

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2018-102-017546-3
Fecha: 02/11/2018 10:52:09->102
FUN: LOUIS FRANCOIS KLEYN-100
Anexos: Informe en 20 folios



MEM



Bogotá D.C.

PARA: **Dr. LOUIS FRANCOIS KLEIN LÓPEZ**
Presidente

Dr. LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ
Vicepresidente de Gestión Contractual

Dr. CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

Dra. NELCY JENITH MALDONADO BALLEEN
Vicepresidente Administrativa y Financiera (E)

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

ASUNTO: Informe de auditoría a las inversiones de capital privado y régimen de contraprestaciones y retribuciones de los diferentes modos de concesión: carretero, férreo, portuario y aeroportuario – PEI 180

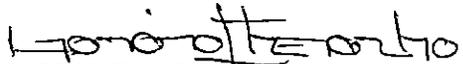
Respetados doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno de la ANI, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno, realizó auditoría a las inversiones de capital privado y régimen de contraprestaciones y retribuciones de los diferentes modos de concesión: carretero, férreo, portuario y aeroportuario – PEI 180.

Los aspectos evaluados y los resultados de la Auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las recomendaciones con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

De acuerdo con lo previsto en el literal g art. 4º, y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía este informe a las dependencias responsables, con el fin que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días contados a partir de la radicación

Cordial saludo,


GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno



Agencia Nacional de
Infraestructura

GOBIERNO DE COLOMBIA

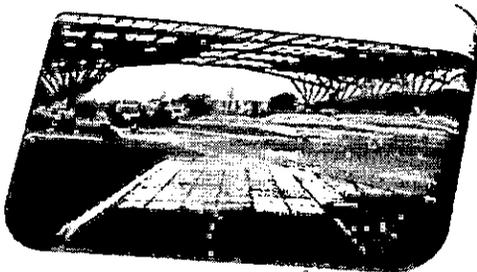
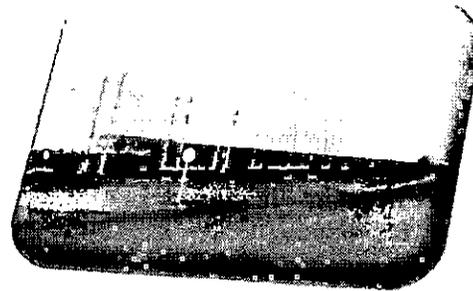
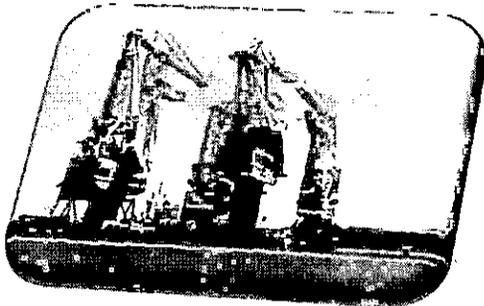
Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

MEMORANDO

Anexos: Informe en 20 folios
cc: CCCOPIA_REM
Proyectó:
VoBo: CCF_DOCTO1
Nro Rad Padre: CCRAD_E
Nro Borrador: 20181020044970
GADF-F-010

INFORME DE AUDITORIA

Ministerio de Transporte



INFORME DE AUDITORIA A LAS INVERSIONES DE CAPITAL PRIVADO Y RÉGIMEN
DE CONTRAPRESTACIONES Y RETRIBUCIONES DE LOS DIFERENTES MODOS DE
CONCESIÓN: CARRETERO, FERREO, PORTUARIO Y AEROPORTUARIO –PEI 180

2018

TABLA DE CONTENIDO

1. OBJETIVO	4
2. ALCANCE.....	4
3. MARCO LEGAL	4
4. DESARROLLO DEL INFORME:	5
4.1 MODO AEROPORTUARIO:.....	6
4.1.1 PROYECTO DE CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NÚÑEZ-CARTAGENA 6	
4.1.1.1 INVERSIONES DE CAPITAL:	6
4.1.1.2 INGRESOS DEL CONCESIONARIO Y RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES:.....	9
4.1.1.3 CONCLUSIONES:.....	15
4.2 MODO CARRETERO:.....	17
4.2.1 CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA BARRANQUILLA	17
4.2.1.1 CAPITAL PRIVADO INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN....	17
4.2.1.2 RETRIBUCIÓN AL CONCESIONARIO:	18
4.2.1.3 CONCLUSIONES:.....	20
4.2.3 PROYECTO CHIRAJARA – FUNDADORES.....	21
4.2.3.1 CAPITAL PRIVADO INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN....	21
4.2.3.2 CONCLUSIONES:.....	23
4.3 MODO FÉRREO.....	25
4.3.1 PROYECTO RED FÉRREA DEL ATLÁNTICO	25
4.3.1.1 INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO MODO FÉRREO FORMATO GCSP-F-010.....	26
4.3.1.2 RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES:	27
4.3.1.3 REMUNERACION DE LA CONCESION.....	27

4.3.1.4	CONCLUSIONES:.....	31
4.4	MODO PORTUARIO:.....	33
4.4.1	PROYECTO: TERMINAL MARÍTIMO DE BUENAVENTURA.....	33
4.4.1.1	CAPITAL INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN	34
4.4.1.2	RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES:.....	35
4.4.1.3	CONCLUSIONES:.....	37
5.	CONCLUSIONES GENERALES:.....	38
5.1	OBSERVACIONES:.....	38
5.2	RECOMENDACIONES:.....	38

INFORME DE SEGUIMIENTO A LAS INVERSIONES DE CAPITAL PRIVADO Y RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES DE LOS DIFERENTES MODOS DE CONCESIÓN: CARRETERO, FÉRREO, PORTUARIO Y AEROPORTUARIO

1. OBJETIVO

Evaluar desde el punto de vista financiero el seguimiento a la inversión del capital privado en las Concesiones de los diferentes modos de transporte y el régimen de contraprestaciones de las concesiones portuarias y aeroportuarias.

2. ALCANCE.

El alcance del presente informe se enmarca en el seguimiento a las funciones públicas de la supervisión para el componente financiero, en los conceptos Inversión de Capital Privado y Régimen de contraprestaciones en el periodo comprendido entre el 31 de diciembre de 2017 y el 30 de junio de 2018 para 4 proyectos seleccionados de acuerdo con los diferentes modos de infraestructura: carretero, férreo, portuario y aeroportuario.

Este alcance comprende los aspectos que se listan a continuación:

- Control que ejercen los equipos de supervisión de la ANI respecto de la inversión de los recursos de capital privado en los proyectos de Infraestructura vial, férrea portuaria y aeroportuaria, administrados por la Agencia.
- Verificación y control del régimen de contraprestaciones de los proyectos que cuentan con este sistema.
- Control de la inversión de las concesiones desde el punto de vista contable de la Entidad.

3. MARCO LEGAL

- Constitución Política de Colombia

- Ley 80 de 1993 - Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
- Ley 87 de 1993 Por la cual se establecen normas para el ejercicio del control interno en las entidades y organismos del estado y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 533 de 2015 Por la cual se incorpora en el Régimen de Contabilidad Pública, el marco normativo aplicable a entidades de gobierno y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 693 de Diciembre 6 de 2016 de la Contaduría General de la Nación “Por la cual se modifica el cronograma de aplicación del Marco normativo para entidades de gobierno, incorporado al Régimen de Contabilidad Pública mediante la Resolución 533 de 2015, y la regulación emitida en concordancia con el cronograma de aplicación de dicho marco normativo”.
- Resolución Contaduría General de la Nación No. 484 de 17 de octubre de 2017: Por la cual se modifican el anexo de la Resolución número 533 de 2015 en lo relacionado con las Normas para el Reconocimiento, Medición, Revelación y Presentación de los Hechos Económicos del Marco Normativo para Entidades de Gobierno y el artículo 4 de la Resolución número 533 de 2015, y se dictan otras disposiciones.

4. DESARROLLO DEL INFORME:

Teniendo en cuenta que la muestra de auditoria involucra cuatro (4) proyectos el informe se presenta en cuatro (4) capítulos separados, para los cuales se establece en forma independiente sus observaciones, no conformidades y recomendaciones. Las conclusiones generales que contienen observaciones y recomendaciones se denotan en el capítulo 5 del informe.

CAPITULO I

4.1 MODO AEROPORTUARIO:

4.1.1 PROYECTO DE CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NÚÑEZ-CARTAGENA

CONTRATO No. 186 DE 1996

CONCESIONARIO: SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA S.

INTERVENTORÍA: UNIÓN TEMPORAL CONCESIÓN AEROPUERTO DE CARTAGENA

CONTRATO No. 001 DE ENERO 10 DE 2014

OBJETO DE LA CONCESIÓN: El contrato de concesión No.0186 de 1996 fue suscrito el 9 de agosto de 1996 entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. y tiene por objeto la administración y explotación económica por el sistema de concesión del Aeropuerto Rafael Núñez, ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, el cual presta el servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. La Administración y Explotación económica incluyen el manejo y mantenimiento directo de terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación, zonas accesorias y las obras del plan de modernización y expansión. La AEROCIVIL se reserva el manejo y la responsabilidad de las funciones de control y vigilancia del tráfico aéreo en ruta y el correcto funcionamiento y mantenimiento de las radio ayudas aéreas, incluyendo las radio ayudas de aproximación, y las comunicaciones y demás equipo destinado y necesario para el debido control aéreo establecido por la OACI."

4.1.1.1 INVERSIONES DE CAPITAL:

De acuerdo con lo establecido en la cláusula Decima Quinta del contrato, el concesionario se obliga a realizar durante la vigencia de la Concesión Inversiones de capital de la siguiente forma:

Inversiones Obligatorias, el Concesionario estará obligado a destinar el 30% de la Contraprestación a inversiones obligatorias o el fondo de inversiones obligatorias.

Igualmente establece inversiones de Capital adicionales, para expansiones adicionales de la capacidad aeroportuaria, distintas de las obligaciones obligatorias que estén en armonía con el plan maestro del aeropuerto.

Se evidenció que mediante el artículo 19 del OTROSÍ No. 4 de marzo de 2010 en virtud del cual se proroga, modifica, adiciona e integra en un solo texto el contrato de Concesión No. 186 de 1996 para la administración y explotación económica del aeropuerto Rafael Núñez-Cartagena se modificó el concepto de Inversiones obligatorias quedando de la siguiente forma:

Inversiones obligatorias:

Las partes aceptan que los conceptos de Inversiones Obligatorias y Fondo de Inversiones Obligatorias a que se refiere la cláusula decima quinta literal a) de la versión original del Contrato de Concesión num.(sic) 0186 de 1996, dejan de aplicar a partir de la suscripción del presente Otrosí, sin perjuicio de que los contratos vigentes celebrados por el Concesionario con anterioridad a la firma del presente Otrosí con recursos de Inversiones obligatorias lleguen a su normal terminación (subrayado mío)

Igualmente dejan de aplicar los conceptos de Inversiones de Capital Adicionales y se incluye el concepto de Obras de Modernización y Expansión y se establecen las Inversiones Voluntarias.

En el siguiente cuadro se evidencia el reporte de la inversión de capital privado realizada en el proyecto durante el segundo semestre de 2017 y el primer semestre de 2018, la cual es reportada en el Formato GCSP-F-051 Informe semestral inversión de capital privado modo Aeroportuario.

CAPITAL INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN					
PÉRIODO:	SEGUNDO SEMESTRE DE 2017			PRIMER SEMESTRE DE 2018	
CONCEPTO DE INVERSIÓN	SALDO ANTERIOR	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA
INFRAESTRUCTURA	42,031,701,524	3,810,415,650	45,842,117,174	9,615,620,319.	55,457,737,492
INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO	37,711,150,920	617,155,942	38,328,306,862	5,119,569,744.	43,447,876,606
INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	4,320,550,603	3,193,259,708	7,513,810,312	4,496,050,575.	12,009,860,886
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	8,881,878,645	710,206,190	9,592,084,835	484,824,987	10,076,909,821

CAPITAL INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN					
PERÍODO:	SEGUNDO SEMESTRE DE 2017		PRIMER SEMESTRE DE 2018		
TOTAL	50,913,580,169	4,520,621,840	55,434,202,009	10,100,445,306	65,534,647,314

Se pudo establecer que los formatos aportados se encuentran debidamente firmados por quien corresponde y certificados por el Revisor Fiscal, quien certifica que: *“Las (sic) información correspondiente a las Inversiones realizadas en el semestre fueron cruzadas con Contabilidad”*.

Según los comentarios realizados en el formato se pudo establecer que los recursos invertidos han sido financiados en un 60% con Equity y el 40% con endeudamiento.

Igualmente que las cifras registradas en el formato presentan diferencia con los registros de la Fiduciaria generados por cuanto la fiduciaria certifica valores pagados y el concesionario valores causados, y manifiestan que incluyen los anticipos del periodo actual y de los anteriores.

La fiduciaria certifica estos valores, sin embargo informa que están pendientes de conciliar con el concesionario.

Con el fin de evaluar el control realizado por parte del equipo de Supervisión al diligenciamiento del formato GCP-F-051 Capital Invertido directamente en el proyecto de Concesión, mediante cuestionario de Auditoría se preguntó al equipo de Supervisión:

1º. El equipo de supervisión verifica que la inversión del semestre reportada en el formato GCP-F-051 corresponda a la inversión del capital privado invertido directamente en el proyecto de Concesión, de acuerdo con los conceptos establecidos en el instructivo GCSP-I-007?

Indicar el procedimiento para su verificación y/o el anexo que soporta los valores registrados en el formato para cada uno de sus conceptos.

Respuesta:

El contrato de concesión No. 0186 de 1996 suscribió desde la subrogación del proyecto a la Entidad el contrato de interventoría No. 001 de 2014 que incluye dentro de la gestión financiera a desarrollar la de *“Ejecutar las demás funciones en la gestión financiera y tributaria necesarias para el adecuado cumplimiento del contrato y apoyar en todos los aspectos financieros que se susciten en el desarrollo del contrato de concesión”*. Adicionalmente, con el proceso de subrogación la Gerencia Financiera de la Vicepresidencia de Gestión Contractual diseño el procedimiento de registro contable de la inversión de capital privado, en el que se estableció tácitamente que *“Es responsabilidad de la interventoría el análisis y verificación del formato y sus soportes, devolución del formato si la información es inconsistente o validación mediante la firma respectiva si la información cumple con los requisitos exigidos”*.

Razón por la cual, la responsabilidad de suscribir y certificar las cifras recae en la firma interventora del proyecto, tal y como se ha venido realizando; el cual se soporta en los estados financieros del concesionario y los saldos contables del patrimonio autónomo (Incluye certificación de la Fiduciaria).

Adicionalmente en el procedimiento y formato GCSP-F-051 se establece como medida de control, la firma del Revisor Fiscal del Concesionario.

El Grupo Financiero se encarga de que dicha información sea enviada oportunamente por el Concesionario a la Interventoría, y está, una vez suscriba el documento, entregue el formato a la Agencia para el registro contable pertinente.

Es necesario precisar que para el modo aeroportuario no existe obligación contractual de elaborar el formato GCP -F-051 y su aplicación ha sido producto de un proceso de concertación con los Concesionarios.

2°. Para el concepto de propiedad planta y equipo los valores reportados en el formato GCP -F-051 son los valores netos?

Respuesta:

Como lo indica el instructivo GCSP-I-007 - Diligenciamiento del formato informe semestral inversión capital privado modo aeroportuario: *"La Inversión privada en propiedad planta y equipo: Se define este rubro como el monto invertido en bienes considerados propiedad, planta y equipo que hayan sido contractualmente determinados como revertibles con ocasión del proyecto. Debe reconocerse por el valor histórico soportado en la factura o el documento equivalente".* (Subrayado fuera de texto).

4.1.1.2 INGRESOS DEL CONCESIONARIO Y RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES:

INGRESOS:

De acuerdo con lo establecido en la cláusula Vigésima Tercera del contrato de Concesión los ingresos del Concesionario son los siguientes:

- a) Los ingresos por concepto de las tarifas por ingresos básicos, complementarios y directos ocasionales.
- b) b) Los arrendamientos, cánones y demás emolumentos que se generen en los contratos de arrendamientos, concesión y en general en todos aquellos permitidos por el código de comercio, para la explotación de las áreas y terrenos del aeropuerto.

Mediante OTROSÍ No. 4 de marzo de 2010 en virtud del cual se prorroga, modifica, adiciona e integra en un solo texto el contrato de Concesión No. 186 de 1996 para la administración y explotación

económica del aeropuerto Rafael Núñez- Cartagena, se clasificaron los Ingresos Regulados y no Regulados

Estos están definidos en el capítulo 1º. del citado Otrosí No. 4 de la siguiente forma:

1.42 Ingresos no Regulados

Son aquellos ingresos en dinero –o (sic) en especie susceptible de ser valorada (sic) en dinero- percibidos por el Concesionario o un Beneficiario Real del Concesionario o de los Accionistas del Concesionario, o cualquier persona natural o jurídica de la cual el concesionario o de alguno de sus accionistas sea beneficiario Real como contraprestación de los Servicios no Asociados a los ingresos regulados. En general, los ingresos no Regulados se encuentran constituidos por todos aquellos ingresos percibidos por el Concesionario o un Beneficiario Real del Concesionario o de los accionistas del Concesionario, o cualquier persona natural o jurídica de la cual el Concesionario o alguno de sus accionistas sea Beneficiario Real, distinto de los Ingresos regulados.

1.43 Ingresos Regulados

Son aquellos percibidos por el Concesionario en aplicación de la estructura Tarifaria.

RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES:

Se define la Contraprestación como la suma que pagará el Concesionario por el derecho de explotación del Aeropuerto.

Respecto de los ingresos básicos del Concesionario y del régimen de contraprestaciones se pudo establecer que:

Mediante otrosí No. 008 suscrito por las partes el 17 de diciembre de 2014 y Resoluciones 6160 de 29 de diciembre y 6184 de 30 diciembre de 2014, se adoptó la medida de disminución de la tasa internacional de USD \$92 a USD\$ 38 con la siguiente compensación, por los posibles efectos desfavorables originados por esta medida:

-Aumento de la tasa nacional en tres mil pesos \$3.000.

-Disminución en el porcentaje de contraprestación del 22.35 % al 11.175 %.

-En el evento de que lo previsto en los literales a) y b) no sea suficiente para cubrir el déficit por la disminución de la tarifa internacional, la diferencia será asumida en su totalidad en forma directa por el Concesionario, a su cuenta y riesgo.

Igualmente se tomaron las siguientes medidas:

- a) Modificación de la fórmula de indexación de la tasa internacional con un techo de USD \$ 41 por pasajero en los dos años iniciales de implementación. (definidos entre el 01 de enero de 2015 y el 31 de diciembre de 2016)

b) Modificación de la Cláusula 36, relacionada a la política de fomento al turismo, que permite al Concesionario cobrar tarifas inferiores a las máximas fijadas por la AEROCIVIL para los ingresos regulados.

Al indagar al equipo de supervisión por el impacto de estas medidas, dieron respuesta en los siguientes términos:

Pregunta: Cual fue el impacto generado por la disminución del porcentaje de la contraprestación del 22.35% al 11.175% es decir el 50%?

Respuesta:

La Agencia ha suscrito las modificaciones contractuales que se detallan más adelante relacionadas no solo a la disminución de la tasa internacional, sino al aumento de la tasa nacional, modificación de la medida de fomento al turismo y disminución al porcentaje de contraprestación para el proyecto. Sin embargo, es necesario precisar, que como se indica en el PARÁGRAFO 2o. del artículo 1^{ero} del decreto 4164 de 2011 las contraprestaciones derivadas de los contratos de concesión a ser subrogados en virtud del presente decreto seguirán siendo recursos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por lo que, cada una de los otrosíes suscritos cuentan con plena autorización de dicha Entidad para su suscripción.

De acuerdo con lo anterior el posible impacto de la medida es asumido por la AEROCIVIL, como entidad beneficiaria de la contraprestación. Las modificaciones han sido aprobadas por esta entidad como se muestra en la siguiente tabla:

Modificaciones suscritas por la ANI

	<p><i>Según aprobaciones de AEROCIVIL dadas en comunicaciones 2014033402, 2014060057 y 2014060818, se modifica la estructura tarifaria del contrato de Concesión por 2 años, hasta el 31 de diciembre del año 2016 disminuyendo la tasa internacional de USD 92 a USD 38 y modificando la fórmula de ajuste de la tasa. Este otrosí entro en vigencia y cobro eficacia jurídica con la publicación de las Resoluciones Tarifarias 06160 de 29 de diciembre de 2014 y 6184</i></p>	<p><i>atendiendo solicitud realizada por las fuerzas vivas de la ciudad de Cartagena (Cámara de Comercio, Corpoturismo, gremio hotelero de Cartagena), la Alcaldía de Cartagena, la Gobernación de Bolívar y PROEXPORT (hoy PROCOLOMBIA), se acordó estudiar la viabilidad y revisar las alternativas existentes para la disminución de la Tasa Aeroportuaria Internacional, que actualmente se cobra en el Aeropuerto de Cartagena, ya que ésta es la más alta del País, por lo que podría estar</i></p>	<p><i>Adicionar: el numeral 6, del literal (b) de la Cláusula 40; la Cláusula 35; la Cláusula 36 del otrosí No. 4 al Contrato de Concesión; Establecer mecanismo para evaluar la continuación de la medida.</i></p>

Modificaciones suscritas por la ANI

	<i>de 30 de diciembre de 2014 por parte de AEROCIVIL</i>	<i>impactando la competitividad de la ciudad y la afluencia de turismo internacional a la misma.</i>	
13	<i>Según aprobación de AEROCIVIL recibida en comunicado 2016047626 radicado ANI No. 20164091170202, se decide continuar por un año más con las medidas adoptadas en Otrosí No. 008. Este otrosí entro en vigencia y cobro eficacia jurídica con la publicación de las Resolución Tarifaria 03948 de 23 de diciembre de 2016.</i>	<i>Prorrogar desde el 1 de enero de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2017 el plazo de las medidas adoptadas mediante las cláusulas PRIMERA SEGUNDA TERCERA Y QUINTA del Otrosí No. 008 de 17 de diciembre de 2014 al Contrato de Concesión No.0186 de 1996.</i>	<i>Prorrogar las medidas adoptadas en las Clausulas Primera, Segunda, Tercera y Quinta del Otrosí No. 08 de 2014.</i>
14	<i>De acuerdo a aprobación de AEROCIVIL recibida en comunicado 22017046587, se prorrogan las medidas para la disminución de la tasa internacional por el término de un año más. Este otrosí cobro eficacia jurídica mediante la publicación de la Resolución 2109 de 27 de diciembre de 2017</i>	<i>De acuerdo con reuniones realizadas con Corpoturismo, Procolombia, se acuerda Prorrogar desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre del mismo año, el plazo de las medidas adoptadas mediante otrosíes No. 008 y No. 013 al Contrato de Concesión No. 0186 de 1996.</i>	<i>PRORROGAR. - Desde el 1 de enero de 2018 hasta el 31 de diciembre del mismo año, el plazo de las medidas adoptadas mediante otrosíes No. 008 y No. 013 al Contrato de Concesión No. 0186 de 1996.</i>

ASPECTOS TRIBUTARIOS:

Para verificar este tema se preguntó al equipo de Supervisión:

4º. En el informe de interventoría en el capítulo de Aspectos tributarios existe una observación respecto de la liquidación y cancelación de la contribución parafiscal para el fomento al turismo establecido mediante la Ley 1101 de 2006, la cual según la interventoría se retomó desde octubre de 2016.

Existe algún requerimiento, por parte de la administración tributaria de este impuesto, al Concesionario, con relación al tributo dejado de pagar desde la fecha establecida en el decreto reglamentario de la mencionada ley.

Respuesta:

El concesionario a través de la comunicación radicado ANI No. 2018-409-070256-2 de julio 13 de 2018 remitió los soportes de pago de los períodos que según FONTUR no habían sido cancelados, información que fue verificada por la firma interventora del proyecto en oficio 18-CB114-1834 de julio 25 de 2018 (Radicado ANI No. 2018-409-075301-2 de julio 27).

Razón por la cual, en las observaciones a los informes de interventoría Nos. 55 (Radicado ANI No. 20183090305141 del 14 de septiembre de 2018) y 56 (Radicado ANI No. 20183090339681 del 09 de octubre de 2018) el Apoyo Financiero solicitó el ajuste del contenido, en observancia a los pagos realizados por el concesionario.

IMPACTOS FINANCIEROS POR OBRAS NO EJECUTADAS:

Igualmente se preguntó al equipo de Supervisión respecto de los impactos financieros por las obras no ejecutadas y su respuesta se transcribe a continuación:

Pregunta: Se tiene un análisis de los impactos financieros que generan las siguientes obras no ejecutadas, con miras a la reversión del proyecto?

Vía perimetral

Su ejecución se encuentra en un 60%.

La ejecución consistió en la construcción primer tramo de vía de acceso a la plataforma ECO con un ancho de 7 mts, para el ingreso a la plataforma desde la vía a Barraquilla. Acta de verificación parcial de 0523/06/2015 de febrero de 2015.

Queda pendiente la ejecución de la fase 11 -costado occidental-, por la falta de los predios que se requieren. Actualmente, esta fase se encuentra suspendida desde el 24 de febrero de 2015.

Cerramientos (segundo grupo de obra)

La definición de este cerramiento es el resultado de una evaluación conjunta entre el concesionario y la interventoría integral, por solicitud de la Agencia.

Esta obra no tiene aprobación por razones prediales y se encuentra suspendida mediante acta de acuerdo No. 3 de suspensión de fecha 18 de enero de 2013 y acta de aclaración de 22 de junio de 2015.

Barrera de sonido

El proyecto fue aprobado el 30 de junio de 2011 por la AEROCIVIL, mediante oficio N°1070.092.2.2011022065 y está incluida dentro de las medidas de manejo de mitigación de ruido contenidas en la licencia ambiental (Resolución 11 68 de 1996).

Actualmente la obra se encuentra suspendida de conformidad con el acta de acuerdo No.3 de suspensión de fecha 31 de enero de 2013.

Respuesta:

La Gerencia Financiera 2 manifiesta que, en los proyectos de infraestructura de transporte, las inversiones son sensibles a eventos que generan que la ejecución de estas se realice en un periodo posterior al pactado. Por lo que, el desplazamiento en el tiempo de las inversiones incrementa la rentabilidad del Concesionario y, por lo tanto, se debe buscar restablecer el equilibrio financiero del Contrato de Concesión. Situación que se ha puesto de manifiesto al Equipo de Apoyo a la Supervisión a lo largo de los planes de seguimiento, a la Interventoría y al Concesionario.

Para mitigar el impacto se han revisado dos caminos a seguir, una vez se ha establecido que es posible que los tiempos de ejecución de las obras contractuales no se den dentro del plazo establecido del contrato de concesión:

1. Sustitución de obras.

Es decir, reemplazar las obras con dificultades en su ejecución por la problemática en la adquisición de predios, por la realización de otra intervención que sea necesaria para el proyecto. Para poder realizar la “sustitución de obras”, sin que esto genere algún tipo de afectación a la estructura financiera del contrato de concesión, es necesario que las siguientes condiciones se mantengan inmodificables:

- Costo de Inversión: Los valores comprometidos como inversión no pueden sufrir variación entre lo comprometido para la intervención de los puntos críticos y la construcción del retorno.*
- Costo de O&M: Se debe asegurar contractualmente que el mantenimiento, tanto de los puntos críticos excluidos, como del retorno sean actividades ejecutadas por cuenta del Concesionario sin que esto le genere una mayor remuneración. De no cumplirse esto, no se puede hablar de sustitución de obras y sí de un adicional al contrato de concesión.*

2. Fondeo de recursos.

Depositar en la subcuenta de excedentes los dineros que correspondan no solo a la ejecución de obra, además los ahorros de operación y mantenimiento si existieran y el reconocimiento de rentabilidad del concesionario obtenida de la no utilización de recursos en las actividades no ejecutadas.

Así pues las cosas, en oficio dirigido a la Aeronáutica (Radicado ANI No. 20183090316781 de septiembre 24 de 2018) se precisó las opciones referidas anteriormente: “En caso de no ser

posible la ejecución de las obras por parte del Concesionario en el plazo de ejecución del contrato de concesión, agradecemos pronunciarse sobre las siguientes posibilidades:

1) ¿Debe realizarse el fondeo por parte del concesionario de los recursos destinados para estas obras y que no se ejecutarían, bajo qué fórmula financiera debe hacerse el mismo? ¿En qué monto y que componentes deben concurrir en el valor de dichas sumas? En caso afirmativo, ¿En qué subcuenta debe realizarse dicha consignación?

2) ¿Es posible que se evalué por parte de la Interventoría, Concesionario y la ANI, la posibilidad de realizar un rebalanceo del plan de obras de modernización y expansión, incluyendo la realización de nuevas obras equivalentes que reemplacen las que actualmente están a cargo del Concesionario? En tal caso, ¿La Aeronáutica Civil tiene previsto obras que considere necesarias incluirse en dicha evaluación?"

Sin embargo, se hace necesario establecer que frente a la ejecución de la barrera anti ruido atendiendo que la misma obedece a un mandato judicial (compromiso que también se encuentra contemplado como obligación establecida en la Licencia Ambiental otorgada para el Aeropuerto de Cartagena por la autoridad ambiental competente) en el cual la obligación quedaría siempre en cabeza de la Autoridad Aeronáutica, por lo que la decisión frente a la no ejecución de recursos le corresponde a dicha Entidad, obligada al cumplimiento del fallo judicial en mención.

4.1.1.3 CONCLUSIONES:

OBSERVACIONES:

1. Analizando la respuesta otorgada al cuestionario de auditoria que se transcribió en el presente capítulo, se puede establecer que el apoyo financiero del equipo de supervisión del Proyecto no realiza un control financiero completo y puntual a las cifras que contiene el formato GCP-F-051 Capital Invertido directamente en el proyecto de Concesión, incumpliendo una de las obligaciones establecidas en el numeral 9.3 del Manual de Interventoría y Supervisión, el cual señala:

"20. Revisar y hacer el control financiero a los contratos de concesión, conjuntamente con el Interventor, realizar los análisis financieros a que haya lugar."

RECOMENDACIONES:

1. Realizar control financiero, a completitud, al proyecto de concesión, de acuerdo con las funciones y actividades específicas de la supervisión definida en el numeral 9.3 del manual

de interventoría y supervisión (GCSP-M-0002), entendiendo este control financiero como un instrumento de diagnóstico que sirva para detectar errores, o situaciones que son susceptibles de mejorarse por el bien general de la Agencia y no limitarse únicamente a verificar el cumplimiento de las obligaciones de la Interventoría.

2. Hacer seguimiento puntual al proceso de las obras no ejecutadas y analizar la solución que genere menos impacto financiero con miras a la etapa de reversión de la Concesión, teniendo en cuenta igualmente la respuesta que otorgue la Aeronáutica Civil a la solicitud (Radicado ANI No. 20183090316781 de septiembre 24 de 2018)
3. Analizar el impacto financiero de la prórroga de las medidas adoptadas mediante oficio No. 008 suscrito por las partes el 17 de diciembre de 2014 y Resoluciones 6160 de 29 de diciembre y 6184 de 30 diciembre de 2014, respecto de la disminución de la tasa Internacional de USD \$92 a USD\$ 38 al igual que los efectos de la compensación y pronunciarse al respecto ante quien corresponda. Es importante tener en cuenta que aunque el párrafo 2º. del artículo 1º del decreto 4164 de 2011 establece que:

PARÁGRAFO 2o. Las contraprestaciones derivadas de los contratos de concesión a ser subrogados en virtud del presente decreto, seguirán siendo recursos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

El mismo artículo reasigna las funciones de gestión contractual de los proyectos de concesión como se pudo observar en el citado decreto:

ARTÍCULO 1o. REASIGNACIÓN DE LAS FUNCIONES RELACIONADAS CON LA ESTRUCTURACIÓN, CELEBRACIÓN Y GESTIÓN CONTRACTUAL DE PROYECTOS DE CONCESIÓN ASOCIADOS A LAS ÁREAS DE LOS AERÓDROMOS.

..... exclusivamente en lo relacionado con la estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos de concesión y de cualquier otro tipo de asociación público-privada referida a las áreas de los aeródromos –lado aire y lado tierra–,

PARÁGRAFO 1o. Los riesgos asociados a la gestión contractual de los contratos de concesión de las áreas de los aeródromos se entienden transferidos a partir de la subrogación de dichos contratos.

Por lo que es obligación de la ANI supervisar el régimen de contraprestaciones del contrato.

4. Tener en cuenta lo establecido en el nuevo Marco Normativo de Contabilidad para entidades del Gobierno a fin de que la información financiera que genere esa dependencia sea acorde con los requerimientos de la norma por cuanto las matrices y demás documentos elaborados para su construcción constituyen los *auxiliares contables* de las cifras reveladas en los estados financieros de la Agencia.

CAPITULO II

4.2 MODO CARRETERO:

4.2.1 CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA BARRANQUILLA

Contrato 004 del 10 de septiembre de 2014:

CONTRATISTA: CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA BARRANQUILLA S.A.S

INTERVENTOR: MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A.

OBJETO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:

Realizar a cuenta y riesgo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor proyecto Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.

4.2.1.1 CAPITAL PRIVADO INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN

PROYECTO DE CONCESIÓN CARRETERO CARTAGENA- BARRANQUILLA -Formato GCSP-F-008					
CAPITAL INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN					
PERIODO:	SEGUNDO SEMESTRE DE 2017			PRIMER SEMESTRE DE 2018	
CONCEPTO DE INVERSIÓN	SALDO ANTERIOR	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA
INFRAESTRUCTURA	1,223,841,709,528	227,293,162,624	1,451,134,872,151	169,697,808,659	1,620,832,680,810
INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO		0	0	0.00	0.00
INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	1,223,841,709,528	227,293,162,624	1,451,134,872,151	169,697,808,659	1,620,832,680,810
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	3,650,115,633	16,874,539	3,666,990,172	475,158,341.42	4,142,148,514
TOTAL	1,227,491,825,161	227,310,037,163	1,454,801,862,324	170,172,967,001	1,624,974,829,324

Mediante el siguiente cuadro el concesionario ilustra las fuentes y los valores por cada una que componen los datos del formato analizado:

En millones de \$

CONCEPTO INVERSIÓN	jun-17		dic-17		jun-18		
	ACUMULAD OA31-12- 2016	MOVIMIEN O JUNIO- 2017	ACUMULAD OA30-06- 2017	MOVIMIEN TO DIC- 2017	ACUMULA DO A 31- 12-2017	MOVIMIEN TO JUNIO- 2018	ACUMULADO A 30-06-2018
APORTES EQUITY	252,611		252,611	24,233	276,844	37,868	314,711
APORTES EQUITY-ESPECIE	8,362		8,362	0	8,362	0	8,362
VIGENCIAS FUTURAS	13,048	20,550	33,598	91,358	124,955	-47,019	77,936
CRÉDITOS CON ENTIDADES FINANCIERAS	23,718	141,472	165,191	211,496	376,686	131,206	507,892
TÍTULOS PRIMERA EMISIÓN SERIE-A	452,507	7,498	460,005	-10,018	449,987	-8,023	441,965
TÍTULOS PRIMERA EMISIÓN SERIE-B	329,436	11,887	341,324	1,599	342,923	9,122	352,045
RENDIMIENTOS FINANCIEROS	25,891	12,028	37,919	7,541	45,460	5,989	51,450
TOTAL	1,105,574	193,435	1,299,009	326,208	1,625,218	129,143	1,754,361
VIGENCIAS FUTURAS	13,048	20,550	33,598	91,358	124,955	-47,019	77,936
RENDIMIENTOS FINANCIEROS	25,891	12,028	37,919	7,541	45,460	5,989	51,450
TOTAL INVERSIÓN PRIVADA	1,066,635	160,857	1,227,492	227,310	1,454,802	170,173	1,624,975
PPYE	3,606	44	3,650	17	3,667	475	4,142
INFRAESTRUCTURA	1,063,029	160,813	1,223,842	227,293	1,451,135	169,698	1,620,833

Verificados los valores reportados como inversión en propiedad planta y equipo del 1er. Semestre de 2018 con los valores revelados en los Estados Financieros del Patrimonio Autónomo para dicho periodo se observa la siguiente diferencia:

CONCEPTO	INVERSIÓN 1er SEMESTRE 2018 SEGÚN FORMATO GCSP-F-008	VALOR REVELADO POR LA FIDUCIARIA	DIFERENCIA
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	475,158	475,679	-521

4.2.1.2 RETRIBUCIÓN AL CONCESIONARIO:

DEFINICIÓN DE RETRIBUCIÓN: Contraprestación económica a la que tiene derecho el concesionario.

Fuentes de la Retribución. Las fuentes para el pago de la Retribución del Concesionario o de la Compensación Especial, cuando sea aplicable serán las siguientes:

- Aportes ANI
- Recaudo de Peajes.
- Los Ingresos por Explotación Comercial

COMPENSACIÓN ESPECIAL: Corresponde a un derecho económico a favor del concesionario que puede ser cedido a los prestamistas y, en general, del que puede disponer el Concesionario de la misma forma en que puede disponer de la retribución.

APORTES ANI: Corresponden a recursos del presupuesto de la Nación que la ANI le gira al patrimonio autónomo a la cuenta ANI, en los años especificados en el contrato.

Se pudo verificar que la ANI giró los aportes acordados dentro del contrato de la siguiente forma:

APORTE	VALORES	FECHA PROGRAMADA	FECHA DE GIRO
1	24.889.975.803	31 DE DICIEMBRE DE 2016	Diciembre 28 Y 29 de 2016 y enero 2 DE 2017
2	73.596.119.932	31 DE DICIEMBRE DE 2017	Diciembre 19 de 2017
	TOTAL		

Al verificar los pagos de estos aportes se pudo evidenciar: estos valores fueron actualizados de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión.

El aporte correspondiente a la vigencia 2016 fue girado en diciembre de 2016 y un saldo restante el 2 de enero de 2017, de acuerdo con la disponibilidad de recursos del MHCP.

Cálculo de la Retribución

Durante el año 2017 la ANI retribuyó al concesionario los siguientes valores de acuerdo con los porcentajes de avance de obra en la unidad funcional 4.

Mes	Fecha del Acta	Acta.	Valor	% Avance de obra
Marzo de 2017	17 de Febrero de 2017	1	\$ 7,037,048	55.99%
Octubre de 2017	05 de Octubre de 2017	2	\$ 7,613,687	97.14%
Diciembre de 2017	27 de Octubre de 2017	3	\$ 304,783	99.14%
Diciembre de 2017	10 de Noviembre de 2017	4	\$ 36,574	99.38%
Total retribuciones 2017			\$ 14,992,092	

Durante el 1 de enero y 30 de junio de 2018 la ANI retribuyó al concesionario los siguientes valores de acuerdo con los porcentajes de avance de obra en la unidad funcional 1 y 4.

Mes	Fecha del Acta	Acta No.	UF	Valor	% Avance de obra
Febrero de 2018	18 de enero de 2018	1	1	\$ 13,245,116	69.34%
Marzo de 2018	9 de febrero de 2018	3	1	\$ 14,208,062	80.00%
Marzo de 2018	2 de marzo de 2018	6	4	\$ 12,426,307	99.66%
Marzo de 2018	5 de marzo de 2018	2	1	\$ 3,946,410	80.00%
Mayo de 2018	17 de abril de 2018	7	4	\$ 1,727,066	99.66%
Mayo de 2018	17 de abril de 2018	8	4	\$ 1,427,805	100.00%
Total retribuciones				\$ 46,980,766	

RECAUDO DE PEAJES: Se observó que a la fecha del informe la concesión no obtiene retribución por concepto de peajes debido a que el recaudo de peajes de las casetas Marahauaco, Papiro y Puerto Colombia serán recibidas por el concesionario en el año 2020 y las estaciones de Galapa y Juan Mina deben ser instaladas por el Concesionario y de acuerdo con los términos del contrato el concesionario no tiene derecho a recaudar el efectivo de las casetas de peaje, solo a operarlas; el efectivo proveniente del cobro de peajes, se acumularán en una cuenta administrada por la ANI y se distribuirá al concesionario una vez que comience la fase de operación del contrato.

4.2.1.3 CONCLUSIONES:

OBSERVACIONES:

1. Se pudo evidenciar que el Equity fue financiado en su totalidad con Deuda Subordinada.
2. El formato GCSP-F-008 se presenta debidamente avalado por los responsables del Concesionario y la interventoría.
3. El Concesionario aportó los documentos soportes de las cifras registradas en el formulario.
4. La retribución para el concesionario se ha realizado de acuerdo con los lineamientos contractuales tomado como referencia los % de avance de las Unidades funcionales.

NO CONFORMIDADES:

1. Se observó una diferencia entre el valor reportado como inversión en propiedad planta y equipo y las cifras presentadas en los estados Financieros de la Fiduciaria.

RECOMENDACIONES:

1. Revisar la diferencia observada y si es del caso realizar el ajuste pertinente en las cifras reportadas en el formato.
2. Tener en cuenta lo establecido en el nuevo Marco Normativo de Contabilidad para entidades del Gobierno a fin de que la información financiera que genere esa dependencia sea acorde con los requerimientos de la norma por cuanto las matrices y demás documentos elaborados para su construcción constituyen los auxiliares contables de las cifras reveladas en los estados financieros de la Agencia.

4.2.3 PROYECTO CHIRAJARA – FUNDADORES

CONCESIONARIA VIAL ANDINA SAS

CONTRATO: 005 DE 2015

OBJETO DEL CONTRATO: Construcción operación y mantenimiento de una nueva calzada entre Chirajara y la intersección Fundadores, y la operación y el mantenimiento de todo el corredor Bogotá- Villavicencio, para mejorar la capacidad, las condiciones de seguridad en la operación y el nivel de servicio ofrecido a los usuarios, atendiendo la demanda de tráfico actual, y contribuyendo al desarrollo del país con una infraestructura adecuada para los requerimientos actuales y futuros.

4.2.3.1 CAPITAL PRIVADO INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN

PROYECTO DE CONCESIÓN CARRETERO CHIRAJARA - FUNDADORES					
CAPITAL INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN					
PERIODO:	SEGUNDO SEMESTRE DE 2017			PRIMER SEMESTRE DE 2018	
CONCEPTO DE INVERSIÓN	SALDO ANTERIOR	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA
INFRAESTRUCTURA	233,033,703,800	146,000,000,000	379,033,703,800	250,000,000,000	629,033,703,800
INFRAESTRUCTURA EN PRE CONSTRUCCIÓN	148,033,703,800		148,033,703,800		148,033,703,800
INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO		0	0	0.00	0

PROYECTO DE CONCESIÓN CARRETERO CHIRAJARA - FUNDADORES					
CAPITAL INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN					
PERÍODO:	SEGUNDO SEMESTRE DE 2017			PRIMER SEMESTRE DE 2018	
CONCEPTO DE INVERSIÓN	SALDO ANTERIOR	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA
INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	85,000,000,000	146,000,000,000	231,000,000,000	250,000,000,000	481,000,000,000
PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	1,889,469,815	155,994,398	2,045,464,213	28,628,704.00	2,074,092,917
TOTAL	234,923,173,615	146,155,994,398	381,079,168,013	250,028,628,704	631,107,796,717

Se observa que los recursos revelados como inversión del segundo semestre de 2017 corresponden a:

CONCEPTO	FECHA DEL DESEMBOLSO	VALOR
APORTE EQUITY	16/08/2017	16,000,000,000.00
DESEMBOLSOS CRÉDITO PUENTE BANCO DE BOGOTÁ	29/09/2017	40,000,000,000.00
	21/11/2017	40,000,000,000.00
	21/12/2017	50,000,000,000.00
TOTAL		146,000,000,000.00

Lo anterior evidencia que el registro de inversión de capital privado durante el segundo semestre de 2017 corresponde a los giros de Equity y desembolsos de un crédito puente adquirido con el Banco de Bogotá, y no cuenta con un soporte con el cual se pueda verificar la inversión por Capex y Opex del proyecto en dicho periodo.

El valor reportado como inversión del primer semestre de 2018 por valor de \$ 250, 028, 628,704 no fue posible verificarlo con ningún soporte.

El grupo de supervisión del proyecto, en respuesta a la solicitud de aclaración respecto de este valor reportado, mediante correo electrónico del martes 16 de octubre de 2018 informó: adjunto remito el instructivo del formato correspondiente a Inversión de Capital Privada (formato 08), el cual indica: El monto de la inversión privada se debe reconocer con base en los informes presentados por el concesionario, para el caso del Proyecto Chirajara Fundadores está compuesto por:

- Total de Equity aportado por el Concesionario a la fecha.
- Obligaciones Financieras.
Inversión en propiedad planta y equipo

Al realizar la verificación de estos conceptos se estableció que:

- Durante el semestre no se realizaron aportes Equity.
- Los desembolsos por créditos bancarios realizados en el primer semestre de 2018 sumaron \$460.000.000.000 según certificación de la fiducia tal como se describen a continuación.

CONCEPTO	FECHA DEL DESEMBOLSO	VALOR
DESEMBOLSOS CRÉDITO PUENTE BANCO DE BOGOTÁ	16/02/2018	30,000,000,000
	12/03/2018	50,000,000,000
DESEMBOLSOS CRÉDITO SENIOR BANCO AV. VILLAS	23/05/2018	16,625,000,000
DESEMBOLSOS CRÉDITO SENIOR BANCO DE BOGOTÁ	23/05/2018	109,250,000,000
DESEMBOLSOS CRÉDITO SENIOR BANCO AV. VILLAS OCCIDENTE	23/05/2018	28,500,000,000
DESEMBOLSOS CRÉDITO SENIOR BANCO POPULAR	23/05/2018	35,625,000,000
DESEMBOLSOS CRÉDITO SENIOR FDN	23/05/2018	95,000,000,000
DESEMBOLSOS CRÉDITO SENIOR UPI	23/05/2018	95,000,000,000
TOTAL DESEMBOLSOS		460,000,000,000

Como se puede apreciar en el cuadro anterior el total de desembolsos en el semestre fue de \$ 460.000.000.000 y el valor registrado en el formato como Inversión del periodo fue de \$ 250, 028, 628,704 que incluye el valor de \$ 28, 628,704 como propiedad planta y equipo, por lo que no concuerda con lo aclarado por el equipo de supervisión.

4.2.3.2 CONCLUSIONES:

OBSERVACIONES:

1. No se tiene claridad del concepto “Inversión” e “Inversión del semestre” que según el literal B del numeral 9 del citado Instructivo GCSP-I-003 define como:

B. CAPITAL PRIVADO INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN

Concepto de la Inversión: Se refiere a Infraestructura y/o Propiedad Planta y Equipo según el caso.

Saldo Anterior: Se debe informar el valor reportado como inversión acumulada al cierre del periodo anterior al que se reporta en este informe. En caso de ajustes o modificaciones el saldo anterior no debe ser modificado.

Inversión Semestre: debe informar en esta casilla el valor resultante en el semestre de las operaciones inherentes al concepto informado. En caso de ajustes o modificaciones de periodos anteriores se incluirá en esta casilla realizando la respectiva observación que sustente el motivo que da origen al ajuste.

Inversión Acumulada: Corresponde a la sumatoria simple del saldo anterior y la inversión generada en el semestre informado.

Observaciones: Se debe incluir cualquier explicación que sustente o amplíe la razón del contenido del rubro

Como consecuencia de lo anterior las cifras reveladas en el formato como inversión de capital privado en el proyecto no corresponden con el concepto de Inversión y no son uniformes de un periodo a otro.

RECOMENDACIONES:

1. Tener en cuenta lo establecido en el nuevo Marco Normativo de Contabilidad para entidades del Gobierno a fin de que la información financiera que genere esa dependencia sea acorde con los requerimientos de la norma por cuanto las matrices y demás documentos elaborados para su construcción constituyen los auxiliares contables de las cifras reveladas en los estados financieros de la Agencia.

CAPITULO III

4.3 MODO FÉRREO

4.3.1 PROYECTO RED FÉRREA DEL ATLÁNTICO

CONTRATO No. O-ATLA-0-99 de 1999

CONCESIONARIO: FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A. - FENOCO S.A.

FIDEICOMISO CONCESIÓN RED FÉRREA DEL ATLÁNTICO

OBJETO DEL CONTRATO:

“Otorgar en Concesión para su construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, operación y explotación, la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico, para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, infraestructura que está conformada por los tramos: Chiriguaná (PK 724) - Ciénaga (PK 934), Ciénaga (PK 934) - Santa Marta (PK 969), Bogotá (Km 5) - Belencito (PK 262), La Caro (PK 34) - Lenguazaque (PK 110), Bogotá (Km 5) – Dorada (PK 200), Dorada (PK 200) – Barrancabermeja (PK 444), Barrancabermeja (PK 444) – Chiriguaná (PK 724) y Puerto Berrío (PK 333) - Medellín (Bello) (PK 509), incluyendo los bienes inmuebles, los bienes muebles y el material rodante consignados en los anexos del pliego de condiciones que dio origen al presente contrato”.

Esta concesión fue reestructurada y en la actualidad está conformada por el tramo Chiriguaná-Santa Marta:

Se otorgará en concesión, para su construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, operación y explotación, la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico, para la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga. - otrosí No 12 del 28 de marzo 2006.

El Fideicomiso Concesión Red Férrea del Atlántico, se celebró el 24 de octubre de 2006, entre Ferrocarriles del Norte de Colombia S. A y Cititrust Colombia S.A.

Los recursos del Contrato de Concesión que conforman la Fiducia son exclusivamente los siguientes y no estarán sujetos a régimen de reembolso alguno:

- Los recursos derivados del recaudo de la Tarifa para el tramo Chiriguaná - Ciénaga, y Ciénaga - Santa Marta, en los términos establecidos en la Resolución de Tarifas.

- Los recursos derivados del recaudo del derecho de ingreso (tal y como se define este término en el contrato de fiducia).
- La totalidad de los recursos que Fenoco S.A. obtenga como producto de la explotación comercial de la infraestructura recibida en concesión, incluyendo las sumas que, en virtud del Contrato de Concesión paguen terceros por el servicio de transporte de carga prestado por Fenoco S.A. en la Infraestructura Concesionada (tal y como se define este término en el contrato de fiducia).
- Los ingresos derivados de la explotación del Contrato Operacional de Drummond Ltda. (tal y como se define este término en el contrato de fiducia).
- De acuerdo con lo establecido en el contrato de fiducia, los rendimientos que se generen por la inversión de los recursos son de propiedad de Fenoco S.A. manejados en una subcuenta y tendrán la destinación que Fenoco S.A. indique, excepto los rendimientos que generen los recursos pertenecientes al Inco, hoy ANI (Agencia Nacional de Infraestructura), los cuales deben liquidarse entre la fecha de pago a la Fiducia y la fecha efectiva de pago a Inco, hoy ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) y ser girados a este.

4.3.1.1 INVERSIÓN DE CAPITAL PRIVADO MODO FÉRREO FORMATO GCSP-F-010

CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA RED FÉRREA DEL ATLÁNTICO					
CAPITAL PRIVADO INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN					
PERIODO:	SEGUNDO SEMESTRE DE 2017			PRIMER SEMESTRE DE 2018	
CONCEPTO DE INVERSIÓN	SALDO ANTERIOR	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA
INFRAESTRUCTURA	413,835,237,548	3,888,568,176	417,723,805,725	2,947,811,620	420,671,617,345
1.1 INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO	370,203,894,709	1,804,159,025	372,008,053,734	901,253,606	372,909,307,340
1.2 INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	43,631,342,839	2,084,409,152	45,715,751,991	2,046,558,014	47,762,310,005
2. PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO	63,794,151,891	-1,851,214,049	61,942,937,842	266,037,066.81	62,208,974,909
TOTAL	477,629,389,439	2,037,354,128	479,666,743,567	3,213,848,687	482,880,592,254

Al realizar la verificación de la inversión en propiedad planta y equipo con el anexo aportado como soporte al formato no concuerdan los datos.

Es importante que los ajustes que se hagan a estos conceptos se reflejen en una columna separada para facilitar la verificación.

4.3.1.2 RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES:

En la cláusula segunda del contrato de concesión se establece: “ Como contraprestación por la concesión de Infraestructura aludida en la cláusula 1 del presente contrato, El Concesionario deberá efectuar a su costo y riesgo la construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, operación de la infraestructura concedida en cuanto sea necesario para garantizar tanto la operación eficiente de tal infraestructura como la adecuada prestación del servicio público de transporte férreo mediante la misma para lo cual efectuará por su cuenta y riesgo las obras y actividades que se requieran, lo que incluye la obligación de efectuar la reposición y o rehabilitación – reconstrucción futura que sea necesaria para asegurar la capacidad de la vía férrea para atender el tráfico que deberá soportar durante el lapso de la concesión.”.

4.3.1.3 REMUNERACION DE LA CONCESION

DEFINICIÓN: es la establecida en la cláusula tercera del contrato de Concesión:

“La remuneración del CONCESIONARIO por la concesión, será:

3.1. Los recursos derivados de la cesión del recaudo de la tarifa, en los términos establecidos por el Ministerio de Transporte en su resolución de fijación de tarifas y otros aspectos para el tramo Chiriguaná (PK 724) - Ciénaga (PK 934), y Ciénaga (PK 934) -Santa Marta (PK 969).

3.2. Los recursos derivados del recaudo de los derechos de ingreso durante el año 2006.

3.3. La totalidad de los recursos que EL CONCESIONARIO obtenga como producto de la explotación comercial en virtud del presente contrato, cancelen terceros diferentes a EL CONCESIONARIO por el servicio de transporte de carga prestado por EL CONCESIONARIO en la infraestructura concesionada

3.4. Los ingresos derivados de la explotación del Contrato Operacional de Drummond Ltd.

Los ingresos percibidos como remuneración serán considerados para todos los efectos como ingresos propios del CONCESIONARIO afectos en primer lugar al cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión..

De los recursos antes citados, EL CONCESIONARIO girar al INCO, quincenalmente y con fundamento en la certificación que al respecto emita el revisor fiscal de la entidad fiduciaria donde se establezca el fideicomiso de administración y pagos:

1) La suma de US\$0,22 (veintidós centavos de dólar de los Estados Unidos de América) por cada tonelada de carga transportada durante el Periodo de Transición.

2) La suma de US \$1, 07 (un dólar y siete centavos de dólar de los Estados Unidos de América) por cada tonelada de carga transportada una vez finalizado el Periodo de Transición.

Parágrafo 1.- Del recaudo de los derechos de ingreso que se cobren después del año 2006, EL CONCESIONARIO girara el cincuenta por ciento (50%) al INCO.

Parágrafo 2.- El concesionario facturara las tarifas a los operadores a los cuales les preste el servicio, detallando el valor de los ingresos exentos de retención que para el caso son los que corresponden al INCO en virtud de lo establecido en el artículo 22 del Estatuto Tributario, con el fin de que el responsable de efectuar la retención se abstenga de practicarla dado que por la naturaleza del INCO no es sujeto de dicho impuesto.”

CONTROL FACTURACIÓN FENOCO VIGENCIA 2018

Los ingresos que ha percibido la ANI han sido por concepto del Derecho de Tránsito por transporte de Carbón, contemplado en el ARTÍCULO QUINTO de la Resolución 1070 de 2006

El equipo de supervisión informa que el procedimiento de verificación de los valores que Fenoco transfiere a la ANI, es el siguiente:

1. Se recopila la información del mes (Informes parciales del Concesionario donde se relaciona la cantidad transportada, Facturas enviadas por el Concesionario, soportes de pago) y el reporte de ingresos enviado por el Área de Tesorería ANI.
2. Se registra la información de las facturas: Para el caso de las facturas emitidas por FENOCO, se digitan los datos de fecha, numero de factura, periodo de cobro, toneladas transportadas y valor de la factura.
3. De acuerdo con los soportes de pago, se registran los valores de las facturas pagadas durante el mes.
4. Una vez digitada la información, se validan los valores con los enviados por Tesorería ANI; estos ingresos tienen que coincidir con lo soportado por FENOCO.
5. Finalmente, el archivo es remitido al área de contabilidad ANI para el correspondiente registro.

Se pudo evidenciar igualmente que dentro del contrato con Fenoco existen los siguientes operadores:

- DRUMMOND
- PRODECO
- CNR

Los ingresos generados por estos operadores durante la vigencia 2018 se resumen en los siguientes cuadros:

OPERADOR DRUMMOND		
PERIODO	TONELADAS	VALOR FACTURA
Acumulado 2017	2,694,637.84	10,071,634,377.00
Total Enero 2018	2,588,880.72	9,336,530,968.00
Total Febrero 2018	2,475,781.44	8,968,531,639.00
Total Marzo 2018	2,701,768.46	9,721,479,781.00
Total Abril 2018	2,672,761.34	9,358,562,768.00
Total Mayo 2018	2,455,919.06	8,910,005,984.00
Total Junio 2018	2,655,085.06	9,720,420,154.00
Total Junio 2018	2,655,085.06	9,720,420,154.00
Acumulado 2018	2,655,085.06	56,015,531,294.00
c*c 2017		10,071,634,377.00
Gran total		66,087,165,671.00
C x C -2018		9,720,420,153.63

OPERADOR PRODECO		
PERIODO	TONELADAS	VALOR FACTURA
Acumulado 2017	1,285,372.68	4,805,876,631.00
Total Enero 2018	1,239,721.39	4,474,655,137.00
Total Febrero 2018	1,007,415.23	3,650,856,620.00
Total Marzo 2018	1,117,780.46	4,034,471,482.00
Total Abril 2018	948,988.56	3,327,395,351.00
Total Mayo 2018	825,925.15	2,998,228,433.00
Total Junio 2018	828,429.72	3,031,382,066.00
Total Junio 2018	828,429.72	3,031,382,066.00
Acumulado 2018	828,429.72	21,516,989,089.00
c*c 2017		4,805,876,631.00
Gran total		26,322,865,720.00
C x C -2018		3,031,382,066.00

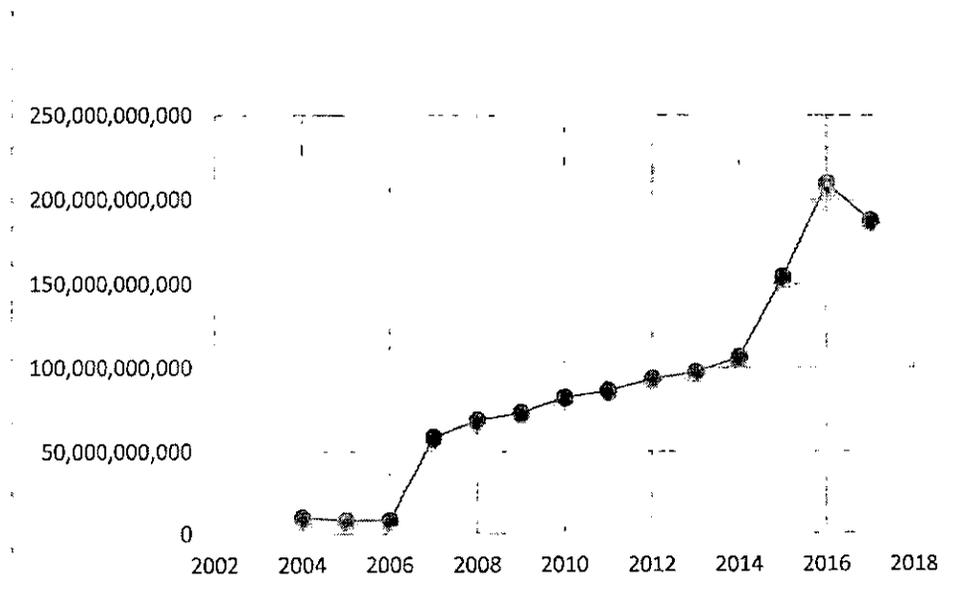
OPERADOR CNR		
PERIODO	TONELADAS	VALOR FACTURA
dic-17	251,495.51	938,936,190.00
Total Enero 2018	399,937.37	1,440,720,418.00
Total Febrero 2018	320,085.31	1,160,210,403.00
Total Marzo 2018	391,846.35	1,407,608,635.00
Total Abril 2018	358,720.11	1,255,685,555.00
Total Mayo 2018	443,364.48	1,612,541,964.00
Total Junio 2018	416,449.66	1,524,921,757.00
Total Junio 2018	416,449.66	1,524,921,757.00

Acumulado 2018	416,449.66	8,401,688,732.00
c*c 2017		938,936,190.00
Gran total		9,340,624,922.00
C x C -2018		1,524,921,757.00

Se puede establecer que los pagos son realizados oportunamente, los saldos pendientes a junio 30 de 2018 son los facturados en dicho mes.

Esta información es remitida por el área generadora de la misma a contabilidad para efectos de su registro contable.

En la siguiente grafica se evidencia el comportamiento de los ingresos por este concepto desde la vigencia 2004.



Se aprecia que estos ingresos han ido en aumento hasta el 2016 y presentan un decremento en el 2017 y lo que va corrido del 2018.

Lo anterior debido a causas no imputables al corredor férreo sino a la producción de los operadores que llevan a cabo el transporte del carbón; es por esto que se ve la necesidad de aprovechar de una manera más óptima el corredor con carga diferente al carbón, tal como contenedores, metales, cemento, entre otros materiales viables para ser transportados vía férrea y que incrementen la movilización en el corredor.

Las dificultades de orden social han sido la restricción más fuerte en el corredor férreo; en el año 2015 se dio una restricción horaria en el paso urbano de alguno de los municipios lo que

impidió movilizar carga en algunos rangos horarios, por disposición de la autoridad ambiental, ya que se excedían los niveles acústicos permitidos para este paso por cascos urbanos; esto generó varios meses sin operación nocturna, así como la necesidad e instalación de aislamientos acústicos en sitios específicos para levantar la restricción ese mismo año; actualmente la dificultad recae en la terminación de la segunda línea en alrededor 25km, principalmente en los pasos por Bosconia, Aracataca y Fundación.

El comportamiento del año 2017 fue menor al de 2016, se registró un aproximado de 50 millones de toneladas movilizadas, un 9.09% menos que el año anterior y la expectativa para el 2018 es tener una movilización similar de 50 millones de toneladas; lo proyectado frente a lo ejecutado para el mes de mayo muestra una disminución del 20.7% y del total acumulado se evidencia una reducción del 7.8% según datos calculados por la interventoría; lo anterior nos indica que este tipo de carga puede llegar a mantener o disminuir poco a poco la carga movilizada por lo tanto con la capacidad del corredor actual es necesario involucrar nuevos actores para que utilicen el tren y logren aumentar la movilización de carga de otros tipos de productos; sin embargo, para poder llevar a cabo esto es necesario regular las tarifas de carga de otros productos como contenedores, acero, cemento, entre otros; es ahí donde urge a la ANI y al Ministerio de Transporte definir unas tarifas competitivas y acordes que complementen la regulación de la Resolución 1070 de 2006 mediante la cual se dio inicio a la operación y tarifas de carbón en el contrato de concesión.

Si bien el corredor hoy en día está en capacidad de movilizar alrededor de 915 millones de toneladas sólo se está aprovechando en un 55% aproximadamente; cuando se llegue a terminar la segunda línea podría aumentarse hasta unos 120 millones de toneladas para movilizar, campo suficiente para involucrar nuevos actores que optimicen el corredor férreo. Dadas estas cifras, actualmente la terminación de la construcción de la segunda línea no es un impedimento para movilizar más carga, por el contrario gracias al sistema implementado denominado ITCS (Incremental Train Control System) en el año 2015 ha sido posible tener mayor seguridad y mayor operación en el corredor, lo cual plantea que hoy en día la necesidad es atraer nuevas cargas para que se movilicen por tren, en este sentido, este se convierte en el gran reto del proyecto. (Fuente: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto férreo, Red Férrea del Atlántico (PEI 41))

4.3.1.4 CONCLUSIONES:

OBSERVACIONES:

1. Los valores registrados en el formato de Inversión de capital privado incluyen ajustes que dificultan su verificación.

2. El cálculo de los recursos girados a la ANI son calculados acorde con lo establecido en el contrato.
3. Los pagos son realizados oportunamente.

RECOMENDACIONES:

1. Revelar para el formato de Inversión de Capital privado en forma separada los ajustes que resulten en los periodos objeto de revelación de la información a fin de facilitar su verificación y registro contable.
2. Tener en cuenta lo establecido en el nuevo Marco Normativo de Contabilidad para entidades del Gobierno a fin de que la información financiera que genere esa dependencia sea acorde con los requerimientos de la norma por cuanto las matrices y demás documentos elaborados para su construcción constituyen los auxiliares contables de las cifras reveladas en los estados financieros de la Agencia.

CAPITULO IV

4.4 MODO PORTUARIO:

4.4.1 PROYECTO: TERMINAL MARÍTIMO DE BUENAVENTURA

CONCESIONARIO: SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.

CONTRATO: 009 DE 1994

OBJETO DEL CONTRATO: Se otorga al Concesionario de una el derecho para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de baja mar y zonas accesorias a aquellas o éstos descritos en la cláusula segunda del presente contrato a cambio de una contraprestación económica de que trata la cláusula décima primera de este contrato, a favor de la Nación y del municipio de buenaventura, donde opera el puerto de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar el servicio a toda clase de carga; así mismo, se otorga al concesionario el derecho a utilizar temporalmente los muelles, bodegas, cobertizos, edificios, patios, obras de urbanismo, muros de cerramiento, vías y en general los bienes relacionados en las cláusulas tercera y quinta del mismo.

Modificaciones al contrato de concesión No. 009 de 1994		
Otrosí	SUSCRIPCIÓN	IDEAS PRINCIPALES
1	27 de enero de 2004	El Instituto Nacional de Concesiones, hoy ANI, reemplaza en el contrato al Ministerio de Transporte y/o Superintendencia General de Puertos; por lo tanto, se convierte en la entidad contratante.
2	30 de mayo de 2008	- Se incorpora el plan maestro de inversiones por valor de USD 449, 696,303, así como utilización de áreas, reorganización física del terminal e incorporación de nuevas áreas portuarias a la concesión.

Modificaciones al contrato de concesión No. 009 de 1994

Otrosí	SUSCRIPCIÓN	IDEAS PRINCIPALES
3	29 de enero de 2010	<ul style="list-style-type: none"> - Modificar las inversiones aprobadas para las fases 2 y 3 del plan maestro de inversión y reordenarlas en la fase denominada III. - Destinar los USD 5, 000,000, que faltó discriminar de las inversiones aprobadas, a dragado y ampliación de las áreas de maniobra interna. - Se impondrán las sanciones previstas en la Ley 1° de 1991 cuando el concesionario incumpla con sus obligaciones, en especial por el incumplimiento en la ejecución del plan maestro de inversión pactado.

4.4.1.1 CAPITAL INVERTIDO DIRECTAMENTE EN EL PROYECTO DE CONCESIÓN

Formato GCSP-F-011

PERIODO:	SEGUNDO SEMESTRE DE 2017			PRIMER SEMESTRE DE 2018	
	SALDO ANTERIOR	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA	INVERSIÓN SEMESTRE	INVERSIÓN ACUMULADA
1. INFRAESTRUCTURA EN SERVICIO	494,334,149,061	57,604,712,100	551,938,861,161	23,524,164,147	575,463,025,308
1.1 CONSTRUCCIONES	494,334,149,061	57,604,712,100	551,938,861,161	23,524,164,147	575,463,025,308
1.2 INMUEBLES POR DESTINACIÓN		0	0	0.00	0
2. INFRAESTRUCTURA EN CONSTRUCCIÓN	0	0	0	0	0
3. EQUIPOS	444,213,158,814	49,754,131,933	493,967,290,747	34,982,822,077.65	528,950,112,825
4. DRAGADOS	185,139,185,980		185,139,185,980	0.00	185,139,185,980
5. SISTEMAS	27,152,115,861	6,556,403,201	33,708,519,062	8,439,789,820.66	42,148,308,883
TOTAL	1,150,838,609,716	113,915,247,235	1,264,753,856,951	66,946,776,045	1,331,700,632,996

Se observa que el concesionario presenta el formato GCSP-F-011 Informe Inversión de capital privado en bienes de uso público modo portuario, debidamente soportado con los anexos de Propiedades planta y equipos, igualmente el formato GCSP-F-044 denominado "Reporte detallado Inversión de capital Privado efectuado en los bienes de uso público por el Concesionario".

4.4.1.2 RÉGIMEN DE CONTRAPRESTACIONES:

La cláusula decima primera del contrato de concesión No. 009 de 1994 estableció que el concesionario debía pagar contraprestaciones portuarias en función de la magnitud de *playa*, que fue una metodología definida en la resolución No. 040 de 1992.

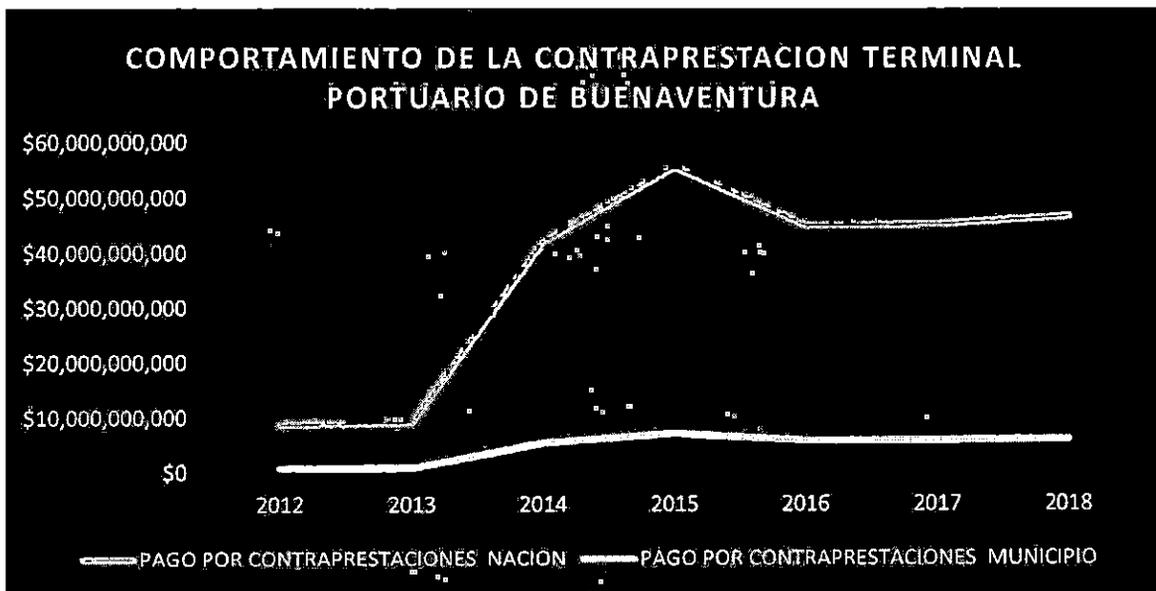
Mediante Otrosí No 002 de 2008 cláusula quinta, se estableció que el concesionario debía continuar pagando las contraprestaciones pactadas inicialmente hasta la expiración del contrato inicial, es decir hasta 2014. A partir de ese momento, y hasta 2034, el valor de la contraprestación se fundamenta en la metodología definida en el Decreto No. 1873 de 2008, la cual se encuentra en función de los ingresos brutos portuarios proyectados y los ingresos brutos reales.

En el siguiente cuadro y gráfica se puede observar el incremento de esta contraprestación a partir del segundo semestre de 2014, fecha en la cual empezó a regir el cálculo de la contraprestación con base en el citado Decreto 1873 de 2008.

PERÍODO		VALOR COP		FECHA DE PAGO
Desde	Hasta	Nación	Municipio	
17-mar-12	16-jun-12	\$2,150,251,936	\$204,782,245	16-mar-12
17-jun-12	16-sep-12	\$2,223,231,304	\$211,732,537	15-jun-12
17-sep-12	16-dic-12	\$2,226,478,885	\$212,041,825	14-sep-12
17-dic-12	16-mar-13	\$2,211,189,708	\$210,585,739	14-dic-12
17-mar-13	16-jun-13	\$2,209,353,060	\$210,410,823	15-mar-13
17-jun-13	16-sep-13	\$2,300,650,250	\$219,105,639	17-jun-13
17-sep-13	16-dic-13	\$2,354,107,637	\$224,196,727	17-sep-13
17-dic-13	20-feb-14	\$2,349,789,691	\$223,785,502	17-dic-13
21-feb-14	30-jun-14	\$9,839,444,694	\$1,253,753,229	30-jul-14
01-jul-14	31-dic-14	\$32,190,578,289	\$4,101,760,083	29-ene-15
01-ene-15	30-jun-15	\$19,598,624,409	\$2,497,279,004	30-jul-15
01-jul-15	31-dic-15	\$20,886,792,238	\$2,661,418,813	20-ago-15
01-ene-15	31-dic-15	\$15,128,462,187	\$1,927,685,851	29-ene-16
01-ene-16	30-jun-16	\$23,191,037,306	\$2,955,028,339	28-dic-15
01-jul-16	31-dic-16	\$21,807,920,880	\$2,778,790,072	30-jun-16

PERIODO		VALOR COP		FECHA DE PAGO
Desde	Hasta	Nación	Municipio	
01-ene-17	30-jun-17	\$22,935,141,829	\$2,922,421,847	02-ene-17
01-jul-17	31-dic-17	22,321,466,219	2,844,226,603	29-jun-17
01-ene-18	30-jun-18	23,757,926,219	3,027,261,969	02-ene-18
01-jul-18	31-dic-18	22,924,487,976	2,921,064,321	28-jun-18
Total		\$252,606,934,717	\$31,607,331,168	

Fuente: pagos de contraprestación Informe de interventoría



Se evidencia que el incremento de la contraprestación de la vigencia 2014 frente a la vigencia 2013 fue del 356%.

PERIODO	NACIÓN	INCREMENTO ABSOLUTO	INC %	MUNICIPIO	INCREMENTO ABSOLUTO	INCREMENTO %
2012	\$8,811,151,833			\$839,142,346		
2013	\$9,213,900,638	\$402,748,805	5%	\$877,498,691	\$38,356,345	5%
2014	\$42,030,022,983	\$32,816,122,345	356%	\$5,355,513,312	\$4,478,014,621	510%
2015	\$55,613,878,834	\$13,583,855,851	32%	\$7,086,383,668	\$1,730,870,356	32%

PERIODO	NACIÓN	INCREMENTO ABSOLUTO	INC %	MUNICIPIO	INCREMENTO ABSOLUTO	INCREMENT %
2016	\$44,998,958,186	-\$10,614,920,648	-19%	\$5,733,818,411	-\$1,352,565,257	-19%
2017	45,256,608,048	\$257,649,862	1%	5,766,648,450	\$32,830,039	1%
2018	46,682,414,195	\$1,425,806,147	3%	5,948,326,290	\$181,677,840	3%

Se observa un comportamiento irregular en el valor liquidado por concepto de las contraprestaciones correspondientes a las vigencias 2015 y 2016.

4.4.1.3 CONCLUSIONES:

OBSERVACIONES:

1. Comportamiento irregular en la liquidación y pago del régimen de contraprestaciones en las vigencias 2015 y 2016, al igual que en el primer semestre de 2018, de acuerdo con el análisis de los datos en \$ col tomados de los informes de Interventoría al proyecto como se evidencia en el presente capítulo.

RECOMENDACIONES:

1. Verificar que la metodología propuesta, en la comunicación radicada bajo el No. 2018-409-027633-2 del 18 de marzo de 2018, para la auditoría de ingresos, sea efectiva y ofrezca seguridad y razonabilidad de las cifras reportadas por este concepto.
2. Establecer adecuados mecanismos de control financiero que permitan el seguimiento a la auditoría de Ingresos que debe adelantar la Interventoría teniendo en cuenta que la contraprestación se calcula en función de los ingresos de acuerdo con la metodología definida en el Decreto No. 1873 de 2008.

CAPITULO IV

5. CONCLUSIONES GENERALES:

5.1 OBSERVACIONES:

1. No se tiene claridad de los conceptos que componen la Inversión de los proyectos de Concesión, situación que se evidencia al revisar los conceptos y las cifras registradas en los formatos de Inversión de Capital Privado de las Concesiones de los diferentes modos, carretero, férreo, portuario y aeroportuario. Se estableció que estos son diligenciados con criterios diferentes, lo cual evidencia que no existe una política uniforme para el reporte de esta información.

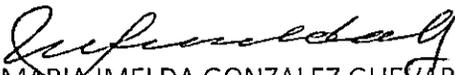
5.2 RECOMENDACIONES:

1. Brindar capacitación al personal de apoyo Financiero del equipo de Supervisión, respecto del manejo contable de las inversiones realizadas a través de contratos de Concesión tanto desde el punto de vista del concesionario, como de la ANI, de acuerdo con el nuevo marco normativo para entidades del gobierno.
2. Establecer controles financieros que coadyuven al cumplimiento de las obligaciones establecidas en el numeral 9.3 del Manual de Interventoría y Supervisión identificado dentro del Sistema Integrado de Gestión con el Código:GCSP-M-0002
3. Definir claramente, en forma conjunta entre las áreas generadoras de información y la Vicepresidencia Administrativa y Financiera los conceptos de CAPEX Y OPEX, a fin de que se clasifiquen adecuadamente los recursos del proyecto, evitando de esta forma que se distorsione el concepto de inversión, incluyendo costos que no corresponden con este componente del proyecto.
4. Definir y diseñar de acuerdo con las necesidades de reporte de información para efectos contables, los formatos necesarios ajustados a los parámetros del Nuevo Régimen De Contabilidad Pública Para Entidades Del Gobierno y los instructivos necesarios, de tal forma que las cifras registradas en los mismos sean homogéneas

de acuerdo a cada uno de los modos de concesión (carretero, férreo, portuario y aeroportuario).

5. Realizar la revisión pertinente por parte de las dependencias de la entidad encargadas de la estructuración y proceso de contratación de los proyectos, para lograr que se incluya en los contratos la forma, características y periodicidad de los informes que debe presentar el Concesionario, así como los soportes que requieran, para establecer el valor de la inversión privada y documentar idónea y oportunamente los registros contables pertinentes, de acuerdo con el Nuevo Marco Normativo de Contabilidad para Entidades del Gobierno.

Elaboró:


MARIA IMELDA GONZALEZ GUEVARA
Auditora Financiera

Aprobó


GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno