no han tenido efectos que permitan eliminar la causa de “que efectivamente continúan fuera de servicio los tramos de luminarias reportados”... “La anterior situación se configura en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado, en cuantía por determinar, correspondiente al valor remunerado por estas obras que se encuentran fuera de servicio, afectando el nivel de servicio de la vía.” por lo que se declara la No Efectividad del Plan de Mejoramiento y se sugiere que la reformulación del plan de mejoramiento se oriente a subsanar el origen de este hallazgo, es decir a una solución definitiva a la iluminación en el tramo Puerto Colombia – Barranquilla.</p>			
<p>Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 5 de mayo de 2022</p>			
Foto 27. UF4: Estado de operación iluminación UF4 PR97+140 A PR106+840		Foto 28. UF4: Estado de operación iluminación UF4 PR97+140 A PR106+840	
			
<p>Se observa que las luminarias que no corresponden a estaciones de pesaje, peaje, centros de control de operaciones, intersecciones, paraderos, puentes peatonales o áreas de servicio se encuentran apagadas.</p>		<p>Se observa que las luminarias en operación corresponden a los puentes peatonales según estipulado en el apartado 6.3.4 del Anexo técnico 2 del Contrato de Concesión N. 004 de 2014.</p>	
Foto 29. UF4: Estado de operación iluminación UF4 PR97+140 A PR106+840		Foto 30. UF4: Estado de operación iluminación UF4 PR97+140 A PR106+840	

Hallazgo	1248-26	Efectividad	No Efectivo
			
Se observa que las luminarias en operación corresponden a las intersecciones a desnivel según estipulado en el apartado 6.3.4 del Anexo técnico 2 del Contrato de Concesión N. 004 de 2014.		Se observa que las luminarias que no corresponden a estaciones de pesaje, peaje, centros de control de operaciones, intersecciones, paraderos, puentes peatonales o áreas de servicio se encuentran apagadas.	
Foto 31. UF4: Estado de operación iluminación UF4 PR97+140 A PR106+840		Foto 32. UF4: Estado de operación iluminación UF4 PR97+140 A PR106+840	
			
Se observa que las luminarias en operación corresponden a las intersecciones a desnivel según estipulado en el apartado 6.3.4 del Anexo técnico 2 del Contrato de Concesión N. 004 de 2014.		Se observa que las luminarias que corresponden a las estaciones de peaje se encuentran en funcionamiento mientras que las siguientes se encuentran apagadas.	

3.18.5 Hallazgo 1250-28

Hallazgo	1250-28	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 28. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Cruce Sector cementerio Unidad Funcional 4. En visita realizada a las obras objeto del Contrato de Concesión 004 de 2014, por parte de la CGR a la Unidad Funcional 4 en el Sector Cementerio, se evidenció un cruce que no corresponde con el Diseño Geométrico no objetado, teniendo en cuenta que éste no se trata de un retorno.		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Concepto Interventoría 2. PMT		

Hallazgo	1250-28	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 3. Manual de interventoría y supervisión 4. Contrato Estándar 4G - Tercera Ola INFORME DE CIERRE 5. Informe de Cierre				
Causa del hallazgo	Situación que contraviene el Manual de Diseño Geométrico, lo establecido en el Contrato de Concesión y en los artículos 4 y 5 de la Ley 80 de 1993.				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	Si	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La CGR define la causa del hallazgo textualmente de la siguiente manera, en relación con el cumplimiento del diseño geométrico no objetado por la interventoría en la unidad funcional 4: <i>"En visita realizada a las obras objeto del Contrato Concesión 004 de 2014, por parte de la CGR a la Unidad Funcional 4 en el Sector Cementerio, se evidenció un Cruce que no corresponde con el Diseño Geométrico no objetado, teniendo en cuenta que éste no se trata de un retorno, el cual presenta inseguridad en la transitabilidad por riesgo de accidentes, situación que contraviene el Manual de Diseño Geométrico", lo establecido en el Contrato de Concesión y en los artículos 4 y 5 de la Ley 80 de 1993, afectando la seguridad de los usuarios de la vía y se configura en una observación con presunto alcance disciplinario.."</i></p> <p>En la revisión de las unidades de medida correctivas implementadas, se verificó que la Interventoría emitió el concepto técnico con radicado ANI N. 20184091125042 del 29 de octubre de 2018, en donde se expusieron las circunstancias que se tenían en el proyecto a octubre de 2018, en donde el retorno mencionado por la CGR se tenía implementado de forma preliminar previa a la construcción de la intersección Vía al Mar y en la unidad de medida N. 2 se presentó el PMT que implementó el Concesionario con el fin de minimizar los riesgos de seguridad vial durante la construcción del proyecto.</p> <p>Por otra parte, la Oficina de Control Interno realizó una verificación en campo el día 5 de mayo de 2022, en donde se evidenció que el retorno mencionado por la CGR en la formulación del hallazgo correspondiente al PR105+600 ha sido cerrado en su totalidad y actualmente el retorno se realiza en la intersección Vía al Mar ubicada en el PR105+000.</p> <p>En relación con la unidad de medida preventiva se evidenció que la implementación del <i>Manual de Interventoría y Supervisión</i> ha permitido a la Entidad ejercer un mayor seguimiento y control al cumplimiento de los diseños no objetados en los contratos de concesión.</p> <p>De acuerdo con la verificación realizada en campo y la ejecución de las unidades de medida del plan de mejoramiento, se evidenció que la infraestructura vial construida en la unidad funcional 4 : Sector cementerio <i>corresponde con el Diseño Geométrico no objetado</i> por lo que evidencia que cesó la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo y se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>					
Registro fotográfico visita Equipo Técnico OCI – 6 de mayo de 2022					
Foto 33. UF4: Diseño geométrico PR105+600			Foto 34. UF4: Doble calzada sector Cementerio		

Hallazgo	1250-28	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
			
Se observa un diseño de doble calzada continua sin retornos.		Se evidenció la construcción de acuerdo con el diseño geométrico no objetado.	
Foto 35. UF4: Doble calzada sector Cementerio		Foto 36. UF4: Doble calzada sector Cementerio	
			
Se evidenció la construcción de acuerdo con el diseño geométrico no objetado.		Se evidenció la construcción de acuerdo con el diseño geométrico no objetado.	

3.19 Transversal del Sisga

3.19.1 Hallazgo 1267-16

Hallazgo	1267-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 16. Administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria. Predios Identificados como Baldíos. En visita de inspección a la Concesión Transversal del Sisga se evidenciaron predios identificados como baldíos pero que no tenían tal connotación, y a la fecha cuentan con titularidad de particulares y de la ANI.		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Oficio al Concesionario 2. Oficio a la interventoría 3. Informe del Concesionario UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 4. Contrato Estándar Última Generación		

Hallazgo	1267-16		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
	INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior denota debilidades en los estudios de títulos, deficiencias en el seguimiento y control."				
Incidencia	Administrativo con presunta Incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho – No hay repetición
Análisis de efectividad - Antecedentes					
<p>En relación con el análisis de efectividad del hallazgo 1267-16 se menciona que la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad en el Informe de auditoría a la gestión de la ANI respecto del seguimiento y control de la Gestión Predial durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada, radicado bajo el No. 20201020070823 de 3 de junio de 2020, en los siguientes términos:</p> <p><i>"Se sugiere replantear las acciones de mejoramiento preventivas y/o correctivas.</i></p> <p><i>Teniendo en cuenta que (i) no se observan acciones preventivas (como por ejemplo la implementación de protocolo para adquisición de predios baldíos) (ii) las acciones correctivas planteadas son acciones de gestión, éstas no subsanan la causa del hallazgo la cual de acuerdo con lo señalado en el informe de la CGR es "lo anterior denota debilidades en los estudios de los títulos, deficiencias en el seguimiento y control" por lo que se sugiere incluir como acciones como proceso conminatorio y correctivo para la interventoría como se establece en el plan de cargas.</i></p> <p><i>Reformular teniendo en cuenta la causa "Lo anterior denota debilidades en los estudios de títulos, deficiencias en el seguimiento y control." Se evidenció que hay gestión al respecto pero los soportes correspondientes no se presentan en PMI."</i></p>					
Análisis de efectividad					
<p>En la reformulación del plan de mejoramiento se evidenció la incorporación de la unidad de medida correctiva N. 3 con el informe con radicado ANI N. 20194091279912 del 6 de diciembre de 2019 en donde el Concesionario da respuesta a la Entidad explicando el procedimiento que se aplica para la identificación de los predios baldíos en el proyecto finalizando con la presentación del estado de titularidad de los predios inicialmente clasificados como baldíos objeto del hallazgo 1267-16 en los siguientes términos:</p> <p><i>"... nos permitimos señalar la situación actual de los 19 predios reportados inicialmente como posibles "Predios Baldíos", de los cuales 14 de los mismos, una vez optimizados los Diseños definitivos del proyecto, se determinó que no fueron finalmente requeridos para la ejecución de las intervenciones...</i></p> <p><i>...Sobre los 5 predios restantes, los cuales son necesarios para la ejecución de las intervenciones del proyecto, como resultado de la investigación predial en campo y en entidades notariales, de registro y catastral, se logró correlacionar los respectivos Folios de Matrícula Inmobiliaria, permitiendo así realizar los Estudios de Títulos. En estos casos, los 5 predios catalogados inicialmente como posibles "Predios Baldíos, y una vez surtido el trámite descrito anteriormente, se estableció como predios de propiedad privada con titulares de Derechos Reales inscritos...</i></p>					

Hallazgo	1267-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>... De otra parte, es importante señalar que estos cuentan con la respectiva No Objeción de los insumos técnicos y jurídicos, por parte de la Interventora del Proyecto, de conformidad con la siguiente relación, razón por la cual se ha logrado adelantar el Proceso de Adquisición Predial:..."</i></p> <p>Por otra parte, en la reformulación del plan de mejoramiento se evidenció la inclusión de la unidad de medida preventiva N. 4 constituida por los contratos de concesión de cuarta y quinta generación, en particular los apéndices prediales, en donde se establece el procedimiento de identificación predios y acuerda una carga delegada al concesionario, con la cual éste se obliga a presentar insumos los prediales asegurándose de un control de calidad, el cual posteriormente será revisado adicionalmente por la Interventoría, con lo que se ha fortalecido la gestión predial en los contratos de concesión en ejecución, en particular, en materia de predios baldíos en el numeral 4.4 del apéndice técnico 7 de los proyectos de quinta generación establece lo siguiente:</p> <p><i>"(e) En el caso particular de las zonas de terreno que hacen parte de bienes baldíos y ejidos, el Concesionario deberá adelantar la gestión y elaborar todos los documentos requeridos por la AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS, o la entidad que haga sus veces, de conformidad con lo establecido en la Ley aplicable. Además, podrá reconocer el pago de mejoras a los ocupantes de los predios baldíos, atendiendo los límites y las condiciones señaladas en el artículo 12 de la Ley 1882 de 2018 y sus reglamentaciones, como también podrá activar el proceso de desalojo previo pago por consignación del valor de las mejoras."</i></p> <p>Asimismo, una vez consultadas las bases de datos de los planes de mejoramiento institucional y por procesos de la Entidad, se constató la no existencia de hallazgos y/o no conformidades vigentes y relacionadas con la gestión inadecuada en materia de identificación y gestión de titularidad en predios baldíos.</p> <p>Con referencia a las unidades de medida implementadas se evidenció que en el informe del Concesionario se especificó el estado de gestión de los predios identificados como baldíos con lo que se han subsanado las <i>debilidades en los estudios de títulos, deficiencias en el seguimiento y control</i>; la ANI ha implementado medidas para evitar la repetición de hallazgos similares y que no se evidencian hallazgos y/o no conformidades vigentes similares, por esta razón se declara la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.19.2 Hallazgo 1268-17

Hallazgo	1268-17	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 17. Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria. Determinación del Riesgo Predial. Transversal del Sisga. A diciembre de 2017 según reporte mensual de la Fiduciaria la Previsora S.A. no se registraban aportes, ni se presentaba saldo acumulado que estuviese relacionado a riesgos por sobrecostos derivados de la gestión predial y que en concordancia con los Artículos 4, 7, 8 y 45 del Decreto 423 del 14 de marzo de 2001, teniendo en cuenta la materialización de riesgos en la gestión predial no estimados para el Proyecto Transversal del Sisga a través del Fondo de Contingencias Contractuales, debido a que la cantidad y el valor de los predios a ser adquiridos en el proyecto vial no fueron considerados inicialmente en los estudios técnicos de estructuración.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 		

Hallazgo	1268-17	Efectividad	No Efectivo
	- Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003		
	INFORME DE CIERRE 4. Informe de Cierre		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: <i>“Los hechos expuestos permiten establecer debilidades en la planeación, en el seguimiento y control en la estimación de los predios necesarios que son requeridos (cantidad y costos), para cumplir con el alcance contractual y con los parámetros de diseño geométrico requeridos por el proyecto, ya que el estudio realizado por el Concesionario estimó el requerimiento de 619 predios que sobrepasa la cantidad inicial de 115 predios determinada en los estudios técnicos. Inadecuada identificación del riesgo predial en la estructuración, así como deficiencias en la ejecución contractual.”</i>		
Incidencia	Administrativo con Presunta Incidencia Disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	En los dos últimos años se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares.
Análisis de efectividad			
<p>De conformidad con la formulación del plan de mejoramiento, se evidenció que en función de la causa evidenciada por la Contraloría General de la República se implementaron unidades de medida preventivas orientadas a evitar la reincidencia en incurrir en mayores costos del riesgo predial; por lo que se presentaron las acciones que ha liderado la Entidad en materia de estructuración de proyectos con miras a disminuir los riesgos de adquisición predial, en la unidad de medida N. 1 se presentó uno de los contratos que estructuró la ANI con el fin de realizar la consultoría especializada para la estructuración integral, técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica para un contrato de Concesión; en donde se señaló que los lineamientos de Zonas Homogéneas Físicas y Geoeconómicas como las recomendaciones realizadas por la Interventoría se analizarían con el grupo del Área Predial, de la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno, de la Agencia Nacional de Infraestructura, con el propósito de incorporarlas en el Apéndice Técnico de Factibilidad y los procesos y procedimientos, donde se consignan las obligaciones para cualquier proyecto de Asociación Público Privada.</p> <p>Adicionalmente, en la unidad de medida N. 2 se incluyó el modelo estándar del contrato de quinta generación y sus apéndices técnicos en donde se evidencian los mecanismos que tiene la Entidad para minimizar el riesgo de adquisición de predios en fase de preconstrucción y construcción; por otra parte la Entidad ha implementado los procedimientos en materia de estructuración de proyectos, evaluación predial en fase de estructuración, adquisición predial y correspondientes seguimientos, gestión predial, venta de predio por parte de la ANI; los cuales han permitido fortalecer las herramientas institucionales en el campo de Supervisión de los contratos de concesión a su cargo.</p> <p>A partir de la revisión de las unidades de medida preventivas desarrolladas en el plan de mejoramiento, se evidenció que se mitigaron las <i>Debilidades en el estudio efectuado para realizar la valoración de los terrenos en la fase de estructuración</i>; no obstante, las unidades de medida del plan de mejoramiento incluyen procedimientos que se implementan en la Entidad para realizar el seguimiento a la gestión predial en los contratos de cuarta generación estructurados por la Entidad. Al respecto se evidenció que la CGR ha formulado un hallazgo en los últimos dos años por una causa similar a la del presente en proyectos del programa 4G, así:</p>			

Hallazgo	1268-17	Efectividad	No Efectivo
<p>En el proyecto Perimetral de Oriente de Bogotá, la CGR ha formulado el hallazgo 1436-14 en la vigencia 2020 denominado:</p> <p><i>Hallazgo No. 14. Administrativo (A) - Costo estimativo en la gestión predial, Contrato de Concesión 02 de 2014 - Perimetral Oriente de Cundinamarca. Mayores costos para la Gestión predial del proyecto. De acuerdo con lo estipulado en el Apéndice Técnico: 7 Gestión Predial, Capítulo 5, sección 5.5 elaboración de la Oferta Formal de Compra, según el seguimiento realizado por la Interventoría y la información entregada por la entidad a 31 de diciembre de 2020 se han notificado 861 ofertas (33 de la Unidad Funcional 1, 219 de la Unidad Funcional 2, 214 de la Unidad Funcional 3, 208 de la Unidad Funcional 4 y 187 de la Unidad Funcional 5). De otra parte y según su estructuración, el proyecto requiere un total de 1.487 predios de los cuales solo 477 predios han sido adquiridos, pero extrayendo los inconvenientes existentes con la Unidades Funcionales 4 y 5, se deduce que de los 491 predios requeridos en las Unidades Funcionales 1 a 3, a 31 de diciembre de 2020 sólo habían sido adquiridos 396 predios[1], quedando pendiente por adquirir el equivalente al 19.3% de los predios, a pesar del tiempo transcurrido y grado de avance del proyecto en estas 3 unidades funcionales. Adicionalmente, en los diversos informes de interventoría[2] y en Comités de seguimiento de la interventoría, se ha advertido que la adquisición predial para el Proyecto Perimetral de Oriente, costaría más de lo calculado por el Estructurador, pues la estimación actual es de \$130.283.544.736,24 a precios de julio de 2016 equivalentes a \$99.441.346.223,55 a precios origen de Contrato, lo cual supera lo indicado por el Estructurador en un 83.44% en relación con los precios inicialmente establecidos."</i></p> <p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: "Lo anterior, denota debilidades en los estudios efectuados para realizar la ubicación y valoración de los terrenos requeridos".</p> <p>Adicionalmente, se evidenció que para el proyecto en mención: Autopista Conexión Pacífico 3 la CGR ha formulado el hallazgo 1437-15 en la vigencia 2020, en donde se aplican los procedimientos mencionados en las medidas preventivas; sin embargo, se presenta una causa relacionada con la disponibilidad financiera para la adquisición predial según se cita a continuación:</p> <p><i>Hallazgo No. 15. Administrativo (A) - Gestión Predial Contrato de Concesión 005 de 2014. Se activó el riesgo predial para el proyecto por debilidades en la oportuna gestión de adquisición de las áreas a intervenir. Según su estructuración, el proyecto para las 5 Unidades Funcionales, requiere un total de 656 predios de los cuales solo 419 han sido adquiridos, quedando pendiente por adquirir el equivalente al 36.12% de estos predios, a pesar del tiempo transcurrido y grado de avance en estas unidades funcionales. En la evaluación del Contrato de Concesión 005 de 2014, se evidenció que para la adquisición de 656 predios que componen la franja predial, se determinaron como recursos suficientes \$93.058.149.178, sin embargo, la ANI ha activado el Fondo de Contingencias para el riesgo por adquisición predial. En el oficio radicado ANI 20216020044183 del 04 de marzo de 2021 se manifiesta, que el riesgo por adquisición predial se activó después de que se hubiera alcanzado el 120% del monto estimado para adquisición predial en el Contrato de Concesión, porcentaje hasta el cual debía ser cubierto por el Concesionario, ya que de acuerdo con la cláusula 7.2 (c) de la Parte General del Contrato de Concesión, después del 120% de sobre costo y hasta el 200%, el Concesionario debe aportar el 30% del monto adicional y la ANI el 70%, a partir de reembolsos a fondeos previamente aprobados al Concesionario.</i></p> <p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: "La situación antes mencionada evidencia deficiencias en la planeación y debida estimación de los recursos financieros necesarios para adelantar la Gestión Predial del proyecto, dado que para la adquisición de los 656 predios requeridos, desde el fondo de contingencias contractuales se han realizado pagos por \$31.945.456.184,05; sin embargo, la ANI tiene pendiente de activar el Fondo de Contingencias para el riesgo por adquisición predial para cubrir el valor de los Comités de Previa</p>			

Hallazgo	1268-17	Efectividad	No Efectivo
<p><i>Aprobación por \$20.339.991.514,98 y adicionar el valor de los restantes 237 predios que corresponden al 36,1% de los previstos como requeridos".</i></p> <p>De acuerdo con lo citado anteriormente, se evidencia que los hallazgos 1436-14 y 1437-15 de la vigencia 2020 han sido formulado a causa de una situación similar a la del hallazgo 1260-9, visto que para la CGR se presentan <i>Debilidades en el estudio efectuado para realizar la valoración de los terrenos en la fase de estructuración</i>, por lo que, teniendo en cuenta que en los dos últimos años se han presentado Hallazgos por parte de la Contraloría General de la República, respecto a situaciones similares, el plan de mejoramiento se declara No Efectivo.</p>			

3.19.3 Hallazgo 1408-3

Hallazgo	1408-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 3. Remuneración de la Operación y Mantenimiento - Contrato 009 de 2015 - Otrosíes 3 y 8. Administrativo para Indagación Preliminar con Presunta Incidencia Disciplinaria.</p> <p>La Agencia Nacional de Infraestructura suscribió los Otrosíes 3 del 19 de septiembre de 2016 y 8 del 28 de febrero de 2020, para ampliar el plazo de ejecución de las fases de Preconstrucción y de Construcción de la Etapa Preoperativa del Contrato de Concesión 009 de 2015, previa solicitud de ampliación del plazo por parte del Concesionario de septiembre de 2016 y con base en el Acuerdo Conciliatorio del 2 de octubre de 2019, respectivamente. Sin embargo, dentro de las consideraciones financieras para los Aspectos Económicos del Contrato modificados, no se tuvo en cuenta el efecto financiero del desplazamiento de los costos de operación y mantenimiento por la ampliación de la Etapa Preoperativa del contrato de concesión.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UM CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe de Interventoría.</p> <p>2. Informe integral de parte de las áreas técnica, financiera, jurídica y de riesgos de la ANI.</p> <p>UM INFORME DE CIERRE</p> <p>3. Informe de Cierre</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en el informe así: "Sin embargo, dentro de las consideraciones financieras para los Aspectos Económicos del Contrato modificados, no se tuvo en cuenta el efecto financiero del desplazamiento de los costos de operación y mantenimiento por la ampliación de la Etapa Preoperativa del contrato de concesión."</p>				
Incidencia	Administrativo para Indagación Preliminar con Presunta Incidencia Disciplinaria.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Modificación de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión desarrollada de las unidades de medida correctivas se evidenció el concepto de la Interventoría con radicado ANI N. 20214090709672 del 25 de junio de 2021, en donde se expresó lo siguiente respecto a las consideraciones financieras previas a la emisión de las modificaciones contractuales 3 y 8:</p> <p><i>"... debe considerarse que el plazo total del contrato no se ve alterado por la modificación del plazo de la fase de preconstrucción. Si bien en términos generales, el Concesionario podría llegar a tener que ejecutar menores costos de operación y mantenimiento por el periodo concedido en el otrosí No. 3 para la etapa de Operación y Mantenimiento, también es cierto que los costos adicionales de la fase de preconstrucción compensarían tales</i></p>					

Hallazgo	1408-3	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>costos, e inclusive con una posibilidad muy alta podrán superarlos. Esto debido a que, por definición, el estado de la infraestructura es peor durante la preconstrucción que después de ejecutadas las obras, lo cual, repercute necesariamente en mayores intervenciones y mantenimientos. Tal condición implica que el cambio en plazos no representaría un favorecimiento al Concesionario, como igualmente no sucedería con el Otrosí No. 8.”</i></p> <p>Por otra parte, la Entidad en la unidad de medida N.2 presentó el concepto conjunto de las áreas técnica, financiera, jurídica y de riesgo con radicado ANI N. 20215000156763 del 30 de noviembre de 2021, en donde se aclara lo siguiente respecto a la retribución al Concesionario:</p> <p><i>“... es preciso indicar que el seguimiento sobre el cumplimiento del objeto contratado no se encuentra determinado por el valor de la inversión efectuada por el Concesionario, dado que éste corresponde a las eficiencias o deficiencias, que se traducen en efectos favorables o desfavorables, que obtengan en el cumplimiento del Contrato de Concesión. El cumplimiento se relaciona con el seguimiento a la ejecución del CAPEX, la cual se efectúa a través de la medición de un avance físico de obra, a través del Plan de Obras y del seguimiento a la ejecución del OPEX, el cual se efectúa: (i) en Etapa Preoperativa bajo el cumplimiento de unos Niveles de Servicio aplicables para la Etapa, establecidos en el Apéndice Técnico 2 - Operación y Mantenimiento y (ii) en Etapa de Operación y Mantenimiento, bajo el cumplimiento de los Indicadores establecidos en el Apéndice Técnico 4 y la realización de las Actuaciones de Mantenimiento establecidas en el Apéndice Técnico 2.”</i></p> <p>Respecto al seguimiento de este hallazgo es importante mencionar que el proceso fiscal cuenta con Auto de apertura No. 045 del 22 de abril de 2022 de Indagación Preliminar No. 85112-2020-38195 radicado ANI No. 20224090480352 del 2 de mayo de 2022.</p> <p>Sobre la base de los conceptos emitidos por la Interventoría y la ANI, teniendo en cuenta que en el contrato de concesión se asigna el riesgo de operación y mantenimiento al Concesionario, el cual desarrolla esta actividad cumpliendo con los requisitos exigidos en cada fase de la concesión independientemente de la contraprestación económica establecida que éste perciba, por lo que se ha modificado la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo teniendo en cuenta que no se tiene un <i>efecto financiero del desplazamiento de los costos de operación y mantenimiento por la ampliación de la Etapa Preoperativa del contrato de concesión</i>, en consecuencia se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.19.4 Hallazgo 1410-5

Hallazgo	1410-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 5. Sustitución Puentes Peatonales por Pasos Seguros - Administrativo.</p> <p>El Capítulo III “Instalaciones en el Corredor del Proyecto”, numeral 3.5 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 009 de 2015 estableció lo siguiente:</p> <p>“3.5 Puentes Peatonales. El Concesionario deberá instalar como mínimo los siguientes pasos(sic) peatonales que deben cumplir con especificaciones que garanticen el cruce adecuado de peatones, - incluyendo acceso para personas con movilidad restringida-, sin interferir con el diseño propuesto para el desarrollo del proyecto (...).</p> <p>Lo anterior evidencia que no se tuvo en cuenta para la suscripción del Otrosí 7, la disminución de los Costos a cargo del concesionario por concepto de Operación y Mantenimiento.</p>		

Hallazgo	1410-5			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Plan de Mejoramiento	<p>UM CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe de Interventoría .</p> <p>2. Informe integral de parte de las áreas técnica, financiera, jurídica y de riesgos de la ANI.</p> <p>UM INFORME DE CIERRE</p> <p>3. Informe de Cierre</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en el informe así: "Lo anterior evidencia que no se tuvo en cuenta para la suscripción del Otrosí 7, la disminución de los costos a cargo del concesionario por concepto de Operación y Mantenimiento, dado el desplazamiento de la inversión a causa de la suspensión de las obras, para la determinación de los estudios y diseños de la modificación en la solución técnica de puentes peatonales a pasos seguros tipo cebra. Así mismo, no se evidenció en el análisis el descuento de los costos de mantenimiento y operación que ya están incluidos en el OPEX para el mantenimiento del pavimento, de la señalización vertical y horizontal del entorno del paso seguro en estos sectores, que aún con puente peatonal requieren de la señalización y mantenimiento."</p>				
Incidencia	Administrativo	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Modificación de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En la revisión desarrollada de las unidades de medida correctivas se evidenció el concepto de la Interventoría con radicado ANI N. 20214090614342 del 2 de junio de 2021, en donde se expresó lo siguiente respecto que no se tuvo en cuenta para la suscripción del Otrosí 7, la disminución de los costos a cargo del concesionario por concepto de Operación y Mantenimiento, dado el desplazamiento de la inversión a causa de la suspensión de las obras:</p> <p><i>"...En línea con lo expuesto anteriormente, es preciso indicar que el contrato se enmarca en el concepto del pago por disponibilidad (conocido también como riesgo por disponibilidad), conforme lo estableció la Ley 1508 de 2012 en su Artículo 5 "Derecho a Retribución", el cual textualmente cita: <u>"El derecho al recaudo de recursos por la explotación económica del proyecto, a recibir desembolsos de recursos públicos o a cualquier otra retribución, en proyectos de asociación público privada, estará condicionado a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto, y los demás requisitos que determine el reglamento."</u></i></p> <p><i>Por lo anterior, en cuanto al supuesto ahorro en los costos de mantenimiento durante la etapa operativa y pre operativa, se enmarca en el concepto del pago por disponibilidad asociado al esquema de riesgos de construcción, operación y mantenimiento asignados 100% al privado, como se anotó en los párrafos anteriores de la presenta comunicación.</i></p> <p><i>A diferencia de las Concesiones de primera a tercera generación en donde se constituía el desplazamiento de las inversiones, en cuarta generación no se materializa esta situación, con base en la siguiente sustentación asociada al criterio de pago por disponibilidad fundamentado en la estructuración financiera bajo Project Finance de las 4G, muy diferente a la financiación tradicional o corporativa con que se ejecutan los contratos de concesiones de 1G,2G y 3G.</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>Para el caso de las Concesiones de Cuarta Generación, (...) la retribución será efectiva, solo cuando culmine las actividades asociadas a la Unidad Funcional correspondiente y cumpla con los Niveles de Servicio e Indicadores de Cumplimiento, tanto en la fase preoperativa y operativa. Así mismo, a diferencia de las concesiones de 1G a 3G, el Concesionario no tiene acceso al dinero del recaudo de peajes, el cual, junto con la explotación comercial y las vigencias futuras, se administran a través de un Patrimonio Autónomo, constituyéndose en la retribución</i></p>					

Hallazgo	1410-5	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>del proyecto, la cual se reitera, es efectiva solo con la entrega de la UF y el cumplimiento de los Niveles de Servicio.”</i></p> <p>Por otra parte, la Entidad en la unidad de medida N.2 presentó el concepto conjunto de las áreas técnica, financiera, jurídica y de riesgo con radicado ANI N. 20225000039833 del 28 de febrero de 2022, en donde se aclara lo siguiente respecto a que <i>no se evidenció en el análisis el descuento de los costos de mantenimiento y operación que ya están incluidos en el OPEX para el mantenimiento del pavimento, de la señalización vertical y horizontal del entorno del paso seguro en estos sectores, que aún con puente peatonal requieren de la señalización y mantenimiento:</i></p> <p><i>“...para el caso puntual de la sustitución de los Puentes Peatonales por Pasos seguros, no es posible afirmar que se hayan omitido costos respecto de la operación y mantenimiento, por cuanto las variaciones en las estimaciones respecto de cada uno de los componentes antes mencionados obedecen al riesgo asumido por el Concesionario.</i></p> <p><i>Ahora bien, dentro de este marco, y según el análisis realizado, se estableció que la diferencia presentada por el menor valor de inversión en el CAPEX y OPEX fueran aportados por el Concesionario por un valor de \$5.608.189.557 expresados en valor presente y Pesos del mes de referencia en la subcuenta excedentes ANI en un 50% y el restante en la subcuenta Obras Otrosí No. 7, para que así no se generara un eventual desequilibrio, tal como se contempló en la Cláusula segunda del Otrosí No. 7</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p><i>Así mismo se reitera lo ya manifestado a la Contraloría en el sentido de precisar que el Concesionario para la sustitución de Puentes Peatonales por Pasos Peatonales Seguros revisó la valoración de los costos por inversión y el mantenimiento para cada uno de ellos ...”</i></p> <p>De conformidad con los conceptos emitidos por la Interventoría y la ANI, teniendo en cuenta que la Sustitución de puentes peatonales por pasos seguros, no representa reconocimiento de mayores costos de Operación y Mantenimiento, toda vez que en la valoración y en la concepción del Otrosí No. 7, sí se tuvo en cuenta la variación de los costos de mantenimiento de los Puentes Peatonales y de los Pasos Seguros, por lo que se ha modificado la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo teniendo en cuenta que no se tiene una <i>disminución de los costos a cargo del concesionario por concepto de Operación y Mantenimiento, dado el desplazamiento de la inversión a causa de la suspensión de las obras</i> y si se realizó el análisis del descuento de los costos de mantenimiento y operación que ya están incluidos en el OPEX para el mantenimiento del pavimento, de la señalización vertical y horizontal del entorno del paso seguro en estos sectores, que aún con puente peatonal requieren de la señalización y mantenimiento, en consecuencia se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.20 Gerencia Jurídico Predial

3.20.1 Hallazgo 1270-19

Hallazgo	1270-19		Efectividad	No efectivo	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 19. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria. Predios sobrantes, contratos de concesión modo carretero.</p> <p>Se identificaron seis (6) predios que fueron adquiridos para los proyectos Desarrollo Vial del Norte de Bogotá - DEVINORTE, Fontibón - Facatativá - Los Alpes, Briceño - Tunja - Sogamoso, Córdoba - Sucre, para los cuales utilizaron recursos por el orden de \$2.590 millones, que no fueron utilizados en la ejecución de las obras.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Protocolo para venta de predios</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 2. Revisar y actualizar el procedimiento de venta del predio por parte de la ANI. (Gerencia Predial VPRE)</p> <p>INFORME DE CIERRE 3. Informe de Cierre (VPRE)</p>				
Causa del hallazgo	<p>Debido en la mayoría de los casos, por cambios de trazado a los inicialmente establecidos y por fallas en la ejecución contractual en materia de gestión predial. A septiembre de 2018, los predios no estaban prestando el servicio para el cual fueron adquiridos. Además, sin acciones efectivas por parte de la ANI para recuperar la inversión realizada en estos predios, lo cual demuestra una gestión inadecuada por parte de la ANI.</p>				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la cauda de hecho
<p>Análisis de efectividad</p> <p>La CGR describe la causa del hallazgo de la siguiente manera:</p> <p><i>“Debido en la mayoría de los casos, por cambios de trazado a los inicialmente establecidos y por fallas en la ejecución contractual en materia de gestión predial. A septiembre de 2018, los predios no estaban prestando el servicio para el cual fueron adquiridos. Además, sin acciones efectivas por parte de la ANI para recuperar la inversión realizada en estos predios, lo cual demuestra una gestión inadecuada por parte de la ANI.”</i></p> <p>Con relación al proyecto DEVINORTE, cuyo contrato se estructuró con el modelo financiero de APP de primera generación (1G), se informa que este se encuentra terminado.</p> <p>Con relación a los proyectos Fontibón – Facatativá - los Alpes, Briceño - Tunja – Sogamoso y Córdoba – Sucre, que son proyectos actualmente vigentes, estructurados con el modelo financiero de primera (1G) y tercera generación (3G), no se encontró en el plan de mejoramiento acciones correctivas con relación a los predios adquiridos y no utilizados de estos proyectos. Por lo tanto, no hay una desaparición de la causa de hecho del hallazgo.</p> <p>Por otra parte, si se encontraron acciones preventivas como lo son la actualización del procedimiento de venta del predio por parte de la ANI y la implementación del protocolo de venta de predios. Sin embargo, la documentación que acredita</p>					

Hallazgo	1270-19	Efectividad	No efectivo
el plan de mejoramiento no demuestra que se aplicaron los correctivos del caso para superar la causa que dio lugar al hallazgo.			

3.20.2 Hallazgo 1272-21

Hallazgo	1272-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 21. Administrativo. Valores de los avalúos judiciales en los procesos de expropiación judicial de predios para proyectos modo carretero.</p> <p>En desarrollo de la auditoría adelantada por la CGR se identificaron por su cuantía 18 procesos de expropiación judicial para tres (3) proyectos de concesión vial, con avalúos decretados judicialmente, en los cuales se observan diferencias representativas entre el valor de los avalúos inicialmente ofertados en etapa de adquisición directa y el monto de los avalúos decretados judicialmente, pasando de \$8.626 millones a \$82.810 millones. Bosa - Granada - Girardot / Córdoba - Sucre / Malla Vial del Cauca y Valle del Cauca / Área Metropolitana de Cúcuta y Norte de Santander.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Informes jurídicos de actuaciones en procesos Judiciales</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>2. Ley de 1682 2013</p> <p>3. Protocolos de Avalúo</p> <p>4. Contrato Estándar de Última Generación</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	Al indagar sobre los factores que incidieron en esas variaciones, en los cinco (5) casos que se detallan en la presente observación, se encuentra, según la ANI que correspondieron a debilidades, errores e inconsistencias en los avalúos decretados judicialmente.				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>El análisis de efectividad del plan de mejoramiento inicialmente formulado para superar este hallazgo fue hecho previamente por parte de la Oficina de Control Interno mediante la auditoría técnica predial con número de radicado ANI 20201020070823 del 3 de junio de 2020; con la cual la OCI declaró su no efectividad y recomendó a la Entidad reformular el plan de mejoramiento.</p> <p>Mediante memorando ANI 20206060080443 El Grupo Interno Jurídico Predial de ANI allegó a la OCI el nuevo plan de mejoramiento enfocado en la gestión de la Entidad, implementando acciones preventivas como lo son la Ley de 1682 2013 (Ley de infraestructura), el protocolo de avalúos y el Apéndice Técnico 7 – Gestión Predial del modelo de contrato 4G, que garantizan controles adicionales para una adecuada gestión y para mitigar la probabilidad de ocurrencia de la situación planteada en el hallazgo.</p>					

Hallazgo	1272-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
En virtud de que, la causa del hallazgo es derivada de la decisión de un tercero, como decisiones judiciales en el trámite de expropiación, se presenta una la desaparición de la causa por modificación del sujeto y/o fundamento normativo, ya que, es un juez el que determina el valor final a pagar a un predio en un proceso de expropiación judicial y no la Entidad.			

3.20.3 Hallazgo 1273-22

Hallazgo	1273-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 22. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Cumplimiento de términos en los procesos de adquisición directa y expropiación judicial, modo carretero. En diez (10) Resoluciones de Expropiación proferidas por la Gerencia Predial de la ANI, según la OCI se incumplieron los términos establecidos en el artículo 21 de la Ley 9 de 1989, modificado por la Ley 388 de 1997, toda vez que entre la fecha de radicación en la entidad de agotamiento de la etapa de adquisición directa y la fecha de expedición de la Resolución de Expropiación transcurrieron más de dos (2) meses. Respecto al Cumplimiento del artículo 4 de la Ley 1742 de 2014. En doce (12) casos adelantados por la Gerencia Predial, se evidenció por la OCI de la ANI que el proceso de expropiación se inició en lapsos superiores al indicado en el artículo 4 de la Ley 1742 de 2014, toda vez que los concesionarios remitieron los expedientes a la Gerencia Predial de la entidad en las vigencias 2016 y 2017 pese a que en todos los casos la notificación de las ofertas habían sido realizadas entre marzo y septiembre de 2013, es decir superando el término de los 30 días hábiles establecidos en la norma.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Memorando dirigido al equipo de trabajo que se encarga de estructurar la nueva minuta de contrato de concesión 5G, para que incluya el término con el que se cuenta para el dictado de los Actos administrativos que ordenan el inicio de los tramites de expropiación por vía judicial. Lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la Ley 388 de 1997, Ley 1682 de 2013, Ley 1742 de 2014 y Ley 1882 de 2018. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 2. Memorando emitido por el GIT de asesoría jurídica Predial que conceptúe sobre el término con el que se cuenta para el dictado de los Actos administrativos que ordenan el inicio de los tramites de expropiación por vía judicial. INFORME DE CIERRE 3. Informe de cierre.</p>		
Causa del hallazgo	Falta de aplicación efectiva de los controles sobre la gestión predial, adelantada por los Concesionarios en los procesos de expropiación seleccionados y falencia sobre el control, seguimiento y vigilancia por parte de la Entidad y la desactualización evidenciada durante 2017 del procedimiento GCSP-P-010 "Adquisición predial".		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
El análisis de efectividad del plan de mejoramiento inicialmente formulado para superar este hallazgo fue hecho previamente por parte de la Oficina de Control Interno mediante la auditoria técnica predial con numero de radicado ANI 20201020070823 del 3 de junio de 2020; con la cual la OCI declaró su no efectividad y recomendó a la Entidad reformular el plan de mejoramiento.			

Hallazgo	1273-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Mediante memorando ANI 20206060080443, El Grupo Interno Jurídico Predial de ANI allegó a la OCI el nuevo plan de mejoramiento donde se modificó la acción de mejoramiento correctiva, aportando la mejora que quedó definida en el Apéndice Técnico 7 – Gestión Predial del modelo de contrato de APP de 5G, donde se incluyeron los siguientes términos en el Capítulo VI Expropiación Judicial:</p> <p><i>“6.1 Inicio del Proceso de Expropiación Judicial</i></p> <p><i>(a) Si el proceso de enajenación voluntaria directa llegare a fallar, conforme se establece en la Sección 5.10 de este Apéndice, y la ANI hubiere optado por el proceso de Expropiación Judicial, el Concesionario procederá como se indica en la continuación:</i></p> <p><i>(i) Dentro de los diez (10) Días siguientes a la ocurrencia de cualquiera de las causales para la terminación de la Etapa de Enajenación Voluntaria sin adquisición del Predio, el Concesionario deberá entregar al Interventor junto con el expediente del Predio, el proyecto de acto administrativo mediante el cual se declara la expropiación del Predio, el cual deberá cumplir con los requisitos previstos para este acto en la Ley Aplicable.</i></p> <p><i>(ii) El Interventor tendrá cinco (5) Días para formular sus observaciones respecto del Proyecto de acto administrativo proyectado por el Concesionario, remitiendo al final de dicho plazo el expediente a la ANI para su trámite, en caso de que no haya observaciones.”</i></p> <p>Lo anterior, garantiza la implementación de estos términos como obligaciones contractuales en los nuevos contratos de concesión 5G, asegurando la implementación de controles adicionales, para mitigar la probabilidad de ocurrencia de la causa del hallazgo.</p> <p>Asimismo, se implementó una acción preventiva por el GIT de asesoría jurídica Predial con un memorando con radicado ANI 20206060076193 donde se conceptuó sobre el término con el que se cuenta para el dictado de los Actos administrativos que ordenan el inicio de los trámites de expropiación por vía judicial, con el fin de que los funcionarios y colaboradores de la Entidad estén al tanto de ello y se implementen controles internos adicionales para el control de la adquisición predial para los casos de expropiación judicial.</p>			

3.20.4 Hallazgo 1274-23

Hallazgo	1274-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 23. Administrativo. Gestión y control en los procesos de expropiación judicial. En relación con la gestión procesal:</p> <p>Como resultado de las pruebas realizadas, de la información reportada, así como de la auditoría efectuada por la Oficina de Control Interno - OCI de la ANI, se establece que, en 2017, los procesos de expropiación judicial seguidos por la entidad presentan algunas falencias en la gestión procesal, que limitan la eficiencia de dicha gestión como, así como el control y seguimiento. Respecto al control procesal: Se evidencia que en el 2017 la Gerencia de Gestión Jurídica de la entidad, no tenía una base de datos consolidada asociada al trámite de los procesos de expropiación una vez ingresan a dicha gerencia los expedientes... No existía una base de datos que permitiera un control unificado, con alertas tempranas para prevenir riesgos y adoptar medidas correctivas y/o preventivas en cada una de las etapas del proceso de expropiación.</p>		

Hallazgo	1274-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe jurídico incorporando la base de procesos de expropiación judicial actualizada a la fecha. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 2. Generación de Base de Datos para seguimiento y control periódico. 3. Ley 1564 de 2012. INFORME DE CIERRE 4. Informe de cierre.				
Causa del hallazgo	Entre la Gerencia Predial y la Gerencia de Gestión Jurídica en el trámite de los procesos de expropiación deficiencias en la comunicación que permitiera desarrollar los procesos de manera expedita, articulada y rigurosa.				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>El análisis de efectividad del plan de mejoramiento inicialmente formulado para superar este hallazgo fue hecho previamente por parte de la Oficina de Control Interno mediante la auditoria técnica predial con numero de radicado ANI 20201020070823 del 3 de junio de 2020; con la cual la OCI declaró su no efectividad y recomendó a la Entidad reformular el plan de mejoramiento.</p> <p>Mediante memorando ANI 20206060080443 El Grupo Interno Jurídico Predial de la ANI allegó a la OCI el nuevo plan de mejoramiento donde se planteó una acción de mejora correctiva, la cual consiste en tener una base de datos de procesos de expropiación judicial actualizada a la fecha del cierre del plan de mejoramiento. Asimismo, se implementaron acciones preventivas como lo es un instructivo de la Ley 1564 de 2012 "Procesos declarativos especiales" y la Generación de Base de Datos para seguimiento y control periódico lo cual garantiza el control en los procesos de expropiación y un adecuado manejo de estos. Con esto, desaparece la causa de hecho del hallazgo y reduce la probabilidad de ocurrencia de esta.</p>					

3.20.5 Hallazgo 1275-24

Hallazgo	1275-24	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 24. Administrativo. Gestión de Control procesal en los procesos de expropiación judicial. Con relación al comportamiento de los procesos de expropiación predial seguidos en la ANI, la oficina de Control Interno - OCI de la ANI realizó la evaluación y verificación de esta área durante el periodo septiembre 2016 a septiembre de 2017 y con radicado 2017102016294-3 presentó informe a la Vicepresidencia Jurídico y a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno de la entidad el 24 de noviembre de 2017, destacando que en el memorando 20171020132993 de septiembre 25 de 2017 de la OCI de la ANI y dirigido al Vicepresidente Jurídico de la entidad, evidencia inconsistencias en los trámites de los procesos de expropiación seguidos en el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Buga.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Informe Jurídico informando el avance que se ha presentado desde septiembre 2017 a la fecha en los procesos de expropiación judicial que cursan en el Juzgado Tercero Civil del Circuito de Buga. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS				

Hallazgo	1275-24	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
	2. Suscripción de Contrato de Prestación de servicios de seguimiento judicial. 3. Generación de Base de Datos para seguimiento y control periódico. INFORME DE CIERRE 4. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	Los hechos mencionados determinan que las acciones de control efectuadas por la ANI dentro de los procesos de expropiación judicial no se están realizando con la celeridad y efectividad necesaria.				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>El análisis de efectividad del plan de mejoramiento inicialmente formulado para superar este hallazgo fue hecho previamente por parte de la Oficina de Control Interno mediante la auditoria técnica predial con numero de radicado ANI 20201020070823 del 3 de junio de 2020; con la cual la OCI declaró su no efectividad y recomendó a la Entidad reformular el plan de mejoramiento.</p> <p>Mediante memorando ANI 20206060080443 El Grupo Interno Jurídico Predial de la ANI allegó a la OCI el nuevo plan de mejoramiento, donde se implementó una acción de mejoramiento correctiva, a través de la que el GIT Jurídico Predial presentó un informe con el avance que se ha presentado desde septiembre de 2017 al 19 de agosto de 2020 (mediante radicado ANI 20206060102403) de los procesos de expropiación judicial que cursan en el juzgado Tercero Civil del Circuito de Buga.</p> <p>Asimismo, se evidenció que se implementaron acciones de mejora preventivas. Una de ellas corresponde a la suscripción de unos contratos de prestación de servicios de seguimiento judicial con el fin de precaver una cobertura permanente de las actuaciones judiciales en los distintos despachos judiciales, teniendo en cuenta que la mayoría de los juzgados civiles del circuito en los cuales se llevan a cabo los procesos de expropiación a cargo del Grupo Interno de Trabajo Jurídico Predial no cuentan con acceso a la plataforma electrónica dispuesta por la Rama Judicial para el seguimiento de procesos. La Entidad ha suscrito tres contratos por prestación de servicio con la firma revisora Litigar Punto Com S.A (Contrato N. 467 de 2018, Contrato N. 411 del 2019 y Contrato N. 458 del 2020). Dicha revisora cuanta con las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisión diaria de estados, libros radicadores, edictos y listas que se publiquen en los despachos. - Atención de los requerimientos de radicación de memoriales que se proyecten por los apoderados designados de la Entidad. - Atención de los requerimientos de copias de documentos, autos y demás instrumentos que obren en los expedientes. <p>También se implementó una acción preventiva con la generación de Base de Datos para seguimiento y control, lo cual garantiza un seguimiento periódico por parte de la Entidad y demás partes involucradas.</p> <p>Lo anterior, garantiza un control procesal verídico en todo momento, lo que, desaparece la causa de hecho del hallazgo.</p>					

3.20.6 Hallazgo 1276-25

Hallazgo	1276-25	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 25. Administrativo. Pago en los procesos de expropiación judicial.</p> <p>De la revisión a la información sobre algunos procesos de expropiación se observó que los pagos por concepto de obligaciones contingentes a cargo de la ANI no se realizaron oportunamente.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <p>1. Informe de verificación de trámites de pago de predios en expropiación. 2. Informe de las medidas adoptadas para optimizar tiempos en trámites de pago de predios en expropiación judicial.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>3. Procedimiento: 'Pago por Fondo de Contingencias Contractuales de Entidades Estatales - SEPG-P-008' 4. Generación de Base de Datos para seguimiento y control</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de cierre.</p>				
Causa del hallazgo	Esta situación se presenta por deficiente valoración de los riesgos y de provisión de las apropiaciones.				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>El análisis de efectividad del plan de mejoramiento inicialmente formulado para superar este hallazgo fue hecho previamente por parte de la Oficina de Control Interno mediante la auditoria técnica predial con numero de radicado ANI 20201020070823 del 3 de junio de 2020; con la cual la OCI declaró su no efectividad y recomendó a la Entidad reformular el plan de mejoramiento.</p> <p>Mediante memorando ANI 20206060080443 El Grupo Interno Jurídico Predial de la ANI allegó a la OCI el nuevo plan de mejoramiento, donde se implementaron acciones de mejora correctivas, como lo fueron la emisión de un informe por parte de la GIT Jurídico Predial a la VPRE de verificación del trámite de pago de predios en expropiación (comunicación con radicado ANI 20206060102453 del 19/08/2020), asimismo, el GIT Jurídico Predial remitió a la VPRE un informe con las medidas adoptadas para optimizar tiempos de pago de predios en expropiación judicial, las cuales resultaron efectivas y se han subsanado los pagos de los procesos estudiados (comunicación con radicado ANI 20196060161793 del 23/10/2019).</p> <p>También se contemplaron acciones de mejora preventivas; una es la implementación del procedimiento pago por fondo de contingencias contractuales de entidades estatales (con el código SEPG-P-008) lo cual permite una celeridad a la hora de realizar efectivos los pagos desde los fondos de contingencia, lo cual se demostró en el memorando con radicado ANI 20206060102453 del 19 de agosto de 2019 (unidad de medida 2). Otra unidad de mejora preventiva que se implementó fue la generación de base de datos para seguimiento y control, lo cual garantiza un seguimiento periódico por parte de la Entidad y demás partes involucradas.</p> <p>Lo anterior, garantiza la implementación de herramientas que permiten realizar los pagos desde los fondos contingente con una mayor celeridad, mitigando la probabilidad de ocurrencia de la causa de hecho del hallazgo.</p>					

3.20.7 Hallazgo 1277-26

Hallazgo	1277-26		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 26. Administrativo. Activación del Fondo de Contingencias por riesgo predial modo carretero vigencia 2017.</p> <p>La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, durante la vigencia de 2017, profirió en total de 49 resoluciones para el reconocimiento de contingencias por la materialización de riesgos relacionados a los proyectos viales de concesiones de 1G y 3G respectivamente, que activaron el Fondo de Contingencias Contractuales por un valor total de \$124.978.686.046,04.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Informe de Cierre 				
Causa del hallazgo	<p>Del análisis de las resoluciones emitidas donde se declara la ocurrencia de contingencias por riesgos prediales y de compensaciones se establece que hubo debilidades en la planificación y ejecución de los proyectos viales, toda vez que el concesionario una vez asume los costos adicionales al valor estimado de predios y compensaciones y hasta que dichos costos sumen un 20% o 30% más del valor estimado de predios y compensaciones.</p>				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y modificación del fundamento normativo.
<p>Análisis de efectividad</p> <p>La CGR define la causa del hallazgo de la siguiente manera: <i>“Del análisis de las resoluciones emitidas donde se declara la ocurrencia de contingencias por riesgos prediales y de compensaciones se establece que hubo debilidades en la planificación y ejecución de los proyectos viales, toda vez que el concesionario una vez asume los costos adicionales al valor estimado de predios y compensaciones y hasta que dichos costos sumen un 20% o 30% más del valor estimado de predios y compensaciones.”</i> Lo anterior, es consecuencia de cómo se estructuraron los contratos de 1G y 3G y no por presuntos incumplimientos contractuales ni deficiencias en la gestión en el desarrollo de los proyectos por parte de la Entidad.</p> <p>Por lo anterior, la Entidad planteó un plan de mejoramiento enfocado en acciones preventivas, compuesto de tres acciones, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del estructurador: Unidad de medida relacionada con la oportunidad de mejora del modelo de contrato para los nuevos estructuradores de proyectos especializados en la estructuración integral de proyectos de infraestructura de transporte vial. 					

Hallazgo	1277-26	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
2.	Modelo estándar Contrato 5G: La Vicepresidencia de Estructuración estableció en el nuevo modelo de contrato de Asociación Público Privada de quinta generación - 5G aumentar la eficiencia en la asignación de riesgos en comparación a proyectos de pasadas generaciones. Una de las mejoras identificadas en este nuevo programa es una regulación respecto a las modificaciones y/o adiciones a los estudios de trazado y diseño geométrico sobrepasen, excedan y/o se extiendan más allá de un límite estimado con base en la distancia respecto de la franja de terreno del corredor vial del proyecto que ha sido declarada de utilidad pública e interés común. De llegarse a seleccionar un trazado por parte del Concesionario que no cumpla con la anterior condición, se modificarán las bandas de compartición de los riesgos por adquisición predial, compensaciones socioeconómicas, compensaciones socioambientales y de manejo / traslado de redes, estando ahora a cargo 100% de la parte privada (la regulación se encuentra en el numeral 3.3.3.2. Riesgos asociados en los cambios de los diseños).		
3.	Procedimientos: Se implementó con el fin de reforzar el seguimiento y control por parte de la, estructuración, supervisión de la Entidad e Interventoría, donde se definieron nuevos procedimientos denominados de la siguiente manera: Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada (EPIT-P-003), Adquisición predial (GCSP-P-010) y Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados (GCSP-P-025).		
<p>Lo anterior, se implementó con el objeto de minimizar la probabilidad de ocurrencia de la causa descrita en el hallazgo en los proyectos estructurados y administrados por la ANI. En este punto se debe tener en cuenta que el hallazgo se enfoca en modelos de contratos que no han sido estructurados por la ANI, dado que corresponden a la primera y tercera generación de concesiones. En ese sentido, se evidencia la desaparición de la causa y modificación del fundamento normativo del hallazgo.</p>			

3.20.8 Hallazgo 1278-27

Hallazgo	1278-27	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 27. Administrativo. Materialización de riesgos en la gestión predial por mayores costos a los estimados a través del Fondo de Contingencias Contractuales en los proyectos viales de APP.</p> <p>A septiembre de la vigencia de 2018, la ANI, aprobó mediante actas de reconocimiento de riesgos asociados a la gestión predial, sobrecostos en su adquisición en un monto de \$24.047.190.385,31. Si bien se observa que los saldos acumulados que registra el riesgo predial en el Fondo de Contingencias Contractuales a diciembre de 2017 cubren los sobrecostos que hasta el momento conlleva los mayores costos prediales de cada uno de los proyectos referenciados.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del estructurador 2. Modelo estándar Contrato 5G, incluye los apéndices técnicos 3. Procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> - Adquisición predial - GCSP-P-010 - Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025 - Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada - EPIT-P-003 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Informe de Cierre 		

Hallazgo	1278-27	Efectividad	No Efectivo
Causa del hallazgo	Debilidades asociadas al control de los proyectos respecto a su gestión predial. Asunción por parte del Estado de este riesgo afectando los recursos públicos involucrados cuando se superan los porcentajes máximos establecidos contractualmente.		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>La CGR describe la causa del hallazgo en el informe de auditoría especial del 2018 de la siguiente manera: <i>“Si bien los proyectos no son ajenos a la vulnerabilidad e incertidumbre, no se observan mecanismos tendientes a disminuir o mitigar lo que se traduce en debilidades de control entendido esto desde las diferentes fases del proyecto, que finalmente conllevan a la asunción por parte del Estado de este riesgo afectando los recursos públicos involucrados cuando se superan los porcentajes máximos establecidos contractualmente.”</i></p> <p>La causa es enfocada a la falta de controles por parte de la Entidad en la fase de estructuración de los contratos de Asociaciones Publico Privadas – APP. No obstante, es importante destacar que los contratos previos a la cuarta generación - 4G de APP, no fueron estructurados por la ANI.</p> <p>Por lo anterior, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI planteó un plan de mejoramiento enfocado en acciones preventivas, en las cuales se plantearon tres acciones, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato del estructurador: Unidad de medida que está relacionada con la mejora del modelo de contrato de una consultoría especializada para la estructuración integral técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica de un proyecto de concesión. En este modelo de contrato se obliga al consultor a desarrollar las siguientes actividades: <ul style="list-style-type: none"> - Fase I – Debida diligencia, estudio de tráfico y propuesta de estructuración técnica. - Fase II – Estructuración integral a factibilidad (estudios y diseños, técnico, ambiental, social, predial, legal y financiero). - Fase III – Aprobación de Ley, reportes finales e informes de estructuración. - Fase IV – Promoción y acompañamiento en la etapa de selección y adjudicación del contrato de APP: desde la terminación de la fase II hasta la adjudicación del contrato de APP. <p>Asimismo, a través del informe de cierre se indica que la Vicepresidencia de Estructuración ha recibido retroalimentación del Consorcio Interventoría Viales, responsables del contrato de estructuración 597 de 2017, <i>“(…) con el fin de fortalecer el proceso de estructuración haciéndolo cada vez más cercano a la totalidad de las variables que influyen en él”</i> (con relación a la estructuración del polígono predial de zona de influencia del proyecto y avalúos iniciales de referencia). Esto a través del radicado ANI 20184091246112 del 28 de noviembre de 2018, así:</p> <p><i>“(…) esta Interventoría presenta un análisis de las variables, factores y metodología del componente predial, que a su criterio recomienda se tengan en cuenta para futuros procesos de estructuración, previamente evaluados por la Agencia y de ser necesario se incorporen dentro del Anexo de Factibilidad, el cual consigna las condiciones mínimas durante la Estructuración, tal como se mencionan a continuación:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Análisis de trazabilidad de los procesos de estructuración predial de proyectos de infraestructura vial adelantados por la Entidad.</i> • <i>Matriz DOFA del proceso de estructuración predial</i> 			

Hallazgo	1278-27	Efectividad	No Efectivo
<ul style="list-style-type: none"> • Información primaria a tener en cuenta para el proceso de estructuración predial: IGAC, Catastros Descentralizados, Notariado y Registro, títulos mineros, avalúos catastrales, Predios de Connotación baldía y ejída, información de mercado inmobiliario, etc. • Fuentes de consulta de información gráfica y alfanumérica para la estructuración predial. • Control de calidad de la información fuente para la estructuración predial. • Implementación de tecnologías de información geográfica para análisis y procesamiento de información geográfica y alfanumérica proveniente de diferentes fuentes. Lo anterior con el fin consolidar y centralizar la información cartográfica y geográfica del Proyecto en una Base de Datos Geográfica (GDB) para consulta. • Revisar y categorizar los perfiles del recurso humano necesario para la estructuración predial. • Acciones de mejora a la metodología para la determinación de zonas homogéneas físicas y geoeconómicas. • Ajuste a procesos y procedimientos que en materia de estructuración predial, actualmente se están implementado al interior de la Agencia. <p>Finalmente, es importante tener en cuenta que los diseños realizados durante la Etapa de Estructuración al corresponder a una fase 2, no pueden determinar con precisión el valor real de los costos de adquisición predial, estableciéndose este hasta la realización material de las intervenciones proyectas en el respectivo Contrato de Concesión. Los costos determinados en la etapa de estructuración, consideramos pueden variar por alguno de los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambios o ajustes de diseños dando lugar a mayor incremento de áreas requeridas e inventarios asociados (inclusión de nuevas variantes, intercambiadores, etc.). • Cambios y variaciones en los usos del suelo. • Usos del suelo propiamente para el área requerida certificado por las autoridades de planeación municipal. • Inventarios y áreas de construcciones, mejoras anexas, cultivos y especies, cultivos tecnificados, jagüeyes, etc. • Existencia de rellenos o mejoras al terreno. • Indemnizaciones por concepto de Lucro Cesante y Daño Emergente. • Incremento de predios derivados de mutaciones catastrales realizadas por el IGAC y Catastros Descentralizados • Áreas remanentes que deben ser adquiridas por criterios de no desarrollabilidad, funcionalidad y seguridad vial. • Requerimientos de predios con destinación y usos económicos de tipo industrial, comercial, institucional y dotacional que, deben ser evaluados de manera especial. • Traslapos con áreas afectadas por la existencia de títulos mineros. • Demás variables, que son sujeto de avalúo conforme a la normatividad legal aplicable.” <p>A la fecha de cierre del plan de mejoramiento de este hallazgo, en el informe de cierre, la Entidad manifestó con relación a “los lineamientos de zonas homogéneas físicas y geoeconómicas como las recomendaciones realizadas por la Interventoría se analizarán con el Grupo del Área Predial de la Vicepresidencia de planeación Riesgos y Entorno, de la Agencia Nacional de Infraestructura, con el propósito de extrapolarlas el Apéndice Técnico de Factibilidad y los procesos y procedimientos, donde se consigan las obligaciones para cualquier proyecto de Asociación Publico Privada.”</p> <p>2. Modelo estándar contrato 5G: La Vicepresidencia de Estructuración estableció en el nuevo modelo de contrato de Asociación Publico Privada de quinta generación - 5G aumentar la eficiencia en la asignación de riesgos en comparación a proyectos de pasadas generaciones. Una de las mejoras identificadas en este nuevo programa es una regulación respecto a las modificaciones y/o adiciones a los estudios de trazado y diseño geométrico sobrepasen, excedan y/o se extiendan más allá de un límite estimado con base en la distancia respecto de la</p>			

Hallazgo	1278-27	Efectividad	No Efectivo
<p>franja de terreno del corredor vial del proyecto que ha sido declarada de utilidad pública e interés común. De llegarse a seleccionar un trazado por parte del Concesionario que no cumpla con la anterior condición, se modificarán las bandas de compartición de los riesgos por adquisición predial, compensaciones socioeconómicas, compensaciones socioambientales y de manejo / traslado de redes, estando ahora a cargo 100% de la parte privada (la regulación se encuentra en el numeral 3.3.3.2. Riesgos asociados en los cambios de los diseños).</p> <p>3. Procedimientos: Se implementó con el fin de reforzar el seguimiento y control por parte de la, estructuración, supervisión de la Entidad e Interventoría, donde se definieron nuevos procedimientos denominados de la siguiente manera: <u>Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada (EPIT-P-003)</u>, Adquisición predial (GCSP-P-010) y Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados (GCSP-P-025).</p> <p>No obstante, se evidencie un control implementado por la entidad para el proceso de estructuración de proyectos de APP que es el procedimiento para la <u>Evaluación del componente predial en etapa de priorización de proyectos y estructuración de concesiones u otras formas de asociación público-privada (EPIT-P-003)</u>, a la fecha del análisis de efectividad del plan de mejora de este hallazgo, aún se encuentran oportunidades de mejora a implementar en los contratos de estructuración de proyectos de APP (como se describió en el informe de cierre del plan) y con este plan de mejoramiento, no se tiene la certeza de que estas se hayan implementado en los nuevos modelos de contratos de los estructuradores de APP de manera efectiva, que es en lo que se enfoca la causa del hallazgo.</p>			

3.21 Chirajara – Fundadores

3.21.1 Hallazgo 1296-2

Hallazgo	1296-2	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 2. Administrativo con presunta incidencia penal, fiscal y disciplinaria. Pago Comisión de Éxito estructuración proyecto Chirajara - Fundadores. En enero de 2016, la AM ordenó y pagó una Comisión de Éxito a la unión temporal que adelantó la estructuración de la Iniciativa Pública correspondiente al Grupo 3 Centro Oriente, que incluía el corredor Bogotá- Villavicencio, a pesar de que dicha propuesta no fue escogida ni contratada, toda vez que el Contrato 005 de 2015 de la concesión Chirajara - Fundadores fue producto de una propuesta de Iniciativa privada, con lo cual se generó un presunto daño patrimonial por \$1.883,5 millones al pagar dicha comisión de éxito.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto Jurídico externo Informe de estructuración <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Concepto jurídico <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Se establece que mediante el patrimonio autónomo del Contrato 005 de 2015, se realizó el pago de \$1.883,5 millones con carga a la subcuenta Costos de Estructuración bajo el concepto "PAGO COMISIÓN DE ÉXITO PROYECTO CHIRAJARA-VILLAVICENCIO" de la Factura 395, emitida por la unión temporal que realizó la estructuración de la Iniciativa Pública contratada por FONADE, la cual, fue rechazada en el proceso de escogencia que realizó la misma ANI entre la Iniciativa</p>		

Hallazgo	1296-2		Efectividad	No efectivo	
	Privada y la Iniciativa Pública. Por tanto, puede decirse que la comisión de éxito pagada no cumple con los requisitos que indicó el Honorable Consejo de Estado, para su reconocimiento".				
Incidencia	Penal, fiscal, disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa / Hay repetición
Análisis de efectividad					
<p>A través de las unidades de medida correctivas se explican las características de la comisión de éxito en el marco del convenio que se suscribió entre la ANI y FONADE y en el cual se llevó a cabo una consultoría para la estructuración asociada al proyecto Chirajara – Fundadores.</p> <p>Respecto a las unidades de medida preventivas, se cuenta con un concepto de la Vicepresidencia Jurídica a través del cual se plantean sugerencias a la Vicepresidencia de Estructuración en los siguientes términos:</p> <p><i>“Sin perjuicio de lo expuesto y con el propósito de subsanar la observación efectuada por el Ente de Control, se sugiere respetuosamente a la Vicepresidencia de Estructuración lo siguiente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>En ejercicio del principio de planeación, para el futuro pacto de las comisiones de éxito se debe delimitar y establecer de manera clara y expresa, tanto en los documentos precontractuales como contractuales, cuáles serán los requisitos y las condiciones que deben acaecer para el nacimiento de la obligación.</i> • <i>En virtud de las buenas prácticas estatales, para el reconocimiento de las comisiones de éxito de los estructuradores, adicional a la verificación de las condiciones suspensivas e inciertas para el nacimiento de la obligación, se debe realizar el análisis de los ocho referentes objetivos que fijó el Consejo de Estado mediante la citada providencia a efectos de regular que los pagos que eventualmente se harán se ajustan al principio de conmutatividad.”</i> <p>No obstante, los conceptos que acreditan el cumplimiento de las unidades de medida, a través del plan de mejoramiento no se evidencian acciones de la Entidad para evitar la repetición hallazgos relacionados con los pagos de una comisión de éxito en el marco de un proyecto de iniciativa privada.</p> <p>Asimismo, se evidenció que a través del informe de auditoría de desempeño al programa 4G, de junio de 2020, la Contraloría General de la República formuló el hallazgo identificado en el PMI con el número 1394-9, cuya causa es similar a la aquí identificada y que se sintetiza así:</p> <p><i>“Se evidencia el pago de comisiones de éxito por parte de la ANI a estructuradores de proyectos que no fueron adjudicados en los términos y condiciones establecidos en los contratos de estructuración para APP de iniciativa pública y, por el contrario, las concesiones adjudicadas en estos corredores obedecen a propuestas de iniciativa privada adjudicadas a los originadores de los proyectos.”</i></p> <p>Con base en que no se evidencia la implementación de acciones para evitar la recurrencia de hallazgos similares se declara como no efectivo el plan de mejoramiento formulado por la Entidad para el hallazgo 1296-2.</p>					

3.21.2 Hallazgo 1301-7

Hallazgo	1301-7		Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 7. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Infraestructura Especial del corredor existente en el Contrato de Asociación Público Privada - Privada de Iniciativa Privada sin recursos públicos 005 de 2015.</p> <p>La atención de sitios críticos y/o inestables del corredor existente Bogotá - Villavicencio, que permanentemente ha sido uno de los factores más críticos en la continuidad en la operación de la vía y que genera cierres debido a deslizamientos o inestabilidades, dentro del Contrato de Asociación Público - Privada de Iniciativa Privada 005 de 2015 se limita a limpieza de obras hidráulicas, sellado de fisuras y grietas, reparación de adoquín (en los casos que se presente) y señalización horizontal y vertical, y se excluyen del alcance del concesionario la implementación de soluciones definitivas sobre esta infraestructura especial además de que también se excluye de medición para efectos de indicadores de disponibilidad, seguridad, calidad y nivel de servicio.</p> <p>(...)</p> <p>Se encontró que aunque la atención de estos puntos críticos e inestabilidades es un riesgo previsible teniendo en cuenta tanto la experiencia del concesionario actual que atiende el corredor, como la experiencia institucional en el manejo de estos sitios a lo largo de todo el tiempo que la vía ha estado concesionada, así como la dada por los laudos arbitrales que sobre este tema se han proferido para el corredor en cuestión.</p> <p>Encontramos que los continuos deslizamientos y cierres en puntos críticos conocidos que se presentan en el corredor bajo estudio y que han sido el principal factor para la inversión de obras de acuerdo a las políticas públicas dadas en los Conpes 2654 de 1993 y 3612 de 2009, no fueron incluidos en el nuevo Contrato de Asociación Público - Privada de Iniciativa Privada 005 de 2015, cuyo plazo es de aproximadamente 39 años y por ende se continúa sin dar soluciones definitivas a este problema, que es de preocupación por parte de la comunidad afectada y los usuarios del corredor, generando riesgo de afectación a la población que transita por este."</p>			
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Anexo 4 Factibilidad Contrato Estándar 5G Matriz de Riesgo Estándar <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 			
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "por deficiencias en la evaluación de las propuestas en fases de prefactibilidad y factibilidad que realizó la entidad al proyecto de Iniciativa Privada presentada por el originador y que concluyó con la contratación"</p> <p>(...)</p> <p>"este riesgo no fue tenido en cuenta dentro del análisis de riesgos del proyecto y, por tanto, tampoco cuenta con respaldo del fondo de contingencias para la mitigación del mismo, lo cual implica que ante cualquier materialización del riesgo, la Entidad deba buscar los recursos para su debida atención."</p>			
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad No hay desaparición de la causa / Hay repetición

Hallazgo	1301-7	Efectividad	No efectivo
Análisis de efectividad			
<p>Las unidades de medida preventivas demuestran gestión de la Entidad en la estructuración de proyectos para, por una parte, identificar sitios críticos a intervenir en un proyecto en ejecución y, por otra parte, para asegurar que en los proyectos de quinta generación (5G) se garantice la “(...) estabilidad geotécnica y geológica de todos los taludes y cortes durante la construcción, operación y mantenimiento”, según se indica en el informe de cierre presentado para este plan de mejoramiento.</p> <p>No obstante, se considera que a través del plan de mejoramiento no se demuestran medidas correctivas que ataquen la causa identificada por la Contraloría General de la República, que tiene que ver puntualmente con la atención a sitios inestables en el corredor Bogotá – Villavicencio con recursos gestionados por la Entidad. También, se debe tener en cuenta que la atención a sitios críticos de este corredor vial también hizo parte de los argumentos del Ente de Control para formular en el informe de auditoría de desempeño al programa 4G el hallazgo identificado en el PMI con el número 1399-14.</p> <p>Por lo anterior se considera que el plan de mejoramiento no es efectivo.</p> <p>Finalmente, se recomienda que el informe de cierre del plan de mejoramiento que se llegue a reformular esté acorde a las unidades de medida ejecutadas, lo que no sucedió en el presente caso ya que el informe de cierre presentado hace énfasis en las unidades de medida sobre las que la Vicepresidencia de Estructuración solicitó una modificación, según se evidencia en el memorando con radicado ANI No. 20204000059393 del 24 de abril de 2020.</p>			

3.22 Aeropuerto Ernesto Cortissoz

3.22.1 Hallazgo 1338-1

Hallazgo	1338-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 1. Administrativo. Plan de Compensación Forestal. Durante el primer período de intervención del Contrato de Concesión APP No. 003 de 2015, el Grupo Aeroportuario del Caribe, no ha obtenido la aprobación del PLAN DE COMPENSACION FORESTAL AJUSTADO a los lineamientos técnicos o criterios establecido por la CRA, sin que se evidencie gestiones por parte de la ANI, en calidad de entidad pública concedente para el cumplimiento de esta obligación, no obstante, que la Interventoría a la culminación del primer período expuso reiteradamente en sus informes la negativa de dicho cumplimiento, teniendo en cuenta que el Concesionario reportó la tala y/o aprovechamiento de 2.568 individuos.</p> <p>Se observa que el Grupo Aeroportuario del Caribe presentó ante la autoridad ambiental, un plan de compensación unificado mediante radicado No. 0007901 del 30 de agosto de 2017, donde incluyó la compensación de las Resoluciones No. 138 del 15 de marzo de 2016 y además las compensaciones a las Resoluciones No.762 del 28 de octubre de 2016, 375 del 7 de junio de 2017 y 229 del 5 de abril de 2017 que corresponde a un total de 3550 árboles autorizados; el cual por razones técnicas no fue aprobado por la Corporación con la Resolución No. 0000055 del 5 de febrero de 2018. Este Acto fue recurrido mediante recurso de reposición que fue resuelto negativamente a través de la Resolución No. 000558 de 9 de agosto 2018.</p> <p>Posteriormente el Concesionario presentada una oferta unificada de compensación monetaria con Radicado No. R-0001230-2019 del 8 de febrero de 2019, que fue desistida definitivamente por el</p>		

Hallazgo	1338-1			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	Grupo Aeroportuario del Caribe SAS a través de radicado No. R-0004123-2019 del 14 de mayo de 2019. Actualmente fue solicitado plazo de 90 días para la presentación de un nuevo plan de compensación mediante una nueva propuesta alineada para apoyar acciones de saneamiento predial en áreas prioritarias de protección y conservación, el cual fue concedido con el radicado CRA 0007287 del 12 de noviembre de 2019 y así mismo la autoridad ambiental no ha implementado medidas efectivas que generen el cumplimiento de dicha obligación.				
Plan de Mejoramiento	<p>ACCIONES CORRECTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Un (1) Informe de la interventoría que determine si existe incumplimiento de las obligaciones de compensación, y si es del caso iniciarlo de acuerdo con lo reglado en el contrato de concesión. Un (1) Oficio a concesionario requiriendo el cumplimiento inmediato de las obligaciones de compensación, de acuerdo con los actos administrativos emitidos por las autoridades ambientales competentes. Una (1) Copia de la radicación del plan de compensaciones ante la CRA, en el término establecido, 20 de febrero de 2020. <p>ACCIONES PREVENTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> (3) informes de visitas durante un año, en la cuales se verifique el avance en el cumplimiento de las obligaciones de compensación, generando el respectivo informe y requerimientos del caso. Un (1) Informe quincenal de la interventoría, durante el primer semestre del año, que de cuenta del cumplimiento de las obligaciones de compensación. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "La falta de supervisión por la ANI, en el cumplimiento de un Plan de Compensación Ambiental, ajustado a los requerimientos técnicos señalados por la Autoridad Ambiental"				
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>La Contraloría ha formulado el hallazgo con ocasión de una presunta ausencia de supervisión a un plan de compensación ambiental en el proyecto aprobado por la Autoridad Ambiental. Por ende, las acciones correctivas se orientan en determinar el estado de cumplimiento de las obligaciones del Concesionario en materia ambiental, para así ejecutar las acciones procedentes, que incluyen la gestión correspondiente con la Corporación Autónoma Regional del Atlántico (CRA). Se resume el resultado de cada una de las acciones correctivas del plan de mejoramiento, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de interventoría sobre estado de cumplimiento en materia ambiental: Unidad de medida que se cumplió con el documento radicado en la Entidad con el número 20204090156632 del 14 de febrero de 2020, a través del cual la Interventoría Consorcio Interaeropuertos, por solicitud de la ANI, presentó un informe de cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del Concesionario en materia ambiental, en el que se concluye lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <i>"(...) se permite esta interventoría manifestar que a la fecha el Concesionario se encuentra cumpliendo sus obligaciones contractuales enmarcadas dentro del Contrato de Concesión como la de elaborar y presentar a su costo, el plan de compensación exigido por la Autoridad Ambiental, en los términos y condiciones establecidos en los actos administrativos de la Autoridad Competente."</i> 					

Hallazgo	1338-1	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>2. Oficio al Concesionario requiriendo cumplimiento de obligaciones de compensación: Unidad de medida que se cumplió con la comunicación radicada con el número 20203090031341 del 5 de febrero de 2020, a través de la cual la ANI solicitó al Concesionario "(...) el cumplimiento inmediato de las obligaciones de compensación, de acuerdo con los actos administrativos emitidos por las autoridades ambientales competentes; así mismo, informar periódicamente a la Agencia Nacional de Infraestructura de cada una de las actividades surtidas en relación a los hallazgos relacionados."</p> <p>3. Radicación del plan de compensación ante la CRA: Unidad de medida cuyo cumplimiento se puede rectificar con el radicado ANI No. 20204090185772 del 21 de febrero de 2020, a través del cual se demuestra que el Concesionario remitió a la CRA el Plan de Compensación Unificado "(...) enmarcado en acciones de saneamiento predial en áreas protegidas del departamento del Atlántico, con el cual estamos atendiendo las obligaciones de compensación establecidas en los permisos de aprovechamiento forestal otorgados por la CRA para llevar a cabo las obras de modernización en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz."</p> <p>Por su parte, las unidades de medida preventivas demuestran seguimiento y controles por parte de la ANI y de la Interventoría al cumplimiento del Concesionario respecto al plan unificado de compensación presentado a la CRA. Esto a través de informes de comisiones con la participación de la ANI y de reportes periódicos de la Interventoría a la Entidad al respecto.</p> <p>A manera de ejercicio adicional, la Oficina de Control Interno consultó el informe mensual de Interventoría correspondiente a febrero de 2022, radicado en la Entidad con el número 20224090379272 del 4 de abril de 2022, con el fin de validar si las acciones aplicadas han sido efectivas, esto verificando el estado actual del plan unificado de compensación. En la sección 2.5.7.1 de dicho documento (Análisis de la Matriz de seguimiento de Obligaciones Contractuales del Área Ambiental del Concesionario) se menciona que el Concesionario ha dado cumplimiento a mencionado plan, en los siguientes términos:</p> <p><i>"En cuanto al Plan Unificado de Compensación es preciso manifestar que el predio de 35 hectáreas para aplicar acciones de Saneamiento Predial ubicado en el Municipio de Usiacurí en la zona Playón de Santa Rita, ya fue comprado en su totalidad por parte del Concesionario por un valor de \$840.000.000, así mismo, se realizó la CESION de este predio a la CRA, a la cual se le notificó a través del comunicado con radicado No 20219000000251 del 12 de enero de 2021, sobre la remisión del Certificado de Libertad y Tradición de MATRICULA INMOBILIARIA Nro.: 045-17322 dentro del proceso de Saneamiento Predial Trámite de Plan de Compensación Ambiental. En conclusión, la CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DEL ATLANTICO – CRA ya funge como propietaria de las TREINTA Y CINCO HECTARÉAS (35). Y con ello el Concesionario da cumplimiento al plan Unificado de Compensación. El Concesionario solicitó a la CRA a través de un comunicado, para que la CRA realice el pago del impuesto predial de la vigencia 2021 y 2022, así mismo le solicitó un poder a la CRA para poder realizar el desenglobe del predio en mención.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Se verificó la ejecución de la compensación de los 324 árboles de la especie Pachira Quinata y Cedrela Odorata, se realizó visita de campo en el lugar donde se ejecutó dicha compensación en el lote adquirido y cedido por el Concesionario a la CRA para aplicar acciones de Saneamiento predial, con ello se da cumplimiento a las obligaciones establecidas en la resolución 375 de junio de 2017 y resolución 0000207 de junio de 2020, quedando pendiente el mantenimiento por 3 años de dichas especies las cuales deberán ser entregadas a la CRA el próximo mes de julio del año 2024."</i>(Subrayado fuera de texto) <p>Con base en lo anterior se concluye que las acciones fueron efectivas, dado que se atacó la situación que originó el hallazgo por parte de la Contraloría General de la República; por ende, se declara la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.22.2 Hallazgo 1339-2

Hallazgo	1339-2		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 2. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Manejo de Aprovechamiento Forestal. Revisada la información sobre aprovechamiento de árboles, se observa que no se reporta procedimiento para la entrega a las comunidades, ni registro de aprovechamiento por el Grupo Aeroportuario del Caribe en el Proyecto, sólo se evidenció un registro de la ejecución de la madera entregada a una persona perteneciente a la jurisdicción de Galapa y registros de entrega a la Empresa Interaseo en los meses de agosto a diciembre de 2018.				
Plan de Mejoramiento	ACCIONES CORRECTIVAS: 1. Un (1) Informe de la interventoría que determine si existe incumplimiento de las obligaciones de compensación, y si es del caso iniciarlo de acuerdo con lo reglado en el contrato de concesión. ACCIONES PREVENTIVAS: 2. Informes de visitas por cada aprovechamiento forestal, en las cuales se verifique el cumplimiento de las obligaciones de manejo ambiental durante cada aprovechamiento forestal, generando el respectivo informe y requerimientos del caso. 3. Informe de la interventoría, por cada aprovechamiento forestal realizado, que de cuenta del cumplimiento de las obligaciones establecidas para esta acción. 4. Cronograma de aprovechamientos forestales para el año 2020, que incluya la solicitud del cronograma, la respuesta del concesionario e interventoría y los informes de visita de la ANI. INFORME DE CIERRE. 5. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "La situación presentada evidencia falta de supervisión, tanto por parte de la ANI como entidad pública concedente, y la CRA en calidad de autoridad ambiental, para adoptar medidas que permitan controlar las compensaciones impuestas y acordadas por el Grupo Aeroportuario del Caribe en la obligación del aprovechamiento de la madera internamente en el Proyecto o a través de la comunidad"				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad La Contraloría ha formulado el hallazgo con ocasión de una presunta ausencia de controles a las compensaciones ambientales, específicamente en lo que tiene que ver con aprovechamiento forestal. A través del plan de mejoramiento se evidencia que la interventoría del proyecto, Consorcio Interaeropuertos, analizó el estado del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario asociadas a compensaciones ambientales y que se implementaron controles asociados a la gestión del Concesionario en lo que tiene que ver con aprovechamiento forestal. Se resume el resultado de cada una de las unidades de medida, así: 1. Informe de interventoría sobre estado de cumplimiento en materia ambiental: Unidad de medida que se cumplió con el documento radicado en la Entidad con el número 20204090156632 del 14 de febrero de 2020, a través del cual la Interventoría Consorcio Interaeropuertos, por solicitud de la ANI, presentó un informe de cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del Concesionario en materia ambiental, en el que se concluye lo siguiente: <i>"(...) se permite esta interventoría manifestar que a la fecha el Concesionario se encuentra cumpliendo sus obligaciones contractuales enmarcadas dentro del Contrato de Concesión como la de elaborar y presentar a</i>					

Hallazgo	1339-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>su costo, el plan de compensación exigido por la Autoridad Ambiental, en los términos y condiciones establecidos en los actos administrativos de la Autoridad Competente.”</i></p> <p>2. Informes de visitas por cada aprovechamiento forestal: A través de la documentación que acredita el cumplimiento de esta unidad de medida, se evidencia que se realizaron visitas de verificación ambiental al proyecto con la participación del Concesionario, la Interventoría y la ANI en marzo de 2020, noviembre de 2020 y febrero de 2021. Según la síntesis que se presenta en el informe de cierre, cuando el material resultante de la tala de árboles se ha considerado riesgoso, este se ha dispuesto través de la empresa Interaseo; cuando este material reúne las condiciones para su uso interno en el proyecto o para donación, se tiene un procedimiento interno que involucra al área de Gestión Social del Concesionario.</p> <p>3. Informe de la interventoría por cada aprovechamiento forestal realizado: Con base en la documentación que acredita el cumplimiento de la unidad de medida se evidenció una serie de informes de la Interventoría en los que se indica:</p> <p><i>“La Interventoría mediante comunicado CIA-AEC-2020-0130 entregado a la ANI el pasado 03 de marzo de 2020, y CIA-AEC-2020-0154 del 18 de marzo de 2020, remitió los informes referentes a las compensaciones ambientales y el manejo de los aprovechamientos forestales, en cumplimiento de las exigencias dadas por la Contraloría General de la República como resultado de la Auditoría de cumplimiento realizada por esta entidad al proyecto.”</i></p> <p>En el informe de cierre no se hace referencia a esta documentación; en su lugar, se enfatiza en la baja cantidad de material producido y derivado de aprovechamiento forestal, comentando un acta de donación de material del 25 de febrero de 2021, suscrita entre el Concesionario y el Presidente de la Junta de Acción Comunal del Barrio Viña del Rey, así:</p> <p><i>“Debido al reducido número de talas durante el año y que dentro de los árboles talados se presentan especies como mango, ciruelo, marañón, neem y palma botella, a los cuales se les evidenciaron problemas de tipo fitosanitarios principalmente, además de presentar DAP reducido, sumado a que tampoco son especies de uso común, por lo cual se consideran como individuos sin ningún tipo de valor para maderable, se determinó que era más un riesgo que un beneficio, se realizó la disposición a través de la empresa Interaseo.</i></p> <p><i>Sin embargo, Cabe aclarar que parte del material generado en la tala realizada el 20 de febrero de 2021, con un volumen total de un (1) metro cúbico, fue entregado el día 25 de febrero de 2021, al presidente de la Junta de Acción Comunal del Barrio Viña del Rey, quien manifestó que lo utilizaría para estacas que sirvan de soporte para sacos rellenos de arena que prestarán la función de contención en un arroyo o escorrentía del barrio; esta actividad de entrega contó con la presencia del presidente de la junta de acción comunal, funcionarios del área ambiental y social del Concesionario, y de la Interventoría del Aeropuerto. Se adjunta el formato de donación de material vegetal.”</i></p> <p>4. Cronograma de aprovechamientos forestales para el año 2020: La documentación que acredita el cumplimiento de esta unidad de medida corresponde, entre otra, a formatos diligenciados por el Concesionario, la Interventoría y la ANI con relación a aprovechamientos forestales realizados durante 2020, en los cuales se indica la cantidad de individuos intervenidos y el Acto Administrativo correspondiente. No se presenta una explicación clara de esta unidad de medida en el informe de cierre.</p> <p>Una vez revisada la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció que en el proyecto se han implementado mecanismos para asegurar un adecuado manejo del material producto de aprovechamiento forestal, el cual ha tenido seguimiento por parte de la ANI y de la Interventoría. A pesar de que la síntesis presentada en el informe de cierre, a juicio de la Oficina de Control Interno, no corresponda de manera clara a</p>			

Hallazgo	1339-2	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
las unidades de medida cumplidas, se considera que se ha atacado la causa que dio lugar al hallazgo y por ende el plan de mejoramiento es efectivo.			

4. CONCLUSIONES

1. Se declaró la efectividad, respecto a la gestión de la Entidad, desde el punto de vista administrativo, sin que esto implique pronunciamiento respecto a la connotación disciplinaria, fiscal y/o penal del hallazgo, de los planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos identificados con los números:

- 256-49
- 376-29
- 377-30
- 425-1
- 426-2
- 487-63
- 498-74
- 589-165
- 758-3
- 852-10
- 859-1
- 864-6
- 977-46
- 1009-78
- 1033-102
- 1051-15
- 1100-8
- 1103-11
- 1106-14
- 1151-4
- 1154-7
- 1157-10
- 1194-6
- 1197-9
- 1207-19
- 1242-20
- 1244-22
- 1245-23
- 1250-28
- 1256-5
- 1258-7
- 1259-8
- 1267-16
- 1272-21
- 1273-22
- 1274-23
- 1275-24
- 1276-25
- 1277-26
- 1294-1
- 1300-6
- 1302-8
- 1338-1
- 1339-2
- 1408-3
- 1410-5

El criterio más recurrente para declarar la efectividad de planes de mejoramiento fue el siguiente:

- a. **Desaparición de la causa de hecho:** las acciones de mejora en las cuales se haya determinado que las causas del hallazgo ha(n) desaparecido o se ha(n) modificado los supuestos de hecho que dieron origen al mismo.

2. No se declaró la efectividad de los planes de mejoramiento cumplidos de los hallazgos identificados con los números:

- | | | |
|-----------|-----------|-----------|
| • 673-249 | • 1046-10 | • 1278-27 |
| • 796-26 | • 1248-26 | • 1296-2 |
| • 851-9 | • 1260-9 | • 1301-7 |
| • 862-4 | • 1268-17 | |
| • 907-19 | • 1270-19 | |

El concepto de no efectividad de estableció debido a que no se cumplió ninguno de los criterios para el análisis de las acciones cumplidas para el análisis de las acciones cumplidas, estos son: desaparición de la causa de hecho, desaparición o modificación del fundamento normativo y repetición.⁵

Se recomienda que los planes de mejoramiento declarados como no efectivos se reformulen, refuercen o complementen oportunamente, **notificando a la Vicepresidencia de Gestión Corporativa** sobre las nuevas unidades de medida, así como plazo de cumplimiento.

3. La muestra aleatoria y analizada se compuso de 59 planes de mejoramiento, donde cerca del 80% fue declarado efectivo; más del 60% corresponde a proyectos carreteros, en su mayoría de 1ra y 3ra generación.
4. Se evidenció que, en términos generales, los contratos de concesión estructurados por la Agencia Nacional de Infraestructura, como es el caso de los proyectos de cuarta generación y de quinta generación, contienen medidas preventivas para evitar que hallazgos identificados por la Contraloría General de la República se repitan. Sin embargo, se considera que hay aspectos que la Entidad debe seguir fortaleciendo para evitar hallazgos derivados de estas estructuraciones, como es el caso, por ejemplo, de pagos de comisiones de éxito en el marco de proyectos de iniciativa privada.
5. Se evidenció la relevancia de procedimientos y manuales internos de la Entidad en el marco de las unidades de medida preventivas formuladas para superar hallazgos, ya que a través de este tipo de herramientas se brindan lineamientos, por ejemplo, para una adecuada supervisión de proyectos (i.e procedimiento asociado a modificaciones contractuales (GCSP-P-021) y el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)).
6. Como ha indicado la Oficina de Control Interno en el *Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República*,

⁵ Ver *Instructivo para revisión de efectividad hallazgos CGR (EVCI-I-007)*, disponible para consulta en el enlace https://www.ani.gov.co/sites/default/files/sig//evci-i-007_instructivo_para_revisión_de_efectividad_hallazgos_cgr_v1.pdf

radicado a través de la comunicación ANI No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022, se alerta que en materia portuaria se tiene la recurrencia de hallazgos asociados a la ausencia de interventorías.



A pesar de que, en términos generales, con los planes de mejoramiento formulados por la ANI para superar este tipo de hallazgos se ataquen las causas de estos al interior de cada proyecto, es decir que se aplican las medidas correctivas necesarias, se advierte que se deben adoptar y fortalecer medidas transversales que eviten la repetición de este tipo de hallazgos en las concesiones portuarias; para ello se recomienda revisar y analizar las medidas preventivas que se han implementado y que se implementan en planes de mejoramiento formulados para superar hallazgos vigentes asociados a estas problemáticas.

Se considera que un ejemplo de acciones que pueden contribuir a evitar la repetición, son las implementadas en los últimos contratos de concesión portuaria, a través de los cuales se establecen expresamente los criterios para su contratación, como, que el mencionado control únicamente es requerido cuando se ejecutan obras e inversiones o cuando se surta la reversión de los bienes de una concesión al Estado.

7. En el desarrollo del presente ejercicio se evidenciaron casos puntuales sobre oportunidades de mejora en el contenido de los informes de cierre; ya que, por ejemplo, se tienen casos puntuales en los que las unidades de medida allí comentadas no corresponden en su totalidad a las ejecutadas, e incluso casos en los que no se entregó un informe de cierre.

Se considera que este documento es de vital importancia para analizar la efectividad de un plan de mejoramiento porque allí es donde se pueden resumir los resultados de cada una de las unidades de medida ejecutadas, así como los argumentos de la efectividad de las acciones implementadas.

8. En el análisis de efectividad de planes de mejoramiento cumplidos y asociados a hallazgos en materia predial se identificaron oportunidades de mejora, principalmente asociadas a la implementación de acciones preventivas para mitigar los impactos de las causas de los hallazgos señalados por la CGR. Por ejemplo, se considera que se deben fortalecer las acciones preventivas para evitar predios sobrantes en el desarrollo de los proyectos; también se considera que se deben reforzar las medidas preventivas para evitar sobrecostos en materia predial que deben ser asumidos por el Estado.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República</p>	 <p style="text-align: center;">El futuro es de todos</p> <p style="text-align: right;">Gobierno de Colombia</p>
---	---	--

Elaboró:

Mary Alexandra Cuenca Noreña
 Auditora Oficina de Control Interno

Elaboró:

Adriana Barrios Rodríguez
 Auditora Oficina de Control Interno

Elaboró:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
 Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
 Jefe Oficina de Control

(versión original firmada)