



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.: 20221020111093



Fecha: 13-09-2022

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: Dr. WILLIAM CAMARGO TRIANA
Presidente

Dr. CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

Dr. JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO
Vicepresidente de Gestión Contractual

Dr. OSCAR CIFUENTES CORREA
Vicepresidente de Estructuración (E)

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 agosto y septiembre 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 formulados entre 2009 y 2020 por la Contraloría General de la República, relacionados con i) los modos de transporte carretero, aeroportuario, portuario y férreo, ii) el programa de cuarta generación de concesiones (4G), iii) la gestión de la Entidad en



MINISTERIO DE TRANSPORTE

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

2022.09.13 10:36:27

Firmado Digitalmente

CN=GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

C=CO

O=AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTR

E=gcabrera@ani.gov.co

Llave Pública

RSA/2048 bits

Agencia Nacional de
Infraestructura



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.: 20221020111093



Fecha: 13-09-2022

MEMORANDO

materia de contratación pública y iv) el Sistema Estratégico de Planeación y Gestión. Los resultados se resumen en el capítulo 4 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe en pdf

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) OSCAR GERARDO CIFUENTES CORREA VICE (E) 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 GOMEZ SANCHEZ (VICE) Vicepresidencia de Gestión Corporativa BOGOTA D.C. -7) GONZALO CUBIDES SUAREZ Vicepresidencia Ejecutiva BOGOTA D.C. -8) CARLOS ALEXANDER VARGAS GUERRERO 1 Vicepresidencia de Gestión Contractual BOGOTA D.C. -9) CARLOS ALBERTO TAPICHA FALLA Vicepresidencia de Estructuración BOGOTA D.C. -10) HECTOR EDUARDO VANEGAS GAMEZ GIT de Planeación BOGOTA D.C. -11) LADY DIANA PABON RINCON Vicepresidencia Jurídica BOGOTA D.C. -12) MARCELA PAOLA BLANCO NUNEZ 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: 20221020053669
GADF-F-010



MINISTERIO DE TRANSPORTE

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	4
2.	ALCANCE	4
3.	DESARROLLO DEIN INFORME	4
3.1	Red Férrea del Pacífico	5
3.1.1	Hallazgo 276-69	5
3.2	Sociedad Portuaria Río Córdoba	7
3.2.1	Hallazgo 828-2	7
3.2.2	Hallazgo 830-4	10
3.3	Sociedad Refinería de Cartagena S.A – REFICAR	12
3.3.1	Hallazgo 1101-9	12
3.4	Zona Portuaria de Cartagena Oiltanking	14
3.4.1	Hallazgo 1292-11	14
3.5	Ruta del Sol I	16
3.5.1	Hallazgo 985-54	16
3.6	Red Férrea del Atlántico	18
3.6.1	Hallazgo 1030-99	18
3.7	Aeropuerto El Dorado	20
3.7.1	Hallazgo 1128-21	20
3.8	Ruta del Sol II	21
3.8.1	Hallazgo 1163-22	21
3.9	Perimetral de Oriente de Cundinamarca	23
3.9.1	Hallazgo 1241-19	23
3.9.2	Hallazgo 1435-13	24
3.10	IP Malla Vial del Meta	27
3.10.1	Hallazgo 1325-23	27
3.11	Bucaramanga – Barrancabermeja - Yondó	29
3.11.1	Hallazgo 1378-39	29
3.12	Gestión de la Contratación Pública	31

3.12.1	Hallazgo 1167-26	31
3.13	Transversal de Las Américas	32
3.13.1	Hallazgo 1201-13	32
3.14	4G ANI.....	34
3.14.1	Hallazgo 1391-6	34
3.14.2	Hallazgo 1394-9	38
3.14.3	Hallazgo 1397-12	39
3.14.4	Hallazgo 1398-13	42
3.14.5	Hallazgo 1400-15	44
3.14.6	Hallazgo 1401-16	51
3.14.7	Hallazgo 1402-17	54
3.14.8	Hallazgo 1403-18	57
3.14.9	Hallazgo 1404-19	59
3.15	Sistema Estratégico de Planeación y Gestión	61
3.15.1	Hallazgo 902-14	61
3.15.2	Hallazgo 914-2	62
3.15.3	Hallazgo 915-3	63
3.15.4	Hallazgo 917-12	65
3.15.5	Hallazgo 922-22	67
3.15.6	Hallazgo 932-1	68
3.15.7	Hallazgo 1037-1	74
3.15.8	Hallazgo 1130-1	76
3.15.9	Hallazgo 1131-2	78
3.15.10	Hallazgo 1133-4	79
3.15.11	Hallazgo 1321-19	81
3.15.12	Hallazgo 1432-10	82
3.15.13	Hallazgo 1439-17	84
4.	CONCLUSIONES	87

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República	 MINISTERIO DE TRANSPORTE
---	--	---

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 formulados entre 2009 y 2020 por la Contraloría General de la República, relacionados con i) los modos de transporte carretero, aeroportuario, portuario y férreo, ii) el programa de cuarta generación de concesiones (4G), iii) la gestión de la Entidad en materia de contratación pública y iv) el Sistema Estratégico de Planeación y Gestión.

3. DESARROLLO DEIN 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 Red Férrea del Pacífico

3.1.1 Hallazgo 276-69

Hallazgo	276-69	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 4-6 Administrativo con presunta incidencia disciplinaria H20 Se estableció que el Concesionario Tren de Occidente S.A. no legalizó los reembolsos dados para el transporte de los materiales requeridos en los frentes de obra por carretera, según el plazo establecido para el 1 de noviembre de 2004, incumpliendo los compromisos adquiridos, aumentando el atraso en la ejecución de las obras de rehabilitación y además ocasionando incertidumbre en la aplicación de los recursos entregados al Concesionario por éste concepto.</p> <p>H12-19 A través de Acta de Acuerdo No 36 de 2001, FERROVIAS autorizó el desembolso de pagos para la importación de fijaciones, rieles 90 lb/yd, cambiavías y elementos de unión. En julio de 2003 fueron girados al concesionario por parte de Ferrovías USD\$879.112 (\$2.733,15M), para la compra de 26 cambiavías con un plazo de entrega de noventa (90) días calendario, siguientes a la fecha de expedición de las órdenes de compra. Se concluye que los recursos fueron girados por FERROVIAS al concesionario en julio de 2003 y los cambiavías no han sido depositados en las bodegas ni instalados en la red férrea, lo cual demuestra que la inversión no se ha realizado, generándose presunto detrimento de los recursos del Estado, por el valor girado.</p>		

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	276-69	Efectividad	No efectivo		
	<p>H178 D Importación cambiavías. Respecto a la importación de los 26 juegos de cambiavías, según el INCO el pasado 23 de marzo de 2008 llegaron sólo 7 (siete) juegos procedentes del Brasil y se encuentran depositados en la estación de Yumbo.</p> <p>H56-93 Anticipos y avances. En cuanto a las actividades correspondientes a: Suministro de balasto, importación de 26 juegos de cambiavías, adquisición de clips, construcción de puentes nuevos, reconstrucción Cartago – La Felisa, ejecución de obras preliminares y complementarias, entre otras. Se observa que a abril de 2008, aún sin legalizar existen \$30.598 millones de anticipos y avances entregados al Concesionario desde el año 2002 hasta el 2007.</p> <p>H71-111 Plazo de obras. Se presenta incumplimiento del último Plazo que se le otorgó al Concesionario hasta 27 de marzo de 2008 para terminar las obras que no tienen que ver con predios y licencias ambientales. Con corte a 24 de abril de 2008, se observó que existen por ejecutar obras de construcción (9 puentes) y rehabilitación (42,22 kilómetros de construcción y rehabilitación de la línea férrea), que a juicio de la CGR no se encuentran afectadas por licencias ambientales ni predios pendientes de entregar al Concesionario.</p> <p>H281-74 Se evidenció poco avance en la ejecución de las obras de las Variantes de Caimalito (solamente se han adelantado actividades de descapote, cortes alistamiento para riego de balasto) y de Chinchiná (solamente construcción del puente sobre el Río Chinchiná).</p> <p>Hallazgo 276-69 Administrativo Mediante un Oficio 20093070155971 de diciembre 18 de 2009, el INCO aprueba la ampliación del plazo de la ejecución del Plan de Obra al Concesionario hasta el 18 de diciembre de 2010, sin mediar un acto administrativo para la modificación del contrato y pese a los reiterados incumplimientos del Concesionario.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Documento sancionatorio 2. Acuerdo conciliatorio 3. Soporte de la debida gestión (requerimientos a TDO) <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Manual de Supervisión e Interventoría 5. Resolución 1578 de nov de 2014 6. Manual de Contratación 7. Res. Que crea y regula el Comité de Contratación 8. Res. 959 de 2013 - Bitácora del Proyecto 9. Procedimiento para las modificaciones contractuales <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 10. Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento del las cláusulas contractuales y falta de formalidades."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Permanencia de la causa
Análisis de efectividad					
<p>El plan de mejoramiento inicial para superar el hallazgo se declaró no efectivo a través del informe de auditoría a la gestión de la ANI en materia de modificaciones contractuales en proyectos de concesión, radicado con la comunicación ANI No. 20201020083143 del 3 de julio de 2020, debido a que la Oficina de Control Interno había evidenciado atrasos en el plan de obras propuesto por la Sociedad Tren de Occidente S.A para el tramo Zaragoza - La Felisia, en el marco del Acuerdo Conciliatorio suscrito con la ANI en febrero de 2018, lo que demostraba permanencia de la causa de hecho del hallazgo.</p>					

Hallazgo	276-69	Efectividad	No efectivo
<p>Con ocasión de dicha no efectividad, el plan de mejoramiento fue reformulado incluyendo una acción de mejoramiento correctiva denominada “Soporte de la debida gestión (Requerimientos a TDO)”, que consiste en actas de reunión y comunicaciones orientadas a dar cumplimiento a lo pactado en el Acuerdo Conciliatorio de febrero de 2018.</p> <p>A través del informe de cierre se sintetiza la gestión adelantada para dar cumplimiento a dicho Acuerdo Conciliatorio, de la que se resalta una prórroga para dar cumplimiento a lo allí pactado hasta el 6 de mayo de 2022, lo que no sucedió y dio lugar a que Tren de Occidente solicitara una prórroga adicional, que fue rechazada según consta en las comunicaciones con radicado ANI No. 20223070113641 del 26 de abril de 2022 y 20223070124811 del 05 de mayo de 2022.</p> <p>Como se indica en el informe de cierre, lo anterior dio lugar a que mediante memorando con radicado ANI No. 20223070065433 de 13 de mayo de 2022 la Vicepresidencia de Gestión Contractual solicitara al GIT de Defensa Judicial notificar al Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca sobre el incumplimiento del Acuerdo Conciliatorio, que incluyen las obras del tramo Zaragoza - La Felisia, por parte de TDO e iniciar las acciones judiciales procedentes.</p> <p>Según el informe de cierre “Teniendo en cuenta que la función del equipo de seguimiento va hasta la notificación de la terminación del acuerdo conciliatorio al GIT de Defensa Judicial, damos por cumplido al 100% las acciones que se adelantaron para el subsane de este hallazgo.” Al respecto se considera que a pesar de que el Equipo de Seguimiento ha implementado los mecanismos a su alcance, orientados a que se dé cumplimiento al Acuerdo Conciliatorio y a alertar al GIT de Defensa Judicial sobre su incumplimiento, no se ha subsanado la causa que dio lugar al hallazgo, pues el incumplimiento alertado por la Contraloría se mantiene, sin que las medidas aplicadas por la ANI hayan sido efectivas.</p> <p>Se considera que el plan de mejoramiento se debe reformular para declarar su efectividad, teniendo en cuenta los resultados que surtan de la notificación al GIT de Defensa Judicial del incumplimiento de TDO, es decir el cumplimiento de lo que llegue a decidir el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca.</p>			

3.2 Sociedad Portuaria Río Córdoba

3.2.1 Hallazgo 828-2

Hallazgo	828-2	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Indebida aplicación normativa para el cálculo de la contraprestación</p> <p>En el proceso de la Actuación Especial de Fiscalización se evidenció una conducta que generó un detrimento patrimonial, toda vez que se suscribió el Contrato de Concesión Portuaria 022 el 23 de abril de 1998 desconociendo los lineamientos relativos a la contraprestación descritos en el documento CONPES 2992 de 1998, CONPES vigente al momento de la suscripción del contrato, lo cual genera presunto detrimento patrimonial de \$11.651 millones. Los presuntos gestores fiscales a los que se le es atribuible el citado detrimento patrimonial por nexo de causalidad de acción son los gestores fiscales de la Superintendencia General de Puertos hasta abril de 1998, periodo en que se suscribió el contrato. Así mismo, los posibles gestores fiscales vinculados por presunta omisión, habiendo podido modificar sistema de contraprestación del Contrato 022 de 1998 a partir del año 2003 (fecha en que se expidió la Ley 856 de 2003) - No se evidenció la existencia de la totalidad de las pólizas exigidas en la Cláusula Novena Numerales 9.1.1, 9.1.2, 9.1.3, 9.2 y 9.3 con sus respectivas modificaciones y ajustes contractuales; la información solicitada no se encontró en los expedientes aportados por la Entidad en su respuesta. - En cuanto a la interventoría del Contrato de Concesión Portuaria 022 de 1998 se identificó que ésta no cuenta con una interventoría integral externa que de manera independiente vigile el cumplimiento de las obligaciones contractuales generales, técnicas, financieras, administrativas y jurídicas a cargo del Concesionario.</p>		
	Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA Contraprestación:</p>	

Hallazgo	828-2	Efectividad	No efectivo		
	1- Concepto técnico 2- Concepto Financiero 3- Concepto Jurídico 4- Tomar las acciones pertinentes derivadas del Concepto Jurídico Pólizas: 5- Comunicación 6- Respuesta Min ambiente 7- Pólizas aprobadas Interventorías: 8- Solicitud a jurídica sobre contratación de interventorías 9- Concepto de jurídico UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 10. El 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. 11. Manual de contratación código GCOP-M-0001. 12- Modelo de los nuevos Contratos Portuarios de Estructuración evidenciando la incorporación de interventorías de obra y reversión. 13- Procedimiento de aprobación de pólizas. INFORME DE CIERRE 14- Informe de cierre 15. Alcance al Informe de cierre, en donde se indica la no existencia de daño patrimonial				
Causa del hallazgo	"... toda vez que se suscribió el Contrato de Concesión Portuaria 022 el 23 de abril de 1998 desconociendo los lineamientos relativos a la contraprestación descritos en el documento CONPES 2992 de 1998, CONPES vigente al momento de la suscripción del contrato..." <ul style="list-style-type: none"> - El hallazgo se encuentra enfocado básicamente a una presunta aplicación normativa indebida para el cálculo de la contraprestación. - Falta de pólizas contractuales - Inexistencia interventoría para el contrato de concesión portuaria 022 de 1998 				
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>Las causas del hallazgo según la CGR se describen a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El hallazgo se encuentra enfocado básicamente a una presunta aplicación normativa indebida para el cálculo de la contraprestación. - Falta de pólizas contractuales - Inexistencia interventoría para el contrato de concesión portuaria 022 de 1998 <p>RESPECTO A LA CONTRAPRESTACIÓN</p> <p>En virtud de lo anterior, el plan de mejoramiento de la Entidad se enfocó en validar efectivamente si dentro del desarrollo del contrato de concesión portuaria se encontraban diferencias entre la línea de playa concesionada y la línea de playa ocupada realmente por el Concesionario, a cargo de la administración y operación del puerto. Por lo tanto, se realizaron validaciones técnicas con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC, el área de puertos de la Superintendencia de Transporte, validación y concepto de la Gerencia Portuaria de la ANI, así como el concepto jurídico y financiero de la Entidad.</p> <p>Estas acciones de mejora correctivas, de acuerdo con el análisis técnico, financiero y jurídico de la Entidad y según el pronunciamiento de la Superintendencia de Transporte, la información del IGAC, la metodología de contraprestación aplicada</p>					

Hallazgo	828-2	Efectividad	No efectivo
<p>al contrato de concesión portuaria N. 022 de 1998 es la que legalmente corresponde y que la misma no varía o cambia con el tiempo pues se mantienen las condiciones establecidas contractualmente, por lo que la línea de playa concesionada corresponde a la realidad del contrato.</p> <p>Por otro lado, en el Acta de reversión y liquidación del Contrato de Concesión Portuaria N. 022 del 22 de abril de 1998 de la Sociedad Portuaria Rio Córdoba S.A. el balance relacionado con respecto al pago de la contraprestación al Instituto Nacional de Vías – INVIAS se acreditó en su totalidad; no obstante, con relación a los pagos que el Concesionario que debería pagar al Municipio de Ciénaga – Magdalena, según el Acta citada <u>la Sociedad Portuaria Rio Cordoba S.A. adeuda al Municipio por concepto de contraprestación la suma de USD 302.784 por saldo a capital más intereses de mora por valor de COP \$ 1.500.400.865.</u></p> <p><u>RESPECTO A LA INEXISTENCIA DE INTERVENTORÍA</u></p> <p>En el Acta de reversión y liquidación del Contrato de Concesión Portuaria N. 022 del 22 de abril de 1998 de la Sociedad Portuaria Rio Córdoba S.A. se registró que durante la ejecución del contrato de concesión portuaria no se contó con interventoría para el seguimiento de la ejecución del proyecto, sin embargo, para iniciar los trámites de reversión la ANI suscribió un contrato con el Consorcio Concesión Portuaria 18, con el objeto de una <i>“Interventoría integral para la reversión del contrato de concesión portuaria N. 022 de 1998 suscrito entre la Nación – Superintendencia General de Puertos, hoy administrado por la Agencia Nacional de Infraestructura – y la Sociedad Portuaria Rio Cordoba”</i>, por un plazo de dos (2) meses, la cual inició el 21 de mayo de 2018 y duró hasta al 20 de julio de 2018. Asimismo, el Acta de liquidación del contrato de interventoría se suscribió el 26 de noviembre de 2019.</p> <p><u>RESPECTO A LAS PÓLIZAS</u></p> <p>Con relación a las pólizas del contrato de concesión, en el Acta de reversión y liquidación del Contrato de Concesión Portuaria N. 022 del 22 de abril de 1998 de la Sociedad Portuaria Rio Córdoba S.A, se relacionaron las garantías vigentes al momento de la terminación del contrato de concesión de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seguros Generales SUDAMERICANA S.A. (N. 1000162-9 documento 12409115) la cual ampara: El cumplimiento del contrato y los pagos de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales. <p>Asimismo, en el Acta quedó registrado que la Sociedad Portuaria Rio Córdoba S.A deberá constituir la garantía de calidad de mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación conforme lo establecido en el literal c) del artículo 2.2.3.3.7.5 del Decreto 1079 de 2015. <u>En el análisis de efectividad de acciones de mejoramiento realizado por la Oficina de Control Interno no se evidenció que en las acciones de mejora se encuentre evidenciada y/o sustentada dicha póliza.</u></p> <p><u>CONCLUSIONES:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contraprestación: De acuerdo con lo anterior, y luego de revisar si las causas del hallazgo habían desaparecido o no con las acciones de mejora propuestas por la Entidad, Se evidenció que la causa de hecho del hallazgo relacionada con el cálculo de contraprestación ha desaparecido, ya que se realizó de acuerdo con la normativa para el cálculo de la contraprestación del contrato. 2. Interventoría: Teniendo en cuenta la procedencia de la liquidación del contrato, la Entidad contrató una interventoría por un periodo de dos (2) meses, por lo que también desaparece la causa del hallazgo con relación a la contratación de una interventoría para este proyecto. 			

Hallazgo	828-2	Efectividad	No efectivo
3. Pólizas:	Con relación a la suscripción de las garantías del proyecto en el Acta de reversión y liquidación del Contrato de Concesión Portuaria N. 022 del 22 de abril de 1998 de la Sociedad Portuaria Rio Córdoba S.A. que a la fecha de la suscripción de esta se encontraba pendiente la garantía de calidad de mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación conforme lo establecido en el literal c) del artículo 2.2.3.3.7.5 del Decreto 1079 de 2015.		
Por lo anterior, y teniendo en cuenta que no se tiene evidencia de la constitución de la garantía de calidad y su aprobación, siendo ésta una de las causas relacionadas con este hallazgo y que aún se mantiene, el plan de mejoramiento se declara no efectivo.			

3.2.2 Hallazgo 830-4

Hallazgo	830-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	Subestimación de la contraprestación En el proceso de la Actuación Especial de Fiscalización se evidenció una conducta que generó un presunto detrimento patrimonial por \$366 millones correspondientes al valor que ha dejado de pagar el concesionario por concepto de contraprestación, con ocasión al modificatorio 1 al Contrato 022, firmado el 18 de noviembre de 1999, cláusula DECIMA TERCERA.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Comunicación a INVIAS 2. Concepto financiero 3. Concepto Jurídico 4. Otrosí No. 3 aclaratorio UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 5. Manual de Contratación 6. Res. Que crea y reglamenta el Comité de Contratación 7. Res. 959 de 2013 - Bitácora 8. Oficio rad No. 2017-102-030-791-1 a la CGR INFORME DE CIERRE 9. Informe final estado del hallazgo 10. Alcance informe de cierre UNIDADES DE REFUERZO O COMPLEMENTARIAS 11. Auto No. 000660 del 14 de diciembre de 2017.				
Causa del hallazgo	Según el PMI la causa del hallazgo es: "Los presuntos gestores fiscales a los que se les podría atribuir el presunto detrimento patrimonial por nexo de causalidad de acción son los gestores fiscales de la Superintendencia General de Puertos hasta abril de 1998, período en que se suscribió el contrato. Así mismo, los posibles gestores fiscales vinculados por omisión, habiendo podido advertir el error y realizar las respectivas correcciones son presuntamente las entidades que administraron los contratos de concesión portuaria, Ministerio de Transporte, INCO y ANI."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria, fiscal	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho

Hallazgo	830-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>A través del informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República formalizado a través del radicado ANI No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022, la Oficina de Control Interno se pronunció frente a las unidades de medida 1 a 10, declarando la no efectividad del plan de mejoramiento.</p> <p>En virtud de lo anterior, mediante radicado ANI No. 20223030080593 del 28 de junio de 2022, la Vicepresidencia de Gestión Contractual profundizó el objetivo de la unidad de medida No. 3, que viene a ser el otrosí No. 3 aclaratorio, con el que se modificó la cláusula décima tercera del contrato de concesión, previamente ajustada a través del otrosí No. 1, otrosí No. 1 que dio lugar a la formulación del hallazgo, así:</p> <p style="padding-left: 40px;">“(…) el equipo de apoyo a la supervisión del proyecto Sociedad Portuaria Río Córdoba ha considerado, que es de gran importancia evidenciar la labor realizada frente al mencionado hallazgo, sugiriendo así la posibilidad de que fuera revisado el Plan de Mejoramiento Institucional -PMI, teniendo en cuenta principalmente que se efectuaron las unidades propuestas en el Plan de Mejoramiento, en donde se encuentra el Otrosí No. 3 del 2014, aclaratorio a la modificación No. 1 de 1999 en el cual se aclaró y modificó la Cláusula primera de la Modificación No. 001 de 1999 <u>indicando la forma de pago</u>:</p> <p style="text-align: center;">ACUERDAN</p> <p>CLÁUSULA PRIMERA – Aclarar y Modificar la Cláusula Primera de la Modificación No. 001 del 18 de noviembre de 1999 al Contrato de Concesión Portuaria No. 022 de 1998, el cual quedará así:</p> <p>“CLÁUSULA PRIMERA: Objeto de la modificación: <u>De conformidad con lo dispuesto en los artículos primero y segundo de la Resolución No. 0492 de 1999, se modifica la cláusula décima tercera del contrato de concesión portuaria No. 022 del 23 de abril de 1998, en los siguientes términos:</u></p> <p>“CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: Contraprestación y valor del contrato: (...) A partir del 1 de septiembre de 1998 se excluye el valor de vigilancia ambiental, por lo cual EL CONCESIONARIO pagará anualidades anticipadas por valor de CIENTO SETENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS ONCE CON 90/100 DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA (US\$179.711,90).”</p> <p>Dado que con el otrosí No. 3 se modificó el otrosí No. 1, que dio lugar al hallazgo, se considera que habría lugar a desaparición de la causa del hecho que dio lugar al hallazgo, que constituye uno de los criterios para la declaración de efectividad de un plan de mejoramiento.</p> <p>Por otro lado, a través del memorando citado líneas arriba (radicado ANI No. 20223030080593 del 28 de junio de 2022), la Vicepresidencia de Gestión Contractual complementó el plan de mejoramiento con la unidad de medida No. 11, correspondiente al Auto No.000660 del 14 de diciembre 2017 emitido por la Contraloría General de la República, con el que se archivó el proceso de responsabilidad fiscal No. 00032-2014, asociado al hallazgo aquí analizado, “(...) porque el hecho no es constitutivo de daño patrimonial con lo expuesto en la parte motiva de la</p>			

Hallazgo	830-4	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>presente providencia"; es decir que para el Ente de Control se aclaró lo correspondiente al presunto detrimento patrimonial señalado en el hallazgo.</p> <p>Por último, se debe tener en cuenta que el plan de mejoramiento cuenta con unidades de medida preventivas orientadas a que las modificaciones contractuales de los contratos de concesión tengan una verificación exhaustiva y previa a su suscripción y así evitar hallazgos de este tipo; por ejemplo, hacen parte de estas unidades de medida preventivas los comités de contratación.</p> <p>En virtud de la modificación contractual realizada a través del otrosí No. 3 y del archivo del proceso de responsabilidad fiscal No. 00032-2014 se declara la efectividad del plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.3 Sociedad Refinería de Cartagena S.A – REFICAR

3.3.1 Hallazgo 1101-9

Hallazgo	1101-9	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 9. Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria. Pago de intereses moratorios ECOPETROL - REFICAR.</p> <p>En el Otrosí No. 1 de fecha 31 de diciembre de 2015, suscrito entre la ANI y la Sociedad Ecopetrol S.A. se estableció en su cláusula 12 el valor anual de la contraprestación por USD\$1,945,518, según lo estipulado en el parágrafo cuarto de la citada cláusula en lo referente al procedimiento de indexación, liquidación y recaudo que se realizará de manera anticipada año a año a la tasa representativa. De lo anterior se evidencia que en los pagos realizados no se incluyeron intereses moratorios por valor de \$26,1 millones de la vigencia 2016, estipulados en el otrosí No. 1 de 2015, del parágrafo octavo de la cláusula 12.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>MEDIDAS CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Traslado por competencia. 2. Oficio. <p>MEDIDAS PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Procedimiento. 4. Procedimiento existente. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Informe de cierre <p>Unidades de refuerzo o complementarias</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auto: Auto No. 0694 del 18-09-18 2. Oficio Ecopetrol 3. Soportes Pago 4. Oficio Alcaldía 5. Oficio verificación contraprestación 6. Oficio verificación contraprestación 7. Oficio verificación contraprestación 		

Hallazgo	1101-9			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “Se demuestra la debilidad de Control Interno que genera riesgo de no cobrar los intereses moratorios en las fechas establecidas. Se puede configurar una presunta incidencia fiscal y disciplinaria por valor de \$26.1 millones.”				
Incidencia	Administrativa con presunta incidencia fiscal y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	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 1101-9, la Oficina de Control Interno había emitido un concepto de No Efectividad a través del <i>Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República</i>, radicado bajo el No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022, en los siguientes términos:</p> <p><i>“En la revisión de las unidades de medida correctivas, se evidenció en la N. 1 que la ANI emitió la comunicación con radicado ANI N. 20173030136411 del 8 de mayo de 2017, en donde informó a la Alcaldía de Cartagena la formulación del hallazgo y la solicitud de traslado a esta Entidad, visto que es la encargada del recaudo del 20% por concepto de contraprestación, correspondiente al uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público otorgadas en concesión en el distrito de Cartagena; posteriormente en la unidad de medida N. 2 la ANI remitió la solicitud a la CGR por medio de la comunicación con radicado ANI N. 20171020244271 del 1 de agosto de 2017.</i></p> <p><i>Sin embargo, no se verificó que la ANI, como Supervisor del contrato de concesión N. 010 de 2010, haya implementado lo relativo a la verificación del pago de contraprestación portuaria y en caso de ser procedente aplicar el procedimiento imposición de multas y sanciones a concesionarios, con lo que no se tiene certeza sobre la eliminación de la causa de hecho evidenciada por la Contraloría de debilidad de Control Interno que genera riesgo de no cobrar los intereses moratorios en las fechas establecidas, por lo que se declara el plan de mejoramiento como No Efectivo.”</i></p>					
Análisis de efectividad					
<p>Respecto al concepto de la Oficina de Control Interno del informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República con radicado ANI N. 20221020058643 del 25 de abril de 2022 la Vicepresidencia de Gestión Contractual envió el memorando N. 20223030080583 del 28 de junio de 2022 a la Vicepresidencia de Gestión corporativa, la cual remitió esta comunicación a la Oficina de Control Interno con radicado ANI N. 20224000096913 del 5 de agosto de 2022, en donde formuló las siguientes unidades de medida complementarias:</p> <p>1. Auto: Auto No. 0694 del 18-09-18 de La Contraloría General de la República, Radicado ANI No 20184091171452 del 9 de noviembre de 2018</p> <p>2. Oficio Ecopetrol: Solicitud de cobro de capital e intereses a la Sociedad Ecopetrol S.A mediante radicado No. 2019308030669 del 6 de septiembre de 2019 al Municipio.</p> <p>3. Soportes Pago: Soporte de pago de capital de intereses septiembre de 2019.</p> <p>4. Oficio Alcaldía: Radicado No. 2020308000457-2 del 09 de enero de 2020, en el cual se da respuesta a la Alcaldía de Cartagena, y se explica el paso a paso de los pagos realizados por la Sociedad, aclarando que con el pago realizado en septiembre de 2019, el Concesionario se encuentra al día con el pago de la contraprestación.</p> <p>5. Oficio verificación contraprestación: Oficio con radicado ANI No. 20203080404411 del 31 de diciembre de 2020, en el cual se presenta la liquidación a febrero de 2020 del CONPES 3744 2013, cuya conclusión es que el Concesionario se encuentra al día en el pago de la contraprestación.</p> <p>6. Oficio verificación contraprestación: Oficio con radicado ANI No. 20213080397721 16 de diciembre de 2021, en el cual se presenta la liquidación a febrero de 2021 del CONPES 3744 2013, cuya conclusión es que el Concesionario se encuentra al día en el pago de la contraprestación.</p>					

Hallazgo	1101-9	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>7. Oficio verificación contraprestación: Oficio con radicado ANI No. 20223080169901 del 9 de junio de 2022, en el cual se presenta la liquidación a febrero de 2022 del CONPES 3744 2013, cuya conclusión es que el Concesionario se encuentra al día en el pago de la contraprestación.”</p> <p>En donde la Entidad precisó lo siguiente respecto a la unidad de medida complementaria N. 1:</p> <p><i>“Es importante tener en cuenta que la Unidad de refuerzo o complementaria No. 1, se refiere al radicado ANI. No 20184091171452 del 9 de noviembre de 2018, mediante el cual la Contraloría General de la República emite comunicación a la ANI, por la cual se informa lo ordenado en el auto No. 0694 del 18-09-18 como a continuación se transcribe:</i></p> <p><i>“PRIMERO: ARCHIVAR por inexistencia de daño patrimonial al Estado, las diligencias contenidas en el ANTECEDENTE NO. 2017IE0018328 (SICA 47395-SIREF AN85112-2016-29637) el cual refería a presuntos manejos irregulares de los recursos públicos en la Agencia Nacional de Infraestructura “ANI”, conforme a las razones expuestas en la parte motiva del presente auto.</i></p> <p><i>SEGUNDO: TRASLADAR, el presidente hallazgo a la contraloría distrital de Cartagena de Indias, ubicada en la calle 30 # 19 a - 09 Casa Moraima barrio Pie de la Popa de Cartagena D. T. y C., para que conforme a su competencia determine si fue afectado el patrimonio del Distrito Turístico y Cultural De Cartagena, conforme lo señala el hallazgo referido.”</i></p> <p><i>Así mismo, las unidades No. 5 a 9, evidencian que una vez realizado el pago el concesionario por motivo de contraprestación portuaria, la concesión portuaria se encuentra al día.”</i></p> <p>Por otra parte, en el desarrollo del plan de mejoramiento se observaron las unidades de medida preventivas N. 3 y 4, las cuales estuvieron orientadas a fortalecer los controles de la Entidad en relación con el pago de la contraprestación en contratos de concesión portuaria, con la implementación del procedimiento GCSP-P-034 Verificación de pago de contraprestación portuaria con el cual se establece la metodología de revisión y seguimiento del pago de contraprestación para este tipo de concesiones y en caso de identificarse falencias en esta materia la Entidad cuenta con el procedimiento GEJU-P-003 Imposición de multas y sanciones a concesionarios o interventorías, el cual fue incluido como medida preventiva N. 4.</p> <p>De acuerdo con las unidades de medida desarrolladas por la Entidad, se evidenció que la concesión portuaria <i>se encuentra al día</i> por concepto de pagos de contraprestación portuaria y adicionalmente la Contraloría a través del Auto No. 0694 del 18-09-18 archivó el antecedente con radicado N. 2017IE0018328 y trasladó su competencia a la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, con lo que se evidencia que se eliminó la causa de hecho evidenciada por la CGR de <i>debilidad de Control Interno que genera riesgo de no cobrar los intereses moratorios en las fechas establecidas</i>, por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.4 Zona Portuaria de Cartagena Oiltanking

3.4.1 Hallazgo 1292-11

Hallazgo	1292-11	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 11. Administrativo. Consistencia y oportunidad de la información. Contrato de Concesión Portuaria 021 de 1997.</p> <p>Revisado el Anexo A del Otrosí 2 del Contrato 021 de 1997 del 2012, que hace referencia al Plan de inversiones en zona de uso público, se estableció que no contiene la descripción de las obras y equipos por realizar e instalar, respectivamente, que permitan efectuar un seguimiento en detalle de las inversiones que corresponde adelantar el Concesionario. Además, en dicho anexo se identifica inconsistencia en lo</p>		

Hallazgo	1292-11	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>asignado para el año 1, ya que al sumar las cifras correspondientes da un valor de USD\$424.961 y no de USD\$499.861 como se totaliza dicho documento, lo que equivale a una diferencia de USD\$74.900, valor que no quedó consignado dentro de las actividades del primer período, sin que a octubre de 2018 la inconsistencia haya sido objeto de revisión y/o aclaración. Por otra parte, según los informes mensuales de Interventoría, correspondientes al período comprendido entre marzo y agosto de 2018, el Concesionario no es oportuno en la entrega de información a la firma interventora.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Técnico de la descripción de las actividades del plan de inversión de acuerdo a los antecedentes del contrato. Informe de gestión financiero frente a la diferencia de los USD 74.900 Comunicación al concesionario indicándole sobre la oportuna y debida entrega de información a la Entidad y/o interventoría so pena de la imposición de procesos sancionatorios contractuales que se deriven. Informe ambiental de la entrega de información objeto del hallazgo del concesionario a la interventoría. <p>PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Manual de Supervisión e interventoría <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	Debilidades de control por parte de la ANI, en la revisión y análisis de los soportes contractuales.		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>Según la CGR la causa del hallazgo se describe de la siguiente manera: “Debilidades de control por parte de la ANI, en la revisión y análisis de los soportes contractuales”</p> <p>Con ocasión al análisis de efectividad de las acciones de mejora del hallazgo en mención, se encontró que efectivamente en el desarrollo del contrato de concesión portuaria, luego de la suscripción del otrosí N° 2, el cual establece el plan de inversiones que deberá desarrollar la sociedad portuaria, no coincide con el plan de inversiones del modelo financiero, teniendo en cuenta que una de las diferencias consiste en que en el modelo se relaciona una actividad denominada “Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad” por un valor de USD 74.900. No obstante, en el Otrosí N° 3 del 5 de febrero de 2019 al Contrato de Concesión Portuaria No. 021 de 1997, se incorporó en el nuevo presupuesto y cronograma de inversión el ítem “Estudio de prefactibilidad y factibilidad” por un valor de USD\$ 74.900 la cual corresponde a la diferencia que se encuentra entre el modelo financiero versus el Plan de Inversiones del Anexo A del Otrosí N° 2 al Contrato de Concesión y cifra que fue mencionada en el Artículo segundo del Resolución 2132 de 2015.</p> <p>Con relación a la ejecución del plan de inversiones, el 6 de enero de 2022 se suscribió entre las partes (Concesionario y ANI) el nuevo Plan de Inversiones que comprende las nuevas obras para la ampliación de las instalaciones portuarias para una operación y recepción de buques de hasta 45.000 DWT (toneladas de peso muerto). Estas obras se especifican en la Cláusula Tercera del Otrosí N° 5 por un valor total de USD 6.444.289 (constantes de diciembre de 2020).</p> <p>Así mismo, en a Cláusula Segunda del Otrosí N° 5 de 2022 adiciona a la Cláusula Quinta del Otrosí No. 02 de 2012 “DESCRIPCION DEL PROYECTO ESPECIFICACIONES TECNICAS, MODALIDADES DE OPERACIÓN, VOLUMENES Y CLASE DE CARGA A LA QUE SE</p>			

Hallazgo	1292-11	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>DESTINARÁ” que a su vez modificó la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión 021 de 1997 a fin de ajustar las condiciones técnicas especiales de operación y construcción del puerto, volumen de carga, conforme lo expuesto en la parte considerativa del otrosí N° 5, por lo cual, se modificó el contrato de concesión permitiendo efectuar un seguimiento detallado de las inversiones que le corresponde adelantar el Concesionario.</p> <p>En lo que compete a la entrega oportuna de información, mediante el oficio con radicado ANI 20194090680292 del 4 de julio de 2019, la Interventoría dejó claro que a pesar de que la información fue allegada por el Concesionario en periodos distintos a los solicitados, tal situación no se configura como un impedimento para que la Interventoría pueda evidenciar una situación comprometedoras de las obligaciones ambientales del Concesionario, ya que, la interventoría realizó visitas al puerto durante la ejecución del contrato, con una frecuencia mayor a una visita al mes, que eran parte del insumo para el reporte de sus informes . Así mismo, la información solicitada en los diferentes informes fue allegada por el Concesionario, permitiendo a la Interventoría, cumplir con sus funciones y hacer el seguimiento al proyecto. Lo anterior no alerta un presunto incumplimiento en la entrega oportuna de información por parte del Concesionario.</p> <p>Asimismo, la supervisión planteó como acción preventiva el Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión contractual (GCSP-M-002), lo cual, promueve la implementación de controles adicionales para una adecuada supervisión del contrato portuario. Por lo tanto, se evidencia la desaparición de la causa de hecho del hallazgo.</p>			

3.5 Ruta del Sol I

3.5.1 Hallazgo 985-54

Hallazgo	985-54	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 54. Uso de Recursos Equity Contrato de Concesión 002 de 2010. (A, F y D)</p> <p>El 15 de julio de 2010 el Concesionario aportó \$70,000" millones correspondiente a los recursos Equity y de este mismo rubro el 20 de octubre de 2010 retiró la suma de \$20,000 millones, es decir, que solo tres meses después de fondear retira parte de los recursos. Adicionalmente, se ha venido pagando con cargo a la misma cuenta, los intereses generados por esta obligación, de manera tal que en el mes de enero de 2011 se pagó a una Entidad financiera la suma de Seiscientos Veinte Millones Setecientos Cuatro Mil Pesos (\$620.7 millones), estos dos retiros de la subcuenta aportes Equity son contrarios a la finalidad de los recursos antes señalados. En la respuesta dada por la Entidad suministró copia del informe de la fiduciaria donde se manifiesta que el concesionario el 9 de febrero de 2012 reintegró la suma de \$20,000 millones. Sin embargo sobre los \$620.7 millones no realizó pronunciamiento alguno. En tal sentido se generó un presunto detrimento al Estado en \$5,358.8 millones de pesos constantes de 2008, equivalentes a \$9,457.3 millones de pesos corrientes de 2014, que corresponde a la afectación que sufrió el proyecto al retirar dichos recursos y reintegrar solo \$20,000 millones, es decir el valor del dinero en el tiempo no fue reconocido por el concesionario.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVA 1)Informe de Interventoría</p> <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA 2)Modelo estándar 4G</p> <p>INFORME DE CIERRE 3)Informe de cierre</p>		

Hallazgo	985-54	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	UNIDADES DE REFUERZO O COMPLEMENTARIAS 1. Informe de interventoría 2. Auto No. 0918		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Presunto incumplimiento de la fiduciaria del deber de debida diligencia en el desarrollo de sus obligaciones porque permitió que se destinaran recursos a una finalidad diferente a la autorizada."		
Incidencia	Fiscal, disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>A través del informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República, formalizado a través del memorando con radicado ANI No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022, la Oficina de Control Interno evidenció que a través del plan de mejoramiento vigente en ese momento del tiempo se demostraba la gestión liderada por la interventoría del proyecto, Consorcio Zañartu – Mab – Velnec, con ocasión del presunto incumplimiento alertado por el Ente de Control; en lo que corresponde a la suma de \$20,000 millones, que, según el informe que acredita la acción correctiva, el Concesionario "(...) lo efectuó para pagar un anticipo a su proveedor de concreto, pero que al cambiar la forma de pago del contrato de suministro de concreto, utilizó el dinero para el abono al capital de la obligación financiera.", dando lugar a que la Interventoría concluyera que "(...) no se presentó ningún perjuicio al proyecto o a la entidad, toda vez que estos dineros pertenecieron a la Cuenta Aportes Concesionario de la cual, de acuerdo con la sección 3.02 literal (d) (i), los remanentes son de libre disposición del concesionario y entre ellos se encontrarían los rendimientos que se hubiesen producido durante el lapso transcurrido entre el giro del anticipo y su amortización. Además, durante este mismo lapso, el proyecto no requirió los recursos en mención."</p> <p>Lo que dio lugar a que desde la Entidad no se iniciaran procesos conminatorios asociados a estos \$20,000 millones, pues, con el informe de cierre del plan de mejoramiento, el Vicepresidente Ejecutivo concluyó:</p> <p><i>"(...) teniendo en cuenta que el informe de interventoría concluye que no hay ningún tipo de afectación económica al proyecto, no se ve la necesidad de iniciar un proceso sancionatorio en contra del concesionario, por lo anterior no se remitirá memorando a la Gerencia de Defensa Judicial."</i></p> <p>No obstante, a través del plan de mejoramiento vigente a abril de 2022 no se tenía claridad con relación a los \$620.7 millones que comenta la Contraloría General de la República en el hallazgo, lo que impidió declarar la efectividad de las unidades de medida implementadas.</p> <p>Con fundamento en lo anterior, a través del memorando con radicado ANI No. 20225000078043 del 21 de junio de 2022, la Vicepresidencia Ejecutiva complementó el plan de mejoramiento, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Reiterando que a través del informe de Interventoría suministrado como unidad de medida correctiva "(...) se hace un recuento cronológico de los sucesos ocurridos, en donde se destaca la fecha en la cual el concesionario utilizó los recursos Equity en actividades propias del proyecto, y la fecha en la cual el concesionario los devolvió al Patrimonio Autónomo del proyecto Ruta del Sol 1, además de aclarar que dicha operación no tuvo ningún perjuicio patrimonial para los intereses del estado." 2) Demostrando a la Oficina de Control Interno que por medio del Auto No. 0918 del 06/10/2017 la Contraloría General de la República archivó la indagación preliminar No. 2016-01812, relacionada con el presenta hallazgo, ya que el Ente 			

Hallazgo	985-54	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>de Control evidenció que el 9 de febrero de 2012 el Concesionario realizó un aporte adicional de capital al Patrimonio Autónomo por 30.000 millones, con lo que se compensó el retiro de los \$620.7 millones comentados líneas arriba, así:</p> <p><i>“(…) los 20 mil millones que se dispusieron inicialmente (20 de octubre de 2010) como anticipo al Concesionario, fueron posteriormente reintegrados al Patrimonio Autónomo Ruta del Sol Sector 1 (9 de febrero de 2012) y que los \$620.704.000 utilizados para cubrir intereses financieros (18 de enero de 2011), también fueron reintegrados con el aporte de \$30.000 millones el 9 de febrero de 2012; y de otra parte, que con el mismo aporte de 30.000 millones adicionales a los 170.000 millones pactados como aporte de capital del Concesionario (Sección 5.02 del Contrato de Concesión), se compensó el margen de tiempo que los recursos estuvieron por fuera del Patrimonio Autónomo, incluyendo los intereses generados (\$620.704.000), de manera que no se presentó perjuicio alguno para la Entidad ni pérdida de poder adquisitivo de dinero.”</i></p> <p>Con fundamento en lo anterior, la Vicepresidencia Ejecutiva logró demostrar que en el proyecto se subsanaron los efectos del retiro de dinero del Patrimonio Autónomo alertado por la Contraloría General de la República.</p> <p>En cuanto a las unidades de medida preventivas, el plan de mejoramiento incluye el modelo estándar de contrato de 4G, donde se precisa el manejo que se le debe dar al patrimonio autónomo de un proyecto; lo que puede contribuir a evitar hallazgos similares al aquí analizado.</p> <p>Con fundamento en lo anterior, se considera que ha desaparecido la causa de la observación de la CGR; por ende, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.6 Red Férrea del Atlántico²

3.6.1 Hallazgo 1030-99

Hallazgo	1030-99	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 99. Planeación contractual, contrato de obra 418 de 2013. (A, F y D). El Contrato de Obra 418 de 2013 por \$90,835.5 millones, tenía contemplado la ejecución de 50 obras, para el cual se contrató la Interventoría 427 de 2013, por \$7,718.4 millones, a precio global fijo, que incluía el seguimiento a la citada cantidad de obras. Mediante el Otrosí 1 del contrato de Obra del 21/10/2014, se acordó excluir dos (2) puntos críticos, que a su vez fueron incluidos dentro de la contratación llevada a cabo por el Fondo de Adaptación a través del Contrato de Obra 227 del 23/12/2014. Por tanto, los dos (2) puntos críticos objeto de exclusión del contrato de obra, se encontraban en el alcance del contrato interventoría suscrito por ANI. No obstante, la ANI adicionó el valor del Contrato Interventoría en \$142.1 millones, incluido IVA, mediante el Otrosí 1 del 27 de febrero de 2015 para efectuar la interventoría a los dos puntos excluidos, lo cual se podrá constituir en presunto detrimento en esta cuantía con la probable trasgresión de los principios de Planeación, Eficiencia, Eficacia y Economía establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política, el artículo 25, numeral 12 de la Ley 80 de 1993, modificado por la Ley 1474 de 2011, por la falta de aplicación efectiva de controles.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Concepto jurídico GITGC2. 2. Concepto Técnico GITGFP 		

² En el PMI se tiene asignado a “Férrea del Atlántico”, pero en realidad corresponde al corredor férreo La Dorada – Chiriguaná.

Hallazgo	1030-99	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>3. Reporte del Fondo de Adaptación 4. Manual de Contratación 5. Res. Que crea y regula el Comité de Contratación 6. Res. 959 de 2013 - Bitácora del proyecto</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 7. Gestiones internas y externas</p> <p>INFORME DE CIERRE 8. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Falta de aplicación efectiva de controles"		
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición del fundamento normativo
Análisis de efectividad			
<p>El plan de mejoramiento que se tenía para este hallazgo a junio de 2020 fue revisado por la Oficina de Control Interno en el informe de auditoría a la gestión de la ANI en materia de modificaciones contractuales en proyectos de concesión, que se formalizó a través del memorando No. 20201020083143 del 3 de julio de 2020, concluyendo que este no era efectivo dado que <i>"no se demuestra que se hayan implementado acciones preventivas en la Entidad para evitar que la causa que originó el hallazgo se vuelva a presentar en proyectos a cargo de la ANI."</i></p> <p>Por lo anterior, a través del memorando No. 20224000038853 del 25 de febrero de 2022 se solicitó a la Oficina de Control la modificación de mencionado plan de mejoramiento, que ahora incluye una unidad de medida preventiva denominada "Gestiones internas y externas", orientada a compartir las lecciones aprendidas del contrato de obra para evitar hallazgos similares por parte de la Contraloría General de la República. Esta unidad de medida preventiva se fundamenta en el memorando con radicado ANI No. 20223070049503 del 28 de marzo de 2022 a través del cual la Gerencia del Equipo Férreo pone en conocimiento de la Vicepresidencia Ejecutiva, de Estructuración y de Gestión Contractual las circunstancias que dieron lugar al hallazgo para evitar que situaciones similares se repitan en la Agencia Nacional de Infraestructura.</p> <p>Por otro lado, revisado de nuevo el seguimiento del Ente de Control al hallazgo, se evidenció que mediante radicado ANI No. 20174091120632 del 19 de octubre de 2017 la Contraloría notificó a la ANI que archivó un antecedente asociado a presuntas irregularidades relacionadas con la adición realizada al Contrato de Interventoría No. 427 de 2013, mediante Otrosí No. 1 del 27 de enero de 2015, para efectuar la interventoría a dos puntos del Contrato No. 418 de 2013 que fueron excluidos, lo que fue motivo del hallazgo. Dicho archivo se dio en los siguientes términos:</p> <p><i>"(...) mediante AUTO No. 0885 del 28 de septiembre de 2017. La Dirección de Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República, archivó el Antecedente No. 20151214-11 del 01/02/2015 ANT-IP-2016-02067, adelantado por la Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura Física y Telecomunicaciones, Comercio Exterior y Desarrollo Regional de este Ente de Control, en las dependencias de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, en donde se detectaron presuntas irregularidades relacionadas con la adición realizada al Contrato de Interventoría No. 427 de 2013, mediante Otrosí No. 1 del 27 de enero de 2015, para efectuar la interventoría a dos puntos del Contrato No. 418 de 2013 que fueron excluidos, suscrito por el Vicepresidente de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio Interventorías Vías Férreas."</i></p> <p>Finalmente, se evidenció que los contratos mencionados en el hallazgo, contrato de obra No. 418 de 2013 y contrato de interventoría No. 427 de 2013, cuentan con actas de liquidación, suscritas el 9 de octubre de 2017 y 2 de febrero de 2018, respectivamente.</p>			

Hallazgo	1030-99	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con base en que el plan de mejoramiento ahora demuestra acciones orientadas a evitar hallazgos similares y que desaparecieron los fundamentos que dieron lugar al hallazgo, es decir que se liquidaron los contratos de obra No. 418 de 2013 y de interventoría No. 427 de 2013, se declara efectivo el plan de mejoramiento, en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.7 Aeropuerto El Dorado

3.7.1 Hallazgo 1128-21

Hallazgo	1128-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 21. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Acta de entrega de archivo de contrato de concesión 0110 OP de 1995. La ANI adolece de los soportes documentales técnicos, operativos, financieros y administrativos, completos, respecto del desarrollo de la concesión antes de la subrogación, y solicitados los mismos por parte de la auditoría, a fin de efectuar la proyección del modelo financiero, e identificar el impacto de los desplazamientos del cronograma de obra, se encontró, que aun a la fecha, la entidad no tiene todo el componente respecto de los documentos mínimos generales de la concesión.</p> <p>A pesar de la solicitud de la ANI a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, después de aproximadamente 3 años no ha sido posible que se allegue dicho archivo.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de gestión adelantada. Comunicación de traslado del hallazgo a la AEROCIVIL. Oficio de traslado por competencia dirigida a la Oficina de Control Interno. Oficio de solicitud de traslado por competencia a la CGR. <p>UNIDADES PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Decreto 029 de 2015 del Gobierno <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre 				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Deficiencia en la gestión tendiente a la ubicación, organización e integralidad de la información técnica, operativa, financiera y administrativa completa, respecto del desarrollo de la concesión."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Como manifestó 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, con radicado ANI No. 20221020058643 del 25 de abril de 2022, analizada la documentación que acredita el cumplimiento del plan de mejoramiento, se evidenció la solicitud de la información a la AEROCIVIL y los oficios de solicitud de traslado por competencia del hallazgo en cuestión a AEROCIVIL a la Oficina de Control Interno, mediante memorando con radicado ANI N. 2017-309-010816-3 del 4 de agosto de 2017 y de la Oficina de Control Interno a la Contraloría General de la República con Radicado ANI N. 2017-102-025886-1 del 14 de agosto de 2017, al cual la CGR dio respuesta mediante la comunicación con Radicado ANI N. 2019-409-025818-2 del 13 de marzo de 2019 en los siguientes términos: "(...) En atención a la petición del asunto allegada a nuestra Delegada, donde esa Oficina solicita dar traslado por competencia a la Aerocivil del hallazgo No. 1128- 21, producto de la auditoría vigencia 2016 al modo aeroportuario, al respecto</p>					

Hallazgo	1128-21	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>esta Delegada <u>rechaza lo solicitado por improcedente</u>, por lo tanto, debe establecer una acción que le permita subsanar realmente los problemas que se mencionan dentro del hallazgo determinado en el proceso auditor, dado que este ya culminó su debido trámite, conforme lo reglado entre otros, por las Resoluciones 010 de 2016, 014 de 2017, 022 de 2018, 6289 de 2011 y 7350 de 2013.” Subrayado fuera del texto.</p> <p>Posteriormente a la comunicación de la CGR la Entidad adelantó diferentes gestiones orientadas a dar cierre a lo evidenciado en la formulación del hallazgo, tal como mesas de trabajo con la Aerocivil. El balance de esta gestión se detalla en el alcance al informe de cierre del plan de mejoramiento (radicado ANI No. 20223090077143 del 15 de junio de 2022), que se generó con ocasión de la declaratoria de no efectividad al plan de mejoramiento dada por la Oficina de Control Interno en abril de 2022.</p> <p>En el alcance al informe de cierre se concluye que la Aerocivil “(...) entrega a la ANI el día 25 de mayo de 2021 todos los archivos documentales del contrato de concesión No 0110-OP-95, y notifica que fueron trasladados en su totalidad de manera directa al área de archivo de la Agencia Nacional de Infraestructura”. Se evidenció que dicho alcance al informe de cierre cuenta con copia de la certificación de la entrega de documentación de la Aerocivil a la ANI, dada por el Grupo de Archivo General de la Aerocivil a través del memorando No. 3003.2021020051 del 23 de agosto de 2021, que a su vez incluye el Acta del 25 de mayo de 2021, suscrita por la Aerocivil y por la ANI, la que indica que la Aerocivil entregó a la ANI, para su custodia 53 cajas correspondiente a la documentación del contrato de concesión No. 0110 OP de 1995.</p> <p>Lo expuesto en esta sección, evidencia que la Entidad adelantó la gestión correspondiente para eliminar la causa identificada por la CGR, pues a la fecha se cuenta con el archivo del contrato de concesión No. 0110-OP-95; por ende, 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 contrato de concesión 0110 O.P de 1995 ha terminado.</p>			

3.8 Ruta del Sol II

3.8.1 Hallazgo 1163-22

Hallazgo	1163-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 22. Administrativo. Eximentes de responsabilidad. El concesionario Ruta del Sol S.A.S. presentó ante la ANI 141 solicitudes de reconocimiento de eximentes de responsabilidad, de los cuales fueron reconocidos 24 por parte de esa entidad, previo concepto de la interventoría, dichos eximentes fueron solicitados en cumplimiento de las cláusulas 19.02, 7.05 y 7.06, no obstante, si bien la mayoría de ellos no fueron reconocidos como eximentes, a la fecha de la presente auditoría existen 19 eximentes que no han sido efectivamente dirimidos o solucionados por la ANI; así mismo, algunos de ellos se encuentran en revisión por parte de la ANI sobre su procedencia de aceptación o no como eximente de responsabilidad.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Acta de acuerdo de terminación Decisión Tribunal de arbitramento - Laudo Concepto Doctor Medellín <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> Contrato estándar 4 G <p>INFORME DE CIERRE:</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de Cierre. <p>UNIDADES DE MEDIDA DE REFUERZO</p> <ol style="list-style-type: none"> Modelo contrato 5G Alcance informe de cierre 		

Hallazgo	1163-22			Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Se observa que no se definió oportunamente la aceptación o no de los eximentes de responsabilidad. De igual forma llama la atención, dado que la mayoría de dichos eximentes fueron solicitados desde el año 2013, que si bien algunos de ellos fueron reconocidos en los otrosí 2 y 4 al contrato 001 de 2010, también es cierto que muchos de ellos no fueron dirimidos en los tribunales de arbitramento."				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>Se informa que el plan de mejoramiento inicialmente propuesto para superar el hallazgo se analizó en la auditoría a la gestión de la ANI respecto del reconocimiento de eventos eximentes de responsabilidad (EER) durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada realizada por la Oficina de Control Interno, cuyo informe se formalizó a través del memorando ANI No. 20201020072493 del 5 de junio de 2020, concluyendo que este no fue efectivo debido a que, entre otros argumentos, se ha evidenciado dilaciones en la atención a solicitudes de EER en proyectos del programa 4G.</p> <p>Lo anterior dio lugar a que la Vicepresidencia Ejecutiva solicitara reformulación del plan de mejoramiento a través de la comunicación con radicado ANI No. 20225000033993 del 16 de febrero de 2022, que consistió en reforzar el plan de mejoramiento analizado en la auditoría relacionada con EER realizada por la Oficina de Control Interno en 2020. Dicho refuerzo consistió en demostrar que el modelo de contrato de quinta generación tiene en cuenta lecciones aprendidas en materia de atención a solicitudes de EER, lo que puede contribuir a disminuir la probabilidad de repetición de hallazgos similares.</p> <p>Asimismo, a través del reforzamiento del plan de mejoramiento se hace énfasis en que el contrato de concesión No. 001 de 2010 se encuentra terminado, revertido, liquidado y declarado nulo por un tribunal, lo que permite concluir que ha desaparecido el fundamento que dio origen al hallazgo. Al respecto, se cita contenido del alcance al informe de cierre, radicado a través de la comunicación ANI No. 20225000069313 del 24 de mayo de 2022:</p> <p><i>“Con relación al Contrato de Concesión No. 001 de 2010 (Terminado, Revertido, Liquidado y Declarado Nulo por el Tribunal de Arbitramento), se precisa que los Eventos Eximentes de Responsabilidad que fueron presentados por el Concesionario y que estaban en proceso de revisión y análisis por parte de la Interventoría y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, algunos de ellos no fueron aceptados por la ANI y otros fueron incluidos por la Concesionaria Ruta del Sol SAS en las demandas arbitrales que presentó el 6 de agosto de 2015 (Expediente No. 4190) y el 19 de agosto de 2015 (Expediente No. 4209), de manera que al ser sometidos al conocimiento del juez natural del contrato, la Agencia no se pronunció sobre ellos, los cuales se decidieron en el marco de los procesos arbitrales.</i></p> <p><i>Posteriormente y como consecuencia de los procesos arbitrales (procesos acumulados 4190 y 4209) el Tribunal de Arbitramento en falló del 6 de agosto de 2019 declarando la nulidad absoluta del Contrato de Concesión No. 001 de 2010, sus otrosíes y actas complementarias, el mismo tribunal se pronunció frente a la liquidación, por lo tanto, la causa que generó el hallazgo no tuvo ningún efecto, ya que finalmente se declaró la nulidad del Contrato y éste fue liquidado.”</i></p> <p>En ese sentido, en virtud de que el contrato de concesión No. 001 de 2010 se encuentra terminado, revertido, liquidado y declarado nulo, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>					

3.9 Perimetral de Oriente de Cundinamarca

3.9.1 Hallazgo 1241-19

Hallazgo	1241-19		Efectividad	No efectivo	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 19. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Estado del Proyecto Concesión Perimetral del Oriente de Cundinamarca. Contrato No. 002 de 2014.</p> <p>De la revisión realizada al cumplimiento de los compromisos y obligaciones del Contrato y lo observado en la visita a la Concesión por parte de la CGR, se evidenció que la Unidad Funcional 1, que debía culminar el pasado 12 de junio de 2017 y las Unidades Funcionales 2 y 3 que tenían fecha de terminación de 15 de diciembre de 2017 no habían sido terminadas dentro de dichos plazos. En la presentación entregada como anexo al Acta de visita a la Concesión y el informe de Interventoría No. 39, de febrero de 2018, se observa que el avance total del proyecto a febrero de 2018 es de 26.40%, por lo que existe un atraso del 21.28% respecto al avance programado que corresponde a 47.68%. A la fecha, la Unidad Funcional 1 está terminada y en verificación de la Interventoría, las Unidades Funcionales 2 y 3 están incumplidas y las Unidades Funcionales 4 y 5 están atrasadas en un 10.54% y 4.67%, respectivamente.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>ACCIONES CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informe de interventoría que dé cuenta de la causa de los atrasos 2. Memorando técnico y jurídico que confirme las condiciones presentadas por la interventoría, dirigido al Grupo de Sancionatorios de la Entidad 3. Informe jurídico de archivo o de aplicación de la sanción prevista en el Contrato <p>ACCIONES PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Manual de interventoría y supervisión 5. Manual de Contratación y su reglamento (Res. 0738 de 2018) 6. Inclusión Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual Art 86 Ley 1474 de 2011 (Sistema Integrado de Gestión GEJU-P-014) 				
Causa del hallazgo	<p>La anterior situación evidencia que las obras de las Unidades Funcionales 1,2 y 3, no se efectuaron dentro de los tiempos establecidos en el Plan de Obras contractual vigente.</p>				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
<p>Análisis de efectividad</p> <p>De acuerdo con la CGR la causa del hallazgo se describe de la siguiente manera: <i>“La anterior situación evidencia que las obras de las Unidades Funcionales 1,2 y 3, no se efectuaron dentro de los tiempos establecidos en el Plan de Obras contractual vigente.”</i></p> <p>En el análisis de efectividad de las acciones de mejora del hallazgo en mención se evidenció que la Unidad Funcional 1 cuenta con un Acta de Terminación definitiva suscrita el 01 de febrero de 2019 y su ejecución en obra es de un 100%. Con relación a las Unidades Funcionales 2 y 3 las cuales contaban con procesos sancionatorios en proceso, el 25 de noviembre de 2019 con radicado ANI 20194091228252 la Interventoría Consorcio Intervías 4G informó a la Entidad el estado actual del cumplimiento de las obligaciones objeto del proceso sancionatorio de la siguiente manera:</p> <p><i>“(…) Así las cosas y una vez expuesta la trazabilidad antes referida, se puede determinar que la Sociedad Concesionaria POB S.A.S. concluyó las Intervenciones requeridas para la suscripción del Acta de Terminación Parcial de las Unidades Funcionales 2 y 3 (excluyendo las Intervenciones que se encuentran afectadas por diferentes Eventos Eximentes de Responsabilidad, y excluyendo aquellas Intervenciones que la ANI mediante Memorando No. 2019-200-006605-3 consideró que podrían concluirse dentro de</i></p>					

Hallazgo	1241-19	Efectividad	No efectivo
<p><i>los 180 Días con posterioridad a la firma del Acta de Terminación de Unidad Funcional o Acta de Terminación Parcial según corresponda- y que fueron objeto del presente proceso sancionatorio tales como: puentes peatonales y Estaciones de Peaje-). En tal sentido, a juicio de esta Interventoría los hechos que dieron lugar al incumplimiento han sido superados, sin perjuicio del seguimiento revisión y verificación que se deba efectuar, vencidos los ciento ochenta (180) días de que trata el Contrato de Concesión No. 002 de 2014, Parte General, Sección 4.17 (...)</i></p> <p>Con lo anterior, la ANI emitió la Resolución 134 del 03 de febrero de 2020 “Por medio de la cual se termina el proceso administrativo Sancionatorio iniciado en contra de la sociedad PERIMETRAL ORIENTE DE BOGOTÁ S.A.S. por el presunto incumplimiento de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión No. 002 de 2014, Parte General, Sección 4.5, literales (a), (b), (r), ante la no terminación de las Unidades Funcionales 2 y 3 en los plazos previstos contractualmente.”, se declaró terminado el proceso sancionatorio.</p> <p>A la fecha de la ejecución del presente informe, con relación a los pendientes del Acta de Terminación Parcial de la UF 2 suscrita el 17 de octubre de 2019, según la Supervisión del contrato de concesión carretera, ya se venció el termino de 180 días para subsanarlos y el Concesionario aún cuenta con pendientes, por lo tanto, se encuentra suspendida la retribución al Concesionario, sin embargo, la UF 2 sigue en operación y mantenimiento.</p> <p>Con relación a los pendientes relacionados en el Acta de Terminación Parcial de la UF 3 suscrita el 7 de noviembre de 2019, el Concesionario aún se encuentra dentro del término de los 180 días para subsanarlos.</p> <p>Por otra parte, dentro de las acciones de mejoramiento preventivas planteadas por la Entidad se tienen el Manual de interventoría y supervisión, Manual de Contratación y su reglamento (Res. 0738 de 2018), inclusión del Procedimiento Proceso Sancionatorio Contractual Art 86 Ley 1474 de 2011 (Sistema Integrado de Gestión GEJU-P-014). Estas acciones son herramientas de control adicionales a las preexistentes que permiten robustecer el ejercicio del control de la supervisión de contratos de concesión con el fin de mitigar el impacto de un presunto incumplimiento contractual en el desarrollo de un proyecto.</p> <p>Con lo anterior, se evidencia que la UF 1 cuenta con Acta de Terminación y está en etapa de operación y mantenimiento. Con relación a las UF 2 y UF 3, no obstante, se encuentren con Acta de Terminación Parcial, la UF2 tiene vencido el pazo de los 180 días para subsanar los pendientes en la etapa de construcción y tiene la retribución suspendida; por lo que, demuestra que aún se tienen pendientes en construcción y por lo tanto aun no desaparece la causa del hallazgo. En cuanto a la UF3, si bien el plazo de los 180 días para subsanar los pendientes asociados a la fase de construcción aún se encuentra vigente, dichos pendientes demuestran que no ha desaparecido la causa de hecho del hallazgo en su totalidad. Con lo anterior, no se puede declarar efectivo el plan de mejoramiento y se recomienda reformular el plan de mejora con acciones que demuestren que la causa del hallazgo se haya superado en un 100%.</p>			

3.9.2 Hallazgo 1435-13

Hallazgo	1435-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 13. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria (D) - Pago de la compensación especial del peaje Choachí- Bogotá Unidad Funcional 3B- Contrato de Concesión 002 de 2014.</p> <p>Se activó el riesgo de menor recaudo de peaje a cargo de la ANI, y por tanto debe realizar compensación especial al Concesionario por no haberse instalado el peaje de Choachí en la Unidad Funcional 3B.</p> <p>Revisada la información contenida en los informes de interventoría y los de seguimiento realizados por parte de la ANI, concernientes al Evento Eximente de Responsabilidad - EER- reconocido al Concesionario del contrato 002 de 2014, por imposibilidad de instalar una estación de peaje nueva, se estableció lo siguiente:</p>		

Hallazgo	1435-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>Mediante documento D-1017-2018 del 15-05-2018 el Concesionario notifica el evento eximente de responsabilidad, debido a que el área proyectada de construcción de la caseta del peaje de Choachí en el K2 + 200, se encuentra dentro de los linderos de protección ambiental de zona de páramos a cargo de Corporinoquia, más exactamente en el páramo de cruz verde, ubicación geográfica inicialmente prevista en la Estructuración del Proyecto.</p> <p>El 01 de agosto de 2018, se suscribe acta de reconocimiento de EER entre la ANI, la interventoría y el concesionario.</p> <p>Dado lo anterior, las obras de la unidad funcional 3, se encuentran suspendidas desde el 23 de noviembre de 2017, las cuales contaban con una fecha de terminación inicial correspondiente al 14 de diciembre de 2017; sin embargo, hasta el 07 de noviembre de 2019 se suscribe Acta de Terminación Parcial de dicha Unidad Funcional, teniendo en cuenta que, entre otras intervenciones, está pendiente la instalación del peaje Choachí y la instalación del capítulo de redes.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe elaborado por la Interventoría sobre los antecedentes, causas y gestiones realizadas para la instalación y puesta en operación del Peaje de Choachí Informar las gestiones que se realizan para la instalación y puesta en operación del Peaje de Choachí <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informar a Vicepresidencia de Estructuración el hallazgo generado al Proyecto con sus antecedentes para su análisis y pertinencia de tener en cuenta esto en el modelo del Contrato estándar 5G. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre de hallazgo 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: "Estos hechos generaron que se activara el riesgo de menor recaudo de peaje a cargo de la ANI ya que a la fecha del presente proceso auditor (Mayo de 2021) no se ha construido el peaje de Choachí en la unidad funcional 3B y una vez firmada el acta de terminación parcial de la unidad funcional (07 de noviembre de 2019) se genera para la ANI la obligación de que trata la sección 3.3 (h) del contrato de concesión, de realizar la compensación especial por menor recaudo".</p>		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y modificación del fundamento normativo.
Análisis de efectividad			
<p>De acuerdo con la CGR la causa del hallazgo se describe de la siguiente manera: "Estos hechos generaron que se activara el riesgo de menor recaudo de peaje a cargo de la ANI ya que a la fecha del presente proceso auditor (Mayo de 2021) no se ha construido el peaje de Choachí en la unidad funcional 3B y una vez firmada el acta de terminación parcial de la unidad funcional (07 de noviembre de 2019) se genera para la ANI la obligación de que trata la sección 3.3 (h) del contrato de concesión, de realizar la compensación especial por menor recaudo".</p> <p>En virtud de la imposibilidad de la instalación del peaje Choachí en el lugar inicialmente pactado en el contrato de concesión, debido a las afectaciones ambientales que se tendrían en ese sector, luego de realizar varias gestiones y propuesta de diseño para la instalación del peaje Choachí para la Autoridad Ambiental Corporinoquia, el 5 de marzo de 2021 se celebró una mesa de trabajo, con la finalidad de buscar soluciones para superar los hechos que dieron lugar al Evento Eximente de Responsabilidad, lo anterior, dio lugar a que, mediante comunicación No. D-651-2021, el Concesionario le presentara a Corporinoquia una nueva</p>			

Hallazgo	1435-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>propuesta de diseño que no afectara los recursos naturales, ni implicara ampliación de vía en la zona prevista para el peaje, especificaciones que no resultaban concordantes con el Apéndice Técnico 2, ante lo cual emitió respuesta favorable la Corporación mediante comunicación No. 500.11.21 03073 del 26 de mayo de 2021, quien consideró viable la propuesta presentada.</p> <p>Con ocasión a la aprobación por la Autoridad Ambiental Corporinoquia para la instalación del peaje Choachí, el 5 de noviembre de 2021 se suscribió el otrosí 10. Dicho otrosí establece que de conformidad con lo descrito en la Sección 14.1 (e) de la Parte General del Contrato de Concesión, el Concesionario contará con los siguientes plazos, desde la fecha de firma del Otrosí, para el Diseño y la Instalación de la Estación de Peaje de la Unidad Funcional 3 Subsector 2, a la que hace referencia el numeral 3.6 del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión, plazo que se discrimina de la siguiente manera:</p> <p>a) Seis (6) meses para entregar a la Interventoría del Proyecto los Estudios y Diseños de la Estación de Peaje de la Unidad Funcional 3 (Subsector 2). Posteriormente, la Interventoría revisará y presentará sus observaciones dentro de los términos descritos en la Sección 6.2, Literal (a) de la Parte General del Contrato de Concesión. El Concesionario realizará los ajustes que correspondan, en los términos contenidos en la Sección 6.4, Literal (a) de la Parte General del Contrato de Concesión.</p> <p>b) Seis (6) meses y veintiún (21) días, entendidos así: seis (6) meses otorgados para la construcción de la Estación de Peaje, teniendo en cuenta que implica la ejecución de actividades adicionales, con base en la propuesta de diseño autorizada por CORPORINOQUIA, y veintiún (21) días correspondientes al plazo que le faltaba inicialmente al Concesionario para culminar la obligación contados desde el inicio de la vigencia del Periodo Especial (23 de noviembre de 2017) hasta el 14 de diciembre de 2017.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, se tendría plazo aproximado para el inicio de la operación del peaje Choachí a finales del mes de noviembre de 2022.</p> <p>Con relación al pago por la materialización del riesgo por menor recaudo, la Entidad en virtud de lo estipulado en la Sección 3.3. de la Parte General del Contrato de Concesión, de manera que, a la fecha, se han suscrito las siguientes “ACTAS DE CÁLCULO DE COMPENSACIÓN DE RIESGO POR MENOR RECAUDO DEBIDO A LA NO INSTALACIÓN DEL PEAJE CHOACHÍ - UNIDAD FUNCIONAL 3B CONTRATO DE CONCESIÓN No. 002 DE 2014 “PROYECTO PERIMETRAL DEL ORIENTE DE CUNDINAMARCA” CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y LA CONCESIÓN PERIMETRAL ORIENTAL DE BOGOTÁ S.A.S.”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acta de Cálculo No. 1 de compensación de riesgo por menor recaudo debido a la no instalación del Peaje Choachí - Unidad Funcional 3B, suscrita el 25 de enero de 2021. - Acta de Cálculo No. 2 de compensación de riesgo por menor recaudo debido a la no instalación del Peaje Choachí - Unidad Funcional 3B, suscrita el 24 de marzo de 2021. - Acta de Cálculo No. 3 de compensación de riesgo por menor recaudo debido a la no instalación del Peaje Choachí - Unidad Funcional 3B, suscrita el 31 de mayo de 2021. - Acta de Cálculo No. 4 de compensación de riesgo por menor recaudo debido a la no instalación del Peaje Choachí - Unidad Funcional 3B, suscrita el 16 de julio de 2021. - Acta de Cálculo No. 5 de compensación de riesgo por menor recaudo debido a la no instalación del Peaje Choachí - Unidad Funcional 3B, el 12 de octubre de 2021. <p>Así mismo, en el otrosí 10 con relación a la Compensación Especial que trata la Sección 3.3. de la Parte General del Contrato de Concesión, que el Concesionario renunciaría a la misma desde el 6 de agosto de 2021, pese a que la firma del documento contractual surgió el 5 de noviembre de 2021.</p> <p>Por otra parte, la Entidad planteó una acción preventiva la cual se enfocó en Informar a la Vicepresidencia de Estructuración el hallazgo generado al Proyecto con sus antecedentes para su análisis y pertinencia de tener en cuenta esto en el modelo del</p>			

Hallazgo	1435-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Contrato estándar 5G; lo anterior, con el fin de que la Vicepresidencia de Estructuración tome las lecciones aprendidas en la ejecución de este proyecto para perfeccionar un futuro contrato y/o modelo de concesión.</p> <p>Con la aprobación de Corporinoquia para la construcción y operación en unas nuevas coordenadas del peaje Choachí y la modificación contractual suscrita mediante el otrosí 10, donde se determinan plazos para diseño y construcción del peaje y la renuncia del concesionario a la compensación se modifica el fundamento contractual y desaparece la causa de este.</p>			

3.10 IP Malla Vial del Meta

3.10.1 Hallazgo 1325-23

Hallazgo	1325-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 23. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria. Cláusulas contractuales del Contrato de concesión No. 004 de 2015.</p> <p>Se observa incumplimiento de algunas cláusulas contractuales por parte del concesionario "Concesión Vial de los Llanos S.A.S", lo cual ha traído como consecuencia retraso en la iniciación de las obras correspondientes a la etapa de construcción, así como el cierre financiero programado para el año 2017, dado que el Concesionario interpuso reclamación ante el Tribunal de Arbitramento por desequilibrio económico al verse en situación de inviabilidad financiera. Dicho incumplimiento fue confirmado mediante fallo del Tribunal de Arbitramento de fecha 9 de abril de 2019.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe financiero sobre el aporte del tercer giro de equity bajo el escenario de continuidad del contrato y bajo el escenario de liquidación anticipada por no lograr un acuerdo. Informe Financiero.</p> <p>2. En caso de llegar a un acuerdo sobre las condiciones del tercer giro de equity, se realizará documento modificadorio que plasme las condiciones pactadas para esta obligación y que además regularice las demás obligaciones exigibles del Contrato de Concesión No. 004 de 2015, en la etapa de duración de las mesas de trabajo. Documento modificadorio al Contrato de Concesión No. 004 de 2015.</p> <p>2.1 Mesas de trabajo en las cuales se evaluarán alternativas financieras, técnicas, jurídicas, prediales, ambientales y sociales que permitan viabilizar el proyecto objeto del Contrato de Concesión No. 004 de 2015.</p> <p>2.2. Documento modificadorio que surja de la posible renegociación.</p> <p>3. En caso de no llegar a un acuerdo sobre las condiciones del tercer giro de equity, iniciar continuidad a los procesos administrativos sancionatorios pertinentes, mientras no se logren los avances en los esfuerzos para viabilizar el contrato. Procesos Administrativos sancionatorios.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>4. Contrato estándar 4G.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Informe de cierre.</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Se generó incumplimiento de la cláusula 3.9 de la parte general del contrato ya que no se ha realizado el Cierre financiero del proyecto e incumplimiento de la cláusula 3.10 de la obligación del tercer giro Equity, ya que la obligación de obtención del "Cierre Financiero" se encontraba ligada, a la diferencia de los aportes de capital propio y a la disponibilidad de recursos que encontrara el Concesionario con los terceros acreedores."</p>		
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.

Hallazgo	1325-23	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>De acuerdo con la CGR la causa del hallazgo se describe de la siguiente manera: "Se generó incumplimiento de la cláusula 3.9 de la parte general del contrato ya que no se ha realizado el Cierre financiero del proyecto e incumplimiento de la cláusula 3.10 de la obligación del tercer giro Equity, ya que la obligación de obtención del "Cierre Financiero"</p> <p>En el análisis de efectividad de las acciones de mejora de este hallazgo, se evidenció que con el fin de hacer el proyecto financieramente viable de conformidad con el Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019 ANI y la Concesión Vial de los Llanos S.A.S suscribieron el otrosí N. 10 donde se modificó el alcance contractual del contrato de concesión, programación de obras, plazos para el inicio de operación de las UF's, reversión anticipada de las UF 4, 9, 10 y 11, modificación y plazo para los estudios y diseño de la UF 2, responsable de los costos de la construcción del Puente Amarillo en la UF 5, entre otros.</p> <p>En virtud de lo anterior, el Concesionario mediante comunicaciones Nos. CE3837 y CE3989 con radicados ANI Nos. 20224090452222 y 20224090536682 del 25 de abril y 13 de mayo de 2022 remitió a la Agencia los documentos requeridos por el Contrato de Concesión para acreditar el Cierre Financiero, de conformidad con lo establecido en la Secciones 3.9(a)(i), 3.9(c) y el Anexo del Apéndice Financiero del Contrato de Concesión – Parte General. adjuntando la certificación de la firma de auditoría PricewaterhouseCoopers Asesores Gerenciales S.A.S.</p> <p>La Interventoría del proyecto emitió concepto favorable a la documentación aportada por el Concesionario, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales descritas en los literales(f), (k) y (l) de la cláusula 2.1 del Contrato de Interventoría 251 de 2015, mediante comunicaciones Nos. UTM-V-5482 y UTM-V-5531 con radicados ANI No. 20224090495452 y 20224090572782 del 04 y 23 de mayo de 2022.</p> <p>La Agencia mediante comunicación ANI No. 20225000167151 del 08 de junio de 2022 aprueba la acreditación del cierre financiero al Contrato de Concesión No. 004 de 2015 - Proyecto Malla Vial del Meta I.P.</p> <p>En referencia a los giros Equity, el Concesionario a la fecha cumple con los aportes Equity (1 y 2) establecidos en el contrato de concesión, los cuales ascienden a un valor en precios corrientes de \$ 178.009.988.618, tal como se puede verificar en la certificación de Fiducia No. 663-2022-421759 del 1 de junio de 2022. De acuerdo con el texto de la Parte Especial del Contrato de Concesión, el próximo aporte (No. 3) vence en abril del 2023 el cual está establecido en precios constantes de Dic-13 en \$ 40.964.660.049.</p> <p>Con lo anterior, se cumplirían las actividades precedentes para iniciar la fase de construcción, por lo que el 16 de junio de 2022 las partes (ANI y Concesión Vial de los Llanos S.A.S) suscribieron el Acta de Inicio de la Fase de Construcción del Contrato de Concesión N. 004 de 2015 – Proyecto "MALLA VIAL DEL META IP". Con la suscripción de este documento desaparece la causa de hecho del hallazgo en mención. El Acta de Inicio de la Fase de Construcción no se encontraba en las acciones de mejoramiento; por lo tanto, se verificó en la plataforma de Secop I.</p> <p>No obstante, se ha demostrado que desapareció la causa del hallazgo, con relación a la acción de mejora preventiva planteada por la Entidad, se encuentra el contrato estándar 4G, y a pesar de que la IP Malla Vial del Meta corresponda a dicho programa de concesiones se e considera que para hallazgos futuros, este tipo de acciones de deben reforzar ya que son de gran de valor no solo para los proyectos afectados, sino para futuros proyectos de asociaciones público privadas.</p>			

3.11 Bucaramanga – Barrancabermeja - Yondó

3.11.1 Hallazgo 1378-39

Hallazgo	1378-39	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 39. Subsectores 2 y 3 Unidad Funcional 1, mayor valor pagado en el Acta de cálculo de Compensación Especial. Contrato de Concesión 013 de 2015 - Administrativo con presunta incidencia fiscal y disciplinaria.</p> <p>Desde la estructuración del proyecto se tenía contemplado que los subsectores 2 y 3 de la U.F. 1 fueran entregados con posterioridad al inicio del contrato de concesión, estimando como fecha de entrega el 31 de diciembre de 2017, ya que estaban siendo intervenidos en desarrollo del Convenio interadministrativo DHS 176-09, suscrito entre Ecopetrol S.A., el Instituto Nacional de Vías, el Departamento de Santander y el Municipio de Barrancabermeja.</p> <p>Sin embargo, los tramos correspondientes a los subsectores 2 y 3 no habían sido entregados al Concesionario, puesto que las obras objeto del Convenio DHS 176-09 no habían finalizado y no se había hecho entrega efectiva a la ANI de estos tramos viales. Por lo tanto, la instalación y operación del Peaje Rancho Camacho no había iniciado y la U.F. 1 no se encontraba disponible en gran parte de su longitud, siendo el único tramo disponible para su operación el correspondiente al subsector 1 que fue intervenido por el Concesionario.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Auto cierre proferido por la CGR.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 2. Regulación de entrega de infraestructura en los contratos de 5G, plazos y montos.</p> <p>INFORME DE CIERRE 3. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "El menor ingreso por recaudo de peaje presentado durante la etapa de ejecución del proyecto, por la no entrada en operación de la Estación de peaje Rancho Camacho, se origina por deficiencias al momento de estructurar el proyecto, específicamente en la estimación de los ingresos esperados, puesto que se contemplaron recursos por ingresos de peaje de una estación que se instalaría en un subsector de una unidad funcional cuya disponibilidad de entrega estaba supeditada a la terminación de unas obras que no están a cargo de la ANI como entidad cedente de la infraestructura para el Contrato de Concesión".</p>		
Incidencia	Administrativa, disciplinaria y fiscal	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad			
<p>De acuerdo con la CGR la causa del hallazgo se describe de la siguiente manera: "El menor ingreso por recaudo de peaje presentado durante la etapa de ejecución del proyecto, por la no entrada en operación de la Estación de peaje Rancho Camacho, se origina por deficiencias al momento de estructurar el proyecto, específicamente en la estimación de los ingresos esperados, puesto que se contemplaron recursos por ingresos de peaje de una estación que se instalaría en un subsector de una unidad funcional cuya disponibilidad de entrega estaba supeditada a la terminación de unas obras que no están a cargo de la ANI como entidad cedente de la infraestructura para el Contrato de Concesión".</p>			

Hallazgo	1378-39	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Con relación a la unidad de medida N. 1 del plan de mejoramiento del hallazgo, la Contraloría General de la República – CGR, en virtud de la incidencia fiscal, llevó a cabo investigaciones fiscales con ocasión de las presuntas irregularidades detectadas en la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI en el desarrollo del Contrato de Concesión N. 013 de 2015. La Conclusión de la CGR con relación a la investigación fiscal N. ANT-85112-2020-37103 relacionada a la cauda del hallazgo se cita a continuación:</p> <p><i>“(…), resultado del análisis riguroso efectuado al material probatorio arrimado con el hallazgo fiscal, para este Despacho, es claro que, en la actualidad, no existe: “un perjuicio cierto, un daño fiscal”[Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 16 de febrero de 2012, Radicación: 25000-23-24-000-2001-00064-01, Consejero Ponente: MARCO ANTONIO VELLILLA MORENO.], en la actuación objeto de estudio, es decir no se presenta una lesión al patrimonio del Estado. Al respecto, es preciso destacar que la acción perseguida en esta clase de actuaciones es de naturaleza resarcitoria, cuyo fin es compensar el detrimento al patrimonio estatal producto de una gestión fiscal irregular. Esta afectación se identifica con el concepto de daño como elemento fundamental de la responsabilidad fiscal al ser uno de los requisitos indispensables para iniciar la etapa procesal. Es por ello, se reitera, que en el presente asunto no se advierte lesión al patrimonio público, materializada en un menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida o deterioro de los bienes o recursos públicos, lo que nos lleva a la conclusión de la inexistencia de un daño cierto. En este sentido, la Ley 610 de 2000 en su artículo 6 [modificado por el artículo 126 del Decreto 403 de 2020] se ocupa de la definición y alcance del daño patrimonial, así: “ARTÍCULO 6º. Daño patrimonial al Estado. Para efectos de esta ley se entiende por daño patrimonial al Estado la lesión del patrimonio público, representada en el menoscabo, disminución, perjuicio, detrimento, pérdida, o deterioro de los bienes o recursos públicos, o a los intereses patrimoniales del Estado, producida por una gestión fiscal antieconómica, ineficaz, ineficiente, e inoportuna, que en términos generales, no se aplique al cumplimiento de los cometidos y de los fines esenciales del Estado, particularizados por el objetivo funcional y organizacional, programa o proyecto de los sujetos de vigilancia y control de los órganos de control fiscal. Dicho daño podrá ocasionarse como consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de quienes realizan gestión fiscal o de servidores públicos o particulares que participen, concurren, incidan o contribuyan directa o indirectamente en la producción del mismo. “De acuerdo con el extracto legal y recogiendo la esencia patrimonial de esta clase de actuaciones, en el que el proceso de responsabilidad fiscal tiene por objeto: “[...] el resarcimiento de los daños ocasionados al patrimonio público como consecuencia de la conducta dolosa o culposa de quienes realizan gestión fiscal mediante el pago de una indemnización pecuniaria que compense el perjuicio sufrido por la respectiva entidad estatal [...]” [Artículo 4º de la Ley 610 de 2000, modificada por el Decreto 403 de 2020], es claro que, en el asunto examinado, no existe daño al patrimonio del Estado, pues de las evidencias allegadas al informativo, no se advierten los presupuestos contemplados por el artículo 40 de la citada normativa, para abrir proceso de responsabilidad fiscal. En mérito de todo lo anteriormente expuesto, la Dirección de Investigaciones Nº 3 de la Unidad de Responsabilidad Fiscal, de la Contraloría Delegada para Responsabilidad Fiscal, Intervención Judicial y Cobro Coactivo, de la Contraloría General de la República.</i></p> <p style="text-align: center;">RESUELVE</p> <p><i>PRIMERO: ARCHIVAR por Inexistencia de Daño Patrimonial al Estado, las diligencias contenidas en el Antecedente N°ANT-85112-2020-37103, el cual refería presuntos manejos irregulares de recursos públicos en la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, conforme a las razones expuestas en la parte motiva del presente Auto.</i></p> <p><i>SEGUNDO: COMUNICAR la presente decisión al representante legal de la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI y al Contralor Delgado para el Sector de Infraestructura de la Contraloría General de la República, conforme lo ordena el párrafo primero del artículo 39 de la Ley 610 de 2000, modificado por el artículo 135 del Decreto 403 de 2020.</i></p> <p><i>TERCERO: ARCHIVO FÍSICO. Proceder al Archivo Físico de las diligencias que conforman el Antecedente -ANT-85112-2020-37103, el cual será dispuesto conforme a la reglamentación del Sistema de Gestión de Calidad vigente.</i></p> <p><i>CUARTO: INFORMAR que contra la presente decisión no procede recurso alguno.”</i></p>			

Hallazgo	1378-39	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Así mismo, se contempló una acción de mejora preventiva, la cual proviene de la Vicepresidencia de Estructuración y que hace referencia a la regulación de entrega de infraestructura en los contratos de 5G (plazos y montos); lo que permite a la Entidad contar con lineamientos adicionales en los próximos contratos de concesión de 5G que contribuyan a un mayor control y seguimiento de los proyectos en desarrollo. Con lo anterior, se evidencia la desaparición de la causa de hecho del hallazgo en mención.</p>			

3.12 Gestión de la Contratación Pública

3.12.1 Hallazgo 1167-26

Hallazgo	1167-26	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 26. Administrativo. Liquidaciones contractuales. Se evidencian cuatro (4) contratos suscritos por la ANI que terminaron su ejecución dentro del primer semestre del 2016 o antes y que se encuentran terminados, pero sin liquidar.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Liquidación de contratos UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 2. Manual de Contratación 3. Procedimiento para liquidación de los contratos de la ANI. 4. Circular instructiva respecto de la liquidación contractual de la ANI. INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Deficiencias en la gestión de control y seguimiento de esta contratación."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Permanencia de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Revisado en el informe final de auditoría correspondiente a la vigencia 2016, radicado en la Entidad a través de la comunicación ANI No. 20174090973632 del 12 de septiembre de 2017, se evidenció que la Contraloría General de la República formuló el hallazgo en virtud de los siguientes contratos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato de consultoría No. 116 de 2015, terminado el 30 de noviembre de 2015. 2. Contrato de compraventa y suministro No. 678 de 2015, terminado el 30 de diciembre de 2015. 3. Contrato de consultoría No. 417 de 2015, terminado el 28 de febrero de 2016. 4. Contrato de consultoría No. 470 de 2015, terminado el 12 de enero de 2016. <p>La unidad de medida correctiva se compone de las actas de liquidación de los contratos que dieron lugar al hallazgo, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contrato de consultoría No. 116 de 2015, acta de liquidación suscrita el 26 de marzo de 2018. 2. Contrato de compraventa y suministro No. 678 de 2015, acta de liquidación suscrita el 26 de abril de 2018. 3. Contrato de consultoría No. 417 de 2015, acta de liquidación suscrita el 11 de abril de 2018. 4. Contrato de consultoría No. 470 de 2015, acta de liquidación suscrita el 4 de abril de 2018. <p>Respecto a las unidades de medida preventivas, se evidenció que estas demuestran herramientas y gestión de la Entidad para contribuir a la liquidación oportuna de los contratos a su cargo, así:</p>			

Hallazgo	1167-26	Efectividad	No efectivo
<p>En primer lugar, se cuenta con el Manual de Contratación, que tiene un título asociado a la etapa poscontractual y donde se brindan lineamientos respecto a la liquidación de contratos.</p> <p>En segundo lugar, se tiene el procedimiento para liquidación de contratos de la ANI, cuyo objetivo es <i>“Precisar los responsables, términos y actividades a cargo del proceso de liquidación de los contratos de la Agencia Nacional de Infraestructura que deban liquidarse, exceptuando aquellos cuya liquidación se encuentre en cabeza de las Gerencias de Gestión Contractual de la Vicepresidencia Jurídica.”</i></p> <p>En tercer lugar, se cuenta con una Circular instructiva y enviada a las diferentes vicepresidencias de la ANI a través del memorando No. 20167030101013 del 18 de agosto de 2016, proveniente de la Gerencia del GIT de Contratación y donde se da línea en lo correspondiente a la liquidación de contratos.</p> <p>No obstante, lo anterior, se evidenció que en la auditoría financiera a la ANI, correspondiente a la vigencia 2021, la Contraloría General de la República formuló un hallazgo a la Entidad con ocasión de una situación similar a la aquí analizada. Se cita el informe de auditoría correspondiente (Radicado 2022EE0097256):</p> <p><i>“Hallazgo 11. LIQUIDACIONES CONTRACTUALES. ADMINISTRATIVO (A)</i></p> <p><i>Se evidenciaron cinco (5) contratos de concesión suscritos por la ANI en vigencias anteriores, que terminaron su ejecución y a la fecha no se han liquidado efectivamente.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>Esta situación evidencia deficiencias en la gestión de control y seguimiento a los procesos de liquidación de los contratos de concesión de manera oportuna. La demora en los trámites de la liquidación genera incertidumbre en cuanto a su nivel de ejecución, estado real de compromisos y del balance del contrato como tal, al desconocerse oportunamente las posibles deudas y obligaciones existentes entre las partes, situación que busca la transparencia contractual y evitar eventuales conflictos jurídicos con sus contratistas.”</i></p> <p>Lo que demuestra que la situación que dio lugar al hallazgo 1167-26 se volvió a presentar; por lo tanto, el plan de mejoramiento para superar este hallazgo no ha sido efectivo.</p>			

3.13 Transversal de Las Américas

3.13.1 Hallazgo 1201-13

Hallazgo	1201-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 13. Administrativo, Indagación preliminar con presunta incidencia Disciplinaria. Peaje tramo Talaigua Nuevo - Santa Ana - La Gloria denominado "Santa Ana".</p> <p>Se observa, que el peaje numero 4 denominado "Santana", ubicado en el PR 14+160 de la ruta 80, no ha entrado en operación, tal como se evidenció en la visita realizada a la Concesión por parte de la CGR en octubre de 2017, no obstante estar construido en un 100% sus instalaciones y haberse pagado al Concesionario en su totalidad, las instalaciones incluyen un edificio administrativo, las casetas de recaudo, cubierta de las mismas, que no han entrado en operación por no contar con el acto administrativo del Ministerio de Transporte que emite concepto vinculante previo al establecimiento de la estación de peaje y determinación de las tarifas; cabe destacar que la ANI mediante radicado No. 2016-200-313691 de octubre 6 de 2016 solicita el aval y/o concepto vinculante a este Ministerio, sin que a la fecha se verifique expedición</p>		

Hallazgo	1201-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	<p>de dicho acto administrativo. Igualmente, en la visita de inspección a las obras se evidenció que las instalaciones de la estación de peaje presentan deficiencias constructivas, tales como se verifica en el registro fotográfico anexo al presente.</p> <p>Transcurrido un año, el peaje no se encuentra en operación, teniendo en cuenta que fue terminado en octubre de 2016 y según el informe de supervisión de junio de 2017 este debía entrar en operación en diciembre de 2016.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Resolución peajes 2. Concepto de interventoría sobre condiciones para reversión. 3. Actas de reversión del tramo <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Contrato Estándar 4G 5. Manual de interventoría y supervisión 6. Procedimiento reversiones GCSP-P-018 7. Manual de reversiones GCSP-M-001 <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Informe de Cierre 		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Los hechos descritos anteriormente configuran un presunto daño al patrimonio público en cuantía indeterminada pero determinable, correspondiente a las inversiones en las obras realizadas que a la fecha no han sido funcionales y la operación y mantenimiento del peaje (OPEX), los cuales fueron reconocidos y pagados al Concesionario mediante Acta No. 35 de noviembre 20 de 2015, suscrita por la Interventoría y la Gerencia del Proyecto de la Agencia Nacional de Infraestructura, acta donde se cancela el tramo K12+5 al K 17.0 por \$8.799.4 millones".</p>		
Incidencia	Disciplinaria y administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>De acuerdo con la documentación que acredita el cumplimiento de la unidad de medida N. 1, se evidenció que la Agencia realizó oportunamente el procedimiento para que se emitiera la resolución del peaje Santa Ana, sin embargo, mediante la comunicación con radicado ANI N. 2017-409-123819-2, la Jefatura de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte indicó lo siguiente, respecto a la puesta en operación del peaje en cuestión:</p> <p><i>"(...) de otra parte, en el parágrafo 1 del artículo 1 del proyecto de acto administrativo se estipula que una vez la vía y la infraestructura de los peajes sea recibida realmente por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y se cumpla la resocialización e información a las comunidades del sector, iniciará la etapa de operación y el derecho del recaudo sobre las estaciones de peaje Guamal y Santa Ana. En consecuencia, se hace necesario que el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, elabore el estudio socio económico y de tránsito o avale el estudio presentado por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI para la instalación de dos (2) estaciones de peaje, con cobro bidireccional, denominadas "Guamal" y "Santa Ana" toda vez que el proyecto ya no haría parte de una concesión y a su turno ni la vía ni la infraestructura estarían a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI"</i></p> <p>A partir de este pronunciamiento, la Agencia procedió a remitir al INVIAS la solicitud de dar continuación al trámite para puesta en operación del peaje Santa Ana.</p> <p>Por otra parte, a través de la documentación que sustenta las unidades de medida 2 y 3, se evidenció la respectiva supervisión de la Interventoría de las actas de verificación de las instalaciones para su correspondiente reversión al Estado, presentando su</p>			

Hallazgo	1201-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>emisión en la unidad de medida N. 3, con lo que se evidencia que se ajustaron las <i>deficiencias constructivas</i> señaladas en el informe de la Contraloría General de la República previamente a la recepción de las instalaciones.</p> <p>De igual forma, el plan de mejoramiento cuenta con cuatro unidades de medida preventivas: la primera corresponde al modelo de contrato de 4G, que recoge lecciones aprendidas de los modelos de concesiones anteriores, como es el caso de Transversal de las Américas; la segunda corresponde al manual de la ANI que brinda lineamientos respecto a los controles que se deben ejercer desde las interventorías y desde la misma Entidad para asegurar el cumplimiento de lo establecido en los contratos de concesión; la tercera y la cuarta corresponden a documentos relacionados con el manual y el procedimiento que ha implementado la Entidad en materia de reversiones, con el fin de que en esta fase se dé una correcta devolución de obras, bienes y equipos de un proyecto, tales como las estaciones de peaje, lo que contribuye a evitar que en un futuro se presenten problemáticas respecto a su operación. Se resaltan las unidades de medida No. 3 y No. 4 ya que contribuyen a evitar que situaciones similares a la evidenciada en el hallazgo se repita con ocasión de la entrega de infraestructura perteneciente a un contrato de concesión administrado por la ANI.</p> <p>Con base en las unidades de medida desarrolladas, se evidenció que se realizó la correspondiente reversión de las instalaciones del peaje Santa Ana al Estado y se trasladó el trámite de puesta en operación al INVIAS, según indicado por el Ministerio de Transporte, por lo que se concluye que ha desaparecido la causa de hecho que dio origen a la formulación del hallazgo, teniendo en cuenta que mediante la verificación realizada en la reversión de las obras realizadas se verificó la funcionalidad de las instalaciones y se realizó el trámite correspondiente para obtener la resolución de operación del peaje, con 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 contrato de concesión No. 008 de 2010 cuenta con acta de liquidación del 9 de marzo de 2022, donde no se presentan salvedades ni pendientes asociados a la estación de peaje Santa Ana.</p>			

3.14 4G ANI

3.14.1 Hallazgo 1391-6

Hallazgo	1391-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo N°6 Metas del Plan Nacional de Desarrollo – Administrativo. (pág. 75 informe) ... no se evidencia que se contemplen metas e indicadores asociadas a otros compromisos contenidos en este mismo PND para el Programa de Concesiones Viales 4G, en materia de “Kilómetros Anuales de Dobles Calzadas”, “Construcción de 7.000 km de la Red Vial Nacional” y “Valor de Inversión” dentro de la batería de indicadores de Sinergia, los cuales complementan la evaluación de las políticas en materia de construcción de infraestructura del Programa Vial 4G, aspecto fundamental para generar información de manera sistemática que permita medir los avances del programa de concesiones viales 4G a cargo del Ministerio de Transporte como organismo rector. Tampoco hay una batería de indicadores con responsabilidades a nivel de entidades vinculadas con el Programa de Concesiones Viales 4G y monitoreadas por el organismo rector del sector.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe Ejecutivo de Indicadores (GITP) Presentar propuesta de indicadores al Ministerio de Transporte (GITP) El Ministerio de Transporte identifica los temas críticos y presenta al comité Intersectorial (MT) <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre (GITP) 		

Hallazgo	1391-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente as: "En todas ellas hay responsabilidades con el Programa de Concesiones Viales 4G en temas ambientales, prediales, presupuestales, financieros, de comunidades, de participación social y de redes de servicios públicos; en ese marco, son áreas que deberían contar con indicadores para medir el grado de avance de los proyectos del programa 4G, asociados a una batería de indicadores con responsabilidades al organismo rector del sector para apoyar una gestión efectiva y eficiente, ante las dificultades que los actores del sector han señalado."		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
Criterio de efectividad	Desaparición o modificación del fundamento normativo		
Análisis de efectividad			
<p>El desarrollo del plan de mejoramiento estuvo orientado a aclarar la medición de los aspectos evidenciados por la CGR en la formulación del hallazgo, en particular en la unidad de medida N. 1 se realizó el análisis correspondiente, por lo que se presenta a continuación las consideraciones evaluadas en cada uno de los indicadores que la CGR evidenció su no existencia según indicó en la formulación del hallazgo: <i>En lo relacionado con lo establecido en el PND 2014 -2018 se tiene lo siguiente: "El programa de 4G incluye cerca de 40 proyectos que involucran alrededor de 7.000 km de la red vial nacional, 141 km de túneles y 150 km de viaductos, por un valor de inversión aproximado de \$47 billones":</i></p> <p>- Compromiso 1: construir 300km anuales de doble calzada (es decir 1.200 km en el cuatrienio)</p> <p><u>Consideraciones anexo 1 – oficio 20216010304191 del 29 de septiembre de 2021:</u> "La contraloría tiene razón en cuanto a que la afirmación "A través del programa de cuarta generación de concesiones se contará aproximadamente con 1.200 km adicionales de nuevas dobles calzadas" se encuentra en el capítulo titulado "Programa de concesiones 4G" con lo cual afirma que este capítulo es exclusivo del programa 4G sin embargo no considera que también ese capítulo manifiesta:</p> <p><i>"...En Colombia, durante el periodo 2002-2010 se construyeron en promedio 60 km anuales de doble calzada. El esfuerzo del Gobierno nacional y el sector transporte para regularizar los contratos de concesión y acelerar el ritmo de construcción permitió que, durante el periodo 2011-2013, se construyeran en promedio 180 km de doble calzada anuales. Con el objetivo de continuar la política de regularización y aceleración del ritmo de construcción, durante el cuatrienio 2014-2018, la ANI se fijará como metas, la construcción de 300 km anuales de doble calzada y, mantener este ritmo de construcción hasta finalizar la década. Todo ello con el objetivo de ampliar la capacidad de las vías con el mayor tráfico, consolidar los corredores estratégicos de comercio exterior y disminuir los costos de transporte para hacer más competitivo al país. Actualmente, la ANI tiene a cargo 26 contratos de concesión de carreteras de primera, segunda y tercera generación para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de 5.506 km de la red vial nacional. A través de estos contratos se encuentra contratada la construcción 2.300 km de doble calzada, de los cuales 1.796 km se encuentran ya construidos..."</i></p> <p>Conforme lo anterior es importante señalar que:</p> <p>I. La meta de los 300 km anuales de construcción de doble calzada que la ANI se fijó, se debe analizar dentro del contexto del ritmo de construcción descrito en el párrafo que incluía todo el modo carretero, no sólo el programa 4G.</p> <p>II. Los 1.200 km de construcción planeados para el cuatrienio no fueron establecidos como metas únicamente del programa 4G. De estos 1.200 kilómetros solo el 7% eran de los proyectos 4G, el otro 93% corresponde a los proyectos de primera, segunda y tercera generación (1G, 2G, 3G), proyectos que ya se encontraban en ejecución y podían mantener el ritmo de construcción propuesto.</p> <p>III. El programa de concesiones de Cuarta Generación (4G) es un programa a largo plazo. Los contratos de concesión una vez suscritos, contaban con al menos un año de etapa preoperativa y 5 años más de etapa de construcción en promedio, con lo que era imposible ejecutar en 100% de la construcción en el periodo 2014- 2018.</p>			

Hallazgo	1391-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>IV. Los 1.200 km de construcción propuestos dentro del programa 4G que se indicaron en varias oportunidades dentro del documento hacen parte de la descripción de programa lo cual no implica que estos 1.200 km del programa 4G se construyeran en ese cuatrienio.”</p> <p>Adicionalmente según se señala en el informe y de acuerdo con la consulta realizada en el aplicativo SINERGIA³ se confirmó que el seguimiento a este compromiso se realiza a través del indicador <i>Vía primaria construida bajo esquema concesión Programa 4G</i>, por lo que se concluye que este compromiso tiene un indicador correspondiente en el PND 2018-2022 por lo que se tomaron las medidas preventivas para no reincidir en lo señalado en el hallazgo.</p> <p>- Compromiso 2: construcción de 7.000 km de la Red Vial Nacional</p> <p><u>Consideraciones anexo 1 – oficio 20216010304191 del 29 de septiembre de 2021:</u> “En concordancia con lo indicado por la contraloría, para este análisis se aclara que los 7.000 kilómetros propuestos no son “construidos” sino kilómetros “concesionados”. Dentro del término “concesionados” se incorporan las diferentes intervenciones que se realizan en ejecución de los contratos de concesión.(...) Para realizar el análisis del cumplimiento de lo formulado en el Plan Nacional de Desarrollo se deben considerar que cuando se citaron los 7.000 km de infraestructura concesionada fue en el marco del programa 4G el cual estaba compuesto por un portafolio de 40 proyectos, de los cuales no se adjudicaron 9 proyectos debido al déficit fiscal del país con lo cual se hubiesen cumplido la meta de los 7.000 km de infraestructura concesionada. Finalmente, no se propone un indicador de seguimiento relacionado con la adjudicación de contratos, ya que dentro del programa 4G se alcanzó el pico de adjudicación en el año 2016 y no se adjudicarán más proyectos dentro del programa. Actualmente se estructura la quinta generación el programa de carreteras 5G.”</p> <p>De acuerdo con la aclaración evidenciada por la Entidad, no se tiene el cumplimiento de los 7.000 km, teniendo en cuenta que no fue posible adjudicar los 40 proyectos planteados inicialmente en la cuarta generación de concesiones por motivos de déficit fiscal, y se está trabajando en la quinta generación de concesiones. Adicionalmente, según lo mencionado en la respuesta del Ministerio de Transporte en la unidad de medida N. 3 con radicado MT N. 20216001419541 del 30 de diciembre de 2021 en el periodo 2018-2021 se tomaron decisiones significativas en el desarrollo de todos los proyectos de cuarta generación lo que permitió pasar de un avance del 16% en agosto de 2018 a un avance del 61,5% en noviembre de 2021.</p> <p>- Compromiso 3: inversión en el programa 4G – \$47 billones</p> <p><u>Consideraciones anexo 1 – oficio 20216010304191 del 29 de septiembre de 2021:</u> “Como primer elemento es fundamental establecer que el programa de concesiones de Cuarta Generación (4G) es un programa a largo plazo, de tal manera que la evaluación sobre su desarrollo e impacto no puede acotarse a un período de cuatro años. En este sentido cobra relevancia manifestar que los contratos de concesión, una vez suscritos, contaban con al menos un año de etapa preoperativa y 5 años más de etapa de construcción en promedio. Es así como el Plan Nacional de Desarrollo - PND indica dentro de la descripción de las características del programa lo siguiente: “El programa de 4G incluye cerca de 40 proyectos que involucran alrededor de 7.000 km de la red vial nacional, 141 km de túneles y 150 km de viaductos, por un valor de inversión aproximado de \$47 billones.”</p> <p>A esto se suma que la inversión estimada de 47 billones de pesos del programa 4G hacía referencia a la estimación de CapEx de los 40 proyectos priorizados por el Gobierno Nacional, el cual se ejecutaría conforme el cronograma de construcción de los proyectos.</p>			

³ Fuente: <https://sinergiapp.dnp.gov.co/#IndicEntidadP/18/24/33>

Hallazgo	1391-6	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>De otra parte, la Entidad a través del aplicativo SINERGIA realizó el respectivo seguimiento mediante el indicador “Inversión privada en infraestructura de carretera (billones de \$ acumulados en el cuatrienio) – ANI” así:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El indicador “Calcula el monto de inversión privada ejecutada en el año por las asociaciones publico privadas y/o concesiones del modo carretero a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura quien tiene como objetivo aumentar el nivel de inversión privada en carreteras durante el cuatrienio para ampliar y mejorar la calidad de la infraestructura de transporte.” Este incluía el programa 4G desde su inicio y todas las demás generaciones del modo carretero. <p>Respecto de los proyectos no adjudicados que menciona la Contraloría, la no adjudicación de los proyectos de la tercera ola del programa 4G obedeció a una fuerza mayor con ocasión de la restricción presupuestal existente para esas vigencias.”</p> <p>De acuerdo con la revisión de la Entidad para la vigencia evaluada se contó con el indicador correspondiente y de acuerdo con lo expuesto respecto a las características de los contratos de APP en el PND 2018-2022 no se cuenta con este indicador.</p> <p>- Compromiso 4: indicadores con responsabilidades al organismo rector del sector</p> <p><u>Consideraciones anexo 2 – oficio 20216010304191 del 29 de septiembre de 2021:</u> “Entendiendo las responsabilidades de las entidades vinculadas con el Programa de Concesiones Viales 4G, como los trámites o permisos que debe gestionar el concesionario ante estas entidades para la correcta ejecución de su contrato de concesión, es importante indicar que cada una de estos trámites y permisos cuentan con unos términos y plazos definidos, a su vez cada una de las entidades cuenta con mecanismos de seguimiento, así como indicadores que evalúan su gestión.</p> <p>Ahora bien, los indicadores de nivel operativo se establecen para monitorear y medir el cumplimiento de las actividades propias del funcionamiento del proceso, el proceso es de competencia control de cada una de las entidades, en este sentido las responsabilidades de las entidades vinculadas con el Programa de Concesiones Viales 4G no podrían ser objeto de seguimiento a través de indicadores operativos, ya que son entidades externas incluso al sector que cuentan con sus propios procesos y lineamientos.</p> <p>Aunado a lo anterior los indicadores que se propongan desde el sector para otras entidades independientemente de su tipo o clasificación no cumplirían con las características de: Independencia, Focalizado en áreas controlables y Participación.”</p> <p>De acuerdo con lo anterior y según los aspectos manejados transversalmente por el Ministerio de Transporte en la unidad de medida N. 3 con radicado MT N. 20216001419541 del 30 de diciembre de 2021 para los proyectos de cuarta generación entre agosto de 2018 y noviembre de 2021 en temas ambientales, prediales, presupuestales, financieros, de comunidades, de participación social y de redes de servicios públicos, se verificó la gestión del sector en aras de obtener mejores resultados en la ejecución de las vías de cuarta generación.</p> <p><u>Conclusión:</u> De acuerdo con las unidades de medida desarrolladas por la Agencia Nacional de Infraestructura, se evidenció que los indicadores en el programa SINERGIA fueron adecuados en el PND 2014-2018 y en la vigencia 2018-2022 se han establecido en congruencia con las metas misionales de la Entidad y del sector transporte por lo que se declara la efectividad del plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo para la Entidad.</p>			

3.14.2 Hallazgo 1394-9

Hallazgo	1394-9	Efectividad	No efectivo		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo N°9 Pago de Comisión de Éxito - Administrativo. (pag. 87 informe) 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.</p> <p>Por lo descrito, y teniendo en cuenta la información obtenida y analizada por parte de la CGR se puede evidenciar el pago de comisiones de éxito a estructuraciones que no fueron exitosas, al no ser adjudicadas en los términos inicialmente pactados, evidenciando debilidades en los mecanismos de control que permitieron que mediante interpretaciones no vinculantes se efectuaran pagos no pactados que elevan los costos de los proyectos y se pagaran comisiones de éxito en proyectos que no pudieron ser ejecutados, tal y como sucedió con la concesión IP Cesar – Guajira, cuyo proyecto se encuentra en etapa de reversión, de acuerdo con la evaluación a la gestión de los siguientes casos.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS 1. Concepto Jurídico consultor externo especializado y actuar conforme al mismo.</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS 2. Concepto jurídico Interno desarrollado por la Vicepresidencia Jurídica.</p> <p>INFORME DE CIERRE 3. Informe de Cierre.</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "... el desempeño de las concesiones 4G no ha sido eficiente en la medida que existen situaciones en las que se evidencian falencias en la etapa de estructuración que afectan la ejecución de los proyectos, los cuales son descritos en los hallazgos presentados por parte de la CGR.</p> <p>...debilidades en los mecanismos de control."</p>				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Permanencia de la causa
Análisis de efectividad					
<p>En primer lugar, la unidad de medida correctiva corresponde a un concepto jurídico de Nieto & Chalela Abogados de mayo 13 de 2014 con asunto: <i>Efectos de la terminación de los convenios interadministrativos y contratos suscritos por FONADE para la estructuración de concesiones viales para los siguientes grupos de carreteras: Grupo 1 Centro Sur, Grupo 2 Centro Occidente, Grupo 3 Centro Oriente, y Grupo 4 Norte.</i></p> <p>A través de este concepto, se explican las características de la comisión de éxito en el marco de la estructuración de los grupos de carreteras: Grupo 1 Centro Sur, Grupo 2 Centro Occidente, Grupo 3 Centro Oriente y Grupo 4 Norte; grupos que tuvieron en cuenta la mayoría de concesiones producto del hallazgo (IP Antioquía – Bolívar, IP Neiva – Girardot, IP Vías del Nus, IP GICA, IP Malla Vial del Meta e IP Cesar Guajira). Sin embargo, a través de la unidad de medida correctiva no se evidencian acciones ejecutadas por parte de la Entidad para atacar la causa producto del hallazgo.</p> <p>En segundo lugar, la unidad de medida preventiva corresponde a un concepto de la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad titulado: <i>Concepto Jurídico – Reconocimiento de las Comisiones de Éxito Proyectos de Asociación Público Privada</i>, radicado con el No. 20207020057583 del 20 de abril de 2020, a través del cual la Vicepresidencia Jurídica presenta un análisis jurídico frente</p>					

Hallazgo	1394-9	Efectividad	No efectivo
<p>al pago de comisión de éxito en la ejecución del proyecto Chirajara – Fundadores, que dio lugar al hallazgo identificado en el Plan de Mejoramiento Institucional con el No. 1296-2.</p> <p>A partir de este concepto interno, la Vicepresidencia Jurídica recomendó a la Vicepresidencia de Estructuración lo siguiente:</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>Con base en la documentación que acredita el plan de mejoramiento, no se evidencia que se hayan atendido estas recomendaciones.</p> <p>En ese orden de ideas, se considera que el plan de mejoramiento no fue efectivo, pues no demuestra que se haya atacado la causa del hallazgo. Se recomienda analizar la procedencia de reformular las unidades de medida, teniendo en cuenta, por ejemplo, la gestión que ha adelantado la Entidad en materia de comisiones de éxito en los proyectos de quinta generación (5G).</p>			

3.14.3 Hallazgo 1397-12

Hallazgo	1397-12	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo N°12 Estructuración y Ejecución Proyecto Concesión Perimetral del Oriente de Cundinamarca. Contrato 002 de 2014 - Administrativo. (pág. 116 informe)</p> <p>En la estructuración de la Concesión Perimetral del Oriente de Cundinamarca no se tuvieron en cuenta todas las condiciones ambientales de las áreas que el proyecto de la concesión pretendía intervenir y, en consecuencia, no fue posible establecer la afectación y la mitigación de los impactos que se pudieran generar en los recursos ambientales, específicamente en los tramos de las unidades funcionales 4 y 5 del proyecto, toda vez que no se tuvo en cuenta los “Términos de Referencia Factibilidad Anexo 02 Grupo 3 OCC 016-2012”.</p> <p>En lo relacionado con los predios, tenemos que para la Unidad Funcional 4 donde se tienen 414 predios requeridos, hay 124 predios con promesa de compraventa y 65 predios en escrituración; para la Unidad Funcional 5 con 476 predios requeridos, hay 59 predios con promesa de compraventa y 21 predios en escrituración, por lo que tampoco existe certeza de la utilización de estos predios en el proyecto.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aportar el apéndice técnico 4. 2. Revisión procedimiento EPIT-T-005. 3. Contrato estándar 5G. <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Informe de Cierre. 		

Hallazgo	1397-12		Efectividad	No Efectivo
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "En las Unidades Funcionales 4 (La Calera – Choachí) y 5 (Choachí – Cáqueza), el alcance propuesto por el estructurador estableció que la intervención debería ejecutarse como un mejoramiento, sin tener en cuenta que ésta implicaba la construcción de obra nueva como un tercer carril y otras estructuras importantes; también incluía la rectificación de curvas y la ampliación de la vía departamental (corredor en afirmado), de acuerdo con lo establecido en la Ley 105 de 1993174; lo cual también requería compra de predios.</p> <p>La ANI reconoce y da validez a la observación presentada por la CGR, confirmando lo observado, teniendo en cuenta que desde la estructuración del proyecto no tomó todas las medidas necesarias, ni adelantó todas las gestiones adecuadas y pertinentes, que reflejaran la realidad ambiental de la zona afectada por el proyecto, ya que no tuvo en cuenta toda la información existente y de público conocimiento como es, entre otros, el Acuerdo 005 de 2000 – EOT del municipio de Choachí."</p>			
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad
Análisis de efectividad				
<p>La CGR describe la causa del hallazgo de la siguiente manera: <i>"En las Unidades Funcionales 4 (La Calera – Choachí) y 5 (Choachí – Cáqueza), el alcance propuesto por el estructurador estableció que la intervención debería ejecutarse como un mejoramiento, sin tener en cuenta que ésta implicaba la construcción de obra nueva como un tercer carril y otras estructuras importantes; también incluía la rectificación de curvas y la ampliación de la vía departamental (corredor en afirmado), de acuerdo con lo establecido en la Ley 105 de 1993174; lo cual también requería compra de predios.</i></p> <p><i>La ANI reconoce y da validez a la observación presentada por la CGR, confirmando lo observado, teniendo en cuenta que desde la estructuración del proyecto no tomó todas las medidas necesarias, ni adelantó todas las gestiones adecuadas y pertinentes, que reflejaran la realidad ambiental de la zona afectada por el proyecto, ya que no tuvo en cuenta toda la información existente y de público conocimiento como es, entre otros, el Acuerdo 005 de 2000 – EOT del municipio de Choachí."</i></p> <p>Por lo anterior, desde la Vicepresidencia de Estructuración la Entidad planteó un plan de mejoramiento con acciones preventivas relacionadas a una mejora en la estructuración de contratos con relación a la parte Ambiental, así:</p> <p>La primera acción de mejora se enfocó en incluir mejoras para el seguimiento y control ambiental en el contrato del estructurador (la Entidad lo evidenció con el contrato del estructurador para el proyecto de APP de la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca - Anexo 4 del concurso de méritos abiertos N. VJ-VE-CM-006-2017). En este documento, se pueden evidenciar las obligaciones contractuales del estructurador de la APP con relación al componente ambiental de la siguiente manera:</p> <p>En la sección 4. Alcance del contrato, numeral 4.1 obligaciones generales:</p> <p>"(...)</p> <p><i>h) Apoyar, asistir y asesorar a la Agencia Nacional de Infraestructura en todos los asuntos de orden técnico, social, predial, ambiental, económico y jurídico entre otros, que se susciten durante el desarrollo de la presente Consultoría, suministrando oportuna información sobre los mismos, preparando los documentos que al respecto se requieran y rindiendo los conceptos y evaluaciones que sobre la materia se le soliciten.</i></p> <p>(...)</p>				

Hallazgo	1397-12	Efectividad	No Efectivo
<p>p) Prestar apoyo a la Agencia Nacional de Infraestructura para resolver las peticiones y reclamos que, sobre el Proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca, que puedan surgir en las áreas técnica, social, predial, ambiental, financiera, legal y de riesgos.</p> <p>(...)"</p> <p>El numeral 4.1 Obligaciones específicas por áreas:</p> <p>"(...)</p> <p>(iv) <i>Gestión Ambiental: Coordinar las diferentes actividades y métodos de control tendientes a propiciar la modificación de Licencias Ambientales en los sectores que se requiera. Determinar la necesidad de actualización de los Planes de Manejo Ambiental para lograr minimizar los impactos negativos y maximizar los positivos. Garantizar el cumplimiento de la normatividad aplicable y las directrices que sobre la materia dicte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS).</i></p> <p><i>El E.I. deberá realizar la revisión tanto de los títulos mineros existentes asociados al Contrato de Concesión 005 de 1999 como de nuevas zonas mineras que puedan ser tituladas al nuevo proyecto de concesión objeto de este contrato.</i></p> <p><i>El E.I. como insumo inicial deberá revisar el "INFORME AMBIENTAL DE INTERVENTORÍA No.57" de Febrero 2017, disponible en el Cuarto de Datos del Proyecto.</i></p> <p>(...)"</p> <p>En la sección 5.1 Detalle de las etapas del contrato de consultoría, apartado e. Propuesta de la estructuración técnica, predial, social y ambiental:</p> <p><i>"e. Propuesta de la estructuración técnica, predial, social y ambiental</i></p> <p><i>La propuesta de estructuración deberá incluir la revisión desde el punto de vista ambiental, social y predial: <u>Los consultores ambiental, social y predial del E.I. deberán evaluar los impactos y las alternativas que identifiquen en sus respectivas áreas, en el marco del análisis de su propuesta de estructuración Técnica.</u></i></p> <p><i>El E.I. preparará el Reporte de la Propuesta Técnica de Estructuración Intervenciones (en formato .doc o .docx) con el cual la Agencia decidirá si aprueba o no la propuesta técnica presentado en dicho reporte de modo que el E.I. pueda continuar su trabajo de Etapa 2.</i></p> <p><i>Una vez la propuesta es aprobada por la Agencia, el E.I. entregará un resumen ejecutivo y una presentación en formato Power Point (".ppt" o ".pptx") donde resuma el trabajo de estructuración realizado durante la Etapa 1, la estructura sugerida para la transacción de dicho Proyecto/s y el cronograma propuesto para la Etapa 2 subsiguiente. Dicha presentación será revisada por la entidad contratante. Posterior a su aprobación, el E.I. deberá presentarla a las entidades gubernamentales que así lo soliciten y/o requieran, de tal forma que se apruebe que el" (Subrayado y negrilla fuera de texto).</i></p> <p>Con lo anterior, se evidencia que se incluyeron obligaciones contractuales al contrato del estructurador de los proyectos APP relacionadas con el análisis, la evaluación de impactos y las alternativas en el desarrollo del proyecto en todos sus componentes incluyendo la Gestión Ambiental (y todo lo relacionado como licencias ambientales, PMA's, entre otros).</p> <p>También se evidenció que en el documento Anexo N. 4 del concurso de méritos abiertos N. VJ-VE-CM-006-2017, que se encuentra cargado en el Sharepoint del PMI (Acción de mejora N. 1), en la sección 5.1 Detalle de las etapas del contrato de consultoría, apartado e. Propuesta de la estructuración técnica, predial, social y ambiental, el último párrafo se encuentra incompleto (lo subrayado y negrilla fuera de texto): <i>Una vez la propuesta es aprobada por la Agencia, el E.I. entregará un</i></p>			

Hallazgo	1397-12	Efectividad	No Efectivo
<p>resumen ejecutivo y una presentación en formato Power Point (“ppt” o “.pptx”) donde resuma el trabajo de estructuración realizado durante la Etapa 1, la estructura sugerida para la transacción de dicho Proyecto/s y el cronograma propuesto para la Etapa 2 subsiguiente. Dicha presentación será revisada por la entidad contratante. Posterior a su aprobación, el E.I. deberá presentarla a las entidades gubernamentales que así lo soliciten y/o requieran, de tal forma que se apruebe que el” (Subrayado y negrilla fuera de texto). Por lo que, se recomienda a la Entidad que se aclare la culminación del párrafo en mención, pues es determinante para definir la efectividad del control y la obligación propuesta en el contrato del estructurador.</p> <p>Con relación a la segunda acción de mejora preventiva, la cual fue la actualización en el procedimiento EPIT-T-005 – Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión, se evidencia que este fue actualizado para su versión N. 3 y radicado con el numero ANI 20216050131223, donde se complementan los controles interdisciplinarios (estructuración y el componente ambiental), para un mayor seguimiento y control para la prevención de una posible materialización del riesgo ambiental.</p> <p>En cuanto a la tercera acción de mejoramiento, se cargaron en el Sharepoint del PMI la parte general y la específica del modelo de contrato de concesión de 5G; no obstante, no se detallan las mejoras con relación al componente ambiental, así como tampoco se describen en el informe de cierre del plan de mejoramiento.</p> <p>Por lo tanto, teniendo en cuenta que en las acciones de mejoramiento preventivas se identificaron vacíos en los términos contractuales del estructurador y que no se detallan las mejoras con relación al componente ambiental en el modelo de contrato de APP 5G, la Oficina de Control Interno no encuentra evidencias suficientes para declarar la efectividad de las acciones de mejoramiento planteadas, pues carece de información en el plan de mejoramiento para poder determinar si estas acciones resultan ser efectivas o no y en consecuencia se debe reformular el plan de mejoramiento.</p>			

3.14.4 Hallazgo 1398-13

Hallazgo	1398-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo N°13 Estructuración y Ejecución – Proyecto Cambao Manizales - Administrativo. (pag. 129 informe) De acuerdo con la Ley 2 de 1959 “Sobre economía forestal de la Nación y conservación de recursos naturales renovables”, la Resolución 1274 de 2014 Artículo 2 literal h “Artículo 2o. Actividades. Las actividades que se señalan a continuación, se pueden desarrollar en las áreas de reserva forestal nacionales o regionales, sin necesidad de efectuar la sustracción del área (h) El mantenimiento de vías existentes, siempre y cuando no varíen las especificaciones técnicas y el trazado de las mismas; y la Resolución 1136 de 18 de junio de 2018. “Por medio de la cual se resuelve una solicitud de sustracción definitiva de un área de la Reserva Forestal Central, establecida en la Ley 2ª de 1959 y se toman otras determinaciones”.</p> <p>Pese al pronunciamiento de Parques Nacionales Naturales, donde advierte del cuidado y manejo especial del Parque Natural Nacional Los Nevados, por encontrarse colindante con el proyecto vial Cambao – Manizales, la ANI “(...) considera que la propuesta en Etapa de Factibilidad del Proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada que no requiere desembolso de recursos públicos denominado: “Cambao - Manizales” presentado por la Promesa de Sociedad Futura Alternativas Viales S.A.S., es VIABLE y acorde con los intereses y políticas públicas”, adicionalmente señala “Una vez agotadas las etapas de Prefactibilidad y Factibilidad establecidas en la Ley 1508 de 2012 y sus Decretos Reglamentarios, y efectuada la evaluación de los aspectos Técnicos, Financieros y Jurídicos del proyecto por parte del Consultor Evaluador contratado por la ANI, los cuales fueron verificados por la Vicepresidencia de Estructuración y la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad, se considera que la iniciativa presentó y cumplió a cabalidad con los requerimientos establecidos en el artículo 23 del Decreto 1467 de 2012”.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Acuerdo conciliatorio (VGC).</p>		

Hallazgo	1398-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
	2. Permiso aprobado bajo la Resolución 191 del 02 de marzo de 2020 (VPRE). UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVA 3. Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión (EPIT-P-005) (VPRE). INFORME DE CIERRE 4. Informe de cierre (VPRE).		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente así: "El desempeño de la ANI no ha sido eficiente, teniendo en cuenta que se presentan debilidades en la estructuración de proyectos viales 4G y en el proceso de evaluación de estructuraciones por parte de la ANI, si se tiene en cuenta, por ejemplo, que en la Concesión IP Cambao Manizales, de acuerdo con la estructuración presentada, no se contempló el trámite de sustracción de reserva forestal (Trámite Ambiental), según el cual en la etapa de pre – construcción fue requerida para las unidades funcionales 4 y 5, y fue negada mediante resolución 1136 de 18 de junio de 2018."		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>Respecto a las unidades de medida correctivas, se evidencia que estas se orientan a demostrar la gestión adelantada y los logros alcanzados en el proyecto Cambao – Manizales para asegurar su ejecución en el área colindante con el Parque Nacional Natural Los Nevados, que incluyó la obtención del permiso de sustracción de reserva forestal señalado por la Contraloría General de la República en el hallazgo. Enseguida se sintetizan las unidades de medida correctivas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acuerdo Conciliatorio: Corresponde al Acuerdo Conciliatorio suscrito entre la ANI y la Concesionaria Alternativas Viales S.A.S el 10 de julio de 2019, a través del que las partes solucionaron controversias elevadas a un tribunal arbitral con relación a las dificultades ambientales para la intervención en la zona aledaña al Parque Nacional Natural Los Nevados. Con base en este Acuerdo se modificó el alcance de las unidades funcionales 4 y 5 (corredor vial Paso por Murillo – Alto de Ventanas – La Esperanza), que, con base en el otrosí No 6, al contrato de concesión No. 08 de 2015, suscrito en noviembre de 2019, corresponderían a rehabilitación y pavimentación, es decir que se mantiene el alineamiento y ancho original del corredor vial. 2. Permiso aprobado bajo la Resolución 191 del 02 de marzo de 2020: Esta unidad de medida está ligada a lo pactado con el Acuerdo Conciliatorio del 10 de julio de 2019, pues la pavimentación y rehabilitación de las unidades funcionales 4 y 5, están condicionadas a la sustracción de área de reserva Central, que fue otorgada por la Subdirección de Bosques y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible a través de la Resolución No. 191 de 2020. <p>Según la plataforma Aniscopio, a 30 de agosto de 2022 las unidades funcionales 4 y 5 están en ejecución y tienen noviembre de 2022 como fecha de terminación.</p> <p>Respecto de las unidades de medida preventivas, el plan de mejoramiento incluyó la tercera versión del procedimiento "Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión" (EPIT-P-005), creada en septiembre de 2021, cuyo objetivo es "Establecer las actividades requeridas para apoyar a la Vicepresidencia de Estructuración de la entidad, en el marco de competencias del GIT Ambiental, en los procesos de estructuración de proyectos de infraestructura de transporte en los modos: carretero, aeroportuario, férreo y fluvial." Según el informe de cierre del plan de mejoramiento:</p> <p><i>"Con el ajuste y actualización al procedimiento denominado "Apoyo ambiental en la etapa de estructuración de proyectos de concesión (EPIT-P-005)" se buscó fortalecer la interacción entre la Vicepresidencia de estructuración y el GIT Ambiental, con el fin de identificar posibles debilidades en el momento de estructurar y evaluar los futuros proyectos que surtan este proceso al interior de la Agencia.</i></p>			

Hallazgo	1398-13	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>De igual manera desde el GIT Ambiental se viene trabajando en el fortalecimiento de las acciones como apoyo a la estructuración y se ha aumentado el personal de apoyo al componente ambiental en la estructuración de los proyectos, propendiendo por una verificación más exhaustiva del entorno ambiental y las situaciones de alerta que se puedan presentar en el proceso de estructuración.”</i></p> <p>Es decir que a través de la actualización de este procedimiento se han fortalecido los lineamientos para asegurar un control en materia ambiental durante la estructuración de proyectos a cargo de la ANI, lo que puede contribuir a evitar la recurrencia de hallazgos similares.</p> <p>Se evidenció que dicho procedimiento precisa controles asociados a la estructuración de una iniciativa privada, como es el caso del proyecto Cambao – Manizales. Por ejemplo, hace parte de las actividades de este procedimiento “Revisar el contenido de la información ambiental aportada por el Originador en los estudios de Prefactibilidad, constatando su cumplimiento respecto a las listas de verificación creadas para tal efecto según el modo de transporte”, listas de chequeo que están creadas en función de los requerimientos establecidos en el artículo 2.2.2.1.5.2 del Decreto 1082 de 2015, según el formato interno de la ANI “Verificación Requerimientos de Prefactibilidad en Proyectos de APP de Iniciativas Privadas – Modo Carretero” (EPIT-F-001), donde los ítems 3.19 y 3.20 corresponden a “Estimación global de factibilidad ambiental y potenciales problemas ambientales de cada una de las alternativas” e “Identificación de problemas ambientales y sociales y propuestas de mecanismos de mitigación”, respectivamente.</p> <p>También hace parte de las actividades del procedimiento EPIT-P-005 “Revisar la información ambiental entregada por parte del Originador en el estudio de Factibilidad, con el fin de verificar el cumplimiento respecto al Anexo de Factibilidad-componente ambiental, los criterios y cálculos utilizados para la definición del monto de la Subcuenta Socioambiental o la que haga sus veces (a excepción de las actividades de Reasentamiento), así como los documentos aportados por el Originador. Contrato, Apéndice Ambiental, entre otros, así también la revisión de los informes del evaluados”; actividad a cargo del Equipo Ambiental de Apoyo a la Estructuración de la ANI.</p> <p>En ese orden de ideas, se considera que a través del plan de mejoramiento se demuestra que se aplicaron los correctivos en lo que corresponde a la sustracción de reserva para la ejecución del proyecto Cambao – Manizales y que, teniendo en cuenta que el Ente de Control asocia el origen de la problemática en la estructuración de dicho proyecto, la ANI ha venido actualizando los lineamientos tendientes a asegurar un control de la Entidad en materia ambiental durante la estructuración de proyectos.</p> <p>Finalmente, se informa que en el primer semestre de 2020 la Oficina de Control Interno llevó a cabo una auditoría la gestión de la ANI respecto del seguimiento y control de las obligaciones ambientales durante la ejecución de los proyectos de asociación público-privada, a partir de la cual no se formularon no conformidades relacionadas con la estructuración de proyectos.</p> <p>Con base en lo anterior, se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.14.5 Hallazgo 1400-15

Hallazgo	1400-15	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	Hallazgo N°15 Financiación de proyectos viales 4G - Administrativo. (pag. 152 informe)		
	Analizando el estado del cierre financiero de los proyectos de concesión vial 4G, se evidencia que de los 29 proyectos, el 55,2% (16 proyectos) cuenta con contrato de crédito; el 17,2% (5 proyectos) presenta suscripción de contratos de créditos parciales y el 27,6% (8 proyectos) aún no ha suscrito contrato de crédito ni créditos parciales, lo que evidencia que el 44,8% de los proyectos no tiene aún el cierre financiero con		

Hallazgo	1400-15	Efectividad	No efectivo
	desembolso que financie el total del valor de los contratos. En esas condiciones, se presentan dificultades para la consecución de los recursos de deuda, por parte de los concesionarios que asumieron el riesgo de financiación, lo cual podría afectar la sostenibilidad de estos proyectos.		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe de seguimiento sobre la obtención de los cierres financieros de los proyectos 4G con corte a 31 de julio de 2021. (VEJ-VGC)</p> <p>2. Modificadorio Contractual (GIT-Predial)</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>3. Informe de seguimiento (GIT-Predial)</p> <p>4. Modelo Contrato Estándar 5G apéndices 7 y 6 predial y ambiental (GIT-Predial)</p> <p>5. Gestión de Convenios y Mesas de Trabajo (actas y memorias) (GIT-Predial)</p> <p>6. Concepto jurídico en el que se exponga que el riesgo de financiación del proyecto es del privado. (VGC-VEJ-VJ)</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>7. Informe de cierre.</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "Analizada la información presentada por la ANI y revisados los resultados de la gestión predial reportada por la ANI en el aplicativo Olympus con corte a septiembre de 2019; se observan retrasos en el proceso de escrituración de los predios para los proyectos de Concesiones Viales 4G.</p> <p>Pese a la existencia de instrumentos normativos para solucionar los problemas presentados en las anteriores generaciones de concesiones viales respecto a la gestión predial (escrituración), se evidencia un desempeño con deficiencias, de la ANI, en materia de gestión predial (escrituración) de los proyectos del Programa de Concesiones Viales 4G."</p>		
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Permanencia de la causa de hecho
<p>Análisis de efectividad</p> <p><u>CONTEXTO DEL HALLAZGO</u></p> <p>El hallazgo se fundamentó en los retrasos para la obtención de los cierres financieros de los proyectos de 4G con ocasión de dificultades en el cumplimiento de requisitos en materia predial y ambiental, entre otros, para la terminación de una unidad funcional. Teniendo en cuenta que estos requisitos se deben cumplir para que un concesionario obtenga su retribución por la terminación de una unidad funcional, dificultades en su cumplimiento puede interferir, entre otros aspectos, en la confianza de los prestamistas para otorgar un crédito.</p> <p>En materia predial, en el informe de auditoría la Contraloría General de la República señala que los contratos de 4G se estructuraron con el supuesto de que la terminación de las unidades funcionales estaría condicionada a la escrituración total de los predios requeridos en cada una de ellas, lo que ha tenido dificultades en la ejecución de estos proyectos, así:</p> <p><i>"En el documento Diagnóstico de la Situación de Gestión Contractual de Proyectos de Cuarta Generación de Concesiones Viales, describe:</i></p> <p>3.2.2. ADQUISICIÓN PREDIAL Y SU CONDICIÓN COMO PAGO</p>			

Hallazgo	1400-15	Efectividad	No efectivo
<p><i>Lo descrito hasta este punto cobra especial relevancia si se tiene en cuenta que, de conformidad con los contratos y específicamente con el “Procedimiento de verificación de las unidades funcionales”, el pago de la retribución a los concesionarios por la entrega de las unidades funcionales se causa con la titularidad a favor de la Entidad del 100% de los predios requeridos en cada una de ellas. La adquisición de la totalidad de los predios asociados a cada UF implica actuaciones y tiempos que podrían generar un obstáculo en la terminación oportuna de este proceso.”</i></p> <p>En materia ambiental, en el informe de auditoría la Contraloría General de la República señala que los contratos de 4G se estructuraron con el supuesto de que la terminación de las unidades funcionales estaría condicionada al cierre ambiental de licencias y/o permisos, lo que ha tenido dificultades en la ejecución de estos proyectos, así:</p> <p><i>“En el documento Diagnóstico de la Situación de Gestión Contractual de Proyectos de Cuarta Generación de Concesiones Viales, describe:</i></p> <p>(...)</p> <p>3.3. LA GESTIÓN AMBIENTAL</p> <p><i>(...)En su ejecución se ha observado que los tiempos reales que toma tramitar un permiso o licencia son mayores frente a los plazos legales, reglamentarios y contractuales indicados, e incluso al existir etapas sin término alguno señalado, puede tomarse mucho más tiempo. <u>Al igual que en la gestión predial, se generan demoras, entre otras, por la ausencia de coordinación interinstitucional con las autoridades involucradas, por la debilidad institucional de las entidades del orden nacional y territorial intervinientes en dichos trámites, por el desconocimiento normativo o la ausencia de normatividad, y la contradicción interpretativa sobre el contrato por parte de los diferentes actores.</u></i></p> <p><i>(...)Particularmente en relación con las medidas de compensación, las autoridades ambientales las disponen para la siembra y mantenimiento de árboles por un periodo de aproximadamente tres años, para posteriormente expedir un acto administrativo de recibo de la compensación. Lo anterior, impacta el recibo a satisfacción de las UF terminadas, toda vez que, el tiempo de ejecución del mantenimiento generalmente supera el de la fase de construcción de las UF.</i></p> <p><i>(...) En este sentido, se identificó que, en algunos casos concretos, el cierre ambiental no se puede cumplir dentro de los dos meses siguientes a la terminación de una unidad funcional, ya que es imposible ejecutar durante este lapso el total de los requerimientos ambientales, situación que imposibilita la suscripción del Acta de Terminación de la UF.”</i></p> <p>La Contraloría General de la República concluye que los retrasos en la obtención de contratos de crédito para los proyectos de 4G se fundamentan en los inconvenientes citados, así:</p> <p><i>“(…) se evidencia que se siguen presentando inconvenientes en la gestión predial, ambiental, social y financiera, que aunados al límite de la capacidad de financiación del mercado local y al aumento del riesgo reputacional de algunos concesionarios, han generado retrasos y la exigencia de mayores garantías para la obtención de los cierres financieros reales (contrato de crédito) de los proyectos de del Programa, aumentando el riesgo de liquidez de los concesionarios; lo que afecta los principios de economía y eficiencia del Programa.”</i></p> <p>Dado que, como se cita en el hallazgo, el Ente de Control manifestó que</p>			



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento de hallazgos formulados por la Contraloría General de la República



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Hallazgo	1400-15	Efectividad	No efectivo
<p><i>“Analizando el estado del cierre financiero de los proyectos de concesión vial 4G, se evidencia que de los 29 proyectos, el 55,2% (16 proyectos) cuenta con contrato de crédito; el 17,2% (5 proyectos) presenta suscripción de contratos de créditos parciales y el 27,6% (8 proyectos) aún no ha suscrito contrato de crédito ni créditos parciales, lo que evidencia que el 44,8% de los proyectos no tiene aún el cierre financiero con desembolso que financie el total del valor de los contratos. En esas condiciones, se presentan dificultades para la consecución de los recursos de deuda, por parte de los concesionarios que asumieron el riesgo de financiación, lo cual podría afectar la sostenibilidad de estos proyectos.</i></p> <p style="text-align: center;"><u>SÍNTESIS DE LAS UNIDADES DE MEDIDA CUMPLIDAS</u></p> <p>Una vez presentado el contexto del hallazgo, se procede a presentar una síntesis de las unidades de medida. En lo que corresponde a las unidades de medida correctivas, estas demuestran 1) el avance en materia de obtención de cierres financieros para los diferentes proyectos del programa 4G y 2) la suscripción de otrosíes en los contratos asociados a estos proyectos, a través de los cuales se aclaran aspectos respecto a los tiempos con los que cuentan los concesionarios para atender pendientes luego de que las interventorías y la ANI verifican la terminación de una unidad funcional.</p> <p>En lo que corresponde a las unidades de medida preventivas, estas demuestran 1) una gestión interinstitucional en la que participa la ANI con el ánimo de contribuir en los tiempos asociados a la adquisición predial de los proyectos a su cargo, 2) que en el modelo de contrato de 5G se aplicaron mejoras orientadas a que <i>“se reduzcan los riesgos de sobrecostos por concepto de adquisición predial, toda vez que su fin es reducir la probabilidad de que el Concesionario diseñe, adquiera predios y construya y/o mejore la infraestructura por otro trazado, diferente al estudiado durante la etapa de estructuración, y con esto NO se generen mayores predios, con valores superiores a los obtenidos durante la estructuración en las condiciones de tiempo y lugar evaluadas.”</i>, y 3) que el riesgo de financiación de los proyectos se encuentran en cabeza del privado.</p> <p>Enseguida se profundiza en el contenido de cada una de las unidades de medida del plan de mejoramiento:</p> <p>Unidades de medida correctivas:</p> <ol style="list-style-type: none">Informe de seguimiento sobre la obtención de los cierres financieros de los proyectos 4G con corte a 31 de julio de 2021: A través del memorando con radicado ANI No. 20215000129203 del 23 de septiembre de 2021, la Vicepresidencia Ejecutiva informó a la, en ese entonces, Vicepresidencia Administrativa y Financiera el siguiente balance: <i>“(…) con corte a 31 de julio de 2021 (corte estipulado en la meta) de los 29 proyectos vigentes de 4G, 28 cuentan con cierre financiero aprobado por la Entidad, 20 proyectos cuentan con Contratos de Crédito de largo plazo, que han logrado comprometer recursos por aproximadamente 29,97 billones de pesos para la culminación de las obras requeridas durante su etapa de construcción, 4 proyectos han logrado la suscripción de contratos de crédito puente, con lo cual aseguran parcialmente las necesidades de financiación para su desarrollo por un valor aproximado de 2,27 billones de pesos.</i> <i>Considerando lo anterior, actualmente existen 5 concesiones que hasta el momento no han obtenido los recursos de deuda. Así mismo, se indica que solamente el proyecto IP Malla Vial del Meta no ha acreditado el Cierre Financiero en los términos de la Sección 3.8 del Contrato de Concesión ante la Agencia Nacional de Infraestructura.”</i> <p>Es decir que, respecto a las cantidades de contratos de crédito suscritos e identificados por la Contraloría General de la República, la ANI demostró que, a julio de 2021, el porcentaje <i>“de los proyectos que no tienen aún el cierre financiero con desembolso que financie el total del valor de los contratos”</i> disminuyó de 44.8% a 31%, pues de 29 proyectos se demuestra la suscripción de contratos de crédito a largo plazo para 20 proyectos.</p>			

Hallazgo	1400-15	Efectividad	No efectivo
<p>A 30 de mayo de 2022, según la plataforma Aniscopio, 21 proyectos cuentan con contrato de crédito y 5 proyectos con créditos puente. Es decir que el porcentaje “de los proyectos que no tienen aún el cierre financiero con desembolso que financie el total del valor de los contratos” disminuiría aún más, a 28%.</p> <p>No obstante las mejoras en materia de financiación, la Oficina de Control Interno hizo una validación adicional con corte a 15 de agosto de 2022, evidenciando que aún se tienen proyectos del programa de 4G sin contrato de crédito, sobre los cuales se tienen alertas sobre su sostenibilidad (i.e Bucaramanga – Pamplona, Popayán – Santander de Quilichao, entre otros), lo cual demuestra que la alerta de falta de recursos que aseguren la financiación de proyectos del programa 4G identificada por la Contraloría General de la República se mantiene.</p> <p>2. Modificadorio contractual GIT predial: Los soportes de la unidad de medida demuestran que en dieciséis proyectos del programa 4G se suscribió una modificación contractual a través de la que se aclaran aspectos respecto a los tiempos con los que cuentan los concesionarios para atender pendientes luego de que las interventorías y la ANI verifican la terminación de una unidad funcional. Según el informe de cierre del plan de mejoramiento:</p> <p><i>“Respecto de esta modificación, debe señalarse que es necesaria, en la medida en que contempla la posibilidad de otorgar un plazo de cura al Concesionario para atender los aspectos a corregir advertidos por la ANI y por la Interventoría en la primera verificación. Lo anterior, incluso en los casos en que ya se le haya reconocido un plazo de cura para la entrega de la respectiva Unidad Funcional, teniendo en cuenta que esta primera verificación puede dar como resultado que el Concesionario deba subsanar varias Intervenciones y/o actividades, las cuales deben ser atendidas correctamente en un término razonable para satisfacer los estándares de cumplimiento del Proyecto.”</i></p> <p>A través de esta modificación contractual se disminuyen las dificultades a las que se puede enfrentar la retribución con ocasión de pendientes prediales, pues, según el informe de cierre del plan de mejoramiento:</p> <p><i>“Con el Plan de Mejoramiento Institucional - PMI planteado para este hallazgo en particular, se puede evidenciar que se atacó de manera directa la causa del mismo, pues como se logró exponer, las Unidades de Medida planteadas, conllevaron (...) a la facilidad para que los contratos de concesión puedan eventualmente hacer efectiva un alto porcentaje de la retribución sobre las Unidades Funcionales que entreguen construidas y que cumplan con los requisitos establecidos en los respectivos contratos, aun cuando no hayan adquirido para la ejecución de las mismas el 100% de los predios a nombre de la ANI.”</i></p> <p>Unidades de medida preventivas:</p> <p>3. Informe de seguimiento (GIT Predial): Demuestra avances y logros de la gestión interinstitucional entre la ANI en conjunto con la ANT y el IGAC, en materia de adjudicación de predios baldíos por parte de la ANT y de atención de solicitudes de servicios catastrales de parte del IGAC. Según el informe de cierre, estas entidades “(...) son actores fundamentales en el desarrollo de la gestión y adquisición predial que demandan los Contratos de Concesión para la ejecución normal de las obras.”</p> <p>4. Modelo Contrato Estándar 5G apéndices 7 y 6 predial y ambiental (GIT-Predial): La unidad de medida corresponde a la minuta del contrato estándar de 5G, en conjunto con sus apéndices No. 6 (Gestión Ambiental) y No. 7 (Gestión Predial). A través del informe de cierre se explica que, en materia de gestión predial, este modelo de contrato incluye mejoras para que “(...) se reduzcan los riesgos de sobrecostos por concepto de adquisición predial, toda vez que su fin es reducir la probabilidad de que el Concesionario diseñe, <u>adquiera predios y construya y/o mejore la infraestructura</u></p>			

Hallazgo	1400-15	Efectividad	No efectivo
<p><u>por otro trazado, diferente al estudiado durante la etapa de estructuración, y con esto NO se generen mayores predios, con valores superiores a los obtenidos durante la estructuración en las condiciones de tiempo y lugar evaluadas.</u></p> <p>En el informe de cierre no se exponen las mejoras en materia ambiental; sin embargo, se evidenció que en este nuevo modelo de contrato también se implementan medidas orientadas a disminuir la probabilidad de que se tengan que obtener permisos y/o licencias no previstas debido a ajustes al trazado resultado de la estructuración. En materia de cierre ambiental, se evidenció que en el apéndice técnico 6 se incluyó una precisión respecto a los cierres que no se puedan ejecutar dentro del plazo de construcción de una unidad funcional; así:</p> <p><u>“5.4 Cierre Ambiental</u></p> <p><u>(...)</u></p> <p><i>(b) Para aquellas Unidades Funcionales en las cuales la(s) Autoridad(es) Ambiental(es), hayan establecido obligaciones que deban ser desarrolladas o cumplidas fuera del tiempo de terminación de las obras de construcción, rehabilitación o mejoramiento de la Unidad Funcional, tales como: i) compensaciones ambientales por uso o aprovechamiento de recursos naturales, pérdida de biodiversidad, levantamientos de veda o sustracciones de reservas forestales; ii) fase de cierre y abandono; iii) obligaciones que impliquen la construcción o adecuación de obras de ingeniería que no hayan sido concluidas o sin iniciar; y iv) en general requerimientos que por causas no imputables al Concesionario, no hayan iniciado o finalizado; se suscribirá el Acta de Terminación de la Unidad Funcional, dejando constancia del Cierre Ambiental Parcial, con las obligaciones ambientales pendientes por cada uno de los Actos Administrativos, incluyendo el cronograma y costos previstos para la ejecución de las mismas.”</i></p> <p>5. Gestión de Convenios y Mesas de Trabajo (actas y memorias) (GIT-Predial): Se considera que esta unidad de medida tiene relación directa con la unidad de medida preventiva denominada <i>“Informe de seguimiento (GIT Predial)”</i>, pues corresponde a evidencias de gestión interinstitucional de la ANI con la ANT, el IGAC y la Unidad Especial de Gestión de Restitución de Tierras Despojadas.</p> <p>6. Concepto jurídico en el que se exponga que el riesgo de financiación del proyecto es del privado. (VGC-VEJ-VJ): Por medio del memorando con radicado ANI No. 20217020144293 del 2 de noviembre de 2021, el Vicepresidente Jurídico de la ANI presenta un análisis del riesgo de financiación en los proyectos de asociación público-privada, concluyendo que este es asumido en su totalidad por los concesionarios, así:</p> <p><i>“En virtud de las consideraciones expuestas, es oportuno concluir lo siguiente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ <i>La política de riesgo contractual del estado contenida en los documentos CONPES, establece que el riesgo de financiación es asignado al Concesionario, lo que incluye, la consecución de la financiación del proyecto.</i> ❖ <i>Los pliegos de condiciones que anteceden la celebración de los contratos de concesión de cuarta generación y quinta generación, para su respectiva adjudicación, exigen el cumplimiento de una capacidad financiera que garantice a futuro la obtención del(los) cierre(s) financiero(s) que requiere el proyecto y en ese sentido, dentro de las obligaciones del concesionario se encuentran la obtención de la financiación del Proyecto y lograr el(los) cierre(s) financiero(s).</i> ❖ <i>Por ser la financiación del Proyecto y la obtención del(los) cierre(s) financiero(s) del mismo, obligaciones propias del Concesionario, de acuerdo con la política de riesgo contractual del Estado, corresponde al privado la asunción de los riesgos derivados de las condiciones de financiación y los efectos desfavorables de la no obtención del financiamiento total requerido para la ejecución del Proyecto.”</i> 			

Hallazgo	1400-15	Efectividad	No efectivo
<u>CONCLUSIONES</u>			
<p>Partiendo de que el hallazgo se fundamentó en los retrasos para la obtención de los cierres financieros de los proyectos de 4G con ocasión de dificultades en el cumplimiento de requisitos en materia predial y ambiental, que podrían poner en riesgo la retribución por terminación de una unidad funcional en los proyectos de 4G y así la obtención de los contratos de crédito que aseguren los recursos para financiar estos proyectos de asociación público-privada, a través del plan de mejoramiento se demuestra que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Contraloría General de la República en su informe de auditoría de junio de 2020 reportó que de 29 proyectos del programa 4G, 16 proyectos contaban con contrato de crédito. A julio de 2021, con base en la unidad de medida No. 1, la Vicepresidencia Ejecutiva reportó que la cantidad de proyectos con contrato de crédito incrementó a 20. A mayo de 2022, según la plataforma Aniscopio, la cantidad de proyectos con contrato de crédito incrementó a 21. Es decir que el porcentaje de proyectos del programa de 4G con contrato de crédito ha incrementado en el tiempo, pasando de 55%, en el momento de verificación de la Contraloría General de la República, a 72%, a mayo de 2022; lo que se considera ataca la causa del hallazgo; sin embargo, a agosto de 2022 aún se tienen proyectos del programa 4G sin contrato de crédito, lo que demuestra que, a pesar de la mejora, no se ha logrado asegurar la financiación de todos los proyectos 4G. 2. Los contratos del programa de 4G han sido modificados con el propósito de que se obtenga un alto nivel de retribución, independiente de problemas en la adquisición predial que no permitan que esta se dé al 100% en el momento de terminar una unidad funcional; lo que se considera subsana las situaciones evidenciadas en el hallazgo. 3. A manera de acción preventiva, el modelo de contrato del programa 5G incluye medidas orientadas a evitar cambios en los trazados resultantes de la etapa de estructuración, lo que se considera contribuye a evitar una adquisición adicional de predios y a evitar trámites de licenciamiento y/o de obtención de permisos ambientales adicionales; lo que se traduce en evitar mayores tiempos y costos en adquisición predial y en trámites ambientales. 4. A manera de acción preventiva y con el ánimo de dinamizar la adquisición predial en los proyectos a cargo de la ANI, se evidenció gestión con entidades “(...) fundamentales en el desarrollo de la gestión y adquisición predial que demandan los Contratos de Concesión para la ejecución normal de las obras”, tales como la Agencia Nacional de Tierras y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi. 5. No obstante, las acciones descritas, la Vicepresidencia Jurídica de la ANI demuestra que “(...) corresponde al privado la asunción de los riesgos derivados de las condiciones de financiación y los efectos desfavorables de la no obtención del financiamiento total requerido para la ejecución del Proyecto”. <p>En términos generales, a pesar de que el riesgo de financiación de los proyectos de asociación público privada esté en cabeza del Concesionario, la ANI ha demostrado acciones orientadas a facilitar dicha financiación, que incluyen medidas para asegurar un nivel alto de retribución al terminar una unidad funcional, independiente de eventuales y posibles situaciones en materia predial y ambiental. Asimismo, con el propósito de evitar estas situaciones, se ha demostrado que la ANI adelanta gestión interinstitucional con actores que contribuyan a dinamizar la adquisición predial en los proyectos a su cargo y que en los contratos de 5G se establecen medidas orientadas a disminuir la probabilidad de mayores costos y tiempos relacionados con la gestión ambiental y predial de los proyectos.</p> <p>Sin embargo, como se indicó líneas arriba, a agosto de 2022 se tienen proyectos del programa de 4G sin contrato de crédito, sobre los cuales se tienen alertas sobre su sostenibilidad (i.e Bucaramanga – Pamplona, Popayán – Santander de Quilichao, entre otros), lo cual demuestra que la alerta de falta de recursos que aseguren la financiación de proyectos del programa 4G identificada por la Contraloría General de la República persiste; razón por la cual, el plan de mejoramiento no ha sido efectivo.</p>			

3.14.6 Hallazgo 1401-16

Hallazgo	1401-16		Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)	
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo N°16 Gestión Predial - Administrativo. (pag. 160 informe)</p> <p>Analizada la información presentada por la ANI y revisados los resultados de la gestión predial reportada por la ANI en el aplicativo Olympus con corte a septiembre de 2019; se observan retrasos en el proceso de escrituración de los predios para los proyectos de Concesiones Viales 4G.</p> <p>En un análisis por Unidades Funcionales -UF- por proyecto con corte a octubre de 2019 y considerando como criterios un avance de construcción igual o superior al 70% y un avance de escrituración de predios con permiso menor o igual al 70%; se observa que de 13 proyectos con un total de 30 UF con avance en construcción igual o superior al 70%, el 76% de los proyectos y el 63% de las UF presentan un avance de la gestión predial por debajo del 70%.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Efectuar las modificatorio contractual en los contratos de concesión 4G sección 4.17 "procedimiento de verificación".</p> <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS</p> <p>2. Informe de seguimiento a trámites y/o solicitudes a Entidades de Derecho Público. 3. Modelo Contrato Estándar 5G (Incluye Apéndice Técnico 7 - Gestión Predial) 4. Gestionar mesas de trabajo y convenios interinstitucionales con las Entidades Gubernamentales que interactúan dentro del proceso de gestión predial.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>5. Elaborar un informe de cierre.</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente así: "Pese a la existencia de instrumentos normativos para solucionar los problemas presentados en las anteriores generaciones de concesiones viales respecto a la gestión predial (escrituración), se evidencia un desempeño con deficiencias, de la ANI, en materia de gestión predial (escrituración) de los proyectos del Programa de Concesiones Viales 4G."</p>				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho y modificación del fundamento normativo.
Análisis de efectividad					
<p>La CGR describe la causa del hallazgo de la siguiente manera: "Pese a la existencia de instrumentos normativos para solucionar los problemas presentados en las anteriores generaciones de concesiones viales respecto a la gestión predial (escrituración), se evidencia un desempeño con deficiencias, de la ANI, en materia de gestión predial (escrituración) de los proyectos del Programa de Concesiones Viales 4G."</p> <p>En virtud de lo anterior, la Entidad dentro de sus acciones de mejoramiento, planteó una acción correctiva, efectuando modificaciones contractuales en la mayoría de los contratos de 4G, donde se modificaron las generalidades de la Gestión Predial y el procedimiento para su verificación. Las modificaciones en las generalidades prediales consistieron en modificar los términos para la suscripción del acta de terminación parcial de una unidad funcional, la cual con esta modificación contractual será posible suscribir esta acta con la totalidad de las ofertas formales de compra de los predios y/o las solicitudes de cesión de predios. Asimismo, los predios afectados por eventos eximentes de responsabilidad predial, ambiental o por redes quedaron excluidos dentro de los requisitos a cumplir en el término pasados los ciento ochenta (180) días desde la suscripción de un acta de terminación parcial de una unidad funcional.</p>					

Hallazgo	1401-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p>Esta modificación contractual se realizó en los siguientes proyectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tercer carril Bogotá - Girardot - Accesos Norte Bogotá - Bucaramanga - Barrancabermeja - Yondó - Cambao - Manizales - Cartagena - Barranquilla 4G - Chirajara - Fundadores - Segunda Calzada Ibagué - Cajamarca - Girardot - Honda - Puerto Salgar - IP Neiva - Espinal - Girardot - Pacífico III - Pacífico II - Pacífico I - Pamplona - Cúcuta - Puerta de Hierro y Cruz del viso - Rumichaca - Pasto - Villavicencio - Yopal <p>También se plantearon acciones de mejoramiento preventivas que consistieron en realizar un Informe de seguimiento a trámites y/o solicitudes a Entidades de Derecho Público, lo que fortalece los controles en materia predial y contribuye a evitar hallazgos de este tipo.</p> <p>El ajuste del Modelo Contrato Estándar 5G (Incluye Apéndice Técnico 7 - Gestión Predial), donde se modificó la gestión del riesgo compartido en el que se planteó una regulación respecto al evento en que 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 social de conformidad con lo establecido en la resolución expedida por la ANI y señalada en la parte especial. La modificación se describe en el modelo de contrato de APP 5G de la siguiente manera:</p> <p><i>"6.3 Modificaciones y Adecuaciones a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico que sobrepasen la Franja de Utilidad Pública.</i></p> <p><i>(a) Siempre que las modificaciones y/o adecuaciones que realice el Concesionario a los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico permitan que éstos se efectúen y/o se mantengan dentro del área de la Franja de Utilidad Pública, la asignación de los riesgos del Proyecto aplicará conforme a lo establecido en el CAPÍTULO XIII del presente Contrato.</i></p> <p><i>(b) Cuando los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico que presente el Concesionario conforme a lo establecido en las Secciones 6.1 y 6.2 de esta Parte General, sobrepasen, excedan y/o se extiendan más allá del área de la Franja de Utilidad Pública del Proyecto, y dicha superación de la Franja de Utilidad Pública se extienda longitudinalmente en una distancia mayor a la definida en la Parte Especial, será obligación del Concesionario asumir los efectos favorables y/o desfavorables de dichas modificaciones, en cuanto al valor base de la modificación y a la totalidad de los riesgos, entendiéndose la totalidad, como la sumatoria de los riesgos y/o la porción del riesgos a cargo del Concesionario más los riesgos y/o porción de riesgos a cargo de la ANI descritos en las Secciones 13.3(a), 13.3(b) y 13.3(e) de esta Parte General, en cuanto a dicha modificación. Lo anterior salvo que dichas variaciones sean producto del trámite y/o el otorgamiento de la Licencia Ambiental solicitado por la Autoridad Estatal competente. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario mantiene siempre la obligación de entregar las Intervenciones en los términos y condiciones establecidas en el Contrato, en cuanto a las Especificaciones Técnicas.</i></p> <p><i>(c) Cuando los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico que presente el Concesionario conforme a lo establecido en las Secciones 6.1 y 6.2 de esta Parte General, sobrepasen, excedan y/o se extiendan más allá del área de la franja de terreno del corredor vial</i></p>			

Hallazgo	1401-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>del Proyecto que ha sido declarada de utilidad pública e interés social en los términos de la Sección 6.2(b) de esta Parte General, y esto implique la necesidad de realizar una(s) nueva(s) consulta(s) previa(s), será obligación del Concesionario asumir los efectos favorables y/o desfavorables de dichas modificaciones, en cuanto al valor base de la modificación y a la porción del riesgos a cargo del Concesionario más los riesgos y/o porción de riesgos a cargo de la ANI descritos en las Sección 13.3(c) de esta Parte General.</i></p> <p><i>Es decir, ante este evento el Concesionario asumirá tanto los costos que se generen como consecuencia de la Gestión Social y Ambiental para adelantar esta(s) nueva(s) consulta(s) previa(s), como los costos asociados a los compromisos derivados de dichos acuerdos que sean protocolizados y en ningún caso se entenderá como un Evento de Fuerza Mayor o un Evento Eximente de Responsabilidad y no implicará ninguna modificación en las Secciones 13.2(a)(viii) y 13.2(a)(xii) de esta Parte General.</i></p> <p><i>Lo anterior salvo que dichas variaciones sean producto de: (i) modificaciones por solicitud de la ANI como consecuencia de la declaratoria de un Evento Eximente de Responsabilidad y/o (ii) el trámite y/o el otorgamiento de la Licencia Ambiental solicitado por la Autoridad Estatal competente. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario mantiene siempre la obligación de entregar las Intervenciones en los términos y condiciones establecidas en el Contrato, en cuanto a las Especificaciones Técnicas.</i></p> <p><i>(d) En caso de presentarse el evento previsto en la Sección 6.3(b) anterior, el Concesionario deberá presentar todos los soportes que la ANI le solicite dentro de los plazos y términos que la misma le establezca para tal efecto. El Concesionario deberá remitir dicha información a la Interventoría para su verificación y posterior entrega a la ANI.</i></p> <p><i>(e) Conforme al procedimiento de revisión previsto en la Sección 6.2 de esta Parte General, en caso de presentarse modificaciones al trazado y diseño geométrico del Proyecto establecido en los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico que impliquen que éstos sobrepasen, excedan y/o se extiendan más allá del área de la Franja de Utilidad Pública y dicha superación de la Franja de Utilidad Pública se extienda longitudinalmente en una distancia mayor a la definida en la Parte Especial, el Interventor dejará expresada esta circunstancia en la comunicación que le envíe al Concesionario y a la ANI, sin perjuicio de las formulaciones técnicas, análisis y valoraciones de los riesgos que debe presentar con el fin de asegurarse, en todo caso, que con dichas modificaciones se dé cumplimiento a los términos y condiciones establecidas en el Contrato, en cuanto a las Especificaciones Técnicas.”</i></p> <p>Con lo anterior, se busca que en los contratos de APP de 5G se reduzcan los riesgos de sobrecostos por concepto de adquisición predial, ya que, el objetivo es disminuir la probabilidad de que el Concesionario diseñe, adquiera predios y construya y/o mejore la infraestructura por otro trazado, diferente al estudiado durante la etapa de estructuración, y con esto NO se generen mayores predios, con valores superiores a los obtenidos durante la estructuración en las condiciones de tiempo y lugar evaluadas.</p> <p>Con relación a la cuarta acción de mejora preventiva, esta demuestra que se han venido gestionando mesas de trabajo y pactado convenios interinstitucionales con las Entidades Gubernamentales que interactúan dentro del proceso de gestión predial, con el fin de realizar un trabajo mancomunado para una mejor gestión para la adquisición predial en los proyectos futuros. El informe de cierre del plan de mejoramiento sintetiza dicha acción de mejoramiento así:</p> <p><i>“Los Grupos Internos de Trabajo – GIT Predial y de Asesoría Jurídica Predial, han venido realizando mesas de trabajo mancomunadas con diferentes Entidades de Derecho Público, cuya participación dentro de los procesos prediales es fundamental para el normal desarrollo de las actividades y funciones propias de los citados GIT de la ANI.</i></p> <p><i>Estas entidades de derecho público (Agencia Nacional de Tierras-ANT e Instituto Geográfico Agustín Codazzi-IGAC), vienen participando de manera activa dentro de los procesos prediales que desarrolla la ANI en la formalización en favor suyo, de las áreas de terreno requeridas para el desarrollo de los diferentes proyectos de infraestructura que maneja la Entidad los cuales se efectúan a través de los GIT Predial y de Asesoría Jurídica Predial.</i></p> <p><i>La integración entre la ANI y la ANT a través de las mesas de trabajo señaladas y que se realizan semanalmente (los jueves de 11:00 a.m. – 12:00 m.), ha permitido atender cada uno de los procesos, Priorizando las solicitudes de manera articulada con los</i></p>			

Hallazgo	1401-16	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>planes de obra de cada proyecto y rindiendo los frutos esperados en adjudicación de una manera más optima de conformidad con las necesidades de los proyectos señalados.</i></p> <p><i>Así mismo es importante resaltar que, aunque la integración de las dos entidades ANI-IGAC no se ha podido surtir con la oportunidad deseada, se denota que se ha venido avanzando en el trabajo mancomunado y se espera concretar dichas gestiones a través de la firma de convenios o contratos que permitan dar una salida rápida a las solicitudes elevadas por la ANI, para que así no se vea afectada la ejecución de los procesos de gestión y adquisición predial requerida por los proyectos a su cargo."</i></p> <p>Teniendo en cuenta las modificaciones contractuales en los contratos de 4G y para los futuros contratos de APP 5G, la causa del hallazgo de hecho desaparece por la modificación del fundamento en los contratos de APP.</p>			

3.14.7 Hallazgo 1402-17

Hallazgo	1402-17	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo N°17 Estado de Avance de los Proyectos - Administrativo. (pág. 170 informe) En ocho de los proyectos del Programa de concesiones viales 4G, se evidencia atraso en la ejecución, donde no solo se mantienen sino que se incrementan en el periodo de julio a septiembre de 2019, de acuerdo con la información reportada y los informes de interventoría tomados de GPI (Gestor de Proyectos de Infraestructura) (https://gpi.mintransporte.gov.co/) y del aplicativo Aniscopio, como se muestra en la siguiente tabla, tres (3) proyectos no presentan atrasos pero si situaciones que pueden afectar el desarrollo del proyecto.</p> <p>Teniendo en cuenta lo expuesto por la ANI en su respuesta, se evidencia que algunas de las situaciones descritas por parte de la CGR y que hacen parte de la información soportada en los aplicativos de la Entidad continúan, lo que puede afectar el buen desarrollo de los proyectos; adicionalmente la CGR realizó con corte a la evaluación de la respuesta de la Entidad (3 de diciembre de 2019) un análisis del estado de los proyectos, evidenciando que los atrasos identificados continúan.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de validación de los cortes de avance indicados en la tabla 26-página 170. (VEJ-VGC) Informes de Interventoría de los proyectos aludidos. (VEJ-VGC-VPRE) Informe y Acto Administrativo de archivo de investigación por presunta "conducta colusiva en el proceso de selección" de TCBG. (VEJ-DJ) <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <ol style="list-style-type: none"> Contrato Estándar 5G (VE) Resultado de las Gestiones - tiempos EER (VE) Socialización de proyectos de infraestructura (EPIT-P-004) (VE) Socialización de proyectos por parte del grupo interno de trabajo social (GCSP-P-033) (VPRE) <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> Informe de cierre (COMPARTIDO). 		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente así: "De manera general, por las situaciones descritas, se demuestra ineficiencia e ineficacia por parte de los actores que intervienen en la ejecución de los proyectos tales como los Concesionarios, la ANI y las Interventorías para la consecución de las metas y objetivos del Programa."		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Repetición de la causa de hecho

Hallazgo	1402-17	Efectividad	No Efectivo
-----------------	---------	--------------------	--------------------

Análisis de efectividad

En el desarrollo de la unidad de medida N. 1, la Entidad presentó el memorando con radicado ANI N. 20215000140493 del 22 de octubre de 2021 en donde se evidenció el avance de los proyectos evidenciados por la CGR en la formulación del hallazgo y se comentaron los aspectos particulares del desarrollo de cada contrato presentando el avance actualizado al 31 de agosto de 2021, según se presenta a continuación:

Concesión	Formulación hallazgo informe 20194G (27-09-2019)			Unidad de Medida N. 1 – Memorando 20215000140493 - (31-08-2021)		
	PROGRAMADO (%)	EJECUTADO (%)	ATRASO (%)	PROGRAMADO (%)	EJECUTADO (%)	ATRASO (%)
Autopista Santana-Mocoa - Neiva	100	5	95	0	2,21	Sin atraso
Autopista Rio Magdalena 2	65	9	56	27,5	24,3	3,2
Autopista Conexión Norte	73	52	21	69,1	62,8	6,3
IP Neiva – Espinal - Girardot	58	41	17	80,9	79,5	1,4
Transversal Sisga – El Secreto	91	38	53	100	94,4	5,6
Autopista al Mar 2	22	4	18	68,4	65,5	2,8
IP Vías del Nus	54	38	16	100	96,4	3,4
Autopista Pasto - Rumichaca	38	31	7	96,8	92,3	4,5
Autopista Mulaló Loboguerrero	0	0	0	0	0	0
Ampliación a Tercer Carril Bogotá - Girardot	3	3	0	9,2	3,2	6,0
Villavicencio - Yopal	1	3	-2	47,3	55,7	Sin atraso

De acuerdo con las cifras de avance de los proyectos, se evidencia una mejora en la ejecución en comparación con los porcentajes reportados por la CGR en la formulación del hallazgo en el año 2019.

En relación con la causa evidenciada por la CGR de *manera general, por las situaciones descritas, se demuestra ineficiencia e ineficacia por parte de los actores que intervienen en la ejecución de los proyectos tales como los Concesionarios, la ANI y las Interventorías para la consecución de las metas y objetivos del Programa, lo que genera incremento en los costos de los proyectos, afectación del modelo financiero y una deficiente prestación del servicio a los usuarios de la vía*, la Entidad se pronunció en el memorando 20215000140493 en los siguientes términos:

“ En este punto, es menester recordar que el valor del contrato de concesión sobre la infraestructura a cargo incluye todas las obligaciones y actividades necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, tanto en la etapa Preoperativa como en la etapa de Operación y Mantenimiento, así como también las labores complementarias y la asunción de los riesgos de construcción, geotécnicos, geológicos, ambientales, emergencias, de operación, administrativos, financieros y todos los demás que se desprenden de las obligaciones del Concesionario de manera global; razón por la cual, no es posible discriminar los costos por actividades en los contratos de concesión, tal como ocurre en un contrato de obra pública.(...)”

A su vez, este mecanismo de financiación le permite al inversionista privado recuperar la inversión realizada una vez se cumplan las condiciones legales y contractuales establecidas para el efecto. Ello, por cuanto la estructura de financiación de los contratos de concesión implica que los concesionarios deban aportar los recursos de capital propio y de deuda con los cuales se ejecute la obra, los cuales son retribuidos con los recursos de explotación económica del proyecto (v.g. peajes, aportes estatales, explotación comercial), de manera tal que se cubran los costos e inversiones efectuadas para el cumplimiento del objeto del contrato que, como se mencionó, incluye los costos de Financiación, Construcción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento.

Como consecuencia de ello, la instalación de los peajes a lo largo del territorio nacional, y en lo que concierne a aquellos pertenecientes a los proyectos de infraestructura concesionados por la ANI, se encuentra asociada al cubrimiento de los costos e

Hallazgo	1402-17	Efectividad	No Efectivo																																																																	
<p><i>inversiones que se generen con ocasión de la ejecución de las obras necesarias para lograr el cumplimiento del objeto contractual, según sea el caso.</i></p> <p><i>De otra parte, se debe precisar que, frente al seguimiento y control de los contratos a cargo de la ANI, es necesario destacar que, por su naturaleza, la vigilancia de éstos exige conocimientos especializados y una capacidad operativa y organizacional acorde con la complejidad del objeto a vigilar, toda vez que dichos contratos se caracterizan por ser de largo plazo y de especial complejidad técnica, ambiental, financiera, jurídica y socio económica.</i></p> <p><i>Por lo anterior, para la vigilancia de los contratos es necesario garantizar un seguimiento en sitio y en tiempo real, por lo cual el seguimiento contractual de aquellos suscritos por la ANI es ejercido por una interventoría integral, con la capacidad financiera, organizacional y técnica que garantiza la calidad del seguimiento contractual.</i></p> <p><i>Como medida complementaria, más no concurrente de control, la ANI cuenta adicionalmente, con un equipo de seguimiento al proyecto que ejerce una labor de dinamización y articulación para el seguimiento general, en coordinación con el interventor. Así las cosas, los proyectos a cargo de la ANI, cuentan con un interventor del contrato y adicionalmente con un equipo que ejerce el seguimiento al proyecto.”</i></p> <p>Con las consideraciones expuestas anteriormente la Entidad aclaró lo pertinente en relación con la causa de <i>lo que genera incremento en los costos de los proyectos, afectación del modelo financiero y una deficiente prestación del servicio a los usuarios de la vía</i>, adicionalmente se aclaró lo relacionado con la labor de la ANI y las interventorías.</p> <p>Por otra parte, a manera de seguimiento a las unidades de medida implementadas en este plan de mejoramiento se realizó la consulta relacionada con el estado de avance en la plataforma ANISCOPIO⁴ de los proyectos evaluados por la CGR en la formulación del hallazgo, presentando los siguientes resultados.</p>																																																																				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Concesión</th> <th>UM1 31-08-2021</th> <th colspan="3">Revisión Aniscopio corte 31-07-2022</th> </tr> <tr> <th>ATRASO (%)</th> <th>PROGRAMADO (%)</th> <th>EJECUTADO (%)</th> <th>ATRASO (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Autopista Santana-Mocoa - Neiva</td> <td>Sin atraso</td> <td>2,21</td> <td>2,21</td> <td>Sin atraso</td> </tr> <tr> <td>Autopista Rio Magdalena 2</td> <td>3,2</td> <td>62,17</td> <td>36,82</td> <td>25,35</td> </tr> <tr> <td>Autopista Conexión Norte</td> <td>6,3</td> <td>100</td> <td>90,65</td> <td>9,35</td> </tr> <tr> <td>IP Neiva – Espinal - Girardot</td> <td>1,4</td> <td>100</td> <td>93,87</td> <td>6,13</td> </tr> <tr> <td>Transversal Sisga – El Secreto</td> <td>5,6</td> <td>100</td> <td>96,1</td> <td>3,90</td> </tr> <tr> <td>Autopista al Mar 2</td> <td>2,8</td> <td>100</td> <td>91,45</td> <td>8,55</td> </tr> <tr> <td>IP Vías del Nus</td> <td>3,4</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>Finalizado</td> </tr> <tr> <td>Autopista Pasto - Rumichaca</td> <td>4,5</td> <td>100</td> <td>99,09</td> <td>0,91</td> </tr> <tr> <td>Autopista Mulaló Loboguerrero</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Ampliación a Tercer Carril Bogotá - Girardot</td> <td>6,0</td> <td>13,65</td> <td>10,77</td> <td>2,88</td> </tr> <tr> <td>Villavicencio - Yopal</td> <td>Sin atraso</td> <td>50</td> <td>75,35</td> <td>Sin atraso</td> </tr> </tbody> </table>			Concesión	UM1 31-08-2021	Revisión Aniscopio corte 31-07-2022			ATRASO (%)	PROGRAMADO (%)	EJECUTADO (%)	ATRASO (%)	Autopista Santana-Mocoa - Neiva	Sin atraso	2,21	2,21	Sin atraso	Autopista Rio Magdalena 2	3,2	62,17	36,82	25,35	Autopista Conexión Norte	6,3	100	90,65	9,35	IP Neiva – Espinal - Girardot	1,4	100	93,87	6,13	Transversal Sisga – El Secreto	5,6	100	96,1	3,90	Autopista al Mar 2	2,8	100	91,45	8,55	IP Vías del Nus	3,4	100	100	Finalizado	Autopista Pasto - Rumichaca	4,5	100	99,09	0,91	Autopista Mulaló Loboguerrero	0	0	0	0	Ampliación a Tercer Carril Bogotá - Girardot	6,0	13,65	10,77	2,88	Villavicencio - Yopal	Sin atraso	50	75,35	Sin atraso
Concesión	UM1 31-08-2021	Revisión Aniscopio corte 31-07-2022																																																																		
	ATRASO (%)	PROGRAMADO (%)	EJECUTADO (%)	ATRASO (%)																																																																
Autopista Santana-Mocoa - Neiva	Sin atraso	2,21	2,21	Sin atraso																																																																
Autopista Rio Magdalena 2	3,2	62,17	36,82	25,35																																																																
Autopista Conexión Norte	6,3	100	90,65	9,35																																																																
IP Neiva – Espinal - Girardot	1,4	100	93,87	6,13																																																																
Transversal Sisga – El Secreto	5,6	100	96,1	3,90																																																																
Autopista al Mar 2	2,8	100	91,45	8,55																																																																
IP Vías del Nus	3,4	100	100	Finalizado																																																																
Autopista Pasto - Rumichaca	4,5	100	99,09	0,91																																																																
Autopista Mulaló Loboguerrero	0	0	0	0																																																																
Ampliación a Tercer Carril Bogotá - Girardot	6,0	13,65	10,77	2,88																																																																
Villavicencio - Yopal	Sin atraso	50	75,35	Sin atraso																																																																
<p>Según se evidencia, algunos proyectos persisten sin presentar atrasos y otros han sido finalizados, sin embargo, según se presenta los proyectos Autopista Rio Magdalena 2, Autopista Conexión Norte, IP Neiva- Girardot y Autopista al Mar 2 presentan un atraso mayor al 5% hasta un valor de 25%, por lo que se evidencia que se está reincidiendo en la causa de atraso en la</p>																																																																				

⁴ Disponible para consulta en: <https://aniscopeio.ani.gov.co/reportes/carreteros>

Hallazgo	1402-17	Efectividad	No Efectivo
ejecución de los proyectos, por lo que se declara la No Efectividad del plan mejoramiento y se recomienda que las acciones de mejoramiento complementarias que sean formuladas estén orientadas a eliminar los atrasos en los proyectos administrados por la Entidad.			

3.14.8 Hallazgo 1403-18

Hallazgo	1403-18	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo N°18 Mecanismo de Amigable Compondedor de manera Permanente - Administrativo. (pag. 180) En cada uno de los contratos de concesión vial 4G se incorporó el Mecanismo de Amigable Compondedor (Sección 15.1 de la Parte General), denominándolo Panel de Amigable Composición dada su composición plural, también se insertaron reglas de operación y otras condiciones que concuerdan con las disposiciones normativas y jurisprudenciales.</p> <p>Pese a lo anterior, se observó el uso inadecuado del Mecanismo en ejecución de los siguientes contratos de concesión vial - proyectos 4G: Autopista Conexión Pacífico 2; Autopista Conexión Pacífico 3; Circunvalar de la Prosperidad; Perimetral Oriental Cundinamarca; Conexión Norte; Villavicencio – Yopal; Girardot-Honda-Puerto Salgar; y Chirajara – Fundadores. Al modificar, interpretar y ejecutar la condición de preferencia por la de temporalidad, como también al adicionar condiciones indeterminadas (resaltadas en negrilla) que son ajenas al objeto y naturaleza del Amigable Compondedor.</p> <p>El carácter de “permanente” del Mecanismo de Amigable Compondedor, bajo los parámetros indicados, supone ahorros en tiempo y la reducción de los riesgos intrínsecos por desconocimiento del proyecto; sin embargo, la ANI desarrolla el concepto de “permanencia” en el contrato como un gasto fijo y recurrente que financia el Concesionario con cargo futuro y acumulado a la remuneración del contrato.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA 1. Nuevo modelo de Contrato Estándar (5G) que incluye Cláusula Compromisoria y/o Pacto de Amigable Composición que regula la figura de la Amigable Composición en la cual se pacta remuneración por controversia. (VJ)</p> <p>INFORME DE CIERRE 2. Informe de cierre (VJ)</p>		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente así: "Evidenciándose una presunta gestión fiscal antieconómica, al utilizar de manera permanente el mecanismo sin existir, en algunos casos, controversia contractual activada o manifiesta."		
Incidencia	Administrativa.	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Modificación del fundamento normativo
Análisis de efectividad			
<p>La Contraloría General de la República formuló el hallazgo debido a la forma en cómo se utilizó el carácter de “permanente” para el mecanismo de Amigable Composición en los contratos de cuarta generación que hicieron parte de la muestra analizada. Esto dio lugar a un gasto fijo y recurrente en esos contratos ya que se remuneraron los miembros del Panel de Amigable Composición, sin que, en la mayoría de los casos, hubiesen existido controversias. Se cita contenido del informe de auditoría de la Contraloría General de la República:</p> <p><i>“(…) la ANI desarrolla el concepto de “permanencia” en el contrato como un gasto fijo y recurrente que financia el Concesionario con cargo futuro y acumulado a la remuneración del contrato.</i></p>			

Hallazgo	1403-18	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
<p><i>En las concesiones de infraestructura vial 4G indicadas en la siguiente tabla, se han realizado pagos por concepto de la figura de Amigable Composición de manera Permanente por \$5.673,3254 millones, desde el inicio de los contratos hasta marzo de 2019; recursos que corresponde a los informados y verificados con los movimientos de la subcuenta MASC y los documentos soportes de pagos.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>Esta situación ha generado el uso ineficiente del mecanismo y de los recursos de la subcuenta MASC, concretamente en la remuneración para los miembros del Panel de Amigable Compondor sin existir controversia o en la validación de actividades contrarias a la naturaleza, objeto y alcance establecido por la ley (y la jurisprudencia) para el mecanismo de Amigable Compondor; haciendo más onerosa la estructura de costos en el modelo financiero del proyecto que incide en la expectativa del inversionista actual y futura en los siguientes proyectos de concesión vial."</i></p> <p>Por ende, a través de la unidad de medida No. 1 plan de mejoramiento se evidencia que, con el ánimo de que esta situación no se repita en los nuevos contratos a cargo de la ANI, el GIT de Defensa Judicial por medio de radicado ANI No. 20207010158083 del 17 de diciembre de 2020 remitió a la Vicepresidencia de Estructuración la versión definitiva del "CAPÍTULO XV SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS" para los contratos de quinta generación, donde se establece que la remuneración del Panel de Amigable Composición está en función de únicamente la dedicación invertida en atender controversias puestas a su consideración, así:</p> <p><i>"d) Remuneración del Amigable Compondor.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>(iii) La remuneración de cada uno de los integrantes del Panel de Amigables Compondores corresponderá únicamente a la dedicación invertida en atender las controversias del Contrato de Concesión que hayan sido puestas a su consideración."</i></p> <p>La implementación de esta aclaración se evidenció, por ejemplo, en la parte general del contrato de 5G correspondiente al proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca (Disponible para consulta en el enlace https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=20-19-10660579).</p> <p>A través del informe de cierre del plan de mejoramiento, la Gerencia de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica de la ANI describe que la acción de mejoramiento únicamente se compone de la unidad de medida preventiva citada, así: "Ajustar la Sección correspondiente en los Contratos de APP 5G respecto del Pacto de Amigable Composición y la Forma de Remuneración", concluyendo que "Con lo anterior, sería dable concluir que al contemplar la remuneración, no de manera permanente sino por cada una de las controversias que se pongan en consideración de los amigables, se supera la causa y el efecto establecido por la CGR para el hallazgo 1404-19."</p> <p>Debido a que la ANI implementó acciones para evitar que en los nuevos contratos de quinta generación se repita la causa que dio lugar al hallazgo, es decir que el Mecanismo de Amigable Compondor se convierta en "un gasto fijo y recurrente que financia el Concesionario con cargo futuro y acumulado a la remuneración del contrato" se declara la efectividad del plan de mejoramiento en lo que corresponde a la incidencia administrativa del hallazgo.</p>			

3.14.9 Hallazgo 1404-19

Hallazgo	1404-19		Efectividad	No Efectivo	
Descripción del hallazgo	Hallazgo N°19 Multiparticipación de los Integrantes del PAC - Administrativo. (pag. 184) Del total de proyectos del Programa de Concesiones Viales 4G, al cruzar la información de los miembros del Panel de Amigable Componedor por contrato, se observó que, en 16 proyectos, alguno de los integrantes del mecanismo es reportado como participante en otras estructuras compositivas.				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDAD DE MEDIDA CORRECTIVA 1. Actualización y verificación de la información relacionada con la cantidad de contratos en los que se encuentran designados los amigables componedores objeto del hallazgo, para determinar si aún se encuentran designados en más de tres (3) Proyectos de Concesión Vial. (VJ)</p> <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA 2. Nuevo modelo de Contrato Estándar (5G) que incluye Cláusula Compromisoria y/o Pacto de Amigable Composición que regula la figura de la Amigable Composición que incorpore la restricción legal contenida en la (Ley 1682 de 2013; artículo 14; literal h., que restringe la designación de los Amigables Componedores a máximo tres (3) Proyectos de Concesión Vial, la cual tendrá que indicar el Amigable al Momento de aceptar y efectuar sus revelaciones a las partes. (VJ)</p> <p>INFORME DE CIERRE 3. Informe de cierre. (VJ)</p>				
Causa del hallazgo	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).				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Permanencia de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
Con base en el informe de auditoría, la Contraloría General de la República fundamenta el hallazgo en el artículo 14 de la Ley 1682 de 2013, así:					
<p><i>"La Ley para Proyectos de Infraestructura de Transporte (Ley 1682 de 2013; artículo 14; literal h.) fija un límite a la participación de los integrantes de un Amigables Componedor, indicando que "ningún árbitro, amigable componedor o secretario podrá desempeñarse simultáneamente como tal, en más de tres tribunales o amigable componedor en que intervenga como parte una entidad pública objeto de la presente ley, o en los conflictos relativos a estas."</i></p> <p><i>Del total de proyectos del Programa de Concesiones Viales 4G, al cruzar la información de los miembros del Panel de Amigable Componedor por contrato, se observó que, en 16 proyectos, alguno de los integrantes del mecanismo es reportado como participante en otras estructuras compositivas (...) situación que genera incertidumbre respecto al reconocimiento de honorarios validados por la Interventoría, autorizados por la ANI y pagados por la Fiducia.</i></p> <p><i>La situación observada, respecto al control y supervisión sobre la operación de remuneración del Panel de Amigable Componedor, en los proyectos del Programa 4G por parte de la ANI, genera incertidumbre en cuanto</i></p>					

Hallazgo	1404-19	Efectividad	No Efectivo
<p><i>al uso adecuado y eficiente de éstos. Evidenciándose, además, una presunta gestión fiscal ineficaz y antieconómica, por presunto traslapo de tiempos.” (Subrayado fuera de texto)</i></p> <p>A través del plan de mejoramiento se evidenció que la ANI aplicó los correctivos para que en los contratos del programa 4G un amigable componedor tuviera como máximo tres proyectos a su cargo, lo que fue demostrado a través de la base de datos que soporta la unidad de medida correctiva.</p> <p>En lo referente a las unidades de medida preventivas, con el ánimo de que la situación que originó el hallazgo no se repita en los futuros contratos de concesión a ser administrados por la ANI, se evidenció que a través del memorando con radicado ANI No. 20207010158083 del 17 de diciembre de 2020, el GIT de Defensa Judicial remitió a la Vicepresidencia de Estructuración una versión del capítulo XV (Solución de Controversias) a ser aplicada en dichos futuros contratos; estableciendo de manera expresa la limitación de los amigables componedores en lo que corresponde a la cantidad de proyectos en los que pueden participar.</p> <p>A manera de ejercicio de validación adicional, se evidenció que esta propuesta del GIT de Defensa Judicial fue incluida en la minuta del contrato de concesión portuaria No. 001 de 2021, que en la sección 13.1 del capítulo XIII de la parte general establece:</p> <p><u>“CAPÍTULO XIII SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS</u></p> <p>(...)</p> <p><u>13.1 Amigable Composición</u></p> <p>(...)</p> <p><i>(x) A los miembros del Amigable Componedor les serán aplicables las causales de impedimento y recusación señaladas en el artículo 16 de la Ley 1563 de 2012 o en las normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan.</i></p> <p><i>En todo caso, ningún miembro del Amigable Componedor podrá ser empleado, socio y/o contratista del Concesionario, de la ANI, del Ministerio de Transporte o sus entidades vinculadas o adscritas; del Interventor o de los apoderados de las Partes; tampoco podrá ser socio de las sociedades integrantes del Interventor ni de los accionistas del Concesionario, ni podrá tener parentesco hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o único civil con los empleados de nivel directivo, ejecutivo y/o asesor de la ANI, el Concesionario o del Interventor.</i></p> <p><i><u>Asimismo, y en virtud de la restricción legal contenida en el literal h.) del artículo 14 de la Ley 1682 de 2013, los integrantes del Amigable Componedor en ningún caso podrán estar designados en más de tres (3) Proyectos de Infraestructura, aspecto sobre el cual cada Amigable tendrá que manifestar al momento de aceptar y efectuar sus revelaciones a las partes. En caso que el Profesional designado haya aceptado previamente designación como Amigable Componedor en más de tres (3) Contratos de Concesión de Infraestructura, deberá declinar su designación, informando a las partes los tres (3) Proyectos de Concesión donde se funge como Amigable.</u></i></p> <p><i>De igual forma, ningún miembro del Amigable Componedor podrá ser empleado, socio y/o contratista de ningún concesionario o interventor de la ANI. De ser el caso se aplicarán las prohibiciones previstas en el artículo 3 de la Ley 1474 de 2011, o las normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.” (Subrayado fuera de texto)</i></p> <p>No obstante, no se evidenció que la limitante de tres proyectos se haya establecido de manera expresa en contratos del programa de 5G (i.e. contrato No. 001 de 2021 (Nueva Malla Vial del Valle del Cauca), contrato No. 003 de 2021 (Alo Sur),</p>			

Hallazgo	1404-19	Efectividad	No Efectivo
contrato No. 004 de 2022 (Bugá - Buenaventura); por lo que, la unidad de medida preventiva no tuvo el efecto esperado; es decir que, el plan de mejoramiento no fue efectivo.			

3.15 Sistema Estratégico de Planeación y Gestión

3.15.1 Hallazgo 902-14

Hallazgo	902-14	Efectividad	No Efectivo				
Descripción del hallazgo	Cumplimiento Plan de Acción 2013. Administrativo. Algunas de las metas y/o actividades previstas a ejecutarse en el 2013 no fueron cumplidas presentando porcentaje de avance igual o inferior al 50% y en otros casos algunas presentan niveles de avance que superan el 1.000%, lo cual también es un indicador de deficiencias de registros y/o planificación de las mismas						
Plan de Mejoramiento	1- Plan de Acción aprobado (1) 2- Informe ANI CÓMO VAMOS (12) 3- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (4) 4- Informe mesas de trabajo para evaluar el seguimiento del Plan de Acción (1) 5- Taller PHVA (1) 6- Taller Elaboración planes de acción e indicadores. (1) 7- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (1) 8- Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 9- Informe de cierre						
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "lo cual para el caso con niveles bajos impactan negativamente sobre la locomotora de desarrollo de la infraestructura, toda vez que la realización de dichas actividades se desplazan en el tiempo y no se cumple plenamente con uno de los objetivos estratégicos formulados por la entidad"						
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No				
		Criterio de efectividad	Hay repetición y no hay desaparición de la causa de hecho				
Análisis de efectividad							
En el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció la formulación de unidades de medida preventivas orientadas a fortalecer la formulación y seguimiento del Plan de Acción con seguimientos periódicos y capacitación de los actores involucrados en el desarrollo del mismo, con miras a que se presenten las metas relevantes para la Entidad en línea con lo establecido en cada en el Plan Nacional de Desarrollo y los Planes Estratégicos del sector y de la Entidad en el Plan de Acción correspondiente. Sin embargo, en los reportes que presenta el plan de acción en la unidad de medida N. 3 y la información disponible en el sitio web de la Entidad, relacionada con los objetivos estratégicos de construcción de calzada nueva y mejoramiento, en las vigencias posteriores a la formulación del hallazgo en el año 2013 ⁵ , se evidenció lo siguiente:							
	Año	Construcción nueva		Mejoramiento			
		Meta [km]	Avance [km]	Avance %	Meta [km]	Avance [km]	Avance %

⁵ Fuente: Soportes unidad de medida N. 3 y los reportes anuales de la Entidad disponibles para consulta en: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-accion-ani-21716>

Hallazgo	902-14				Efectividad		No Efectivo
	2014	302,64	212,4	70%	409,01	268,74	66%
	2015	261,17	219,75	84%	379,41	486,96	128%
	2016	No reporta metas cumplidas en informe del cuarto trimestre de 2016					
	2017	280	120,62	43%	566,54	359,39	63%
	2018	116	107,00	92%	416	188,23	45%
	2019	40,76	28,78	71%	483,98	398,83	82%
	2020	123,07	67,3	55%	421,91	412,34	98%
	2021	233,70	125,72	54%	474,50	356,35	75%

De acuerdo con los resultados reportados en cada año, se observa que el valor máximo que se ha reportado es de 128%, lo cual evidencia que no se ha repetido nuevamente el hecho que los niveles de avance superen el 1.000%; sin embargo, de acuerdo con los valores reportados se siguen presentando valores inferiores al 50% y en todo caso inferiores al cumplimiento de las metas propuestas (100%) lo que evidencia la repetición de la causa de los *niveles bajos impactan negativamente sobre la locomotora de desarrollo de la infraestructura* por lo que se declara el plan de mejoramiento como No Efectivo, y se recomienda que las acciones de mejoramiento complementarias que puedan surgir de la revisión del presente análisis estén orientadas a evaluar la pertinencia de las metas propuestas en cada vigencia y si es necesario en el transcurso de la vigencia actualizar las metas con base en las circunstancias particulares del desarrollo de cada proyecto. Al respecto se menciona que la Oficina de Control Interno ha identificado algunas oportunidades de mejora en esta materia y ha emitido algunas recomendaciones según se especifica en los memorandos 20211020037673 del 18 de febrero de 2021 y 20221020038663 del 25 de febrero de 2022 relacionadas con los reportes de cumplimiento de metas de la Entidad.

3.15.2 Hallazgo 914-2

Hallazgo	914-2	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Meta Kilómetros de Doble calzada en operación</p> <p>La meta del 2014 del indicador doble calzada en operación, planteada en el aplicativo SINERGIA tiene solicitud de cambio por parte de la ANI, debido a que la entidad consideró que no era posible cumplir con la meta de 363,26 Km dadas las actuales condiciones de los proyectos, estimando que solo se podrían ejecutar en esa vigencia 150 Km.</p> <p>La meta 2014 representa el 43% de la estimada para el cuatrienio inicialmente, en tanto la correspondiente a los periodos 2011 y 2012 alcanzan el 57% (439.71km). Al realizar el cambio de la meta, esta quedaría para el cuatrienio en 629.31 Km, siendo la diferencia con la inicial de 213.26 km, esta diferencia corresponde al 25% de la meta inicial, lo que es bastante considerable, y muestra deficiencias en la planeación.</p>		
Plan de Mejoramiento	<ol style="list-style-type: none"> 1- Plan estratégico aprobado (1) 2- Plan de Acción aprobado (1) 3- Informe ANI CÓMO VAMOS (12) 4- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (4) 5- Informe trimestral Plan Estratégico (4) 6- Informe Mesa de trabajo para evaluar el seguimiento del Plan de Acción (1) 7- Taller PHVA (1) 8- Taller Elaboración planes de acción e indicadores. (1) 9- Revisión y ajuste de los Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción y del Plan Estratégico (SEPG-I-008)(2) 10- Revisión y ajuste Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 11- Informe de cierre 		

Hallazgo	914-2			Efectividad	No Efectivo
Causa del hallazgo	"La CGR describe la causa así: "Lo manifestado por la entidad respecto al incumplimiento afianza lo concluido anteriormente en cuanto a las deficiencias en la formulación de la meta, por cuanto es conocido por la ANI los cronogramas de cada una de las concesiones, como también el sistema constructivo de las dobles calzadas. Con lo anterior se transgreden los Art. 3 y 26 de la ley 152 de 1994."				
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa
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 fortalecer el proceso de formulación de las metas, evidenciando el afianzamiento de los procesos relacionados con los reportes de metas a nivel de Entidad.</p> <p>Ahora bien, teniendo en cuenta que el hallazgo en cuestión fue formulado en la evaluación de los reportes entregados por la Entidad en el aplicativo SINERGIA en relación con las vías primarias construidas bajo el esquema de concesión del programa 4G, se procedió a consultar el aplicativo en julio de 2022⁶ en donde se evidenció un reporte de 104,63% para la vigencia 2019, 79,38% para el 2020 y 86,7% para el 2021, en donde se evidencia, que se está reincidiendo en la causa identificada por la CGR en la formulación del hallazgo, respecto a que se presentan <i>deficiencias en la formulación de la meta</i> teniendo en cuenta que sólo en el año 2019 se reportó el cumplimiento de la meta, mientras que en los años 2020 y 2021 se incumplieron las metas, por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento y se recomienda que las acciones de mejoramiento complementarias que puedan surgir de la revisión del presente análisis estén orientadas a evaluar la pertinencia de las metas propuestas en cada vigencia y si es necesario en el transcurso de la vigencia actualizar las metas con base en las circunstancias particulares del desarrollo de cada proyecto.</p>					

3.15.3 Hallazgo 915-3

Hallazgo	915-3			Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Kilómetros en Doble Calzada Construidos Este Indicador no está contemplado en el Plan Nacional de Desarrollo, no obstante, la Entidad los asume dentro de la gestión que desarrollara en el periodo 2010-2014, y se encuentra en las metas del aplicativo SINERGIA. De igual manera, se analiza por cuanto incide en el indicador Kilómetros de Doble Calzada en Operación. La línea base según la entidad es de 1.050 km, y en el aplicativo SINERGIA registra 743,26 Km. Con respecto a la meta 2014 reportada en el aplicativo SINERGIA por 389.36 km, estos corresponden a los kilómetros estimados a construir en doble calzada en esta vigencia, sin embargo la Entidad al inicio del presente año realizó una revisión y proyección de resultados acorde con la situación actual de los proyectos, estimando que el ritmo actual en cada proyecto se alcance al finalizar la construcción de 300km.</p>				
Plan de Mejoramiento	1- Plan estratégico aprobado (1) 2- Plan de Acción aprobado (1) 3- Informe ANI CÓMO VAMOS (12) 4- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (4)				

⁶ Fuente: <https://sinergiapp.dnp.gov.co/#IndicEntidadP/18/24/33>

Hallazgo	915-3		Efectividad	No Efectivo
Causa del hallazgo	5- Informe trimestral Plan Estratégico (4) 6- Informe Mesa de trabajo para evaluar el seguimiento del Plan de Acción (1) 7- Taller PHVA (1) 8- Taller Elaboración planes de acción e indicadores. (1) 9- Revisión y ajuste de los Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción y del Plan Estratégico (SEPG-I-008) (2) 10- Revisión y ajuste Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 11- Informe de cierre			
Incidencia	Administrativa y disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad
Persistencia de la causa de hecho				
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 fortalecer el proceso de formulación y seguimiento de las metas, demostrando el afianzamiento de los procesos relacionados con los reportes de metas a nivel de Entidad.</p> <p>Ahora bien, en el informe de la auditoría especial del año 2013 en donde se presentaron integralmente los motivos de formulación del hallazgo, se detallaron los atrasos que tenían los proyectos gestionados por la Entidad en el año 2014 (Ruta del Sol I, II, III, Malla Vial del Cauca y Cauca, y Zona Metropolitana de Bucaramanga) con lo que se identificaba la causa del hallazgo citada líneas arriba, <i>que lo más probable es que no se cumpla por el corto lapso que resta para dic de 2014</i> concluyendo <i>Lo anterior evidencia una falta de control y seguimiento a la ejecución de los contratos suscritos, con lo que presuntamente se transgreden los artículos 3; 4 numeral 1; 23; 26 numeral 1; de la Ley 80 de 1993, por tal motivo la presente observación se comunica con incidencia disciplinaria</i>, artículos en donde se estipulan los principios básicos de supervisión por parte de las Entidades Estatales en materia de ejecución del objeto contratado.</p> <p>En ese orden de ideas, teniendo en cuenta que el hallazgo en cuestión fue formulado en la evaluación de los reportes entregados por la Entidad en el aplicativo SINERGIA en relación con las vías primarias construidas bajo el esquema de concesión en los proyectos Ruta del Sol I, II, III, Malla Vial del Cauca y Cauca, y Zona Metropolitana de Bucaramanga, en particular la infraestructura vial de tipo doble calzada, se procedió a consultar el aplicativo en julio de 2022⁷ en donde se evidenció un reporte de 104,63% para la vigencia 2019, 79,38% para el 2020 y 86,7% para el 2021, en donde se evidencia que sólo en el año 2019 se reportó el cumplimiento de la meta, mientras que en los años 2020 y 2021 se incumplieron las metas, por lo que se está reincidiendo en la causa identificada por la CGR en la formulación del hallazgo de <i>falta de control y seguimiento a la ejecución de los contratos suscritos, con lo que presuntamente se transgreden los artículos 3; 4 numeral 1; 23; 26 numeral 1; de la Ley 80 de 1993</i> por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento y se recomienda que las acciones de mejoramiento complementarias que puedan surgir de la revisión del presente análisis estén orientadas a evaluar la pertinencia de las metas propuestas en cada vigencia y si es necesario en el transcurso de la vigencia actualizar las metas con base en las circunstancias particulares del desarrollo de cada proyecto.</p>				

⁷ Fuente: <https://sinergiapp.dnp.gov.co/#IndicEntidadP/18/24/33>

Hallazgo	915-3	Efectividad	No Efectivo
<p>Se menciona adicionalmente que en la formulación del hallazgo la Contraloría resalta lo siguiente:</p> <p><i>“No obstante que la Ley de Infraestructura 1682 de 2013, incluye los temas prediales, definiendo como un motivo de utilidad pública e interés social la ejecución y/o desarrollo de proyectos de infraestructura del transporte, no se pronuncia sobre la consulta previa, que se han convertido en un traspíe para los proyectos de infraestructura. El estado se encuentra en mora de organizar y modernizar los procesos correspondientes a este componente que es fundamental en los proyectos de infraestructuras, por cuanto los actuales procedimientos son demorados y los términos no se encuentran debidamente regulados. El Ministerio de Transporte como cabeza de sector no ha dado muestras de liderar un proceso que permita mejorar la consulta previa.”</i></p> <p>Al respecto se evidencia que no se tiene ninguna de las acciones de mejora orientadas a evidenciar el fortalecimiento a nivel de Entidad en materia de consultas previas, adicionalmente en la formulación completa del hallazgo se mencionaron aspectos relacionados con el procedimiento de reconocimiento de una Fuerza Mayor Ambiental, por lo cual se recomienda considerar la inclusión del fortalecimiento de los procesos en estos temas al interior de la Entidad, con el fin de aclarar la situación evidenciada por la CGR.</p>			

3.15.4 Hallazgo 917-12

Hallazgo	917-12	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Gestión. Incidencia Administrativa</p> <p>Actualmente la red férrea en el país es muy pobre, solo un 26.71% (828 Km), del total de la red a nivel nacional (3.100 km), se encuentra en operación.</p> <p>A cargo de la ANI, según “respuesta parcial al oficio de la Contraloría General de la República No. 2014EE0059219 con radicado ANI No. 2014-409-015189-2 del 01-04/2014 Solicitud de información”, se encuentran 1.615 km, 52% del total de la red férrea a nivel nacional, siendo un 51,27 (828) kilómetros en operación</p>		
Plan de Mejoramiento	<p><u>Gerencia de Planeación</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Procedimiento Formulación Plan Estratégico y Plan de Acción Anual 2. Seguimiento Plan de Acción 3. Metas Plan Nacional de Desarrollo 4. Oficio entidad pertinente sobre políticas en el 48 restante 5. Presentación jornada Planeación estratégica (necesidades férreas) <p><u>Vicepresidencia de Estructuración</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Contrato 7. Informe de situación línea férrea 8. Estructuraciones año 2017 (Ingreso operador) <p><u>VGC</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 9. Contratación puntos críticos. 10. Informe de cierre 		
Causa del hallazgo	Bajo porcentaje de km en operación de la red férrea.		

Hallazgo	917-12		Efectividad	No Efectivo
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad
				Permanencia de la causa de hecho

Análisis de efectividad

La red férrea Nacional según el Plan Maestro Ferroviario 2020⁸ desarrollado por el Departamento Nacional de Planeación tiene una longitud total de 3.533 km los cuales están distribuidos de la siguiente manera entre las Entidades adscritas al Ministerio de Transporte y algunas de administración privada:

Entidad	Tramos	km	% por Entidad
INVIAS	La Felisa - Envigado	183	49%
	Cartago – Pereira	33	
	La Tebaida – Armenia	17	
	Armenia - Manizales	135	
	Cali – Popayán	162	
	Puerto Wilches - Bucaramanga	118	
	Lenguazaque – Barbosa	117	
	Facatativá – Espinal	150	
	La Dorada – Buenos Aires	177	
	Espinal – Neiva	160	
	Espinal – Picalaña - Ibagué	55	
	Bogotá – El Salto	32	
	La Dorada – Facatativá	166	
	Envigado – Cisneros	93	
	Cabañas – Cisneros	74	
	Zipaquirá – Lenguazaque	57	
Bogotá (K0+000 – K5+000)	5		
	Total Red Férrea INVIAS	1.734	
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	Red Férrea del Atlántico (Chiriguaná – Santa Marta)	245	46%
	La Dorada - Chiriguaná	559	
	Bogotá Belencito	308	
	Red Férrea del Pacífico	498	
	Total Red Férrea ANI	1.610	
Red Privada	Cerrejón	150	5%
	Paz de Río	39	
	Total Red Férrea Privada	189	
	Total Red Férrea Nacional	3.533	

Fuente: Plan Maestro Ferroviario 2020 – Departamento Nacional de Planeación

Según se evidencia, la ANI tiene bajo su administración el 46% de la red férrea del país, la cual la Entidad administra a través de 4 contratos, según se presentó en la tabla anterior, de los cuales 3 se encuentran vigentes y en operación, mientras que el correspondiente a la Red Férrea del Pacífico se adelantó un proceso de caducidad en mayo de 2020 y se tienen pendientes acciones frente a un presunto incumplimiento de un Acuerdo Conciliatorio referente a la ejecución de obras en el tramo Zaragoza – La Felisia. En línea con la revisión de los kilómetros de red férrea en operación evaluada por la CGR en la formulación del hallazgo, en el desarrollo del presente análisis de efectividad en agosto de 2022, se revisaron las metas de la Entidad, de la

⁸ Disponible para consulta en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>

Hallazgo	917-12	Efectividad	No Efectivo		
vigencia 2021 ⁹ y en particular el modo férreo, en donde se observó que la Entidad estableció 1 meta en relación con el objetivo estratégico 2.3 <i>Gestionar la ejecución de proyectos en otros modos de transporte</i> la cual presenta el siguiente cumplimiento:					
	Acción	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance
	2.3.1.1 Gestionar la reactivación del transporte a través del modo férreo	Km	1.077	1.077	100%
<p>El cumplimiento de esta meta fue verificado por la Oficina de Control Interno en la Evaluación de Gestión por Dependencias de la vigencia 2021 correspondiente a la Vicepresidencia Ejecutiva con radicado ANI N. 20221020031983 del 10 de febrero de 2022, en donde se revisó que el kilometraje de red férrea en operación corresponde a 525 km del corredor La Dorada – Chiriguaná, 245 km de Chiriguaná – Santa Marta y 308 Bogotá – Belencito, para un total de 1.077 km lo que constituye el 67% de red férrea a cargo de la Entidad, con lo que se evidencia que la Entidad ha puesto en operación 249 km posterior a la formulación del hallazgo, que en ese momento reportaba 828 km.</p> <p>Sin embargo, según la tabla anterior la Entidad tiene a cargo 1.610 km, por lo que quedaría pendiente de operación de un 33%, con lo que se evidencia que a pesar de haber implementado unidades de medida orientadas a establecer las metas de la Entidad de acuerdo con un proceso participativo entre las diferentes dependencias de la Agencia, el Departamento Nacional de Planeación y Presidencia de la República, en donde las metas estuvieron orientadas a la reactivación de las líneas férreas a cargo de la Agencia así como otras medidas correctivas con miras a optimizar la operatividad férrea; dichas metas no fueron definidas en congruencia con la operación de los kilómetros de red férrea que tiene la Entidad bajo su administración, por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.</p>					

3.15.5 Hallazgo 922-22

Hallazgo	922-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)		
Descripción del hallazgo	Plan de Acción. Algunas de las metas establecidas en los planes de acción de la entidad para las vigencias 2011, 2012, y 2013, se presentaron un grado de avance inferior al proyectado				
Plan de Mejoramiento	1- Plan de Acción aprobado (1) 2- Informe ANI CÓMO VAMOS (12) 3- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (4) 4- Informe mesas de trabajo para evaluar el seguimiento del Plan de Acción (1) 5- Taller PHVA (1) 6- Taller Elaboración planes de acción e indicadores. (1) 7- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (1) 8- Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 9- Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Lo anterior muestra un incumplimiento en el desarrollo de las actividades de los planes de acción de la Entidad citados, que afectan el cumplimiento de su misión, con lo que presuntamente se trasgreden los Art. 3 y 26 de la Ley 152 de 1994, y el Art. 14 del Decreto 111 de 1996."				
Incidencia	Administrativo con presunta incidencia disciplinaria	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Desaparición de la causa de hecho

⁹ Avance disponible para consulta en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/tablero_de_control_-_diciembre_2021.xlsx

Hallazgo	922-22	Efectividad	Efectivo (Incidencia administrativa)
Análisis de efectividad			
<p>En el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció la formulación de unidades de medida preventivas orientadas a fortalecer la formulación y control del Plan de Acción con seguimientos periódicos y capacitación de los actores involucrados en el desarrollo de este, con miras a que se presenten las metas relevantes para la Entidad en línea con lo establecido en cada en el Plan Nacional de Desarrollo y los Planes Estratégicos del sector y de la Entidad en el Plan de Acción correspondiente.</p> <p>Sin embargo, en el informe de la auditoría especial del año 2013 en donde se presentaron las metas de los años 2011, 2012 y 2013, las cuales presentaron un avance inferior al proyectado, en donde se presentaron las actividades descritas en los informes finales de cada vigencia del Grupo Interno de Trabajo Portuario, presentando para el año 2011 dos actividades con un cumplimiento de 50% y 35%, para el año 2012 9 actividades con avances de 67% y 48% en 2 de éstas y las demás en 0%, y para el año 2013 se presentó una única actividad correspondiente a visitas de Supervisión con un porcentaje de cumplimiento del 92%, cifras que llevaron a la formulación del hallazgo con la causa de <i>incumplimiento en el desarrollo de las actividades de los planes de acción de la entidad citados, que afectan el cumplimiento de su misión.</i></p> <p>Al respecto se realizó la verificación de las metas establecidas en el plan de acción para modo portuario, en las vigencias 2020 y 2021 y se verificó que para el proyecto estratégico: <i>impulso para la modernización de la infraestructura en los puertos concesionarios</i>, con la acción de <i>presentar informes de avance de obligaciones contractuales de las sociedades portuarias</i> la Vicepresidencia de Gestión Contractual reportó en la vigencia un cumplimiento del 100%, por lo que se evidencia que las acciones preventivas presentadas anteriormente han contribuido a mejorar los indicadores de cumplimiento en el plan de acción de la Entidad, en materia de concesiones portuarias por lo que se declara efectivo el plan de mejoramiento desde el punto de vista administrativo.</p>			

3.15.6 Hallazgo 932-1

Hallazgo	932-1	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 1. Cumplimiento del Plan de Acción de 2014. (A) A pesar que la Entidad reportó un nivel de cumplimiento del 71.8% en todas sus actividades propuestas en el Plan de Acción 2014, evaluadas 74 metas institucionales consolidadas, que corresponden a las que la Entidad realice seguimiento periódico y sobre las que rindió cuenta a la ciudadanía, la ANI presentó cumplimiento de metas del 51%. Teniendo menor logro el modo carretero con un 20% de ejecución y el modo férreo con 40%.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>1- Plan de Acción aprobado (1) 2- Informe ANI CÓMO VAMOS (12) 3- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (4) 4- Mesa de trabajo para evaluar el seguimiento del Plan de Acción (1) 5- Taller PHVA (1) 6- Taller Elaboración planes de acción e indicadores. (1) 7- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (1) 8- Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 9- Informe de cierre</p>		
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Incumplimiento general de metas propuestas en el Plan de Acción 2014"		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Persistencia de la causa de hecho

Hallazgo	932-1	Efectividad	No Efectivo
----------	-------	-------------	-------------

Información formulación del hallazgo

En virtud del hallazgo 932-1 formulado por la Contraloría General de la República, se cita a continuación el balance de metas institucionales consolidadas por modo o dependencia para el año 2014 realizada por la CGR en el informe de auditoría regular del año 2014 con radicado ANI N. 20164090377562 del 10 de mayo de 2016:

Modo/dependencia	Número de actividades programadas	Metas incumplidas	Porcentaje de incumplimiento (%)	Metas cumplidas	Porcentaje de cumplimiento (%)
Carretero	10	8	80	2	20
Férreo	5	3	60	2	40
Portuario	5	1	20	4	80
Aeroportuario	4	1	25	3	75
Vicepresidencia de estructuración	6	3	50	3	50
Vicepresidencia administrativa y financiera	9	2	22	7	78
Vicepresidencia de planeación, riesgos y entorno	11	3	27	8	73
Vicepresidencia Jurídica	6	4	67	2	33
Oficina de Comunicaciones	10	6	60	4	40
Oficina de Control Interno	8	5	62	3	38
TOTAL	74	36	49%	38	51%

Fuente: informe de auditoría regular 2014 – Radicado ANI N. 20134090270412

De acuerdo con este reporte la Contraloría concluyó como causa del hallazgo: *“Estos incumplimientos reflejan debilidades en la formulación, ejecución, seguimiento y control de las metas y/o actividades, lo que afectó el desarrollo oportuno de la infraestructura prevista para la vigencia 2014”*

Análisis de efectividad

En el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció la formulación de nuevas unidades de medida preventivas orientadas a fortalecer la formulación y control del Plan de Acción con seguimientos periódicos y capacitación de los actores involucrados en el desarrollo del mismo, con miras a que se presenten los avances correspondientes para las metas establecidas y se realice el seguimiento correspondiente, reportando las actualizaciones y/o modificaciones producidas en cada dependencia o modo de transporte supervisado por la Entidad.

Ahora bien, en el informe de la auditoría regular del año 2014, en donde se presentaron integralmente los motivos de formulación del hallazgo, se detalló el no cumplimiento de las metas en cada una de las áreas de la Entidad evaluadas, a continuación, se presenta lo evidenciado por la CGR en la formulación del hallazgo y las consideraciones de la Oficina de Control Interno en relación con la gestión actual de la Entidad al respecto:

Aspecto 1 textual informe de la CGR: “(a) Modo carretero: Construcción de nueva calzada en dobles calzadas: de la meta total de 302.62 Km no se logró construir 90.22 km debido a problemas presentados en relación a la gestión predial, ambiental y la redes de servicios públicos. (Incumplimiento del 30%). Construcción de calzada sencilla: no se construyeron 19 km de los 53.2 estimados. (incumplimiento del 36%). Mejoramiento de los proyectos de concesión: No se cumplió con el mejoramiento de 106.08 km, frente a la meta de 374.82 Km (Incumplimiento del 28%). Puentes vehiculares: De 65 puentes proyectados se construyeron 40 (Incumplimiento del 31%). Puentes peatonales: Se entregaron 20 puentes de los 29 previstos. (Incumplimiento del 39%). Obras complementarias: Falto ejecutar 2 obras de las 12 proyectadas. (Incumplimiento del 17%).”

Hallazgo	932-1	Efectividad	No Efectivo		
<p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con la vigencia 2021¹⁰ en materia de modo carretero se observa que la Entidad estableció 4 metas en relación con el objetivo estratégico 2.2 <i>Gestionar la ejecución de proyectos en el modo carretero</i> las cuales presentan el siguiente cumplimiento:</p>					
Acción	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance	
2.2.1.1 Monitorear la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1ª a 3ª generación	Km	63,60	58,93	93%	
2.2.2.1 Monitorear proyectos de cuarta generación – Inicio de etapa de operación y mantenimiento	Acta	7,00	4,00	57%	
2.2.3.1 Monitorear la construcción de vías de cuarta generación	Km	233,70	125,72	53,8%	
2.2.4.1 Monitorear el mejoramiento de vías de cuarta generación	Km	474,50	356,35	75%	
<p>Con lo que se observa que si bien la Entidad ha mejorado en la ejecución de las metas en la vigencia 2021 no se presentó el cumplimiento total de las metas.</p> <p><u>Aspecto 2 textual informe de la CGR:</u> “(b) <i>Modo Férreo: De las cinco (5) metas planteadas se cumplieron 3. (incumplimiento 60%). También se dejó de transportar 1.5 millones de toneladas en la red férrea del Atlántico y del Pacífico. Esta meta tuvo impacto en los ingresos propios recibidos por la ANI en \$10 mil millones. No se formularon tres (3) de los cuatro (4) Planes de Reasentamientos afectando el desarrollo del proyecto de rehabilitación de la red férrea.</i>”</p>					
<p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con la vigencia 2021¹¹ en materia de modo férreo se observa que la Entidad estableció 1 meta en relación con el objetivo estratégico 2.3 <i>Gestionar la ejecución de proyectos en otros modos de transporte</i> las cuales presentan el siguiente cumplimiento:</p>					
Acción	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance	
2.3.1.1 Gestionar la reactivación del transporte a través del modo férreo	Km	1077	1077	100%	
<p>Con lo que se observa que la Entidad ha mejorado en la ejecución de las metas en la vigencia 2021 visto que se presentó el cumplimiento total de las metas.</p> <p><u>Aspecto 3 textual informe de la CGR:</u> “(c) <i>Vicepresidencia de estructuración: No se desarrollaron las actividades de a) Evaluación del Sistema de Precalificación y Licitaciones de los Proyectos en el marco de la Cuarta Generación de Concesiones a cargo de la ANI; b) Asesorar en materia técnica integral en las actividades de los procesos de estructuración y c) Asesoría para Contribuir con el desarrollo de la Gestión de Promoción Cuarta Generación de Concesiones.</i>”</p>					

¹⁰ Avance disponible para consulta en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/tablero_de_control_-_diciembre_2021.xlsx

¹¹ Avance disponible para consulta en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/tablero_de_control_-_diciembre_2021.xlsx

Hallazgo	932-1	Efectividad	No Efectivo	
<p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con la vigencia 2021 en materia de estructuración se observa que la Entidad estableció 3 metas en relación con el objetivo estratégico 2.1 <i>Estructurar proyectos de infraestructura de transporte</i> las cuales presentan el siguiente cumplimiento:</p>				
Acción	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance
2.1.1.1 Elaborar documento CONPES 5G	Documento	1	1	100%
2.1.2.1 Estructurar proyectos a nivel de factibilidad técnica	Proyecto	5	5	100%
2.1.2.2 Adjudicar proyectos de APP	Proyecto	3	3	100%
<p>Con lo que se observa que la Entidad ha mejorado en la ejecución de las metas en la vigencia 2021 visto que se presentó el cumplimiento total de las metas.</p> <p><u>Aspecto 4 textual informe de la CGR:</u> “(d) La Vicepresidencia Jurídica: Las siguientes actividades no se cumplieron: a) Elaboración de un Convenio Interadministrativo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, b) Convenio Interadministrativo con el Instituto Colombiano de Tierras -INCODER-, y c) Elaborar la Resolución por medio de la cual se reglamenta el trámite de permiso de ocupación temporal en vías Férreas y de Carretera..”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con la vigencia 2021 en materia de estructuración se observa que la Entidad estableció 1 meta compartida entre la Vicepresidencia Jurídica y la Vicepresidencia de Estructuración: 2.1.2.2 <i>Adjudicar proyectos de APP</i> la cual tuvo un cumplimiento del 100% según presentado anteriormente con lo que se observa que se ha tenido un cumplimiento total de las metas asignadas a la vicepresidencia jurídica en el plan de acción.</p> <p><u>Aspecto 5 textual informe de la CGR:</u> “Otros aspectos identificados: Adicionalmente, se identificaron deficiencias en el proceso de planeación lo que dificultó el seguimiento y control oportuno y efectivo de la gestión y la integración y articulación entre los resultados operacionales y estratégicos de la Entidad para el cumplimiento de su Misión, así como, para la toma de decisiones debidamente soportadas. Las deficiencias detectadas fueron: - El desarrollo de los contratos de rehabilitación de puntos críticos de la red férrea del Atlántico, no contó con actividades o metas para su control y seguimiento.”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con la vigencia 2021¹² en materia de modo férreo se observa que la Entidad estableció 1 meta en relación con el objetivo estratégico 2.3 <i>Gestionar la ejecución de proyectos en otros modos de transporte</i>, denominada <i>Gestionar la reactivación del transporte a través del modo férreo</i> la cual está enfocada en presentar la operación de los corredores férreos, sin estar orientada específicamente a la <i>rehabilitación de puntos críticos de la red férrea</i>, adicionalmente en la revisión de las unidades de medida no se tiene un concepto técnico en materia de definición de las metas para el modo férreo en donde se justifique la no inclusión de este factor en las metas relacionadas con el modo férreo.</p> <p><u>Aspecto 6 textual informe de la CGR:</u> “Otros aspectos identificados:(...) - Para las concesiones aeroportuarias no se evidencian formulación de actividades y/o metas de avance físico. Las actividades planteadas fueron relacionadas con la labor de interventoría.”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con la vigencia 2021 en materia de modo aeroportuario se observa que la Entidad estableció 1 meta en relación con el objetivo estratégico 2.3 <i>Gestionar la ejecución de proyectos en otros modos de transporte</i>, denominada <i>Monitorear los planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI</i> la cual está enfocada en</p>				

¹² Avance disponible para consulta en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/tablero_de_control_-_diciembre_2021.xlsx

Hallazgo	932-1	Efectividad	No Efectivo
<p>realizar el seguimiento al avance en las obras de modernización de los aeropuertos a cargo de la Entidad, por lo que se considera que se han aplicado las medidas preventivas para no reincidir en esta observación.</p> <p><u>Aspecto 7 textual informe de la CGR:</u> “Otros aspectos identificados:(...) - Las actividades o metas para la adjudicación de los proyectos de concesiones “4G” se plantearon en términos de avanzar, asesorar, adelantar, sin embargo, no se evidenciaron metas de resultados.”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con la vigencia 2021 en materia de estructuración, según se presentó anteriormente, la Entidad estableció 3 metas en relación con el objetivo estratégico 2.1 Estructurar proyectos de infraestructura de transporte, dentro de las cuales se tiene Adjudicar proyectos de infraestructura; sin embargo, en relación con las metas establecidas en el modo portuario denominadas 2.3.3.1 Presentar informes de avance de obligaciones contractuales de las sociedades portuarias se considera que se está reincidiendo en esta causa teniendo en cuenta que las metas no están relacionadas con los resultados del modo portuario sino que están enfocadas en la realización de informes de avance de las concesiones portuarias, lo cual no implica una medición en términos de resultados para este modo de transporte.</p> <p><u>Aspecto 8 textual informe de la CGR:</u> “Otros aspectos identificados:(...) - En relación con el informe de seguimiento al Plan de Acción del cuarto trimestre, no se evidencia que se haya proferido dicho informe.”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con las vigencias 2017 a 2021 se observó en el sitio web de la Entidad¹³ la realización de los informes de seguimiento para el cuarto trimestre de cada vigencia, por lo que se considera que se han aplicado las medidas preventivas para no reincidir en esta observación.</p> <p><u>Aspecto 9 textual informe de la CGR:</u> “Otros aspectos identificados:(...) - Algunas fechas programadas para la entrega y cierre de las actividades no corresponden a la vigencia 2014; sin establecer metas parciales para la vigencia, situación que no facilita el seguimiento y monitoreo de los referidos planes.”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> En relación con las vigencias 2021 y 2022 se observó en los planes de acción aprobados publicados en sitio web de la Entidad¹⁴ que se han establecido metas parciales para la vigencia, en función del desarrollo de los proyectos, por lo que se considera que se han aplicado las medidas preventivas para no reincidir en esta observación.</p> <p><u>Aspecto 10 textual informe de la CGR:</u> “Otros aspectos identificados:(...) - La Entidad no dispone de sistemas de control de gestión que permita monitorear el cumplimiento de las metas.”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> De acuerdo con la unidad de medida N. 7- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (1), en la sección 5.5 se establece la implementación del formato SEPG-F-011 SEGUIMIENTO PLAN ANUAL DE ACCIÓN, por lo que se considera que se han aplicado las medidas preventivas para no reincidir en esta observación.</p> <p><u>Aspecto 11 textual informe de la CGR:</u> “Otros aspectos identificados:(...) - No se evidencia Indicador de eficacia para el desarrollo de los proyectos.”</p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> De acuerdo con la unidad de medida N. 7- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (1), en la sección 5.3 de diligenciamiento del Plan Anual de Gestión de la Entidad se establece que los indicadores de</p>			

¹³ Informes disponibles para consulta en: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-accion-ani-21716>

¹⁴ Planes de acción disponibles en: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-accion-ani-21716>

Hallazgo	932-1	Efectividad	No Efectivo
<p>medición se deben formular de acuerdo con <i>la clasificación establecida por el Sistema de Gestión de Calidad (SEPG-M-003), es decir deben ser indicadores de eficacia, eficiencia, efectividad, economía, ambientales, financieros</i> sin embargo, no se tiene un indicador de eficacia para el desarrollo de los proyectos como tal, en el procedimiento actual de la Entidad.</p> <p><u>Aspecto 12 textual informe de la CGR:</u> <i>“Otros aspectos identificados:(...) - Falta definición de indicadores de nivel de servicio, orientados al usuario final y de demanda efectiva.</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> De acuerdo con la unidad de medida N. 8- <i>Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión</i>, se establece la metodología para determinar los valores que permiten determinar las metas de los objetivos estratégicos de la Entidad 2.1 <i>Estructurar proyectos de infraestructura de transporte</i>, 2.2 <i>Gestionar la ejecución de proyectos en el modo carretero</i> y 2.3 <i>Gestionar la ejecución de proyectos en otros modos de transporte</i> sin embargo, no se tienen indicadores de <i>nivel de servicio, orientados al usuario final y de demanda efectiva</i> como tal, en el procedimiento de formulación de metas de la Entidad.</p> <p><u>Aspecto 13 textual informe de la CGR:</u> <i>“Otros aspectos identificados:(...) - No se ha desarrollado un sistema de indicadores que permita evaluar en forma integral los proyectos que sirva de referente para el cumplimiento de los objetivos propuestos y para contar con información suficiente y oportuna para la toma de decisiones. A pesar de iniciar el proceso de diseño de los indicadores para las diferentes actividades y dependencias de la Entidad (Balance Score Card - BSC), la ANI, no cuenta con esta herramienta de seguimiento.”</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> De acuerdo con la unidad de medida N. 7- <i>Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción</i>, se establece la metodología para determinar los indicadores de medición de las metas de la Entidad los cuales permiten evaluar de forma integral los diferentes proyectos administrados por la Entidad; sin embargo, dentro de las unidades de medida desarrolladas en el plan de mejoramiento no se tiene evidencia del desarrollo de la herramienta Balance Score Card – BSC, o la justificación técnica de aplicación de otra metodología de seguimiento de indicadores que atienda la observación de la Contraloría.</p> <p><u>Aspecto 14 textual informe de la CGR:</u> <i>“Otros aspectos identificados:(...) - Los indicadores formulados para los Planes Nacionales y los reportados en el aplicativo SIRECI no cuentan con la hoja de vida”</i></p> <p><u>Consideraciones Oficina de Control Interno:</u> Dentro de las unidades de medida desarrolladas en el plan de mejoramiento no se tiene evidencia del desarrollo de la hoja de vida de los indicadores formulados para los Planes Nacionales y los reportados en el aplicativo SIRECI.</p> <p><u>Conclusión:</u> De acuerdo con los 14 aspectos evidenciados por la Contraloría General de la República, mencionados anteriormente y según las consideraciones expuestas anteriormente se concluye que se está reincidiendo en las siguientes causas evidenciadas por la CGR:</p> <p>Aspecto 1 - <i>Debilidades en la formulación, ejecución, seguimiento y control de las metas y/o actividades</i> en relación con el modo carretero teniendo en cuenta que en las últimas 2 vigencias no se tuvo el cumplimiento total de las metas.</p> <p>Aspecto 5 - <i>El desarrollo de los contratos de rehabilitación de puntos críticos de la red férrea (...), no contó con actividades o metas para su control y seguimiento</i></p> <p>Aspecto 7 - <i>Las actividades o metas (...) se plantearon en términos de avanzar, asesorar, adelantar, sin embargo, no se evidenciaron metas de resultados.</i></p> <p>Aspecto 11 – <i>No se evidencia Indicador de eficacia para el desarrollo de los proyectos.</i></p>			

Hallazgo	932-1	Efectividad	No Efectivo
<p>Aspecto 12 - Falta definición de indicadores de nivel de servicio, orientados al usuario final y de demanda efectiva.</p> <p>Aspecto 13 - A pesar de iniciar el proceso de diseño de los indicadores para las diferentes actividades y dependencias de la Entidad (Balance Score Card - BSC), la ANI, no cuenta con esta herramienta de seguimiento.</p> <p>Aspecto 14 - Los indicadores formulados para los Planes Nacionales y los reportados en el aplicativo SIRECI no cuentan con la hoja de vida.</p> <p>Teniendo en cuenta la reincidencia de la Entidad en los aspectos citados anteriormente o cuyas acciones no están incluidas en la realización del plan de mejoramiento, se evidencian debilidades en la formulación, ejecución, seguimiento y control de las metas y/o actividades, razón por la cual se declara la no efectividad del plan de mejoramiento y se recomienda que la reformulación de unidades de medidas complementarias estén enfocadas en el fortalecimiento de los aspectos enumerados anteriormente.</p>			

3.15.7 Hallazgo 1037-1

Hallazgo	1037-1	Efectividad	No Efectivo		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo 1. Administrativo - Seguimiento Plan de Acción a 31 de diciembre de 2015 En el seguimiento realizado al cumplimiento de las metas del Plan de Acción de la Entidad, con corte a 31 de diciembre de 2015, se observa que algunas de las metas por proyecto contempladas para la vigencia 2015, se ejecutaron parcialmente o no fueron ejecutadas. De 419 metas programadas, existen 59 metas cumplidas parcialmente y 23 metas no se desarrollaron, tal como se indica en el Anexo 1 y 2, adjunto; esta ejecución se presentó principalmente en el modo carretero, el modo férreo, lo mismo que en la Vicepresidencia de Estructuración y en la Vicepresidencia Jurídica en temas jurídico y predial principalmente, entre otros.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>1- Plan de Acción aprobado (1) 2- Reporte avances indicadores líderes en Informe ANI CÓMO VAMOS (12) 3- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (3) 4- Mesa de trabajo para evaluar el seguimiento del Plan de Acción (Listas de asistencia) (7) 5- Taller PHVA (Presentación y listas de asistencia) (1) 6- Taller Elaboración planes de acción e indicadores (Presentación y listas de asistencia). (1) 7- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (1) 8- Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 9- Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Existen debilidades en la formulación y estructuración de las metas, al no contar con la certeza de su realización, lo que conlleva a que se impacten las metas misionales de la entidad y se afecten negativamente los objetivos del Plan Estratégico y del Plan Nacional de Desarrollo y así mismo la gestión de la Entidad, al verse afectada la ejecución del Plan de Acción planteado, debido a que, por la no realización de las actividades, estas son desplazadas en el tiempo."</p>				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Persistencia de la causa de hecho
Análisis de efectividad					
<p>En el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció la formulación de unidades de medida preventivas orientadas a fortalecer la formulación y control del Plan de Acción con seguimientos periódicos y capacitación de los actores involucrados en el</p>					

Hallazgo	1037-1	Efectividad	No Efectivo		
<p>desarrollo del mismo, con miras a que se presenten los avances correspondientes para las metas establecidas y se realice el seguimiento correspondiente, reportando las actualizaciones y/o modificaciones producidas en cada dependencia o modo de transporte supervisado por la Entidad.</p> <p>Sin embargo, teniendo en cuenta que el hallazgo está formulado a partir de la ejecución parcial o no ejecución de algunas metas propuestas para la vigencia, se presentan a continuación los resultados que presentó la Entidad para la vigencia 2021¹⁵:</p>					
Acción	Responsable	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance
1.1.1.1 Formular el proyecto normativo del nuevo gobierno corporativo	Vicepresidencia Administrativa y Financiera	Documento	1	1	100%
1.1.2.1 Implementar acciones para la mejora del Talento Humano		%	100	100	100%
1.1.2.2 Realizar informes de seguimiento a la implementación del MIPG		%	100	100	100%
1.1.2.3 Diseñar la unidad de análisis de tráfico	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	Documento	1	1	100%
1.1.3.1 Implementar los módulos de registro de información		Documento	1	1	100%
1.2.1.1 Desarrollar Espacios de diálogo social - Eventos		Modulo	5	6	120%
1.2.1.2 Desarrollar el Plan de comunicaciones	Oficina de comunicaciones	Evento	20	93	120%
1.2.2.1 Gestionar convenios interadministrativos en temas de transparencia (MRAN)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	Documento	1	1	100%
2.1.1.1 Elaborar documento CONPES 5G	Presidencia	Documento	1	1	100%
2.1.2.1 Estructurar proyectos a nivel de factibilidad técnica	Vicepresidencia de estructuración	Proyecto	5	5	100%
2.1.2.2 Adjudicar proyectos de APP	Vicepresidencia de estructuración Vicepresidencia Jurídica	Proyecto	3	3	100%
2.2.1.1 Monitorear la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1ª a 3ª generación		Km	63,60	58,93	93%
2.2.2.1 Monitorear proyectos de cuarta generación – Inicio de etapa de operación y mantenimiento	Vicepresidencia de Gestión Contractual	Acta	7,00	4,00	57%
2.2.3.1 Monitorear la construcción de vías de cuarta generación	Vicepresidencia Ejecutiva	Km	233,70	125,72	53,8%
2.2.4.1 Monitorear el mejoramiento de vías de cuarta generación		Km	474,50	356,35	75%
2.3.1.1 Gestionar la reactivación del transporte a través del modo férreo	Vicepresidencia Ejecutiva	km	1077	1077	100%
2.3.2.1 Monitorear los planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI		unidad	3	4	120%

¹⁵ Reporte anual de la Entidad disponible para consulta en: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-accion-ani-21716>

Hallazgo	1037-1	Efectividad		No Efectivo	
2.3.3.1 Presentar informes de avance de obligaciones contractuales de las sociedades portuarias	Vicepresidencia de Gestión Contractual	documento	4	4	100%
<p>De acuerdo con lo anterior se evidencia que, si bien la Entidad ha presentado una mejora en la formulación y seguimiento de metas, no se tiene un cumplimiento del 100% de las metas propuestas, específicamente en las metas relacionadas con el modo carretero, que fueron revisadas en la formulación del hallazgo en el año 2016 con lo que se evidencia que se está reincidiendo en la causa de <i>Existen debilidades en la formulación y estructuración de las metas, al no contar con la certeza de su realización, lo que conlleva a que se impacten las metas misionales de la entidad y se afecten negativamente los objetivos del Plan Estratégico y del Plan Nacional de Desarrollo y así mismo la gestión de la Entidad, al verse afectada la ejecución del Plan de Acción planteado, debido a que, por la no realización de las actividades, estas son desplazadas en el tiempo</i>, por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.</p>					

3.15.8 Hallazgo 1130-1

Hallazgo	1130-1	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 1. Administrativo. Seguimiento al plan de acción a 31 de diciembre de 2016.</p> <p>Efectuado el seguimiento al plan de acción a 31 de diciembre de 2016, con base en el seguimiento trimestral realizado por la oficina de planeación de la ANI, se pudo evidenciar que: algunas de las metas descritas en el plan de acción de la ANI vigencia 2016 se ejecutaron parcialmente, de 641 metas programadas existen 47 metas cumplidas parcialmente y 26 metas incumplidas. Ruta del Sol sector 2, Área Metropolitana de Cúcuta, Fontibón-Facatativá-Los Alpes, Férrea del Atlántico, Concesión Siberia-La Punta El Vino, Transversal de las Américas, Cartagena-Barranquilla-Circunvalar de la Prosperidad, Cesar-Guajira, Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, Córdoba-Sucre, Ruta Caribe, Armenia-Pereira-Manizales y Puerta de Hierro-Palmar de Varela-Carreto Cruz del Viso.</p> <p>Otras metas incumplidas son: i)"Desarrollar una aplicación de información de transporte vinculada con el aplicativo WAZE" por parte de comunicaciones, reprogramada para vigencia 2017; ii) Contratar la consultoría para la estructuración en etapa de factibilidad para el Aeropuerto el Dorado II y su interventoría. iii) "Realizar los procesos de archivo como bodegaje, organización, digitalización certificada, suministros de insumos y personal" de la Of. de Archivo y Correspondencia, que no se realizó; y iv) cumplimiento parcial de Defensa Judicial en: 50% del seguimiento de las actuaciones surtidas en el marco de los tribunales de arbitramento, 50% del seguimiento de las actuaciones judiciales, y la no formulación de 2 políticas de prevención del daño antijurídico que no se realizó en 2016.</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Evidencia ajuste metas Plan de acción. (año 2017) 2- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (2) 3- Informe de gestión de la vigencia 2016 y 2017 (2). <p>UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (ajustado) (1) 5- Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 6- Mesas de trabajo para la definición del plan de acción 2018 (8) 7- Acta del consejo directivo donde se aprueba el Plan de Acción 2018 (1) 8- Reporte avances indicadores líderes en Informe ANI CÓMO VAMOS (10) <p>INFORME DE CIERRE</p> <ol style="list-style-type: none"> 9- Informe de cierre 		

Hallazgo	1130-1			Efectividad	No Efectivo
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Existen debilidades en la formulación y estructuración de las metas, retrasos y demora en la ejecución de los proyectos de concesión, demora en la gestión social, ambiental y predial. En el Plan de Acción de la ANI para la vigencia 2016 se ejecutaron parcialmente, de 641 metas programadas existen 47 metas cumplidas parcialmente y 26 metas incumplidas."				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Persistencia de la causa de hecho

Análisis de efectividad

En el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció la formulación de nuevas unidades de medida preventivas orientadas a fortalecer la formulación y control del Plan de Acción con seguimientos periódicos y capacitación de los actores involucrados en el desarrollo del mismo, con miras a que se presenten los avances correspondientes para las metas establecidas y se realice el seguimiento correspondiente, reportando las actualizaciones y/o modificaciones producidas en cada dependencia o modo de transporte supervisado por la Entidad.

Sin embargo, se menciona que en la formulación del hallazgo la CGR evidenció las metas no ejecutadas por concesión, mencionando los siguientes proyectos de los modos carretero y férreo: Ruta del Sol Sector 2, Área Metropolitana de Cúcuta, Fontibón – Facatativá – Los Alpes, Ruta del Sol sector 3, Red Férrea del Atlántico, Siberia – La Punta – El Vino, Transversal de las Américas, Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad, Concesión Cesar-Guajira, Córdoba – Sucre, Ruta Caribe, Armenia – Pereira – Manizales, Puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto Cruz del Viso, teniendo en cuenta esta revisión, se presenta a continuación el cumplimiento en las metas de los modos de transporte asociados a estos proyectos en la vigencia 2021¹⁶:

Acción	Responsable	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance
2.2.1.1 Monitorear la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1ª a 3ª generación	Vicepresidencia de Gestión Contractual Vicepresidencia Ejecutiva	Km	63,60	58,93	93%
2.2.2.1 Monitorear proyectos de cuarta generación – Inicio de etapa de operación y mantenimiento		Acta	7,00	4,00	57%
2.2.3.1 Monitorear la construcción de vías de cuarta generación		Km	233,70	125,72	53,8%
2.2.4.1 Monitorear el mejoramiento de vías de cuarta generación		Km	474,50	356,35	75%
2.3.1.1 Gestionar la reactivación del transporte a través del modo férreo	Vicepresidencia Ejecutiva	km	1077	1077	100%

De acuerdo con lo anterior se evidencia que, si bien la Entidad ha presentado una mejora en la formulación y seguimiento de metas, no se tiene un cumplimiento del 100% de las metas propuestas, específicamente en las metas relacionadas con el modo carretero, que fueron evidenciadas en la formulación del hallazgo en el año 2017 por lo que se evidencia que se está reincidiendo en la causa de *existen debilidades en la formulación y estructuración de las metas, retrasos y demora en la ejecución de los proyectos de concesión*, por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento y se recomienda orientar la formulación de las nuevas unidades de medida al cumplimiento del 100% de las metas.

¹⁶ Fuente: Reporte anual de la Entidad disponible para consulta en: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-accion-ani-21716>

3.15.9 Hallazgo 1131-2

Hallazgo	1131-2		Efectividad	No Efectivo	
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 2. Administrativo. Modificación metas - Sinergia. Se observa que existen rezagos en el cumplimiento de las metas del sector en la vigencia 2015 y 2016, situación que conllevó a que el Ministerio de Transporte solicitara al DNP, la modificación de las metas SINERGIA del sector transporte. La reducción de las metas se puede ver en los siguientes aspectos: kilómetros de construcción de vías al disminuir de 330 a 296 Km, kilómetros de pavimentación 36,7 metros menos de lo programado, kilómetros de vías con pavimento nuevo, 36,7 kilómetros de lo programado, kilómetros de placa huella construida, indicador de número de proyectos adjudicados del programa 4G, kilómetros de corredor fluvial mantenidos, indicador de aeropuertos intervenidos con obras de construcción y el indicador de aeropuertos para la prosperidad intervenidos.				
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDAS CORRECTIVAS: 1. Presentación del seguimiento del Tablero de control de reporte a presidencia al MT (10) 2. Presentación del estado de los proyectos en excel al MT (10) 3. Informe de gestión para el ajuste de las metas. UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS: 4. Reporte avances indicadores líderes en Informe ANI CÓMO VAMOS (10) INFORME DE CIERRE 5. Informe de cierre				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: "Existen rezagos en el cumplimiento de las metas de algunas concesiones del sector en la vigencia de 2016, por lo cual se requería ajustar las metas del cuatrienio, así como, de las metas definidas en cada uno de los años."				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Persistencia de la causa de hecho
Análisis de efectividad 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 fortalecer el proceso de formulación y seguimiento de las metas, evidenciando el afianzamiento de los procesos relacionados con los reportes de metas a nivel de alta dirección en la Entidad al Ministerio de Transporte y su influencia en el Plan Nacional de Desarrollo. En ese orden de ideas, teniendo en cuenta que el hallazgo en cuestión fue formulado en la evaluación de los reportes entregados por la Entidad en el aplicativo SINERGIA en relación con las vías primarias construidas bajo el esquema de concesión, en particular la infraestructura vial de tipo doble calzada, se procedió a consultar el aplicativo en julio de 2022 ¹⁷ en donde se evidenció un reporte de 104,63% para la vigencia 2019, 79,38% para el 2020 y 86,7% para el 2021, en donde se evidencia sólo en el año 2019 se reportó el cumplimiento de la meta, mientras que en los años 2020 y 2021 se incumplieron las metas. Por otra parte, en relación con las metas en el modo aeroportuario, las cuales fueron revisadas en la formulación del hallazgo, según los reportes entregados por la Entidad en el aplicativo SINERGIA en relación con los <i>Aeropuertos concesionados con obras de modernización</i> se evidenció un reporte del 100% para las vigencias 2019 a 2021. Sin embargo, en relación con el modo carretero, teniendo en cuenta que las metas no han sido cumplidas en su totalidad, se está reincidiendo en la causa identificada por la CGR en la formulación del hallazgo de <i>existen rezagos en el cumplimiento de las</i>					

¹⁷ Fuente: <https://sinergiapp.dnp.gov.co/#IndicEntidadP/18/24/33>

Hallazgo	1131-2	Efectividad	No Efectivo
<p><i>metas de algunas concesiones del sector por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento y se recomienda que las acciones de mejoramiento complementarias que puedan surgir de la revisión del presente análisis estén orientadas a evaluar la pertinencia de las metas propuestas en cada vigencia y si es necesario en el transcurso de la vigencia actualizar las metas con base en las circunstancias particulares del desarrollo de cada proyecto.</i></p>			

3.15.10 Hallazgo 1133-4

Hallazgo	1133-4	Efectividad	No Efectivo		
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 4. Administrativo. Indicadores de gestión. De acuerdo con la revisión de la cuenta fiscal rendida por la entidad, así como la batería de indicadores reportados en la matriz de planeación estratégica a 31 de diciembre de 2016, se observa que existen 38 indicadores cuyo nivel de cumplimiento está entre el 0% y el 80%, de los cuales 30 presentan un cumplimiento inferior al 60% y 18 no presentan ningún avance, es decir el 0%, los cuales en su mayoría corresponden principalmente a las vicepresidencias contractual y ejecutiva.</p>				
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS: 1- Evidencia ajuste metas Plan de acción. (año 2017) 2- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción (2) 3- Informe de gestión de la vigencia 2016 y 2017 (2). UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS: 4- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (ajustado) (1) 5- Procedimiento GCSP-P-026 Definición de Metas Anuales por Concesión (1) 6- Mesas de trabajo para la definición del plan de acción 2018 (8) 7- Acta del consejo directivo donde se aprueba el Plan de Acción 2018 (1) 8- Reporte avances indicadores líderes en Informe ANI CÓMO VAMOS (10) INFORME DE CIERRE 9- Informe de cierre</p>				
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa así: "Retraso en las obras de concesión; debilidades en la gestión predial; social y ambiental entre otros. Por lo anterior; se observa que el instrumento de gestión (Indicadores de cumplimiento), no contiene unas estrategias permanentes y sistemáticas de seguimiento y control a proyectos de inversión en todos los niveles de la entidad que permita optimizar el cumplimiento de las metas estratégicas"</p>				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Persistencia de la causa de hecho
<p>Análisis de efectividad</p>					
<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 fortalecer el proceso de formulación y seguimiento de las metas a nivel de Entidad. Sin embargo, teniendo en cuenta que el hallazgo está formulado a partir de la ejecución parcial o no ejecución de algunas metas propuestas para la vigencia, se presentan a continuación los resultados que presentó la Entidad para la vigencia 2021¹⁸:</p>					

¹⁸ Reporte anual de la Entidad disponible para consulta en: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-accion-ani-21716>

Hallazgo	1133-4	Efectividad		No Efectivo	
		Acción	Responsable	Unidad de Medida	Meta 2021
1.1.1.1 Formular el proyecto normativo del nuevo gobierno corporativo	Vicepresidencia Administrativa y Financiera	Documento	1	1	100%
1.1.2.1 Implementar acciones para la mejora del Talento Humano		%	100	100	100%
1.1.2.2 Realizar informes de seguimiento a la implementación del MIPG	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	%	100	100	100%
1.1.2.3 Diseñar la unidad de análisis de tráfico		Documento	1	1	100%
1.1.3.1 Implementar los módulos de registro de información		Documento	1	1	100%
1.2.1.1 Desarrollar Espacios de diálogo social - Eventos	Oficina de comunicaciones	Modulo	5	6	120%
1.2.1.2 Desarrollar el Plan de comunicaciones		Evento	20	93	120%
1.2.2.1 Gestionar convenios interadministrativos en temas de transparencia (MRAN)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	Documento	1	1	100%
2.1.1.1 Elaborar documento CONPES 5G	Presidencia	Documento	1	1	100%
2.1.2.1 Estructurar proyectos a nivel de factibilidad técnica	Vicepresidencia de estructuración	Proyecto	5	5	100%
2.1.2.2 Adjudicar proyectos de APP	Vicepresidencia de estructuración Vicepresidencia Jurídica	Proyecto	3	3	100%
2.2.1.1 Monitorear la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1ª a 3ª generación	Vicepresidencia de Gestión Contractual Vicepresidencia Ejecutiva	Km	63,60	58,93	93%
2.2.2.1 Monitorear proyectos de cuarta generación – Inicio de etapa de operación y mantenimiento		Acta	7,00	4,00	57%
2.2.3.1 Monitorear la construcción de vías de cuarta generación		Km	233,70	125,72	53,8%
2.2.4.1 Monitorear el mejoramiento de vías de cuarta generación		Km	474,50	356,35	75%
2.3.1.1 Gestionar la reactivación del transporte a través del modo férreo	Vicepresidencia Ejecutiva	km	1077	1077	100%
2.3.2.1 Monitorear los planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI	Vicepresidencia de Gestión Contractual	unidad	3	4	120%
2.3.3.1 Presentar informes de avance de obligaciones contractuales de las sociedades portuarias		documento	4	4	100%

De acuerdo con lo anterior se evidencia que, en la batería de indicadores reportados en la matriz de planeación estratégica a 31 de diciembre de 2021, se observa que existen 18 indicadores de los cuales 14 presentan cumplimiento del 100% o superior y 4 presentan un cumplimiento entre el 53% y el 93%, los cuales corresponden principalmente a las vicepresidencias de Gestión Contractual y Ejecutiva, con lo que se concluye que si bien la Entidad ha presentado una mejora en la formulación y seguimiento de metas, no se tiene un cumplimiento del 100% de las metas propuestas, específicamente en las metas relacionadas con el modo carretero, que fueron revisadas en la formulación del hallazgo en el año 2016, con lo que se evidencia que se está reincidiendo en la causa de *se observa que el instrumento de gestión (Indicadores de cumplimiento), no contiene unas estrategias permanentes y sistemáticas de seguimiento y control a proyectos de inversión en todos los niveles de la entidad que permita optimizar el cumplimiento de las metas estratégica*, por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento.

3.15.11 Hallazgo 1321-19

Hallazgo	1321-19	Efectividad	No efectivo																																				
Descripción del hallazgo	Hallazgo No. 19. Administrativo. Metas del plan de acción. Revisado el seguimiento realizado por la Oficina de Planeación de la entidad al plan de acción vigencia 2018, se observa que algunas de las metas no se cumplieron o se cumplieron parcialmente.																																						
Plan de Mejoramiento	UNIDADES DE MEDIDA PREVENTIVAS IV- Instructivo SEPG-I-006 Metodología Plan de Acción (ajustado) 2- Mesas de trabajo para la definición del plan de acción 2020 3- Acta del consejo directivo donde se aprueba el Plan de Acción 2019 -2020 4- Evidencia ajuste metas Plan de acción. (año 2019) 5- Informe Seguimiento Trimestral Plan de Acción 6- Informe de gestión de la vigencia 2019. 7-Reporte Tablero de Control a las áreas. INFORME DE CIERRE 8- Informe de cierre																																						
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa así: “Principalmente por retrasos en la ejecución de las obras por parte de los concesionarios, así como de la acumulación de recursos transferidos a los patrimonios autónomos sin ejecutar.”																																						
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	Persistencia de la causa de hecho																																		
Análisis de efectividad																																							
<p>En el desarrollo del plan de mejoramiento se evidenció la formulación de unidades de medida preventivas orientadas a fortalecer la formulación y control del Plan de Acción con seguimientos periódicos y capacitación de los actores involucrados en el desarrollo del mismo, realización de mesas de trabajo entre otras acciones, con miras a que se presenten los avances correspondientes para las metas establecidas y se realice el seguimiento correspondiente, reportando las actualizaciones y/o modificaciones producidas en cada dependencia o modo de transporte supervisado por la Entidad, en particular implementando la medida N. 7 del reporte a través del Tablero de Control.</p> <p>Sin embargo, teniendo en cuenta que el hallazgo está formulado a partir de la ejecución parcial o no ejecución de algunas metas propuestas para la vigencia 2018, se presentan a continuación los resultados que presentó la Entidad para la vigencia 2021¹⁹:</p>																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Acción</th> <th>Responsable</th> <th>Unidad de Medida</th> <th>Meta 2021</th> <th>Avance 2021</th> <th>% Avance</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.1.1.1 Formular el proyecto normativo del nuevo gobierno corporativo</td> <td rowspan="2">Vicepresidencia Administrativa y Financiera</td> <td>Documento</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>1.1.2.1 Implementar acciones para la mejora del Talento Humano</td> <td>%</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>1.1.2.2 Realizar informes de seguimiento a la implementación del MIPG</td> <td rowspan="3">Vicepresidencia de Planeación,</td> <td>%</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>1.1.2.3 Diseñar la unidad de análisis de tráfico</td> <td>Documento</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>100%</td> </tr> <tr> <td>1.1.3.1 Implementar los módulos de registro de información</td> <td>Documento</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>100%</td> </tr> </tbody> </table>							Acción	Responsable	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance	1.1.1.1 Formular el proyecto normativo del nuevo gobierno corporativo	Vicepresidencia Administrativa y Financiera	Documento	1	1	100%	1.1.2.1 Implementar acciones para la mejora del Talento Humano	%	100	100	100%	1.1.2.2 Realizar informes de seguimiento a la implementación del MIPG	Vicepresidencia de Planeación,	%	100	100	100%	1.1.2.3 Diseñar la unidad de análisis de tráfico	Documento	1	1	100%	1.1.3.1 Implementar los módulos de registro de información	Documento	1	1	100%
Acción	Responsable	Unidad de Medida	Meta 2021	Avance 2021	% Avance																																		
1.1.1.1 Formular el proyecto normativo del nuevo gobierno corporativo	Vicepresidencia Administrativa y Financiera	Documento	1	1	100%																																		
1.1.2.1 Implementar acciones para la mejora del Talento Humano		%	100	100	100%																																		
1.1.2.2 Realizar informes de seguimiento a la implementación del MIPG	Vicepresidencia de Planeación,	%	100	100	100%																																		
1.1.2.3 Diseñar la unidad de análisis de tráfico		Documento	1	1	100%																																		
1.1.3.1 Implementar los módulos de registro de información		Documento	1	1	100%																																		

¹⁹ Reporte anual de la Entidad disponible para consulta en: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-accion-ani-21716>

Hallazgo	1321-19		Efectividad	No efectivo		
1.2.1.1 Desarrollar Espacios de diálogo social – Eventos	Riesgos y Entorno	Modulo	5	6		120%
1.2.1.2 Desarrollar el Plan de comunicaciones	Oficina de comunicaciones	Evento	20	93		120%
1.2.2.1 Gestionar convenios interadministrativos en temas de transparencia (MRAN)	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno	Documento	1	1		100%
2.1.1.1 Elaborar documento CONPES 5G	Presidencia	Documento	1	1		100%
2.1.2.1 Estructurar proyectos a nivel de factibilidad técnica	Vicepresidencia de estructuración	Proyecto	5	5		100%
2.1.2.2 Adjudicar proyectos de APP	Vicepresidencia de estructuración Vicepresidencia Jurídica	Proyecto	3	3		100%
2.2.1.1 Monitorear la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1ª a 3ª generación	Vicepresidencia de Gestión Contractual Vicepresidencia Ejecutiva	Km	63,60	58,93		93%
2.2.2.1 Monitorear proyectos de cuarta generación – Inicio de etapa de operación y mantenimiento		Acta	7,00	4,00		57%
2.2.3.1 Monitorear la construcción de vías de cuarta generación		Km	233,70	125,72		53,8%
2.2.4.1 Monitorear el mejoramiento de vías de cuarta generación		Km	474,50	356,35		75%
2.3.1.1 Gestionar la reactivación del transporte a través del modo férreo	Vicepresidencia Ejecutiva	km	1077	1077		100%
2.3.2.1 Monitorear los planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI	Vicepresidencia de Gestión Contractual	unidad	3	4		120%
2.3.3.1 Presentar informes de avance de obligaciones contractuales de las sociedades portuarias		documento	4	4		100%

De acuerdo con lo anterior se evidencia que, si bien la Entidad ha presentado una mejora en la formulación y seguimiento de metas, no se tiene un cumplimiento del 100% de las metas propuestas, específicamente en las metas relacionadas con el modo carretero, que fueron evidenciadas en la formulación del hallazgo en el año 2018 por lo que se evidencia que se está reincidiendo en la situación evidenciada por la CGR de *se observa que algunas de las metas no se cumplieron o se cumplieron parcialmente*, por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento y se recomienda orientar la formulación de las nuevas unidades de medida al cumplimiento del 100% de las metas.

3.15.12 Hallazgo 1432-10

Hallazgo	1432-10	Efectividad	No Efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 10. Administrativo (A) - Reporte de los proyectos – ANISCOPIO. Se evidenciaron deficiencias en el proceso de actualización de la plataforma de seguimiento real de los proyectos a 31 de diciembre de 2020 de la ANI.</p> <p>La ANI cuenta con una plataforma tecnológica llamada ANISCOPIO a través de la cual se realiza el seguimiento a los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la entidad. Brinda información para la toma de decisiones gerenciales y de interés general a la ciudadanía.</p>		

Hallazgo	1432-10	Efectividad	No Efectivo
	<p>Al verificar la información de la plataforma se observaron las siguientes deficiencias: En la concesión Pacífico Tres solo se reporta la información de la INVERSION a 31/12/2019, falta la información a 31/12/2020.</p> <p>En el informe de interventoría del mes de diciembre de la concesión Chirajara-Fundadores, numeral 4.1.1.3 Seguimiento a la Plataforma ANISCOPIO, se menciona que: "(...) No obstante, a pesar de que la interventoría actualiza los porcentajes por capítulos, la gráfica que genera la plataforma ANISCOPIO, se acuerdo a su configuración, presenta porcentajes programados y ejecutados diferentes a los reportados por la interventoría en el informe de avance (...)"</p>		
Plan de Mejoramiento	<p>UNIDADES DE MEDIDA CORRECTIVAS</p> <p>1. Informe Integral de Interventoría del proyecto IP Chirajara - Fundadores. 2. Informe donde se evidencie el cumplimiento del reporte de la información de la Inversión a 31/12/2020 para el proyecto Pacífico 3.</p> <p>UNIDAD DE MEDIDA PREVENTIVA</p> <p>3. Seguimiento anual del avance histórico de la Inversión, para lo cual se verificará en febrero de 2022, la inversión a 31/12/2021.</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>4. Informe de Cierre</p>		
Causa del hallazgo	<p>La CGR describe la causa textualmente en su informe así: "Las situaciones descritas evidencian las debilidades de la herramienta dispuesta por la ANI, para realizar el seguimiento de los proyectos, además denota la falta de control en el registro y actualización de la información de los proyectos al cierre de la vigencia fiscal."</p>		
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No
		Criterio de efectividad	Permanencia de la causa de hecho
Análisis de efectividad			
<p>En la formulación del hallazgo se evidenciaron 2 situaciones en relación con los reportes de avance de la Entidad en la plataforma ANISCOPIO, los cuales se citan a continuación y se presentan las unidades de medida orientadas a subsanar lo evidenciado por la CGR:</p> <p>- Concesión Pacífico 3: "En la concesión Pacífico Tres solo se reporta la información de la INVERSION a 31/12/2019, falta la información a 31/12/2020."</p> <p><u>Acciones desarrolladas por la Entidad:</u> se observó que las unidades de medida 2 y 3 se desarrollaron con miras a atender lo evidenciado por la CGR, en la unidad de medida N. 2 se presentó el memorando con radicado ANI N. 20225000056213 del 18 de abril de 2022 en donde se evidenció que la Entidad subsanó los inconvenientes con la plataforma ANISCOPIO y reportó los valores con corte a diciembre de 2021, en donde se observan los valores de CAPEX y OPEX desde el año 2015 para las 5 unidades funcionales del proyecto, adicionalmente, se realizó la verificación en la plataforma ANISCOPIO a julio de 2022²⁰ verificando que los valores reportados por la Entidad en el informe de la Unidad de Medida N. 2 se encuentran disponibles en la plataforma, por lo que se ha subsanado la situación evidenciada por la CGR en la formulación del hallazgo.</p>			

²⁰ Disponible para consulta en: <https://aniscopeio.ani.gov.co/reportes/carreteros/proyectoDetalle/5>

Hallazgo	1432-10	Efectividad	No Efectivo
<p>- Concesión Chirajara - Fundadores: <i>“En el informe de interventoría del mes de diciembre de la concesión Chirajara- Fundadores, numeral 4.1.1.3 Seguimiento a la Plataforma ANISCOPIO, se menciona que: “(...) No obstante, a pesar de que la interventoría actualiza los porcentajes por capítulos, la gráfica que genera la plataforma ANISCOPIO, se acuerdo a su configuración, presenta porcentajes programados y ejecutados diferentes a los reportados por la interventoría en el informe de avance (...)”</i></p> <p><u>Acciones desarrolladas por la Entidad:</u> se observó que en la unidad de medida N. 1 la interventoría Consorcio Metroandina realizó un informe con radicado ANI N. 20224090429112 del 18 de abril de 2022 en donde se analizaron las diferencias en los reportes de avance del proyecto, y de acuerdo con la realización de las mesas de trabajo con el área de tecnología de la Entidad se ajustó lo pertinente en la plataforma concluyendo que <i>a partir del 20 de julio de 2021 se subsanaron las diferencias en los reportes de avance que realiza la Interventoría en la plataforma ANISCOPIO, como se evidencia en las anteriores ilustraciones, por lo que se ha subsanado la situación evidenciada por la CGR en la formulación del hallazgo.</i></p> <p>En relación con la unidad de medida preventiva se evidenció el planteamiento del <i>Seguimiento anual del avance histórico de la Inversión, para lo cual se verificará en febrero de 2022, la inversión a 31/12/2021</i>, sin embargo, no se observó la implementación de un procedimiento a nivel de Entidad que permita realizar el seguimiento de la actualización y registro oportuno en ANISCOPIO para los proyectos a cargo de la Entidad, con miras a la mejora continua y evitar la formulación de nuevos hallazgos en esta materia.</p> <p><u>Conclusión:</u> de acuerdo con lo desarrollado en el plan de mejoramiento se evidenció que la causa relacionada con <i>las situaciones descritas</i> en relación con los proyectos Pacífico 3 y Chirajara - Fundadores <i>evidencian las debilidades de la herramienta dispuesta por la ANI, para realizar el seguimiento de los proyectos, además denota la falta de control en el registro y actualización de la información de los proyectos al cierre de la vigencia fiscal</i>, ha desaparecido; sin embargo, no se implementaron unidades de medida preventivas orientadas a fortalecer el seguimiento y control de la plataforma ANISCOPIO en relación con los proyectos gestionados por la Entidad, por lo que se declara la No Efectividad del plan de mejoramiento y se recomienda implementar estas unidades de medida preventivas..</p>			

3.15.13 Hallazgo 1439-17

Hallazgo	1439-17	Efectividad	No efectivo
Descripción del hallazgo	<p>Hallazgo No. 17. Administrativo (A) - Gestión Predial, Contrato de Concesión 05 de 2015, IP Chirajara – Fundadores. Retrasos en la adquisición predial del proyecto.</p> <p>Según su estructuración, el proyecto para sus 6 Unidades Funcionales requiere un total de 122 predios de los cuales solo 81 han sido adquiridos, quedando pendiente por adquirir el equivalente al 33.61% de los predios, a pesar del tiempo transcurrido y grado de avance en estas unidades funcionales. A continuación, se describe el estado de los predios requeridos frente a los predios adquiridos a diciembre 31 de 2020.</p> <p>De otra parte, el Informe de Interventoría de marzo 01 de 2021 donde se atienden algunas observaciones del informe número 66 (correspondiente a diciembre de 2020) determina 24 que se identificaron siete (7) predios nuevos 25, por lo tanto, al finalizar el mes de diciembre de 2020, se identificó que se requieren adquirir áreas en un total de ciento veintinueve (129) predios para la realización del proyecto.</p> <p>Por último, el resumen de gestión predial contenido en el informe 28 evidencia retrasos en algunas actividades; de esta manera solo el 81% de los predios cuentan con ficha socioeconómica, el 68% tienen avalúo comercial, el 82% cuentan con oferta notificada y registrada, el 42% presenta promesa de compraventa, 79% tienen acta de entrega, 62% tiene escritura registrada, el 55% han sido desenglobados, el 10% presentan demanda para expropiación y el 88% de los predios tienen disponibilidad para obra.</p>		

Hallazgo	1439-17	Efectividad	No efectivo		
Plan de Mejoramiento	<p>ACCIONES CORRECTIVAS</p> <p>1. Elaborar Informe integral que evidencie la situación predial actual del proyecto, dando cuenta del avance en la Gestión Predial.</p> <p>ACCIONES PREVENTIVAS</p> <p>2. Implementación de Procedimientos Estandarizados que permitan realizar de manera rigurosa el control la vigilancia sobre la Gestión Predial.</p> <p>- Adquisición predial - GCSP-P-010</p> <p>- Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025</p> <p>3. Sabana de Seguimiento de Expropiaciones: con el objeto de llevar la trazabilidad, seguimiento y control de los detalles del proceso mismo.</p> <p>4. Informe Integral sobre el alcance de la modificación contractual, sección 4.17.</p> <p>5. Mejorar la definición de las condiciones contractuales para los nuevos proyectos con el fin de mitigar el impacto de modificaciones contractuales (Contrato Estándar 5G) y Apéndice Técnico 7 Gestión Predial</p> <p>INFORME DE CIERRE</p> <p>6. Informe de Cierre</p>				
Causa del hallazgo	La CGR describe la causa textualmente en su informe así: "Esta situación hace evidente la existencia de deficiencias en la oportuna gestión para adquirir la longitud efectiva de los predios requeridos en las Unidades Funcionales 1 a 6, con el consecuente atraso para obtener la titularidad de los predios requeridos a favor de la ANI".				
Incidencia	Administrativa	Verificación en campo	No	Criterio de efectividad	No hay desaparición de la causa de hecho.
Análisis de efectividad					
<p>De acuerdo con la CGR la causa del hallazgo se describe de la siguiente manera: "Esta situación hace evidente la existencia de deficiencias en la oportuna gestión para adquirir la longitud efectiva de los predios requeridos en las Unidades Funcionales 1 a 6, con el consecuente atraso para obtener la titularidad de los predios requeridos a favor de la ANI".</p> <p>En el análisis de efectividad del plan de mejoramiento de este hallazgo se encontró que el 05 de febrero de 2021 la Concesionaria Vial Andina S.A.S y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI suscribieron el otrosí N. 9 donde se modificaron las condiciones contractuales para la suscripción del Acta de Terminación de las unidades funcionales del Contrato de Concesión N. 05 de 2015, correspondiente al proyecto Chirajara – Fundadores IP.</p> <p>Con relación a la Gestión Predial y las condiciones iniciales para la suscripción del Acta de Terminación de una unidad funcional, se requería haber adquirido la totalidad de los predios correspondientes a la misma UF, no obstante, se pactó en el otrosí N. 9, CLÁUSULA TERCERA: ADICIONAR los literales (e), (f) (g) y (h), a la Sección 7.1 de la Parte General del Contrato de Concesión de APP No. 005 de 2015, la cual para todos los efectos legales quedará así:</p> <p>"7.1 Generalidades de la Gestión Predial</p> <p><i>... (e) Una vez suscrita el Acta de Terminación Parcial de Unidad Funcional, la totalidad de la(s) Oferta(s) Formal(es) de Compra de Predios, o las solicitudes de Cesión de Predios o la Adjudicación de Predios de los Predios Requeridos que no se encuentran en tramos afectados por un Evento Eximente de Responsabilidad o Fuerza Mayor, deberá efectuarse dentro de los ciento ochenta (180) Días siguientes a la suscripción del Acta de Terminación Parcial de la Unidad Funcional. Si vencido dicho plazo el Concesionario no acredita la totalidad de la(s) Oferta(s) Formal(es) de Compra de Predios, las solicitudes de Cesión de Predios o de Adjudicación de Predios, de los Predios que no se encuentren en tramos afectados por el Evento Eximente de Responsabilidad o Fuerza Mayor, se aplicará el siguiente procedimiento:</i></p>					

Hallazgo	1439-17	Efectividad	No efectivo
<p><i>(i) Se aplicará una Deducción por Índice de Cumplimiento Predial a la Compensación Especial por Unidad Funcional en cada periodo de pago de la Compensación Especial hasta por doce (12) Meses, la cual se calculará así (...)</i></p> <p>Con base a la modificación contractual anteriormente descrita, la Entidad elaboró el plan de mejoramiento. Con relación a la unidad medida N. 1 “Informe integral que evidencie la situación predial actual del proyecto, dando cuenta del avance en la Gestión Predial”. En dicho informe se presenta un balance del estado de la gestión predial de cada una de las unidades funcionales. A continuación, los predios pendientes de oferta formal de compra por unidad funcional (requisito modificado mediante otrosí N. 9):</p> <p>Predios pendientes de oferta formal de compra por Unidad Funcional (al momento de la implementación de la acción de mejora N.1):</p> <p>UF 1: Un (1) predio pendiente por oferta formal de compra UF 2: Un (1) predio pendiente por oferta formal de compra UF 3: Tres (3) predios pendientes por oferta formal de compra UF 4: Ningún predio pendiente por oferta formal de compra UF 5: Tres (3) predios pendientes por oferta formal de compra UF 6: Un (1) predio pendiente por oferta formal de compra</p> <p>El anterior reporte es del 02 de diciembre de 2021 (fecha de radicación del informe de la unidad de medida N. 1). Lo que evidencia que a diciembre de 2021 aún se tenían pendientes predios por oferta formal de compra, requisito para la suscripción del acta de terminación o terminación parcial de las unidades funcionales.</p> <p>No obstante, el 11 de agosto de 2022 mediante correo electrónico el área técnico predial del proyecto IP Chirajara - Fundadores, remitió a la Oficina de Control Interno un balance de los predios con oferta formal de compra por unidad funcional (según lo reglado en el otrosí N. 9), así mismo, se allegaron las Actas de Terminación de Construcción de las unidades funcionales 1, 2, 3, 4 y 5. Con respecto a la UF 6, está aún se encuentra en construcción.</p> <p>Con la relación al reporte entregado por el área técnico predial mediante correo electrónico el 11 de agosto de 2022, se evidencia que no quedan pendientes predios por notificación de la oferta formal de compra en las seis unidades funcionales, sin embargo, en la UF1 de los seis (6) predios requeridos, solo cinco (5) de ellos cuentan con oferta formal de compra, no obstante, con relación al predio pendiente por oferta formal se suscribió un Evento Eximente de Responsabilidad – EER el 30 de noviembre de 2021 el cual a la fecha del presente análisis sigue vigente.</p> <p>Por otra parte, el plan de mejoramiento contempla acciones de mejora preventivas donde se planteó la implementación de procedimientos estandarizados que permitan realizar de manera rigurosa el control la vigilancia sobre la Gestión Predial: el primero el procedimiento de Adquisición predial - GCSP-P-010 y el procedimiento de Seguimiento a la gestión predial en proyectos concesionados - GCSP-P-025. También se tiene la Sabana de Seguimiento de Expropiaciones: con el objeto de llevar la trazabilidad, seguimiento y control de los detalles del proceso mismo. Así mismo, se planteó la implementación un Informe Integral sobre el alcance de la modificación contractual, sección 4.17. Por último, se planteó una acción preventiva para mejorar la definición de las condiciones contractuales para los nuevos proyectos con el fin de mitigar el impacto de modificaciones contractuales (Contrato Estándar 5G) y Apéndice Técnico 7 Gestión Predial. Lo anterior, con el objeto de recolectar lecciones aprendidas y mejorar contratos futuros de APP, asimismo, implementar controles adicionales para mitigar el impacto de una posible materialización del riesgo.</p> <p>Teniendo en cuenta que la causa del hallazgo es la deficiencia de gestión para la adquisición de la longitud efectiva de las áreas requeridas y la obtención de la titularidad a favor del Estado de la totalidad de las unidades funcionales y teniendo en cuenta que en la UF1 aún se encuentra un predio sin oferta formal de compra (afectado por un EER aún vigente), se evidencian pendientes existentes en esta gestión que derivó la causa de hecho del hallazgo. Por lo tanto, no se puede declarar efectivo el</p>			

Hallazgo	1439-17	Efectividad	No efectivo
plan de mejoramiento de este plan de mejora y se recomienda la reformulación con acciones que evidencien la desaparición de la causa del hecho en un 100%.			

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:

- 830-4
- 1101-9
- 1292-11
- 985-54
- 1030-99
- 1128-21
- 1163-22
- 1435-13
- 1325-23
- 1378-39
- 1201-13
- 1398-13
- 1401-16
- 1403-18
- 922-22
- 1391-6

El criterio más recurrente para declarar la efectividad de un plan de mejoramiento fue el de **Desaparición de la causa de hecho**.

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

- 276-69
- 828-2
- 1167-26
- 1394-9
- 1397-12
- 1400-15
- 902-14
- 914-2
- 915-3
- 917-12
- 932-1
- 1037-1
- 1130-1
- 1131-2
- 1133-4
- 1321-19
- 1402-17
- 1404-19
- 1432-10
- 1241-19
- 1439-17

El concepto de no efectividad de estableció debido a que no se cumplió alguno 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.²¹

²¹ 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

Los planes de mejoramiento declarados como no efectivos se deben reformular, reforzar o complementar 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 37 planes de mejoramiento, donde el 43% fue declarado como efectivo y el 57% como no efectivo.
4. Con base en el ejercicio desarrollado, se reitera la conclusión incluida por la Oficina de Control Interno en el informe de revisión de efectividad de planes de mejoramiento formalizado a través del radicado ANI No. 20221020093303 del 28 de julio de 2022, relacionada con el hecho de 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. En el análisis de efectividad de planes de mejoramiento formulados para superar hallazgos asociados a proyectos de 4G, se ha evidenciado recurrencia en el planteamiento de una acción de mejora preventiva denominada “*modelo de contrato estándar 4G*”, lo que no genera valor agregado al buscar desaparecer o mitigar la causa de los hallazgos de manera particular; por lo tanto, se considera que este tipo de acciones se deben reforzar ya que estas son de gran valor no solo para el proyecto afectado, sino para el desarrollo de futuros proyectos de asociaciones público privadas.
6. En el ejercicio de análisis de efectividad de algunos planes de mejoramiento se requirió acceder y solicitar información adicional a la suministrada en cada plan (por ejemplo, en hallazgos relacionados con los proyectos IP Malla Vial del Meta, Perimetral del Oriente de Cundinamarca y Sociedad Portuaria Río Cordoba, entre otros); por lo que, se recomienda evaluar la necesidad de implementar controles adicionales en el proceso del planteamiento de las acciones de mejora de los hallazgos derivados de las auditorias de la Contraloría General de la República - CGR, ya que, estos planes deben ser suficientemente claros para gestionar su cumplimiento y efectividad.
7. A partir de la muestra de hallazgos analizada se evidenció que la Entidad debe mejorar su gestión en materia de liquidación de contratos, dado que la Contraloría General de la República ha formulado hallazgos para las vigencias 2016 y 2021. Como se indicó en el informe, la repetición de situaciones alertadas por el Ente de Control es un criterio que no permite declarar la efectividad de un plan de mejoramiento.
8. En relación con los hallazgos analizados del Sistema Estratégico de Planeación y Gestión se evidenció que, en términos generales, los planes de mejoramiento contienen medidas preventivas orientadas al fortalecimiento de los procesos a nivel de Entidad relacionados con el seguimiento y control al Plan de Acción, así como el cumplimiento de indicadores para el correspondiente Plan Nacional de Desarrollo a través de la plataforma SINERGIA, lo cual ha contribuido a mejorar los

resultados de la Entidad en cada vigencia; sin embargo, se debe fortalecer el seguimiento y control a las metas que se establezcan, teniendo en cuenta que éstas no han presentado un cumplimiento total en las últimas 5 vigencias y están relacionadas con los objetivos misionales principales de la Entidad como la construcción y mejoramiento de las vías doble calzada.

9. 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)).

Elaboró y realizó verificación:

Mary Alexandra Cuenca Noreña
Auditora Oficina de Control Interno

Elaboró y realizó verificación:

Adriana Barrios Rodríguez
Auditora Oficina de Control Interno

Elaboró y realizó verificación:

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe Oficina de Control

(versión original firmada)