

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-011876-3
Fecha: 15/10/2015 14:16:32->102
FUN: DANIEL FRANCISCO TEN-300
Anexos: Informe 44 folios

Bogotá D.C



PARA: Dr. DANIEL FRANCISCO TENJO SUAREZ
Vicepresidente de Gestión Contractual (E)

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto portuario, Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (PEI 63).

Apreciado Doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto portuario, Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (PEI 63) realizada los días 26 y 27 de agosto de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Camilo Mendoza Roza - Coordinador del Grupo de trabajo Férreos y Portuarios (E)
Yadira Perez – Supervisora Concesión

Proyectó: Álvaro Sandoval Reyes – Contratista de la Oficina de Control Interno

Anexo: Informe (44 Folios)

Nro Borrador: 29610200 22083



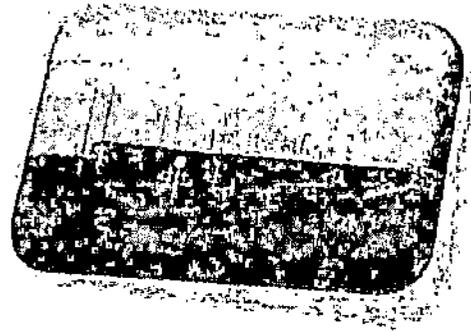
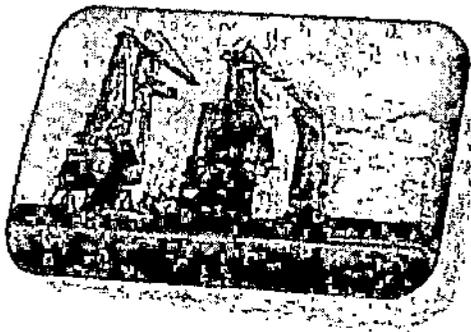
Agencia Nacional de
Infraestructura



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto
portuario, Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.
(PEI 63)

2015



CONTENIDO

1. OBJETIVOS	5
1.1 Objetivo General	5
1.2 Objetivos Específicos	5
2. ALCANCE	6
2.1 Componentes Analizados	6
2.2 Información de Contratos	6
3. METODOLOGÍA	8
3.1 Metodología Empleada	8
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	10
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES	10
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	17
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	17
6.2 Descripción del proyecto a auditar	19
6.2.1 Aspectos Generales.	21
6.2.2 Aspectos Legales.	22
6.3 Temas abordados de manera específica	23
6.3.1 Plan Maestro y Plan Bienal (2013/2014 y 2015/2016)	23
6.3.2 Auditoría Financiera	28
6.3.3 Operación e instalaciones físicas.....	64
6.3.4 Ejecución de obras del Plan de Inversión	65
6.3.5 Visita IGAC.....	66
6.3.6 Hallazgos de la Contraloría General de la Republica	67
6.3.7 Composición accionaria del concesionario	75
6.4 Consideraciones principales de la auditoría	75
6.5 Diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED	75
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR....	76
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría	77
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.....	78
7.1.2 Desempeño del componente técnico.....	79
7.1.3 Desempeño del componente Jurídico	81
7.1.4 Desempeño del componente Ambiental	82



7.1.5	Desempeño del componente Social.....	82
7.1.6	Desempeño del componente Aforo y Recaudo.....	83
8	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GENERALES.....	83
8.1	No Conformidades	83
8.1.1	Para la Interventoría.....	84
8.1.2	Para la Supervisión	84
8.2	Recomendaciones.....	85
8.2.1	Para la Interventoría	85
8.2.2	Para la Supervisión	85
8.3	Buenas Prácticas	85
9	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES - Auditoría Financiera.....	86
9.1	Conclusiones	86

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Datos de los contratistas evaluados.....	6
Tabla 2.	Plazos estimados para la concesión	7
Tabla 3.	Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	10
Tabla 4.	Antecedentes informes Contraloría General de la República	11
Tabla 5.	Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	11
Tabla 6.	Relación de Observaciones y Recomendaciones. Auditoría 2013.....	13
Tabla 7.	Temas programados para la Auditoría.....	15
Tabla 8.	Inversiones del Plan Maestro.....	30
Tabla 9.	Inversiones del Plan Maestro por años.....	30
Tabla 8.	Inversiones del Plan Maestro.....	30
Tabla 10.	Curva de inversiones plan maestro	31
Tabla 11	Ejecución del Plan Bienal 2013-2014 a Junio de 2015.....	32
Tabla 11.	Resultados de calificación MED de agosto de 2015.....	37



INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.¹

La Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa.

El Control Interno, propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se orienten hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

Ahora bien, en desarrollo del citado mandato constitucional, el artículo 9º de la Ley 87 de 1993, definió la naturaleza de la Oficina de Control Interno, para todas las entidades y organismos de las ramas del poder público, en sus diferentes niveles (art. 5º), así:

"(...) es uno de los componentes del Sistema de Control Interno, de nivel gerencial o directivo, encargada de evaluar la eficiencia, eficacia y economía de los demás controles y de asesorar a la dirección en la continuidad del proceso administrativo, la reevaluación de los planes establecidos y en la introducción de los correctivos necesarios para el cumplimiento de las metas u objetivos previstos (...)"

Así las cosas, es preponderante el rol que tanto la Constitución Política y la Ley asignan a la Oficina de Control Interno, dada la importancia sin precedentes que en la nueva visión del control que plasmó el Constituyente de 1991, juega el control interno para la modernización de la administración pública y el mejoramiento de la capacidad de gestión de sus instituciones, todo lo cual, connota un énfasis particular en el control estratégico de gestión, y un serio compromiso con el monitoreo de los resultados de la acción institucional, para el cabal cumplimiento de sus fines y objetivos, de acuerdo a los principios constitucionales rectores del ejercicio de la función pública.

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos queremos destacar la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas,

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.



enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias.

Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI); la auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 13 de agosto de 2015, solicitando la información referente al proyecto, lo cual fue oficializado mediante memorando interno No. 2015102009399-3 del 12 de agosto del mismo año; por otro lado, mediante correo del 19 de agosto de 2015 se remitió a las partes involucradas la decisión de auditar la concesión respectiva y la programación planteada de la auditoría

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General

Evaluar y verificar el comportamiento de la Interventoría y de la Supervisión asociadas al proyecto indicado en el numeral 2.2 de este informe, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP.

1.2 Objetivos Específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto de acuerdo a la etapa en la que se encuentra, vislumbrando las actuaciones recientes realizadas por el concesionario y vigiladas por la interventoría y supervisión del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto al proyecto portuario, Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. (PEI 63) Contrato No 006 de 1993 y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Inter-Puertos
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en octubre del año 2013, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.



- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.

2. ALCANCE

El alcance del informe que aquí se presenta comprende los siguientes aspectos:

2.1 Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle, del proyecto de concesión portuaria, se evidencian las actividades que viene realizando la Sociedad Portuaria Regional en materia de construcción, mantenimiento y operación, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Consorcio Inter-Puertos, en virtud del contrato SEA 015 del 2012; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto portuario, componentes administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, predial, social, y financiero.

Se llevó a cabo la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño MED por segunda ocasión a esta misma interventoría. La primera evaluación se llevó a cabo en octubre de 2013, pero no se adelantó comparación de los resultados obtenidos, toda vez que en la auditoría del 2013, si bien se utilizó la MED, no se generó calificación porcentual de cumplimiento sino observaciones y recomendaciones.

Se aplicó la MED que hace parte de los criterios de evaluación que hasta el momento se tienen incorporados en la metodología que aplica la OCI para las auditorías técnicas; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe

2.2 Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Se otorga a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, descritos en la cláusula segunda del contrato a cambio de la contraprestación económica de que trata la cláusula décima primera del contrato, a favor de la Nación y el Municipio de Santa Marta. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga. b) Se otorga al Concesionario el derecho a utilizar temporalmente los muelles, patios, vías, bodegas y demás bienes relacionados	Contrato 006 de 1993	Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.

	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO Sociedad Portuaria de Santa Marta	
---	---	---

	en las cláusulas tercera y quinta del contrato, a cambio de la contraprestación de que trata la cláusula décima primera del mismo a favor de la Nación exclusivamente.		
Interventor	Interventoría técnica, administrativa, financiera, ambiental, operativa y jurídica al plan de inversiones de los contratos de concesión portuaria n° 006 de 1993, 009 de 1994 y 003 de 2008 suscritos entre la nación superintendencia general de puertos y/o el instituto nacional de concesiones inco, hoy administrados por la agencia nacional de infraestructura y las sociedades portuarias regional de santa marta s.a., regional de buenaventura s.a., y la sociedad terminal de contenedores de Cartagena s.a. contecar s.a., respectivamente, sus adicionales y otrosíes ² .	SEA 015 del 2012	Consortio Inter-Puertos
Supervisor	Profesional por prestación de servicios	Contratista VGC	Yadira Pérez Arciniegas

DATOS DEL CONTRATO DE CONCESION			
CONTRATO No.	Contrato 006 de 1993	Valor Plan de inversión	
PLAZO INICIAL:	20 años	Inicial US \$ 18.091.336 Final US \$ 127.355.455	
PLAZO ADICIONAL otrosí # 006	20 años	Fecha Inicio: 24/06/1993	Fecha fin: 23/06/2033
DATOS DEL CONTRATO DE INTERVENTORIA			
CONTRATO No.	SEA 015 del 2012	VALOR INICIAL:	\$ 9. 200.656.000,00 incluido el IVA
FECHA INICIO	15 de Febrero de 2012	ADICIONES:	NA
FECHAS FIN	14 de Febrero de 2017	VALOR ACUMULADO:	\$ 9. 200.656.000,00 incluido el IVA

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

La composición de la concesión para el proyecto Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. está conformada por 111 accionistas entre personas naturales y jurídicas, dentro de las

² El objeto del contrato de interventoría involucra 3 (tres) contratos de concesión portuaria.



que se encuentran: el Departamento del Magdalena con un 13,374%, El Distrito Turístico de Santa Marta con un 8,669% y el Ministerio de Transporte con un 0,526%.³

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

INTERVENTOR:	
INTEGRANTES	PORCENTAJE
INGENIERIA, CONSULTORIA Y PLANEACION S.A- INCOPLAN S.A	45.00%
CARTAGENERA DE INGENIERIA S.A- CARINSA	25.00%
SERTIC S.A.S	25.00%
INGEPROYECT LTDA	5.00%
TOTAL	100%

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances dispuestos para tal fin. En este sentido la Agencia Nacional de Infraestructura cuenta dentro del sistema integrado de gestión su procedimiento de Auditoría Técnica (Procedimiento EVCI-P-003) dentro del programa de Evaluación y Control Institucional.

Fue importante la información allegada por la supervisión e interventoría ya que fue fundamental para llevar a cabo la auditoría, la cual se centró en una verificación documental y fue corroborada con un recorrido físico al puerto. Se verificó la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos del proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Mediante correo electrónico del 13 de agosto de 2015 y memorando interno 2015102009399-3 del 12 de agosto del mismo año generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia la Gerente de Proyectos Férreos y Portuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y la supervisora del proyecto a auditar. La recepción de la información se dio el 31 de agosto en medio magnético.

Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión con la supervisión a medida que se abordaba cada tema; es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría y la supervisión.

³ Fuente: Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A



Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento. La información solicitada para revisión es la relacionada a continuación:

1. Ficha técnica del proyecto.
2. Contrato de concesión, Otro sí, adiciones, entre otros documentos contractuales.
3. Contrato de la interventoría con todos sus anexos.
4. documentos contractuales.
5. Propuesta económica de interventoría.
6. Acta de inicio de interventoría.
7. Último informe de supervisión.
8. Personal y perfiles de interventoría, aprobación por parte de la ANI
9. Último informe de interventoría.
10. Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
11. Últimas dos actas de comités técnicos.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: Mediante estos documentos se realizó un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, entre otros).

Entrevistas: Se llevó a cabo una reunión en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, el equipo auditor conformado por Arquitecto Álvaro Sandoval Reyes, Luz Jeny Fung Muñoz – Auditor Financiero, Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Auditor Técnico, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita a las instalaciones del puerto, para verificar el estado general del mismo y algunas áreas específicas que estaban siendo intervenidas.

Plan de mejoramiento por procesos: Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría de octubre de 2013, se revisaron documentalmente las acciones de mejora y los avances que ha implementado el interventor y la supervisión al momento de esta nueva auditoría realizada en agosto de 2015.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.



4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario, además de algunos documentos contractuales, a saber:

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.⁴
- ✓ Ley 01 de 1991- Ley de Puertos.
- ✓ Ley 1474 de 2011. Ar 83 y 55.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Documento Compes 3744 de 2013.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 006 de 1993, adicionales y otros)
- ✓ Otrosí No. 006 del 30 de Mayo de 2008: Mediante el cual se incorpora en la cláusula según el plan maestro de utilización de áreas, reorganización física del terminal e incorporación de nuevas áreas portuarias a la concesión.
- ✓ Otrosí No. 007 del 23 de Febrero 2010: Mediante el cual se modificar la cláusula tercera el numeral 3.2 para establecer etapas de construcción en años, manteniendo el total de la inversión y pactando reglas de cumplimiento y ajuste del cronograma de inversión
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato SEA 015 DE 2012, otrosíes, adicionales y otros)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndice del contrato de interventoría.
- ✓ Res.625 del 30/12/2011: aprueba Plan de Inversiones para los años 2011-2012
- ✓ Res.209 del 23/04/2012: resuelve recurso de reposición contra Res.625/2011
- ✓ Res.1009 del 13/09/2013: se ajusta el Plan de Inversiones año 2012
- ✓ Res.1352 del 07/10/2014: se resuelve recurso de reposición contra la Res.1009/2013
- ✓ Res.1104 del 25/06/2015: aprueba Plan de Inversiones para los años 2013-2014.

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Se consultó ORFEO⁵; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	16	Plan de Mejoramiento Institucional	PMI	99% *

Tabla 4- Antecedentes Informes Contraloría General de la República

* El hallazgo 844 presenta un avance del 83%. Pendiente evidencia documental del concepto, los demás se encuentran al 100%

⁴ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

⁵ Sistema de gestión documental Interno - ANI

Tabla 5 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Oficio 20154090311-782 *	Contestado

*respuestas oficio rad padre ANI 2014-701-012013-3 superintendencia de puertos. 2015560017503, concepto demanda arbitral sociedad portuaria regional de Santa Marta

Como no se encontró evidencia de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 “PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)” por parte de la supervisión ejercida por la ANI en octubre del año 2013, se presentan a reglón seguido en la Tabla No.7, los avances presentados por la interventoría (Ingeniero Fabián Jaramillo Sermeño, Ingeniero Residente) a las observaciones y recomendaciones incluidas en el informe de auditoria de octubre de 2013 por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría

Tabla 6- Relación de Observaciones y Recomendaciones auditoria 2013

DESCRIPCIÓN NO CONFORMIDADES "AUDITORIA OCT-2013"	OBSERVACIONES DE LA INTERVENTORÍA	OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA
<p>"...1. No obstante que el contrato de Interventoría N° SEA 015 de 2012 suscrito ante la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio Inter-Puertos, capítulo IV, sección 4.0.2 "Informes Mensuales", establece que el Interventor deberá suministrar al Supervisor de la Agencia Nacional de Infraestructura un informe mensual por escrito dentro de los primeros (5) cinco días hábiles de cada mes, estos se vienen radicando posterior a esta fecha,</p>	<p>Los tiempos de presentación de informes mensuales están sujetos a la pertinencia con la que las sociedades portuarias presentan sus reportes mensuales de actividades ejecutadas en materia técnica, operativa, ambiental y financiera. No obstante, se han efectuado varias mesas de trabajo, especialmente con la SPSM, para aminorar estos tiempos, toda vez que estos últimos son quienes aportan el insumo fundamental para la elaboración del informe. A la fecha, la interventoría</p>	<p>A pesar de las acciones adelantadas por la interventoría, los informes continúan entregándose con posterioridad a la fecha límite contractual.</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">AVANCE 80%</p>



DESCRIPCIÓN NO CONFORMIDADES: AUDITORIA OCT 2013	OBSERVACIONES DE LA INTERVENTORIA	OBSERVACIONES DE LA AUDITORIA
<p>como es el caso del informe de interventoría N° 19 el cual fue radicado el 12 de septiembre de 2013, mediante radicado ANI N° 20134090366332, y el N° 20 el cual fue radicado el 11 de octubre de 2013, mediante radicado ANI N° 20134090413982. Lo anterior denota falta de seguimiento por parte de la supervisión de la ANI, ya que no se ha pronunciado sobre las fechas de presentación y su posible incumplimiento...."</p>	<p>tiene un plan activo para lograr la reducción de estos términos teniendo en cuenta, que el documento contiene la información de los tres puertos de manera integral, evidenciándose el logro avances importantes, sin embargo, se continua en proceso de mejora y optimización de manera continuada en pro de incrementar la eficiencia.</p>	
<p>"...2. Dentro de los formatos adoptados por la Interventoría se debe incluir la obligación del contrato de concesión en cumplimiento a la señalización temporal de obra...."</p>	<p>Para la realización del seguimiento de las obras correspondientes a las inversiones que ejecuta el concesionario, no existe formato alguno propuesto oficialmente por la Agencia en la que se deba consignar e informar los avances de las diferentes actividades de obra civil y equipos. Sin embargo, la interventoría técnica en procura de no excluir ese importante aspecto, verifica en campo las condiciones en las que se encuentra la señalización estacionaria y temporal que se instalan en las diferentes obras, son reportadas en los informes mensuales como parte integral de las obras; y mantiene las evidencias en sus archivos de registro.</p>	<p>En el recorrido adelantado a los muelles, en desarrollo de la auditoria se evidenció una señalización eficiente.</p> <p>Se deberá implementar un formato de seguimiento que no se evidencia.</p> <p>AVANCE 60%</p>
<p>"...3. Se cuentan con áreas e inversiones condicionadas como son la adecuación de la carrera 1 y acceso a la carrera 4 (inversión para el 2012), Invemar, los Silos de Almagrario, Muelle de Granel Líquido, inversiones que se encuentran aplazadas..."</p>	<p>Referente a este tipo de inversiones, la Interventoría ha venido haciendo acompañamiento al concesionario en sus gestiones frente a las diferentes autoridades y poseedores de los bienes que harían parte de la concesión una vez surtido el trámite para ser incorporado.</p>	<p>Es necesario que se establezca un plan de acción con tiempos y responsables.</p> <p>AVANCE 80%</p>



DESCRIPCIÓN NO CONFORMIDADES AUDITORIA OCT 2013	OBSERVACIONES DE LA INTERVENTORIA	OBSERVACIONES DE LA AUDITORIA
<p>"...4. No se ha realizado el monitoreo ambiental aire (material particulado, gases y ruido), los cuales debieron ser autorizados por la oficina de Gestión Contractual - Modo Portuario del INCO, hoy Vicepresidencia de Gestión Contractual, para su utilización en el proyecto..."</p>	<p>Frente a esta recomendación, el Consorcio Interpuertos ha realizado 5 monitoreos en los que se ha incluido: calidad del aire, gases y ruido y los resultados han sido reportados en los informes mensuales radicados ante la agencia.</p>	<p>Se evidenció la ejecución de la acción planteada. SE CIERRA LA NO CONFORMIDAD. AVANCE 100%</p>
<p>"...5. Existen algunas observaciones técnicas efectuadas por parte de la Oficina de Control Interno, sobre las cuales no existe pronunciamiento alguno emanado de la supervisión y las cuales es importante sean tomadas en cuenta:</p> <p>a. Se debe incluir en el informe mensual por parte de la Interventoría el seguimiento que se realiza al estado de la línea férrea.</p> <p>b. Ante la imposibilidad de visualizar el registro fotográfico inmerso en el informe mensual, toda vez que la extensión del archivo es (.TIF) no lo permite, es necesario que se asegure que el archivo sea enviado al supervisor del proyecto en PDF.</p> <p>c. Anexar en el informe mensual de Interventoría el seguimiento que se le realizó a las subestaciones y plantas de potencia.</p> <p>..."</p>	<p>En lo correspondiente a estas tres observaciones de tipo técnico emanado de la Oficina de Control interno, la interventoría no cuenta con requerimiento alguno vigente que solicite expresamente incluir en sus informes mensuales el resultado del seguimiento a las diferentes intervenciones que hace el concesionario a la vía férrea. Sin embargo, el equipo técnico del consorcio Interpuertos, verifica día a día las diferentes intervenciones que se realizan a la infraestructura portuaria ya sea en materia de Inversiones aprobadas e imputables al plan, o en calidad de actividades de ingeniería tendientes al mantenimiento de toda la infraestructura entregada en concesión, entre ellas, la infraestructura férrea y las subestaciones de potencia en mención. En cuanto a la presentación del informe, el Consorcio Interpuertos radica mensualmente en medios físicos y magnéticos ante la ANI un informe con los aspectos técnicos, administrativos, financieros, operativos, ambientales y jurídicos relevantes durante el periodo</p>	<p>Si bien la interventoría ejerce un control sobre las inversiones adelantadas por el concesionario, no se evidencia en el informe mensual ningún tema específico respecto del estado de la línea Férrea, del registro fotográfico, ni de las subestaciones y plantas de potencia.</p> <p>AVANCE 50%</p>



DESCRIPCIÓN NO CONFORMIDADES AUDITORIA OCT 2013	OBSERVACIONES DE LA INTERVENTORIA	OBSERVACIONES DE LA AUDITORIA
	<p>evaluado, y en lo sucesivo, no hay evidencia de solicitud alguna por parte de la agencia que indique cambios a la fecha, no se encuentra en los archivos no se cuenta con solicitud alguna que recomiende o solicite modificaciones en la forma como se presenta el documento.</p>	
<p>"...6. No se han presentado por parte de la Gerencia Portuaria los formatos para realizar los inventarios por parte de la Interventoría, lo que ocasiona posibles retrasos en las funciones propias de la firma Interventora e incumplimiento en el plan de mejoramiento suscrito con la Contraloría General de la República.</p>	<p>En vista de que la interventoría nunca recibió el formato que se utilizaría para la presentación de los inventarios, se presentó una propuesta para ser evaluada por la Agencia. Posterior a su aprobación, se logró la compilación de la información correspondiente a toda la infraestructura y equipos otorgados en concesión, para lo cual se han radicado 2 versiones: una en el año 2014 y la ultima en 2015 con fecha de corte a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior; y actualmente reposa en las oficinas del consorcio, un ejemplar en medio físico y magnético actualizado a 30 de agosto de 2015.</p>	
<p>7. Los inventarios a realizar por parte de la Interventoría deben estar enmarcados dentro de los formatos y con la información de toda la Infraestructura existente en el Terminal Marítimo (Muelles, Patios, Bodegas, Cobertizos, Edificaciones, Silos de Almacenamiento, vías Internas, torres de iluminación entre otros) y equipamiento portuario (Grúa Móvil, Grúa Pórtico, Rtg's, Básculas, Equipos de Carga directa de Carbón, Equipos de Descargue de Granel Limpio, Subestaciones y Plantas Eléctricas, Equipos de Seguridad del Terminal Marítimo, entre otros)..."</p>		<p>Se evidenció la existencia de la información de inventarios, que se actualiza cada vez que se recibe una obra.</p> <p>AVANCE 100%</p>



DESCRIPCIÓN NO CONFORMIDADES AUDITORIA OCT 2013	OBSERVACIONES DE LA INTERVENTORÍA	OBSERVACIONES DE LA AUDITORÍA
<p>"...8. El Plan Bienal para la vigencia 2013, se encuentra en ejecución en virtud de la falta de pronunciamiento oficial e idónea de la Entidad; en razón a que la solicitud que fue realizada mediante oficio N° 2012-409-038644-2 de noviembre 30 de 2012 ocasionando que el Concesionario tome sus propias decisiones ante las inversiones como la ejecución del Plan Bienal 2013-2014. Derivado de ello, actualmente se realizan inversiones no aprobadas por la Agencia Nacional de Infraestructura para luego incluirlas en los siguientes Planes de Inversiones, con concepto de la Agencia y de la firma interventora, pero no aprobado mediante resolución que adopte el plan como son: Cargadores frontales 780, Refuerzo Muelle 4, Barredora, Edificio de las Autoridades, Cargadores 780, Smoke Shack}..."</p>	<p>Referente a este numeral, esta situación fue reportada en los informes mensuales de Interventoría de manera reiterativa, puesto que por la misma dinámica operativa del terminal, no era posible que el concesionario esperara aquella instancia en la que se tuviera un acto administrativo aprobatorio. No obstante, aunque en la actualidad se cuenta con la Resolución 1104 de 2015 que aprueba el Plan Bienal 2013-2014, este carece de firmeza como consecuencia de que esta se encuentra recurrida.</p>	<p>La ANI expidió la Resolución No. 1104 de 2015 por medio de la cual aprobó el PB 13 – 14 de SPRSM; sin embargo, esta interpuso el respectivo recurso de reposición, por lo que aún no se puede afirmar la ejecutoria de dicho acto administrativo para proceder a efectuar el balance de ejecución</p> <p>AVANCE 80%</p>
<p>"...9. El sistema de información institucional con link en la página WEB y la intranet de la Entidad denominado SIINCO, hoy SI-IANI, se encuentra desactualizado; esto contraviene lo dispuesto en el contrato de Interventoría N° SEA 015 de 2012 suscrito ante la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio Inter-Puertos, donde se especifican las obligaciones del Interventor relacionadas con la Gestión Administrativa (Numeral d), que indica que se debe mantener actualizado el sistema de</p>	<p>En cuanto al reporte en el sistema de información, a la fecha aún no se tiene conocimiento alguno del sistema que tiene implementado la ANI para dar cumplimiento a esta obligación contractual. Esta situación, al igual que las anteriores, ha sido reportada en los informes mensuales de manera reiterativa desde el inicio de esta interventoría.</p>	<p>El sistema actual que utiliza la entidad no lo ha implementado aun para el modo Carretero. El SIINCO ya no existe. Este tema se verificaría en una auditoria interna al proceso de gestión de tecnología.</p> <p>N/A</p>



DESCRIPCIÓN NO CONFORMIDADES AUDITORIA OCT 2013	OBSERVACIONES DE LA INTERVENTORIA	OBSERVACIONES DE LA AUDITORIA
información que implemente la Agencia, en este caso el SIINCO, mientras que la Agencia no defina otro sistema..."		
"...10. Al momento de la visita por parte de Control Interno, solo se habían allegado a la Entidad dos (2) de las tres (3) Batimetrías, que se especifican dentro de las obligaciones dadas en el anexo llamado la hoja de datos Concesión SPRSM, actividades específicas-recursos físicos..."	Respecto de esta observación, la interventoría ha presentado en sus informes mensuales 7 batimetrías ejecutadas en la dársena de maniobras del terminal en el siguiente orden: mayo de 2012, julio de 2012, diciembre de 2012, septiembre de 2013, mayo de 2014, octubre de 2014 y la última en abril de 2015.	Se evidenció en la auditoría la realización de las batimetrías. SE CIERRA LA NO CONFORMIDAD. AVANCE 100%
"...11. Se debe realizar un inventario a nivel de detalle de la infraestructura portuaria en aplicación y en cumplimiento de los lineamientos indicados por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura..."	En cuanto a esta observación, ya se hizo comentario para los numerales 6 y 7 de las conclusiones del informe en párrafos anteriores.	AVANCE 100%
"...12. El Supervisor del proyecto se encuentra a cargo de la Concesión SPRSM tiene a su cargo 28 contratos adicionales lo que le impide realizar un adecuado seguimiento a los Puertos bajo su supervisión.	En cuanto a las observaciones números 12 y 13, la interventoría se abstiene de emitir comentarios puesto que se considera que no obedece a su competencia.	A la fecha de la auditoría, la supervisora designada es la ingeniera Yadira Perez. AVANCE 100%
13. No se evidenció la oficialización en la designación de la supervisión del contrato de concesión 006 de 1993, lo cual ocasiona informalidad en el ejercicio propio de las funciones del supervisor..."		
"...14. Se debe analizar el seguimiento realizado a la página WEB de la Concesión donde se verifique la divulgación y actualización de los aspectos	Esta interventoría ha venido haciendo seguimiento continuo durante la totalidad del periodo de la ejecución del contrato de la información publicada en el portal	Se evidenció en la auditoría, el seguimiento diario que ejerce la interventoría a la página web del

DESCRIPCIÓN NO CONFORMIDADES AUDITORIA OCT 2013,	OBSERVACIONES DE LA INTERVENTORIA	OBSERVACIONES DE LA AUDITORIA
importantes de la Concesión..."	WEB del concesionario por razones de verificación y tipo de información dada a conocer; así como también por la necesidad de conocer la situación operativa del terminal, toda vez, que por otros medios no ha sido posible su consecución	concesionario, toda vez que de ella obtiene información. La página web mantiene información en línea de: situación portuaria, programación de motonaves, situación por día, y puerto virtual. AVANCE 100%

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI.

Se estableció el miércoles 19 de agosto una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 26 y 27 de agosto, a desarrollarse un día en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Santa Marta, y un recorrido a las instalaciones del puerto.

Se relaciona a continuación el cronograma para la auditoría del proyecto:

Tabla 7. Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
OFICINAS INTERVENTORIA		
Desplazamiento a oficinas de interventoría	26/08/15	02:00 pm
Reunión de apertura	26/08/15	02:00 pm
Presentación de la concesión por parte de la interventoría	26/08/15	02:30 pm
MED gestión Operativa	26/08/15	03:00 pm

MED gestión financiera	26/08/15	03:30 pm
MED gestión administrativa	26/08/15	04:00 pm
MED gestión jurídica	26/08/15	04:30 pm
Recorrido por terminales y obras de Modernización en ejecución	27/08/15	08:00 a. m
Revisión no conformidades, temas pendientes y mejoras	27/08/15	02:00 pm.
MED gestión Técnico	27/08/15	03:00 p.m.
MED gestión Ambiental	27/08/15	03:30 p.m.
MED gestión predial	27/08/15	04:00 p. m
MED gestión social	27/08/15	04:30 p.m.
Reunión de cierre	27/08/15	05:30 p. m

La auditoría se adelantó a partir de las 10:30 am en las oficinas del Consorcio en la ciudad de Santa Marta; y en la jornada se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI.

El inicio de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del Director de la interventoría y de los integrantes del personal asociado a la misma; así como con los auditores de la ANI: el arquitecto Alvaro Sandoval Reyes, el ingeniero Ivan Mauricio Mejia y la Financiera Luz Yenny Fung.

En esta reunión, se desarrolló el avance general del proyecto de concesión y las mayores dificultades que se presentan en la actualidad. Se precisó la importancia de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

Los temas de mayor análisis que se buscaban precisar fueron los siguientes:

- a) Plan Maestro y Plan Bienal (2013/2014 y 2015/2016)
- b) Auditoría Financiera
- c) Operación e instalaciones físicas.
- d) Ejecución de obras del Plan de Inversión.
- e) Visita IGAC.
- f) Obras ejecutadas y por ejecutar
- g) Hallazgos de la Contraloría General de la Republica

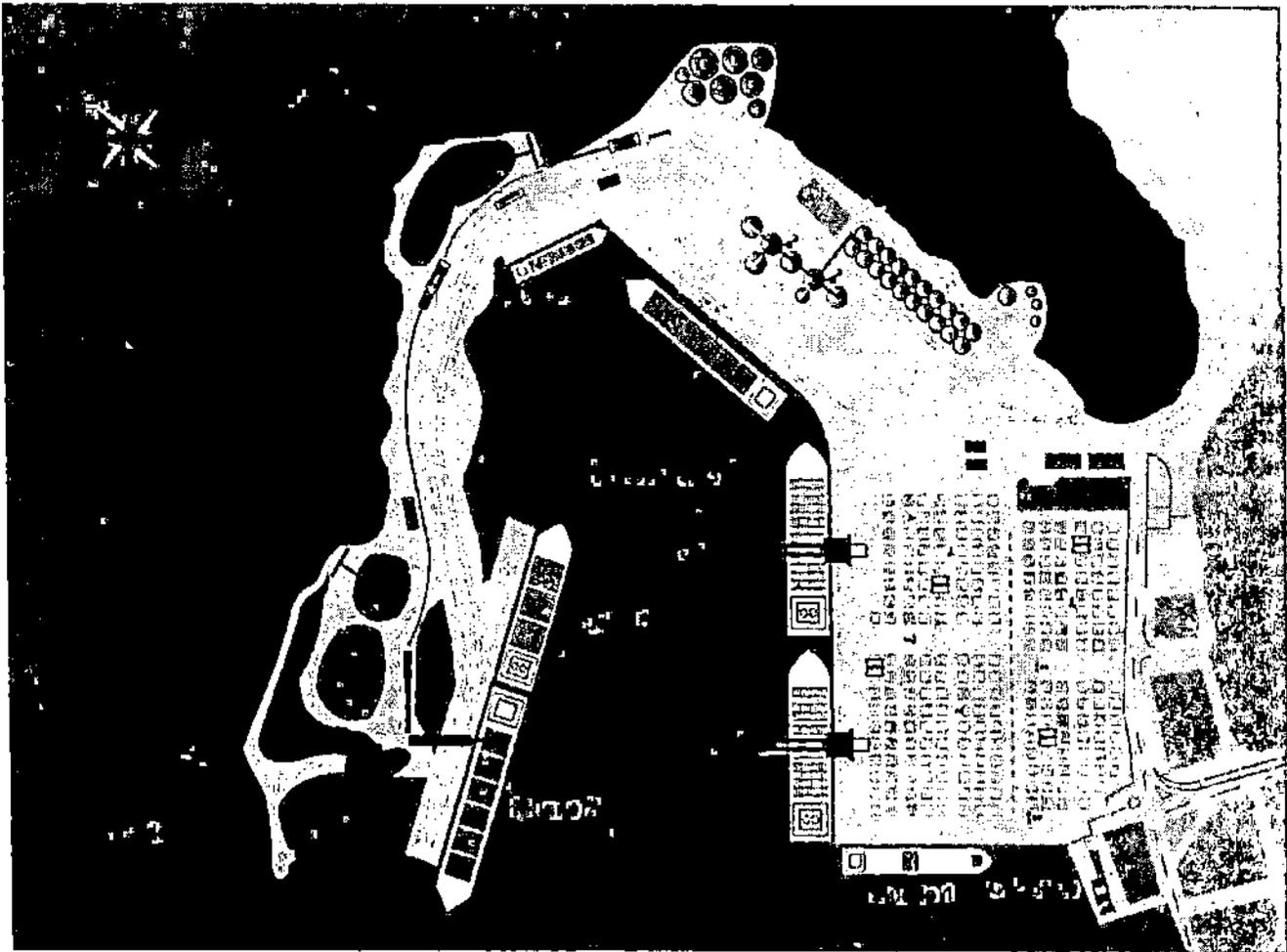
De esta manera, se requirió al personal del consorcio interventor, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, ambiental social, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas del interventor se pudo corroborar la información suministrada con documentos soportes generados en campo; adicionalmente con registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

Ilustración 1. Vista General del proyecto





MUELLES Y CALADOS		
Muelle	Especialidad	Calado
No. 1	Turismo	5.6 Mts
No. 2	Contenedores	12.1 Mts
No. 3	Contenedores	12.1 Mts
No. 4	Granel	13.0 Mts
No. 5	General	6.4 Mts
No. 6	Granel	18.3 Mts
No. 7	Carbón	15.3 Mts

6.2.1 Aspectos Generales.

La SPSM nace con la Ley 001 de 1991, norma que finalizó el monopolio estatal en la administración portuaria y que llevó a la liquidación de Colpuertos. Bajo este nuevo esquema, se crearon la Superintendencia General de Puertos, las Sociedades Portuarias Regionales y los operadores portuarios, entidades con autonomía administrativa y patrimonio propio. Luego, a través de una concesión, el Estado le entregó a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, la administración y operación de la infraestructura del Terminal Marítimo.

La Sociedad Portuaria de Santa Marta, inició operaciones en el año de 1993, es una empresa de economía mixta fundada por 60 empresas, entre las cuales están organizaciones bananeras, navieras, el Departamento del Magdalena, el Distrito de Santa Marta y otros empresarios.

El puerto de Santa Marta nació con una vocación agroindustrial y su área de influencia son dos zonas productoras de banano: Urabá y Magdalena. Los bananeros, preocupados en aquel entonces por la logística de exportación de sus productos, participaron en la licitación para la concesión del Puerto de Santa Marta y se convirtieron en los únicos proponentes, condición que les permitió la adjudicación de la licitación.

La SPSM S.A. ha mantenido en los últimos años una tendencia al crecimiento buscando ser un puerto especializado en el manejo de carga contenerizada, (granel sólido, líquido, y carbón)

El Terminal está localizado en el Departamento de Magdalena, en la Ciudad de Santa Marta y específicamente en el extremo noroccidental de la ciudad, enmarcado al norte por los cerros de San Martín y al occidente por el cerro Ancón y la Ensenada de Taganguilla. El Tipo de Servicio es Público, el Servicio de Carga es Multipropósito y el Servicio de Muelle es Carga. El acceso marítimo se realiza por Bahía Concha con un Calado de operación 45 Pies.⁶ Cuenta con un puerto marítimo de gran importancia, por su ubicación geográfica y por el calado natural que posee, de hasta 60 pies en algunos de sus muelles que le permite atender buques de tipo postpanamax.

Este puerto multipropósito, está dividido en tres grandes subterminales especializadas en carbón, granos y carga general, y contenedores.

Según documentos de la SPRSM, el puerto está a la espera de que el Gobierno autorice la construcción de una variante férrea de carga de 17.5 km, que le permitiría a la terminal estar conectada con el centro del país, sin afectar el corredor turístico de Santa Marta, por donde pasa la línea férrea y que actualmente se encuentra subutilizada. Según la Sociedad, la reactivación del transporte por modo ferroviario permitirá la descongestión de las vías, reducción de la accidentabilidad y de emisiones, ya que más de 350 camiones con carbón recorren diariamente la vía La Loma – Santa Marta.

⁶ Fuente: Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Existe un TERMINAL DE CARGA GENERAL Al interior del Puerto que cuenta con 10.600 m2 de capacidad en almacenamiento descubierto y en zona externa cuenta 31.764 m2 área descubierta y 9.417 m2 de bodegas cubiertas.

Un TERMINAL DE CARBÓN en el que la Sociedad Portuaria a la fecha han invertido más de USD\$ 26 millones en una moderna infraestructura que hace posible el cargue del mineral directo en los muelles, la cual está dotada de: 5 Volcadores de 700 camiones/día, 3 Apiladores radiales, 350 metros de banda tubular (pipe-conveyor) 400 metros de bandas transportadoras de 48' de ancho, 4 cargadores frontales CAT 992 de 20 ton, 2 tolvas de 30 toneladas c/u y 1 Cargador directo de buque con 2.200 ton/h.

El TERMINAL DE GRANEL del Puerto de Santa Marta cuenta con una infraestructura y de servicios logísticos para las importaciones de granel sólido en el país. Cuenta con: Almacenamiento en silos: 69.000 Ton. Almacenamiento en bodegas mecanizadas: 31.500 Ton, Almacenamiento en bodegas no mecanizadas: 18.500 Ton, Grúa móvil de tierra con capacidad de 280 Ton/Hora, 1 Equipo de succión con capacidad de 180 Ton/Hora, 1 Equipo de succión con capacidad de 450 Ton/Hora y Descargue a Silos por banda con capacidad de 170 Ton/Hora.

El TERMINAL DE CONTENEDORES El Terminal de Contenedores del Puerto de Santa Marta cuenta con: 8.7 hectáreas para almacenamiento y operación, 320 metros de línea de atraque, 12.1 metros de calado para atención de Motonaves, 576 conexiones para contenedores refrigerados, Capacidad para operar 300.000 TEUS.

Para la atención de Motonaves, camiones para ingreso y retiro de contenedores y la planificación de las unidades en zona de almacenamiento, cuenta con: 2 Grúas Pórtico Postpanamax 100% eléctricas, 4 RTG's de 6+1 100% eléctricas, 6 top Loaders, 1 Side Pick para manejo de contenedores vacíos, 20 Yard trucks y 14 Bomb Carts.⁷

6.2.2 Aspectos Legales.

Mediante contrato 006 de 1993 la Superintendencia General de Puertos otorgó al Concesionario "Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A", el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos. Asimismo, se otorga el derecho a utilizar temporalmente los muelles, patios, vías, bodegas y demás bienes relacionados en el contrato.

En virtud del Decreto 101 de 2000 fueron trasladados al Ministerio de Transporte las competencias en materia de concesiones portuarias y mediante la Resolución 7583 de 2003, el Ministerio de Transporte cedió al Instituto Nacional de Concesiones INCO, (hoy ANI) a título gratuito, los contratos y convenios vigentes.

En el Otrosí No. 006 del 30 de Mayo de 2008: se incorpora el plan de inversión por valor de USD 127.355.455 y se amplía el plazo por 20 años más, igualmente se incorpora el plan maestro de utilización de áreas, reorganización física del terminal e incorporación de nuevas áreas portuarias a la concesión; el plan maestro comprende la utilización y reorganización física del terminal en las

Fuente: Página Web de la Sociedad portuaria de Santa Marta.



áreas actualmente concesionadas además de la incorporación de las áreas solicitadas por el concesionario.⁸

Mediante Orosí 07 de Febrero de 2010, suscrito entre el INCO y la Sociedad Portuaria, se modificó el cronograma del plan de inversión que fue autorizado mediante otrosí 06 de mayo de 2008.

El Orosí No. 007 del 23 de Febrero 2010: modifica la cláusula tercera en su numeral 3.2 para establecer etapas de construcción en años, manteniendo el total de la inversión y pactando reglas de cumplimiento y ajuste del cronograma de inversión en caso de no cumplir, adicionar a la cláusula cuarta el parágrafo donde se obligue a la sociedad a constituir un encargo fiduciario para la adecuada administración de los recursos para las interventorías y/o auditorías, modificar la cláusula décima primera en el sentido de ajustar las garantías de cumplimiento, salarios y prestaciones, construcción de obras y responsabilidad civil.

6.3 Temas abordados de manera específica

Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de Construcción, Operación, Mantenimiento y Explotación y a continuación y con carácter fundamentalmente informativo se presentan las situaciones más prioritarias a revisar con observaciones que serán incluidas en el capítulo 8:

6.3.1 Plan Maestro y Plan Bienal (2013/2014 y 2015/2016)

Las inversiones aprobadas en el otrosí 006 van desde el año 2008 y hasta el año 2033 por un valor total de US \$ 127,355,455 y el otrosí 007 define el plan de inversiones año por año en dólares constantes del año 2007 así:

INVERSION	2008-2011	2012-2020	2021-2033	TOTAL US\$
Infraestructura Terminal Contenedores	17,800,000	16,292,341		34,092,341
Equipos Terminal Contenedores	21,800,000	3,200,000		25,000,000
Infraestructura Terminal Graneles	7,730,120	10,465,629	4,685,926	22,881,674
Equipos Terminal Graneles	4,385,000			4,385,000
Infraestructura Terminal Carga General		2,730,358		2,730,358
total	51,715,120	32,688,328	4,685,926	89,089,374
Tablestacado Muelles	2,672,317	2,619,574		5,291,891
Repotenciación del Puerto	48,883	6,899,779	20,625,528	27,574,191
Seguridad (escáneres)	2,700,000	2,700,000		5,400,000
total	57,136,320	44,907,681	25,311,454	127,355,454

Tabla 8- Inversiones del plan maestro. Fuente: Otrosí 006

⁸ Incluyen: 1- la zonas de playa terrenos de bajamar y áreas accesorias a aquellas o estas, disponibles a la fecha y que por tanto se autorizan su incorporación al contrato de concesión mediante la resolución 245 del 30 de mayo de 2008 y 2- aquellas áreas adyacentes solicitadas y aprobadas que solo se podrán incorporar cuando jurídica y materialmente sea posible.



INVERSIÓN	2008-2011	2012-2020	2021-2033	TOTAL US\$
Infraestructura Terminal Contenedores	17,800,000	16,292,341		34,092,341
Equipos Terminal Contenedores	21,800,000	3,200,000		25,000,000
Infraestructura Terminal Graneles	8,407,260	11,808,082	4,685,926	24,901,266
Equipos Terminal Graneles	2,365,408			2,365,408
Infraestructura Terminal Carga General		2,730,358		2,730,358
total	50,372,668	34,030,481	4,685,926	89,089,374
	2,672,312			
Tablestacado Muelles		2,619,574		5,291,890
Repotenciación del Puerto	1,378,233	5,572,429	20,625,528	27,574,190
Seguridad (escáneres)	2,700,000	2,700,000		5,400,000
total	50,123,218	44,907,681	25,311,454	127,355,454

Tabla 8- Inversiones del plan maestro. Fuente: Otrosí 007

Comparando el plan de inversión incluido en el otrosí 006, respecto del 007, se observa un incremento en el rubro "infraestructura terminal graneles" de us\$ 677,140 para el periodo 2008-211y para el periodo 2012-202 un incremento de US\$ 1,342,453 , lo que evidencia la vocación del puerto respecto del tema de graneles.

En el rubro de "Repotenciación del Puerto" la inversión pasó, para el periodo 2008-2011, de 48,883 a 1, 378,233, es decir 28 veces más la inversión inicial propuesta y disminuyó para el periodo 2012-2020.

A continuación se presentan los valores que aparecen en inversión para cada uno de los años.

AÑO	INVERSIÓN	AÑO	INVERSIÓN
2008	847,847	2021	6,445,671
2009	4,238,560	2022	2,489,445
2010	33,147,019	2023	1,595,717
2011	18,887,791	2024	1,668,109
2012	9,283,991	2025	1,049,900
2013	24,065,532	2026	2,501,580
2014	5,675,177	2027	1,238,307
2015	2,132,172	2028	2,496,065
2016	1,218,515	2029	1,508,795
2017	660,965	2030	1,610,489
2018	415,234	2031	788,394
2019	685,151	2032	1,687,743
2020	786,045	2033	231,238
total			127,355,454

Tabla 9- Inversiones del plan maestro por años

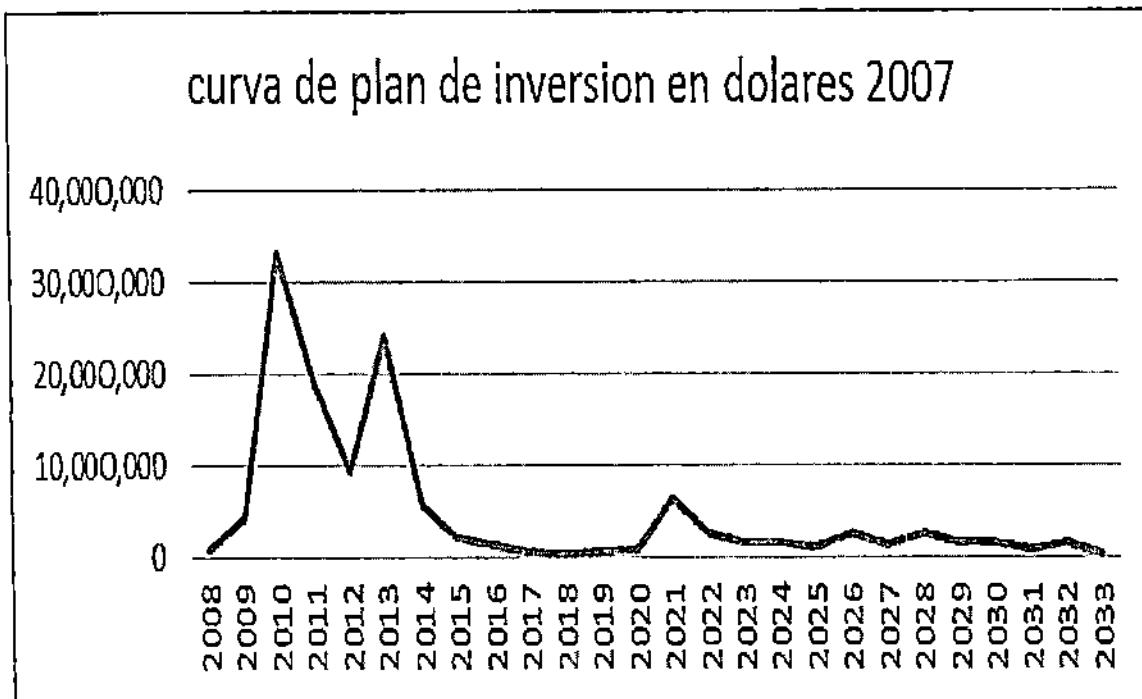


Tabla 10- curva de plan de inversión

Llama la atención el incremento en las inversiones que pasó de una Inicial de US \$ 18.091.336 a la final de US \$ 127.355.455; igualmente es importante resaltar las inversiones puntuales de los años 2010 y 2013 que marcan picos importantes a tener en cuenta toda vez que esta aun por resolver el recurso de reposición del plan bienal 2013-2014.

A continuación se presentan los actos administrativos relacionados con las aprobaciones de los planes bienales pudiéndose observar que solo hasta el 25 de junio de 2015 se aprobó el plan bienal 2013-2014.

Res.625 del 30/12/2011: aprueba Plan de Inversiones para los años 2011-2012

Res.209 del 23/04/2012: resuelve recurso de reposición contra Res.625/2011

Res.1009 del 13/09/2013: se ajusta el Plan de Inversiones año 2012

Res.1352 del 07/10/2014: se resuelve recurso de reposición contra la Res.1009/2013

Res.1104 del 25/06/2015: aprueba Plan de Inversiones para los años 2013-2014.

El Plan bienal de inversiones para los años 2013 y 2014 fue aprobado mediante la Resolución.1104 del 25 de junio 2015 pero el Concesionario presentó recurso de reposición mediante el Rad.20154090458382 del 28/07/2015 el cual se encuentra en revisión.

La ANI emitió la Resolución 744 de junio 4 de 2014 con respecto a la solicitud del concesionario de incluir el Proyecto de Dragado en el Plan Bienal 13 – 14, dicha Resolución se apoyó en el concepto

entregado por la interventoría a la Agencia, como resultado de esta situación se presentan modificaciones al Plan bienal.

Respecto del plan bienal 2015-2016, el mismo fue presentado por el concesionario a la ANI el 28 de noviembre de 2014 y el 20 de marzo la interventoría remitió concepto al respecto. A la fecha y transcurridos 8 meses del año 2015 aún no se encuentra aprobado por parte de la entidad.

La Sociedad Portuaria continúa ejecutando las inversiones del PB 15 – 16 que aún no cuenta con la aprobación de la Agencia. Si bien la interventoría ejerce control sobre el valor contratado y ejecutado, en opinión del auditor, se está verificando una información que a la fecha aún no está resuelta por el recurso presentado por el concesionario y que está aún sin definir

La ANI expidió la Resolución No. 1104 de 2015 por medio de la cual aprobó el PB 13 – 14 de SPRSM, sin embargo, esta interpuso el respectivo recurso de reposición, por lo que aún no se puede afirmar la ejecutoria de dicho acto administrativo para proceder a efectuar el balance de ejecución. La interventoría está elaborando el informe respectivo respecto al recurso interpuesto por la SPRSM.

La demora en la aprobación definitiva de los planes bienales es perjudicial por la indefinición de las obras propuestas V/s las ejecutadas y el balance financiero de las mismas, igualmente por la no información por parte del Concesionario sobre las mismas por considerar ellos que no están en firme. Estamos en agosto y los recursos, a la luz de lo dispuesto en el artículo 79 de la Ley 1437 de 2011, deberían ser resueltos vencido el término probatorio, cuyo término no debe superar los 30 días.

Sobre la ejecución de obras asociadas al plan bienal 2015

Se evidencia que si bien no ha sido aprobado el plan propuesto por la SPRSM, se vienen ejecutando obras que resaltan actividad referida a este particular; causa preocupación la no aprobación por parte de la ANI ya que a partir de este se puede hacer un control más particular a lo aprobado y/o lo postergado.

Sin embargo, y como en ocasiones anteriores mientras se da la aprobación del plan se empiezan a ejecutar actividades para no represarlas hacia el segundo año de cada plan; para esto la SPRSM suministró las actividades y presupuestos asociados al mismo, a fin de que se puedan evaluar los avances que se van presentando controlados por la interventoría.

PLAN BIENAL PROPUESTO SPRSM						
PROYECTO	2015 OTROSÍ No. 6	2015 USD CORRIENTES	2016 OTROSÍ No. 6	2016 USD CORRIENTES	TOTAL PLAN BIENAL USD CORRIENTES	EJECUTADO 2015
Contenedores		55.407		4.148.285	4.203.692	
Compra de 3 Equipos Racks				681.905	681.905	
Equipos Fase I		16.560			16.560	



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO
 Sociedad Portuaria de Santa Marta



**TODOS POR UN
 NUEVO PAÍS**
 PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Ampliación Muelle 2 y Dragado en Muelle 1				APLAZADO		
Equipos Fase II				532.000	532.000	
Facilidades auxiliares para patio de contenedores		38.847			38.847	
Adecuación Kra. 1 Acceso Kra. 4				2.934.380	2.934.380	
Terminal de Graneles		1.475.064		4.911.012	6.386.076	
Muelle granel líquido				APLAZADA	APLAZADA	
Repotenciación bodegas harinas				736.842	736.842	
Construcción Tanques de aceite en patio centro				4.174.170	4.174.170	
Construcción de línea de líquidos para crudo de muelle 4 muelle 6		1.475.064			1.475.064	
Carga General		474.424		0	474.424	
Adecuar Operlog y zona Franca		474.424			474.424	
Subtotal		2.004.895		9.059.297	11.064.192	
Repotenciación del Puerto	1.258.981	1.721.105	1.218.514	265.234	2.644.853	61.547
Pavimentos			173.484	173.484	346.968	
Defensas	206.499	106.499			106.499	27.318
Estructuras metálicas defensas						
Torres de iluminación		53.166	55.810		108.976	
Subestaciones de Potencia		60.000	38.333		98.333	
Plantas de Emergencia			110.000			
Vías Férreas			450.000			
Muelles (Losas y Vigas)	777.125	1.317.833			1.317.833	34.229
Pilotes	183.607	183.607	299.137		482.744	
Tanque enterrado						
Red Hidráulica	91.750		91.750	91.750	183.500	
Estación de Lavado						
Interventoría						
Equipamiento Tecnológico		35.000		231.355	266.355	
Tablestacado Muelles	873.191					25.185
Seguridad (Scanner)		CONDICIONADA		CONDICIONADA	CONDICIONADA	
Otras Inversiones Aprobadas		668.338		1.718.939	2.387.277	19.157
Equipamiento Tecnológico						16.339
Planta Desalinizadora		668.338		87.916	756.254	2.818
Lote Invermar				1.631.023	1.631.023	
TOTAL	2.132.172	4.429.338	1.218.514	11.274.825	16.362.677	105.889

Fuente: Información suministrada por interventoría, Consorcio Interpuertos, Agosto 2015.



Dentro del plan propuesto por la SPRSM para 2015 se deben llevar a cabo obras asociadas al área de contenedores, referidas a facilidades auxiliares para patio de contenedores y equipos fase 1; que a septiembre de 2015 no han sido ejecutadas; de igual manera es importante señalar actividades para el área terminal de graneles referidas a construcción de línea de líquidos para crudo del muelle 4 y muelle 6, que aun tampoco presentan ejecución siendo este ítem en el plan de inversión el más cuantioso para el año 2015 con inversiones de alrededor US\$ 1.47 millones. De igual manera en cuanto a carga general se prevén obras de adecuación a Operlog y Zona Franca que no evidencian avance alguno.

Es claro que la interventoría debe vigilar y controlar la adecuada ejecución de los planes bienales aprobados, sin embargo, para este particular y en pro de una oportuna advertencia al estado sobre las actuaciones que se llevan a cabo, debe medir aun cuando no se tenga aprobado el avance porcentual de las obras previstas en los planes presentados por la SPRSM, de la misma forma evidenciar los presuntos retrasos que la misma está incurriendo por cuenta de la no aprobación del plan a Agosto de 2015 por parte de la ANI, asimismo como sentar su posición sobre un eventual cumplimiento de estas metas asociado a una evidente baja ejecución presentada en la tabla anterior.

Los planteamientos y proyecciones que se prevean para el 2016 son definitivos a fin de cumplir el plan presentado y el que se apruebe ya que en 2015 no se encuentra un ritmo de ejecución como se esperaría al mes de septiembre, influyendo de manera drástica ya que de los US\$ 4.42 millones solo se han ejecutado US\$ 105 mil dólares, lo cual representa menos del 5% de lo previsto por la Sociedad Portuaria.

Estos planes bienales se enmarcan en un plan maestro para la optimización del puerto, lo cual desencadena un avance en mejoramiento del movimiento de carga de la sociedad portuaria lo que genera una productividad mayor para el mismo; de acuerdo a la contraprestación pactada en la fórmula prevista con la SPRSM asocia los ingresos brutos reales del concesionario por lo cual la optimización del puerto generara mayor y mejor eficiencia en las operaciones, que resultará con mayor generación de ingresos por lo cual mayor contraprestación hacia el Estado. Debido a que las obras enmarcadas para el cumplimiento de metas según lo previsto en los planes bienales se vengas cumpliendo generará mejoramiento del puerto en ingresos, en caso contrario, la no completitud de estas obras generarán menor capacidad de optimización del puerto y por lo tanto menor ingreso tanto para el concesionario como para el Estado.

6.3.2 Auditoría Financiera

A continuación se presenta la información relacionada con la evaluación financiera adelantada por parte de la Profesional de la OCI en desarrollo de la presente auditoría.

	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO Sociedad Portuaria de Santa Marta	
---	---	---

1- CONSTATACION DE ASPECTOS FINANCIEROS

Análisis de los estados financieros de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., de los años 2012, 2013 y 2014.

1.1 Lectura de los estados financieros (EEFF) y los efectos que refleja:

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.			
BALANCE GENERAL			
(En miles de pesos colombianos)			
CUENTAS	2012	2013	2014
ACTIVO			
Activo Corriente			
Disponible	1,596,105	957,916	555,535
Inversiones Negociables	6,656,037	2,583,695	2,022,292
Deudores	33,907,933	29,867,959	35,152,203
Inventarios	220,891	272,529	576,365
Gastos Pagados por Anticipado	1,433,522	1,407,879	1,870,208
Total Activo Corriente	43,814,488	35,089,978	40,176,603
Activo No Corriente			
Deudores a Largo Plazo	935,350	188,352	2,274,822
Inversiones Permanentes	84,642,328	90,135,427	84,201,074
Propiedades, Maquinaria y Equipo - Neto	23,184,916	24,622,719	22,018,023
Total Activos No Corrientes	108,762,594	114,946,498	108,493,919
Diferido			
Cargos Diferidos	76,058,433	97,042,363	96,737,070
Total Diferidos	76,058,433	97,042,363	96,737,070
INTANGIBLES			
Intangibles	14,372,490	188,050	527,186
Total Intangibles	14,372,490	188,050	527,186
Valorizaciones			
Valorizaciones de Activos	22,121,170	15,164,216	16,892,195
Total Valorizaciones	22,121,170	15,164,216	16,892,195



Total Activo	265,129,175	262,431,105	262,826,973
Cuentas de Orden	172,739,825	513,536,869	387,234,473
PASIVO Y PATRIMONIO			
Pasivo Corriente			
Obligaciones Financieras	4,942,939	16,074,900	1,141,229
Proveedores y Cuentas por Pagar	15,345,521	11,995,151	12,877,703
Impuestos, Gravámenes y Tasas	3,282,456	3,660,262	2,784,768
Obligaciones Laborales	872,952	1,004,327	1,197,896
Pasivos Estimados y Otros Pasivos	2,765,393	1,909,108	1,225,212
Total Pasivo Corriente	27,209,261	34,643,748	19,226,808
Pasivos No Corrientes			
Obligaciones Financieras	63,222,906	74,351,885	98,414,504
Cuentas por Pagar	60,239,337	45,432,148	35,907,827
Impuestos, Gravámenes y Tasas	614,850	0	
Total Pasivo No Corriente	124,077,093	119,784,033	134,322,331
Total Pasivo	151,286,354	154,427,781	153,549,139
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS			
Capital Social	15,621,674	22,548,938	30,647,894
Superávit de Capital	607,334	607,334	607,334
Reservas	20,732,307	21,642,747	22,621,948
Revalorización del Patrimonio	5,358,371	5,358,371	5,358,371
Superávit por Método de Participación	29,237,116	32,889,734	40,313,460
Superávit por Valorizaciones	22,121,171	15,164,216	16,892,195
Resultados del Ejercicio	20,164,848	9,791,984	-7,163,368
Total Patrimonio de los Accionistas	113,842,821	108,003,324	109,277,834
Total Pasivo y Patrimonio	265,129,175	262,431,105	262,826,973
Cuentas de Orden por Contra	172,739,825	513,536,869	387,234,473



ESTADO DE RESULTADOS

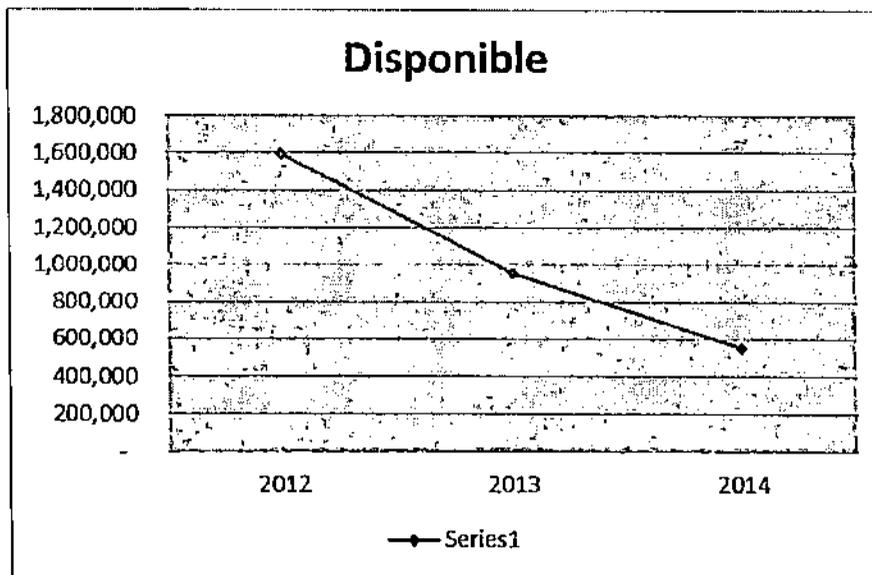
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.			
ESTADO DE RESULTADOS			
(En miles de pesos colombianos)			
CUENTAS/AÑO	2012	2013	2014
INGRESOS OPERACIONALES			
Uso de Instalaciones	39,465,987	38,681,951	40,910,640
Servicios Operador Portuario	19,288,343	18,387,914	19,666,496
Almacenamiento y Deposito de Mercancías	6,234,031	7,779,513	5,535,381
Servicios de Muellaje	3,498,836	3,525,377	5,316,427
Otros	2,391,336	4,396,346	7,871,496
UTILIDAD BRUTA	70,878,533	72,771,101	79,300,440
COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS	34,187,251	34,440,155	40,306,442
GASTOS OPERACIONALES DE ADMON	22,111,055	18,913,699	17,357,023
UTILIDAD OPERACIONAL	14,580,227	19,417,247	21,636,975
INGRESOS (GASTOS) NO OPERACIONALES	7,617,845	- 6,799,502	- 26,760,462
Participación en resultados de compañías subordinadas	8,224,918	- 2,271,404	- 15,983,116
Ingresos financieros	13,968,902	5,270,952	15,936,051
Gastos financieros	- 14,158,268	- 17,317,210	- 26,585,256
Ingresos (gastos) no operacionales, neto	- 417,707	7,518,160	- 128,141



PERDIDA O UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	22,198,072	12,617,745	-	5,123,487
PROVISIÓN IMPUESTO DE RENTA	2,033,224	2,825,761		2,039,881
UTILIDAD (PERDIDA) NETA DEL EJERCICIO	20,164,848	9,791,984	-	7,163,368
GANANCIA POR ACCIÓN	5,861.00	1,966.00		1,052.00

A renglón seguido analizaremos por medio de gráficas el comportamiento de algunos componentes del Balance General y el Estado de Resultados de los años 2012, 2013 y 2014.

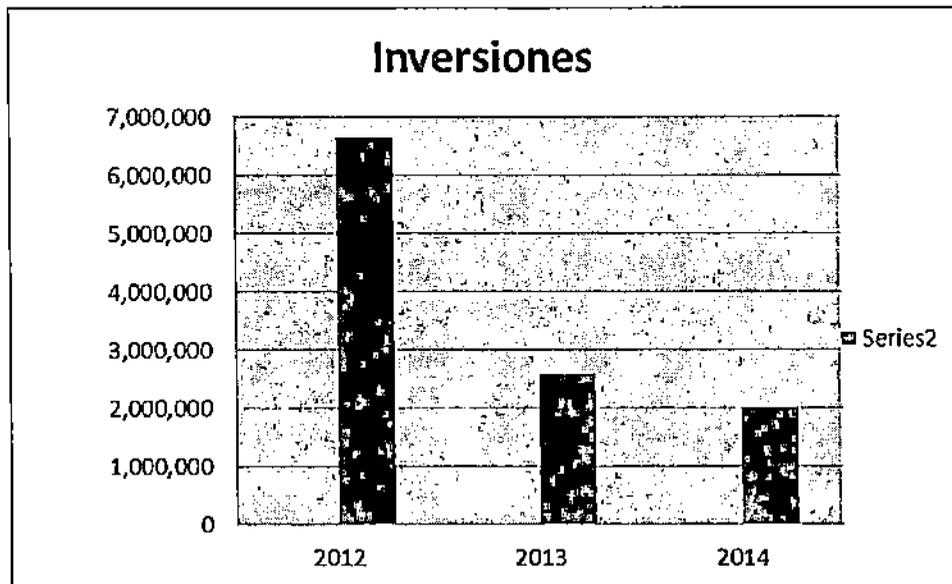
DISPONIBLE		
2012	2013	2014
1,596,105	957,916	555,535





La Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta ha disminuido considerablemente el disponible al pasar en el año 2012 de \$1.596.105=, en el año 2013 a \$957.916= y en el año 2014 a \$555.535=. Es decir, disminuyó entre el año 2012 a 2013 en -39.98% y de 2013 a 2014 en -42.01%.

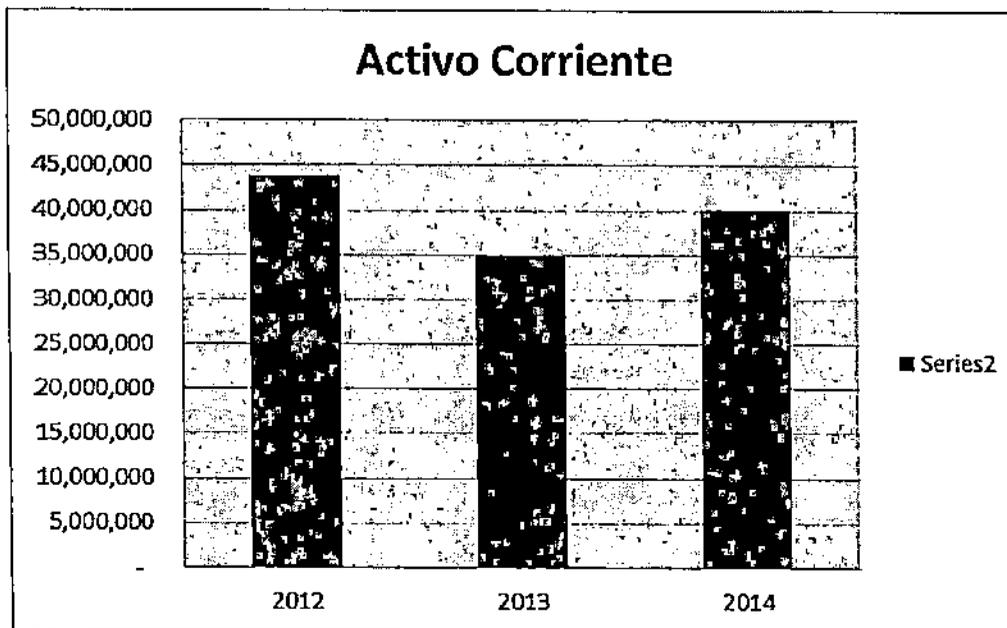
INVERSIONES		
2012	2013	2014
6,656,037	2,583,695	2,022,292



Las inversiones han ido disminuyendo desde el año 2012 al año 2014. Para el período comprendido entre 2012 y 2013 disminuyó en -61.18% y para el período de 2013 a 2014 disminuyó en -21.73%. Las inversiones de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta están conformadas por dos tipos de inversiones. En primer lugar están las inversiones en derechos fiduciarios y en segundo lugar, certificados de depósito a término.

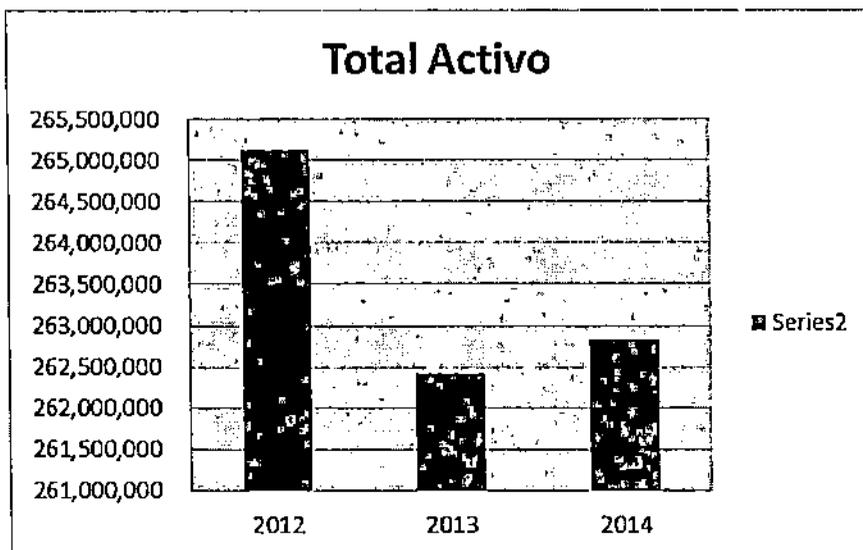


ACTIVO CORRIENTE		
2012	2013	2014
43,814,488	35,089,978	40,176,603



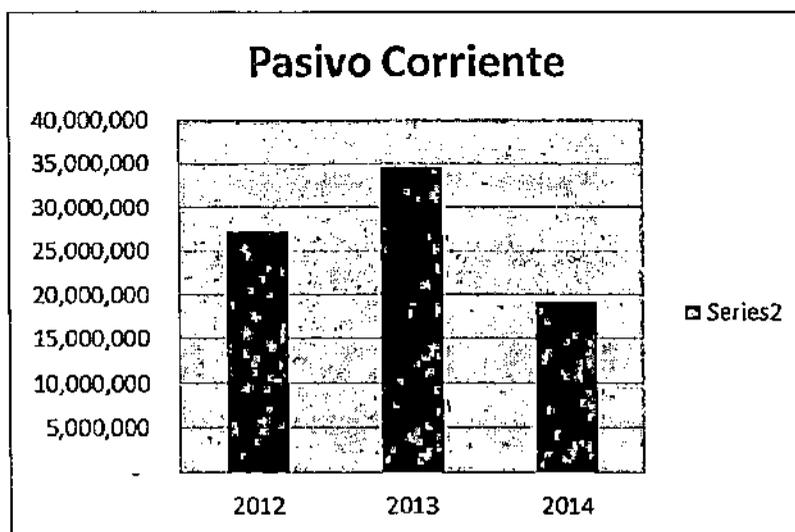
El activo corriente ha tenido altibajos en los últimos tres años al pasar de \$43.814.488= en el año 2012 a \$35.089.978= en el año 2013 y \$40.176.603= en el año 2014. El activo corriente está conformado por: disponible, inversiones negociables, deudores, inventarios y gastos pagados por anticipado.

TOTAL DEL ACTIVO		
2012	2013	2014
265,129,175	262,431,105	262,826,973



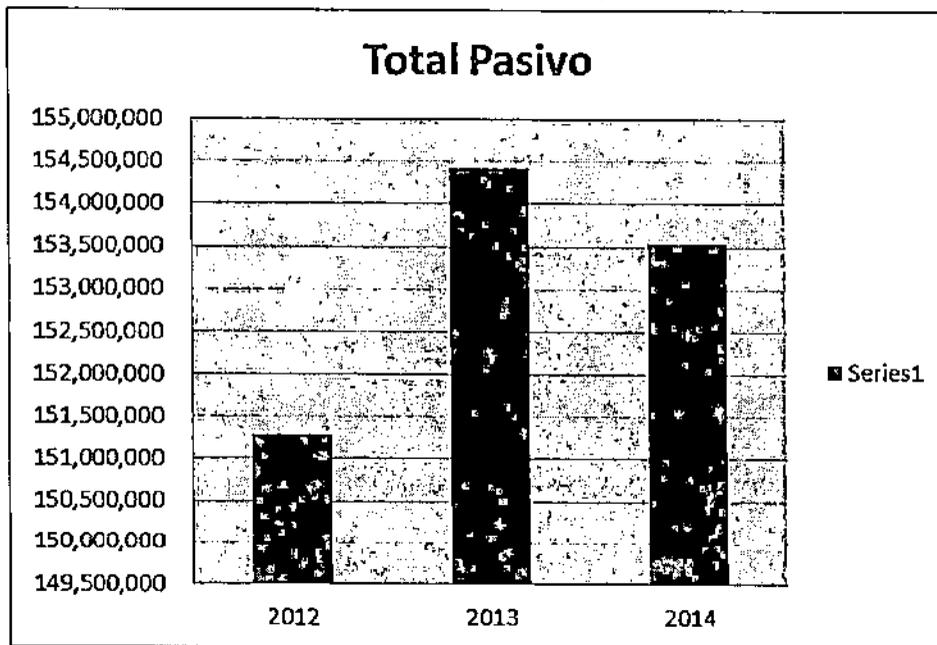
El total activo aumentó para el año 2014, al pasar en el año 2013 de \$ 262.431.105= a \$262.826.973=, correspondiente a un porcentaje de 0.15%.

PASIVO CORRIENTE		
2012	2013	2014
27,209,261	34,643,748	19,226,808



El pasivo corriente ha sufrido de altibajos en los últimos tres años, en el año 2012 arrojó un valor de \$27.209.261=, en el año 2013 presentó un saldo de \$34.643.748= y en el año 2014 tenía un pasivo de \$19.226.808=. Su disminución porcentual para los dos últimos años fue de -44.50%.

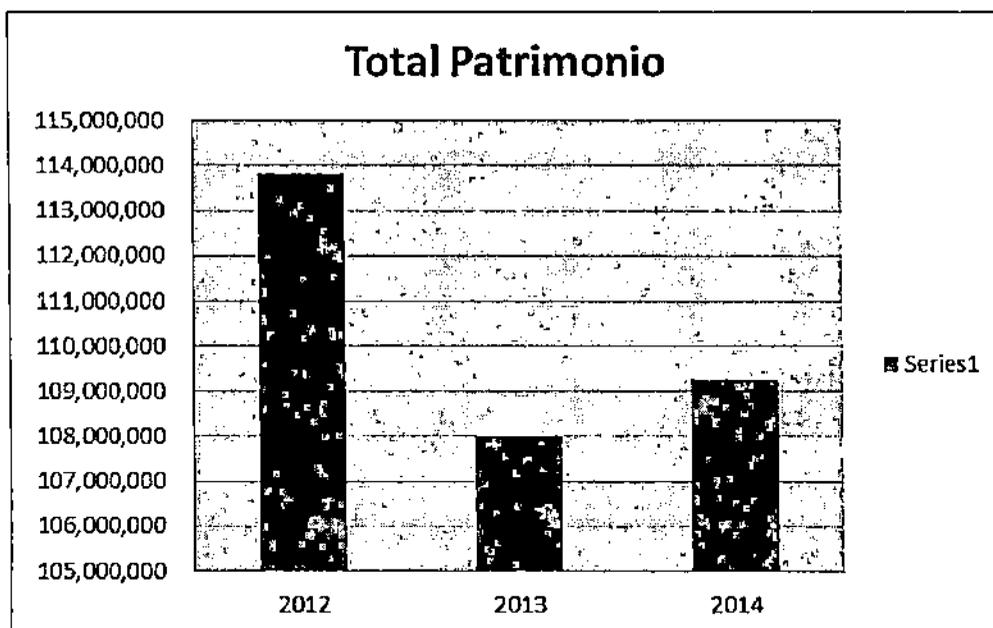
TOTAL PASIVO		
2012	2013	2014
151,286,354	154,427,781	153,549,139



El total pasivo viene presentando altibajos desde el año 2012, para ese año presentaba un saldo de \$151.286.354=, el año 2013 en \$154.427.781= y para el año 2014 en \$153.549.139=. El aumento porcentual entre los años 2012-2013 fue de 2.08% y de -0.57% para los años 2013-2014.

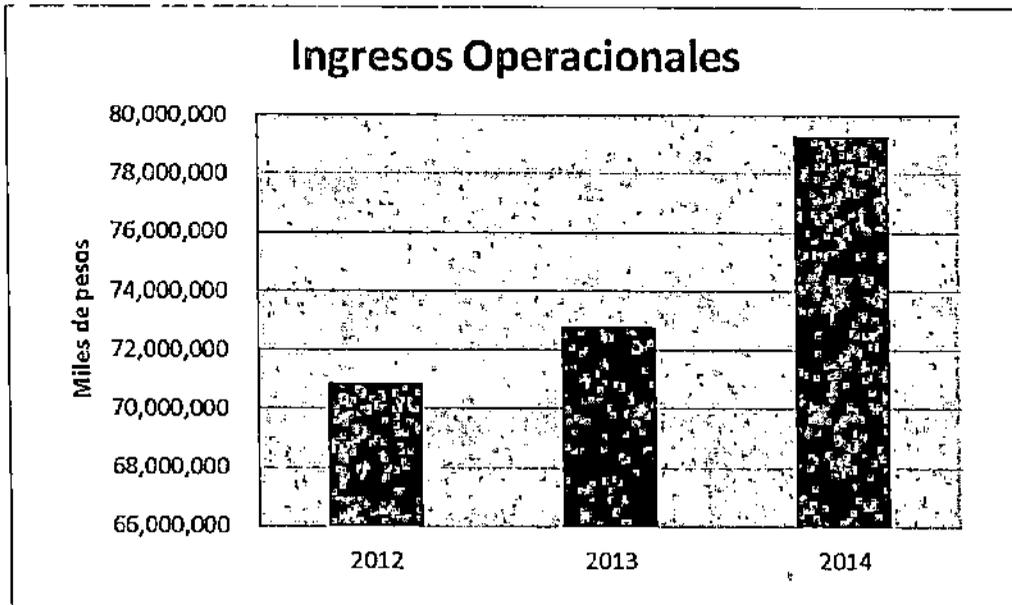
Lo que nos muestra que la Sociedad Portuaria para el año 2013 y 2014 disminuyó sus obligaciones a corto plazo y aumentó sus obligaciones a largo plazo.

TOTAL PATRIMONIO		
2012	2013	2014
113,842,821	108,003,324	109,277,834



El patrimonio ha tenido altibajos en los últimos tres años, tal como se muestra en las gráficas anteriores. Para el año 2012 arrojó un valor de \$113.842.821=, para el año 2013 disminuyó a \$108.003.324= y para el año 2014 aumentó a \$109.277.834=. Este leve aumento en el 2014 se debe a los rubros capital social y superávit por método de participación.

INGRESOS OPERACIONALES		
2012	2013	2014
70,878,533	72,771,101	79,300,440

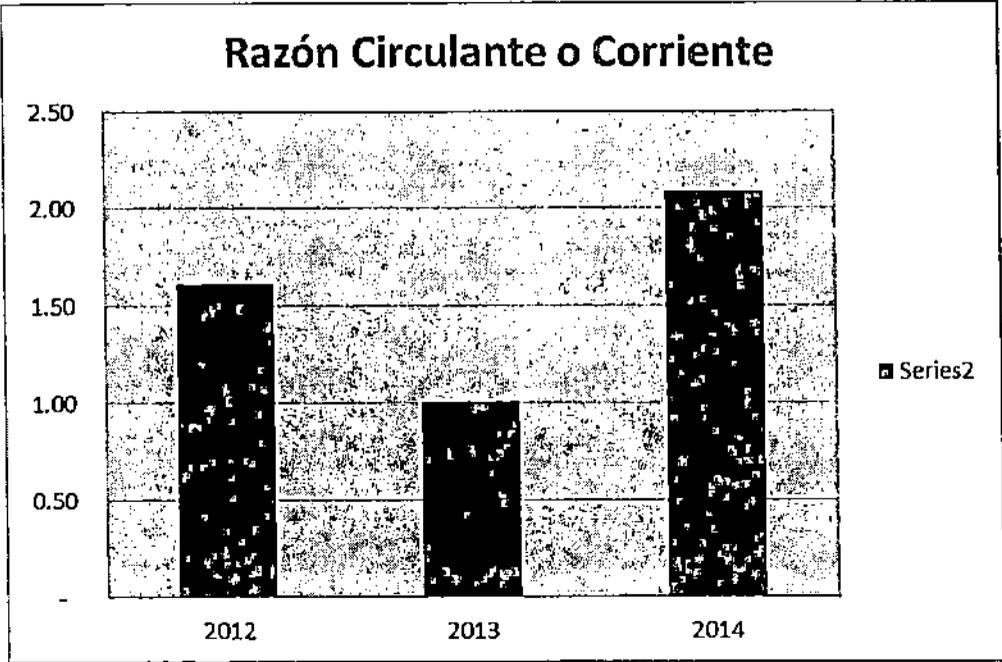


Los ingresos netos operacionales aumentaron en el último año considerablemente al pasar en el año 2013 de \$72.771.101= a \$79.300.440= en el año 2014, es decir aumentó en \$6.529.339=, correspondiente a un 8.97%.

Los ingresos de la Sociedad Portuaria de Santa Marta están conformados por: uso de instalaciones, servicios de operador portuario, almacenamiento y depósito de mercancías, servicios de muellaje y otros. Los cinco (5) rubros mencionados anteriormente tuvieron un incremento para el año 2014, que representó el 8.97% de crecimiento con respecto al año inmediatamente anterior.

Indicadores Financieros:

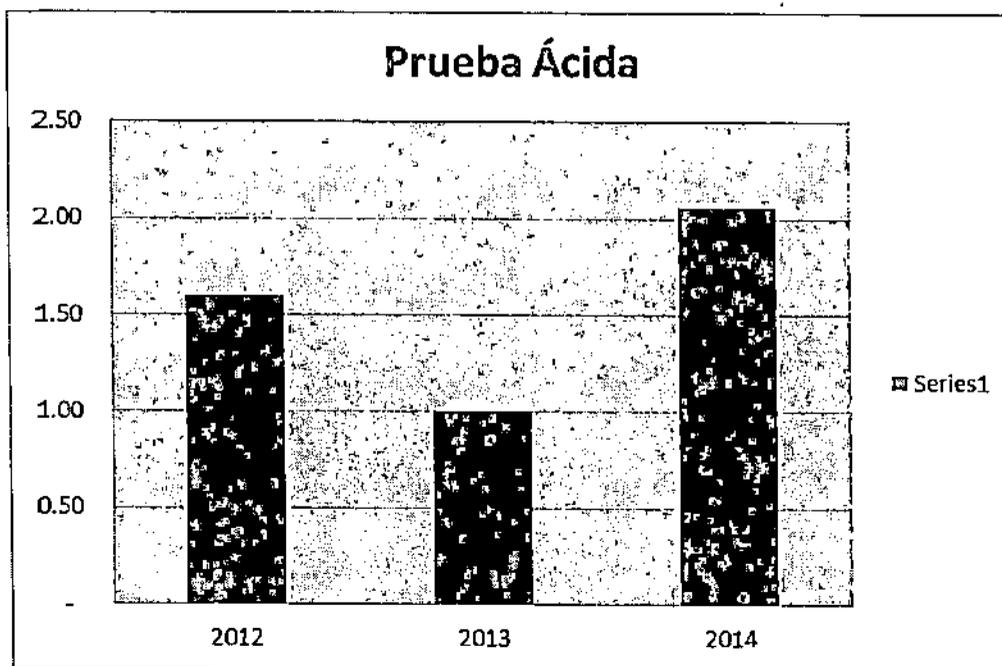
RAZON CIRCULANTE O CORRIENTE		
2012	2013	2014
1.61	1.01	2.09



Este indicador nos revela: por cada peso de deuda a corto plazo con cuanto cuenta la empresa para respaldarla.

Para el año 2012 la Sociedad Portuaria contaba con \$1.61 para cubrir \$1 de deuda a corto plazo, en el año 2013 contaba con \$1.01 para cubrir \$1 de deuda a corto plazo y para el año 2014 contaba con \$2.09 para cubrir \$1 de deuda a corto plazo. Lo anterior denota que la Sociedad Portuaria se ha fortalecido en el último año y cuenta con recursos suficientes para cubrir su deuda a corto plazo.

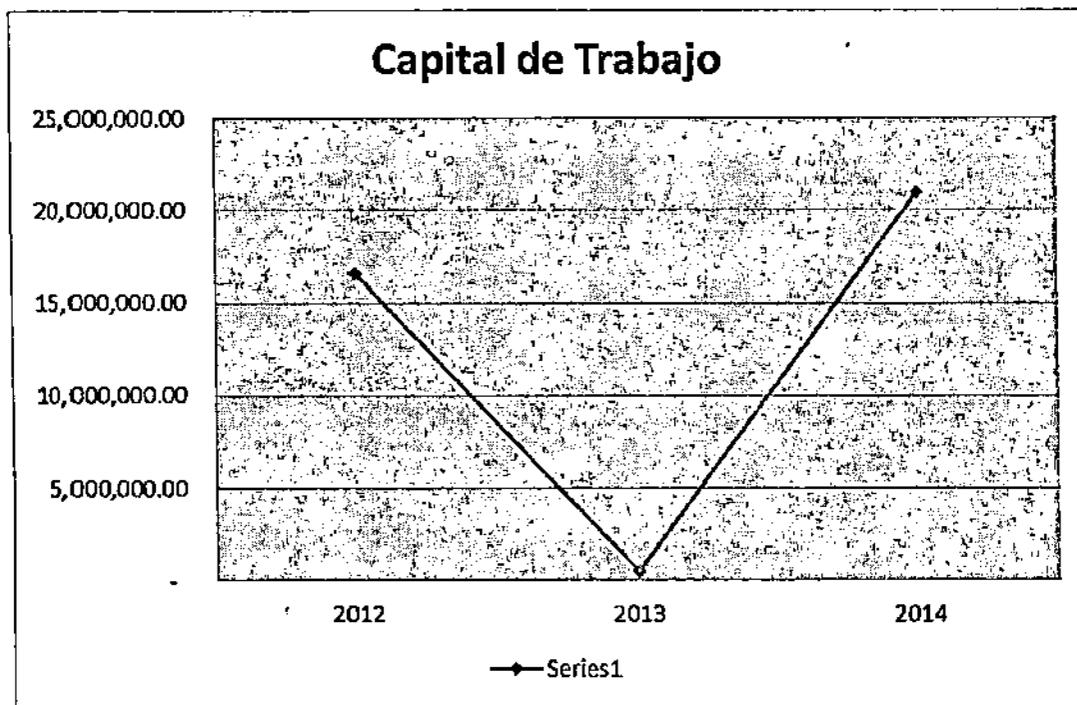
PRUEBA ACIDA		
2012	2013	2014
1.60	1.01	2.06



“Para determinar la disponibilidad de recursos que posee la empresa para cubrir los pasivos a corto plazo, se recurre a la prueba ácida, la cual determina la capacidad de pago de la empresa sin la necesidad de utilizar sus inventarios.”

A diciembre de 2012, la Sociedad Portuaria contaba con 1.60 veces para pagar sus pasivos corrientes, en el año 2013 contaba con 1.01 veces para cubrir su pasivo a corto plazo y en el año 2014 contaba con 2.06 veces para cubrir su pasivo corriente; es decir, la Sociedad Portuaria en el indicador de prueba ácida contaba con suficiente activo corriente (disponible, inversiones temporales, deudores y gastos pagados por anticipado), excluyendo los inventarios para cubrir sus obligaciones a corto plazo.

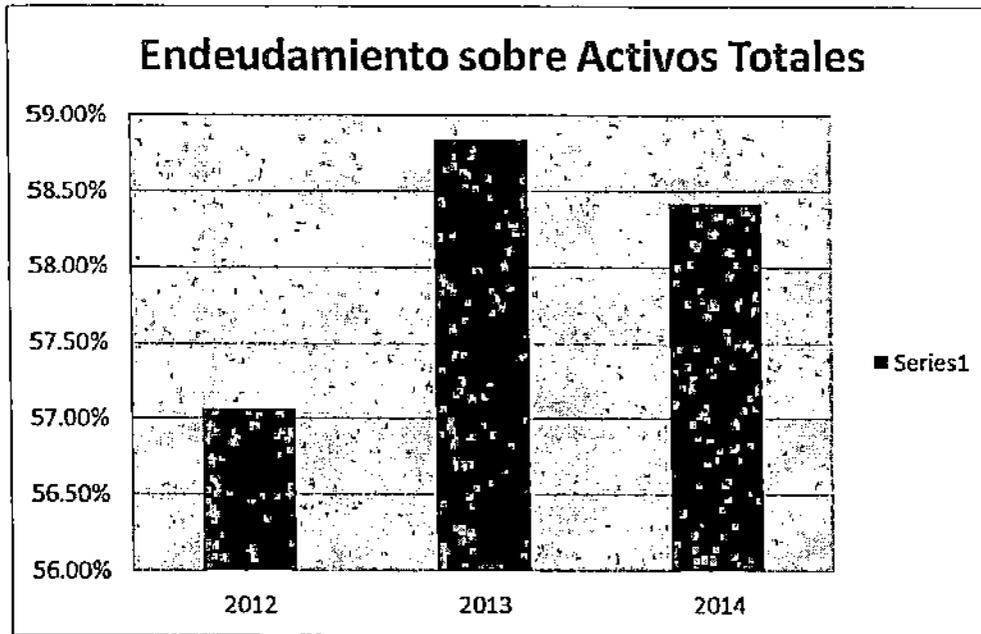
CAPITAL DE TRABAJO		
2012	2013	2014
16,605,227.00	446,230.00	20,949,795.00



En relación al capital de trabajo se puede observar que para el año 2013 finalizó con un valor de \$446.230= y para el año 2014 de \$20.949.795=; estos valores representan los recursos con los que cuenta la empresa para cubrir las obligaciones a corto plazo, en este caso el activo corriente, es mayor al pasivo corriente (inferior a 360 días), lo que da un capital de trabajo suficiente para operar. Su crecimiento en el último año fue de \$20.503.565=, una cifra optimista que genera tranquilidad para la operación del negocio.

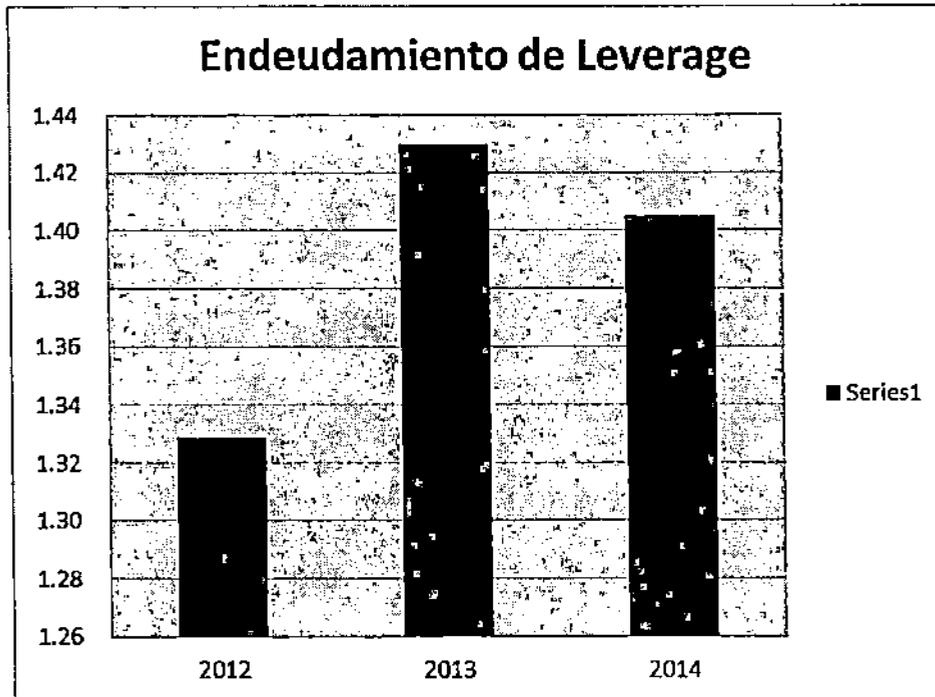
Cabe destacar que el capital de trabajo debería permitir que el concesionario enfrente cualquier tipo de emergencia o pérdidas sin caer en la bancarrota.

ENDEUDAMIENTO SOBRE ACTIVOS TOTALES		
2012	2013	2014
57.06%	58.85%	58.42%



El resultado de este indicador nos revela la participación de los acreedores sobre el total de los activos de la compañía. Para el año 2013 fue de 58.85% y en el año 2014 de 58.42%. Este indicador en los últimos tres (3) años ha sido de altibajos, observamos que alrededor de la mitad de la totalidad de los activos se encuentra comprometido con los acreedores, para el año 2014 por cada peso que el concesionario tiene en el activo debe \$0.58 centavos.

ENDEUDAMIENTO DE LEVERAGE		
2012	2013	2014
1.33	1.43	1.41

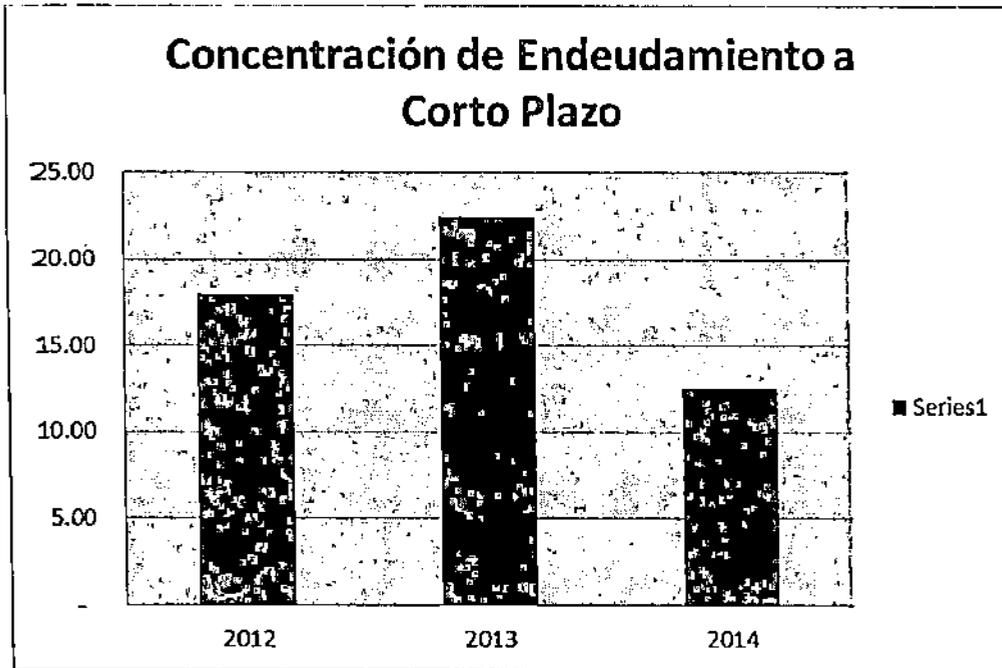


Mide el grado de compromiso del patrimonio de los socios o accionistas para con los acreedores, es decir, por cada peso (\$1) del patrimonio, cuanto se tiene de deuda con un tercero.

Al observar la gráfica anterior se evidencia que tan comprometido se encuentra actualmente el patrimonio de los socios para con los acreedores, y el resultado para el año 2014 fue un porcentaje de 1.41%.

Con lo anterior, se vislumbra que la Sociedad Portuaria mantiene un equilibrio entre sus deudas respaldadas por los activos de la empresa y las deudas respaldadas con el patrimonio de los socios o accionistas.

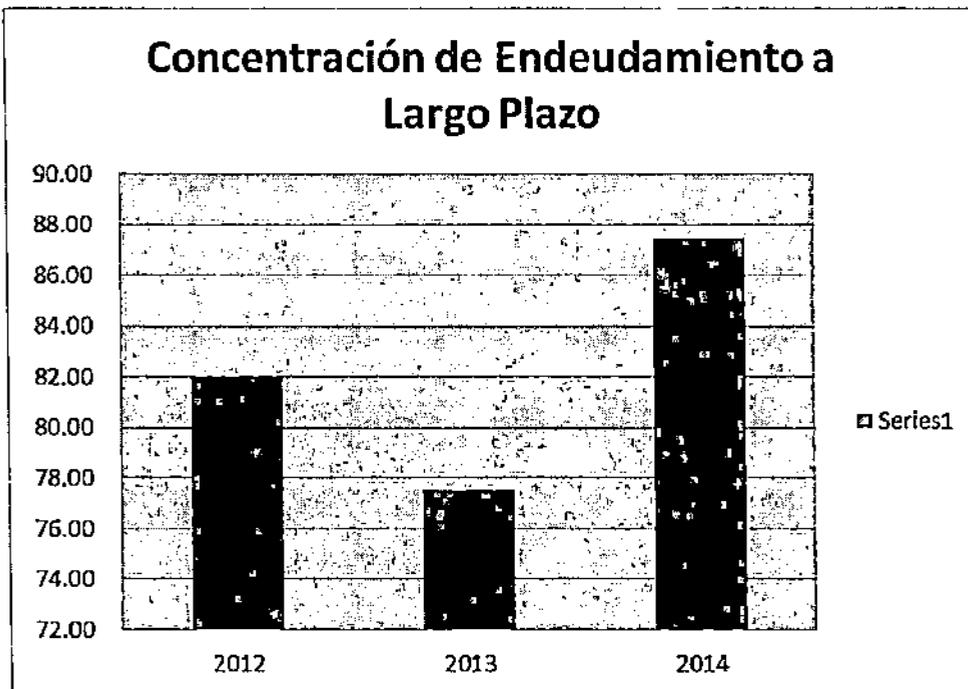
CONCENTRACIÓN DE ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO		
2012	2013	2014
17.99	22.43	12.52



Este indicador nos señala qué porcentaje de los pasivos con terceros tienen vencimiento corriente, es decir, inferior a 360 días.

Para el 31 de diciembre de 2014, la Sociedad Portuaria tenía el 12.52% de la deuda concentrada en el corto plazo para cubrir las obligaciones que tiene con terceros con vencimiento corriente. Este indicador se redujo en el último año.

CONCENTRACIÓN DE ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO		
2012	2013	2014
82.01	77.57	87.48

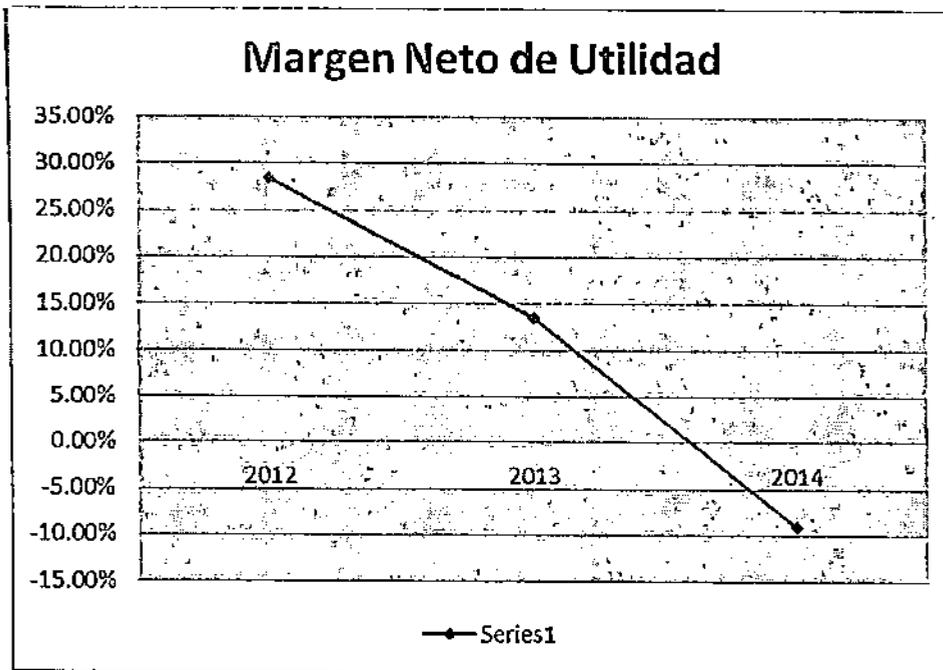


Este indicador nos señala qué porcentaje de los pasivos con terceros tienen vencimiento no corriente, es decir, superior a 360 días.

Para el 31 de diciembre de 2014, el puerto tenía el 87.48% de la deuda concentrada en el largo plazo para cubrir las obligaciones que tiene con terceros con vencimiento no corriente, lo que genera que la Sociedad Portuaria tenga un nivel de apalancamiento mayor por la estructura de financiamiento de su deuda. Este indicador se ha mantenido relativamente estable en los últimos tres años, lo que denota que tiene control sobre sus obligaciones financieras.

MARGEN NETO DE UTILIDAD		
2012	2013	2014
28.45%	13.46%	-9.03%

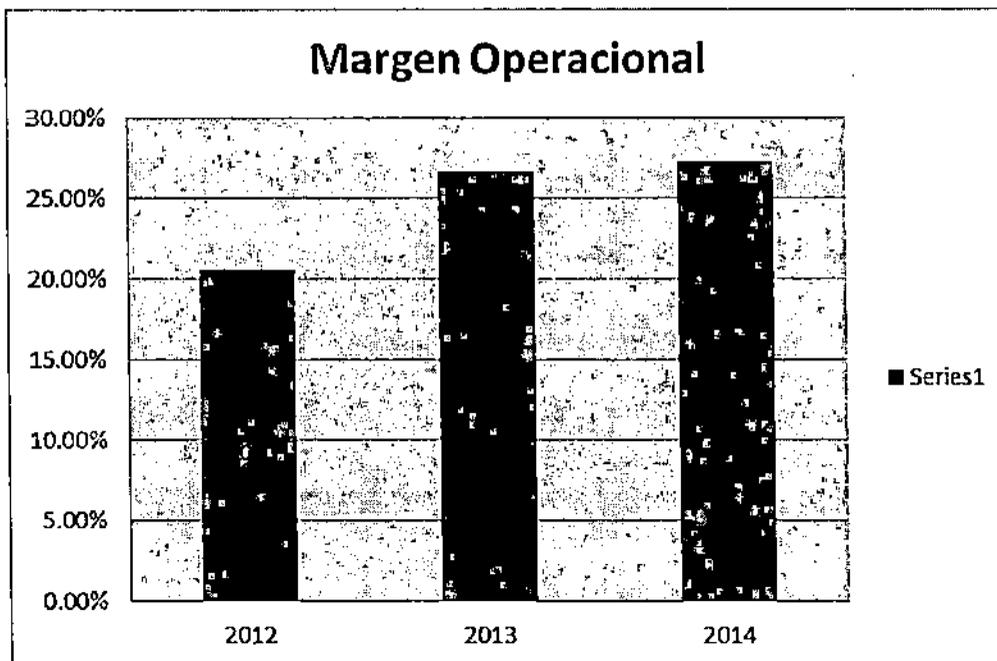




Mide el porcentaje de utilidad por cada peso (\$1) en ventas, después de deducir gastos e impuestos, es decir que tan eficientemente la empresa puede convertir ventas en ganancias netas.

Por cada peso que la empresa vendió en el 2014, obtuvo un margen de utilidad de -9.03%. Este porcentaje disminuyó relación con los años 2012 y 2013 al disminuirse en un 14.99% y 22.49% respectivamente.

MARGEN OPERACIONAL		
2012	2013	2014
20.57%	26.68%	27.28%

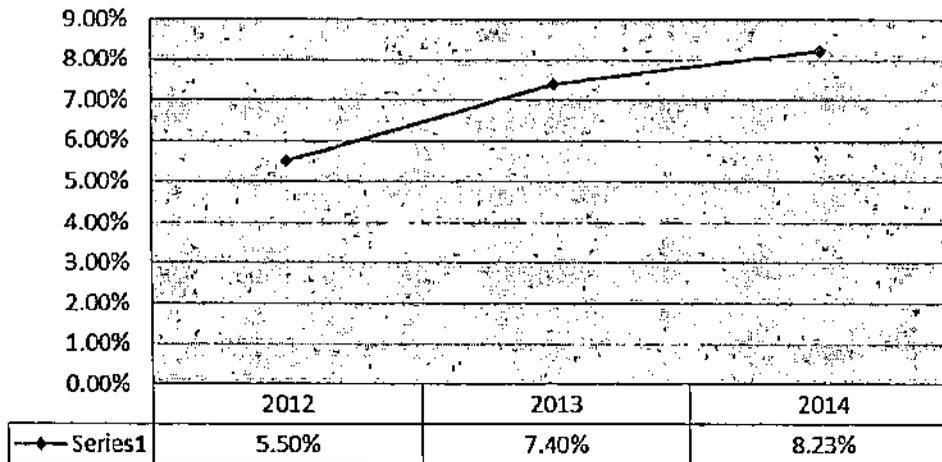


“Es la relación entre la utilidad operacional y las ventas totales (ingresos operacionales). Mide el rendimiento de los activos operacionales de la empresa en el desarrollo de su objeto social. Este indicador debe compararse con el costo ponderado de capital a la hora de evaluar la verdadera rentabilidad de la empresa.”

Por cada peso (\$1) en ventas obtuvo un margen operacional en el año 2014 de 27.28%. Este comportamiento se ha mantenido en los últimos tres (3) años.

RENTABILIDAD OPERACIONAL SOBRE LA INVERSIÓN		
2012	2013	2014
5.50%	7.40%	8.23%

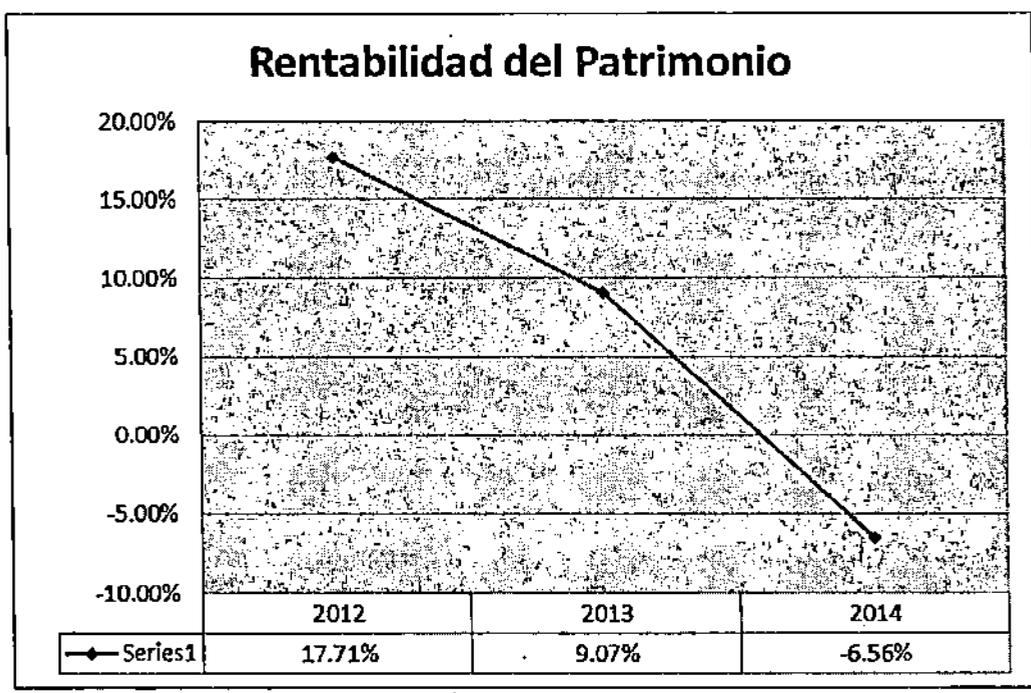
Rentabilidad Operacional Sobre la Inversión



“Es la razón de las utilidades operacionales a los activos totales de la empresa. Evalúa la rentabilidad operacional (uso de los activos y gastos operacionales) que se ha originado sobre los activos.”

A diciembre de 2014, el concesionario por cada peso (\$1) invertido de los activos, obtuvo una rentabilidad operacional de 8.23%, es un resultado positivo que ha sido constante como se muestra en la gráfica anterior desde el año 2012.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		
2012	2013	2014
17.71%	9.07%	-6.56%



Mide la capacidad de la empresa para generar utilidad a favor del propietario, es decir la rentabilidad de la inversión que realizaron los socios.

A diciembre de 2014, por cada peso (\$1) que invirtió un socio, generó un rendimiento del -6.56%, en el año 2012 este indicador se mantuvo positivo al estar en 17.71 y en el año 2013 en 9.07%, tal como lo muestra la gráfica anterior.

1.2 Plan de Inversión

La ANI por medio del Otrosí No. 007 del 23 de febrero de 2010 al contrato de concesión No. 006 de 1993, modificó el plan de inversión o plan maestro de inversión de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta que se ejecutará por etapas quedando de la siguiente manera:

INVERSION	PRIMERA ETAPA 2008-2011	SEGUNDA ETAPA 2012-2020	TERCERA ETAPA 2021-2033	TOTAL US\$
Infraestructura Terminal Contenedores	17,800,000	16,292,341		34,092,341
Equipos Terminal Contenedores	21,800,000	3,200,000		25,000,000
Infraestructura Terminal Gráneles	8,407,260	11,808,082	4,685,926	24,901,268



INVERSION	PRIMERA ETAPA 2008-2011	SEGUNDA ETAPA 2012-2020	TERCERA ETAPA 2021-2033	TOTAL US\$
Equipos Terminal Gráneles	2,365,408			2,365,408
Infraestructura Terminal Carga General		2,730,358		2,730,358
TOTAL	50,372,668	34,030,781	4,685,926	89,089,375
Tablestacado Muelles	2,672,317	2,619,573		5,291,890
Repotenciación del Puerto	1,376,233	5,572,429	20,625,529	27,574,191
Seguridad (escáneres)	2,700,000	2,700,000		5,400,000
TOTAL	57,121,218	44,922,783	25,311,454	127,355,454

Por ser un plan de inversión a largo plazo que abarca inversiones por 25 años (2008-2033), se establece un cronograma de ejecución de actividades por año, esto con la finalidad de que el plan de inversiones pueda ser revisado por las partes para modificar prioridades en el tiempo de ejecución, adicionar las inversiones, reemplazar obras y en general realizar los ajustes que se requieran con el objeto de mejorar la competitividad y los indicadores de desempeño del puerto.

Mediante la Resolución No. 625 del 30 de diciembre de 2011, se aprueba el plan bienal de inversión 2011-2012 del contrato de concesión portuaria No. 006 de 1993. Para el año 2011 se aprobaron inversiones por un valor de US\$4.766.281= en dólares corrientes. Para el año 2012 mediante Resolución No. 1352 de 2014, se resuelve recurso de reposición contra la Resolución 1009 de 2013 en donde se ajusta el plan de inversión para el año 2012 para una inversión de US\$3.806.840= en dólares corrientes, para un total de inversión en los dos años de US\$8.573.121= en dólares corrientes.

A renglón seguido se ilustra la ejecución que tuvo la sociedad portuaria en relación con el plan bienal aprobado por la ANI para 2011-2012:

DESCRIPCION	PLAN BIENAL APROBADO USD CORRIENTES	EJECUTADO USD CORRIENTES	EJECUTADO USD CONSTANTES	% EJECUCION CORRIENTES
Contenedores	1.268.333	1.305.585	1.201.440	
Obras civiles en Patios 1 y 2				
Equipos Fase I	1.268.333	1.305.585	1.201.440	103%
Ampliación Muelle 2 y Dragado en Muelle 1				
Equipos Fase II				
Terminal de Gráneles	2.399.264	2.414.206	2.210.735	



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO
 Sociedad Portuaria de Santa Marta



**TODOS POR UN
 NUEVO PAÍS**
 PAZ EQUIDAD EDUCACION

DESCRIPCION	PLAN BIENAL APROBADO USD CORRIENTES	EJECUTADO USD CORRIENTES	EJECUTADO USD CONSTANTES	% EJECUCION CORRIENTES
Silos en Patio 3 y Silos Min Agricultura	301.942	575.054	528.077	190%
Refuerzo del Muelle 4	1.283.424	996.65	913.346	78%
Instalar Siwertell en Muelle 4				
Muelle Granel Liquido				
Bodegas y Silos Fase 3				
Equipos Carga Granel (7 doble troques)	813.898	842.502	769.312	104%
Incorporación del lote y bodegas de Operlog				
Carga General	365.846	400.783	362.621	
Adecuación Kr 1 y Acceso Kr 4				
Adecuar Operlog y Zona Franca	303.726	334.663	301.775	110%
Montacargas (2)	62.12	66.12	60.846	106%
Repotenciación del Puerto	762.259	766.235	694.148	
Pavimentos	223.367	318.922	290.515	143%
Defensas	60	58.465	53.765	97%
Estructuras metálicas defensas	22.502			
Torres de iluminación				
Subestaciones de Potencia	194.403	187.742	169.212	96%
Plantas de Emergencia				
Vías Férreas	261.987	202.256	181.691	77%
Muelles (Losas y Vigas)				
Pilotes				
Tanque enterrado				
Red Hidráulica				
Tablestacado Muelles				
Seguridad (Scanner)				
Otras Inversiones Aprobadas	3.777.119	4.867.151	4.400.215	
Software	997.221	1.382.530	1.262.736	139%
Nuevas edificaciones	274.909	290.956	267.747	106%
Nueva entrada al Puerto	1.020.769	1.115.083	999.495	109%



DESCRIPCIÓN	PLAN BIENAL APROBADO USD CORRIENTES	EJECUTADO USD CORRIENTES	EJECUTADO USD CONSTANTES	% EJECUCIÓN CORRIENTES
Reconstrucción de la Zona Glorieta	262.434	269.626	242.958	103%
Muro de l patio Ancón	360.656	402.91	369.174	112%
Cerramiento 4 bocas	242.066	201.538	179.337	83%
Centro de control	104.918	33.86	30.518	32%
Cámaras de seguridad	514.446	1.096.832	983.088	213%
TOTAL DE LA INVERSIÓN	8,573,121	9,666,712	8,792,139	113%

Fuente: Interventoría

Como se observa en el cuadro anterior, el concesionario ejecutó para los años 2011-2012 un total de US\$9.666.712= en dólares corrientes, es decir tuvo una sobre ejecución del 113%, ya que el monto aprobado por la ANI fue de US\$8.573.121= en dólares corrientes.

El plan bienal 2013-2014, se aprobó mediante la Resolución No. 1104 del 25 de junio de 2015. Para el año 2013 se aprobaron inversiones por US\$5.067.521=, inversiones condicionadas por US\$11.817.768= e inversiones adicionales por US\$1.087.972=; para el año 2014 se aprobaron inversiones por US\$2.817.174= e inversiones adicionales por US\$476.622=. Todos los valores anteriores en dólares corrientes.

La anterior Resolución que aprueba el plan de inversión bienal de los años 2013-2014 tiene en el momento un recurso de reposición, el cual aún no ha sido aprobado por la ANI.

Como se puede evidenciar, las dos Resoluciones que aprueban los planes de inversión bienales de los periodos 2011-2012 y 2013-2014, se están aprobando uno y dos años después de empezar la ejecución de las obras, situación que hace complejo el seguimiento de la ejecución de los planes bienal es al concesionario, puesto que no se tienen aprobadas en tiempo las actividades u obras a desarrollar representando riesgos para el concesionario y la administración.

En cuanto a la ejecución del plan de inversión 2013-2014, se tienen los siguientes registros:

USD CORRIENTE	RESOLUCIÓN 1104 DE 2015			
	Inv. Ejecutado año 2013	Inv. Ejecutado año 2014	2013	2014
Contenedores	438,321	216,489	2,302,808	158,000
Obras civiles en Patios 1 y 2		216,489		158,000



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO
 Sociedad Portuaria de Santa Marta



USD CORRIENTE	Inv. Ejecutado año 2013	Inv. Ejecutado año 2014	RESOLUCIÓN 1104 DE 2015	
			2013	2014
Compra de 3 Equipos Racks		216,489		158,000
Ampliación Muelle 2 y Dragado en Muelle 1			SE APLAZA	
Equipos Fase II			2,302,808	
Adecuación Kra. 1 Acceso Kra. 4			SE APLAZA CERRAMIENTO	
Edificio Zona de Inspección	438,321			
Terminal de Gráneles	11,889,557	-	365,778	
Muelle Granel Líquido			SE APLAZA	
Traslado Bodegas de Operlog a la Antigua Zona Franca Comercial - inv. condicionada	11,817,768			APLAZAR HASTA QUE SEA REEMPLAZADA
Refuerzo Muelle 4	66,115		143,000	
Construcción Batería de Baños	5,674			
Equipo Carga Granel-Cargador 780			222,778	
Carga General	1,648,605	1,223,644		
Adecuación Nuevos Patios (Anti. Operlog-Zona Franca)	1,146,841	297,095	1,036,934	412,479
Adecuación entrada zona franca			483,892	
Construcción muro de cerramiento zona externa II			187,955	
zona adoquín patio 8			259,112	
isla de combustible			36,825	
Construcción taller de mantenimiento equipos			340,413	
Construcción nuevas edificaciones			212,629	
Báscula			78,730	





Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO
Sociedad Portuaria de Santa Marta



USD CORRIENTE	Inv. Ejecutado año 2013	Inv. Ejecutado año 2014	RESOLUCIÓN 1104 DE 2015	
			2013	2014
Adecuación y mejora patio 6 y 7			50,514	
Camión tanquero			42,080	
Adecuaciones y mejoras lote 4 bocas			41,305	
Demolición edificio Zona Franca (Adoquinar e Iluminación)		9,088		412,479
Ampliación Plataforma Muelle No 5		561,207		
Equipos Carga General	488,100	-		
13 montacargas	440,500			
4 Palett Jacks	47,600			
Taller en equipo Patio 3	13,664			
Montacargas de 15 ton		188,308		195,876
Retroexcavadora		167,944		175,258
Subtotal	13,976,484	1,440,133	1,362,001	662,639
Repotenciación del Puerto	1,252,423	637,157	1,362,001	662,639
Pavimentos	749,182	8,369	799,778	114,353
Defensas	306,512	173,719	301,667	250,000
Subestaciones de Potencia	31,176		30,556	
Vías Férreas	58,814		120,000	
Muelles (Losas y Vigas)		455,068		442,169
Red Hidráulica	106,740		110,000	106,118
Tablestacado Muelles			SE APLAZA	



	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO Sociedad Portuaria de Santa Marta	 TODOS POR UN NUEVO PAÍS PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN
---	---	---

		RESOLUCIÓN 1104 DE 2015		
USD CORRIENTE	Inv. Ejecutado año 2013	Inv. Ejecutado año 2014	2013	2014
		232,050		962,921
Seguridad (Scanners)			SE APLAZA	SE APLAZA
Equipamiento Tecnológico Nueva entrada al puerto - inv. adicional		-	55,000	
Planta Desalinizadora		174,144		
Centro de Seguridad	583,323	-	595,194	
Construcción Centro de Seguridad - inv. adicional	58,809		69,945	
Cámaras de seguridad - inv. adicional	524,514		525,249	
Interventoría Plan de Inversiones	463,678	162,312		
Equipamiento Tecnológico - inv. adicional	310,853	13,751	437,778	225,363
Red de comunicación inalámbrica - inv. adicional				122,105
Equipar centro de datos alterno - inv. adicional				103,258
Obras de Inspección terminal de contenedores - Inv. adicional				208,771
Control de acceso (cerramiento)				35,368
Inversión en tecnología - software				54,383
Inversión en tecnología - red de comunicación inalámbrica				119,020
Obras civiles edificio oficinas terminal de contenedores - inv. adicional				42,478
Total	16,586,762	2,659,547	6,581,535	3,043,785

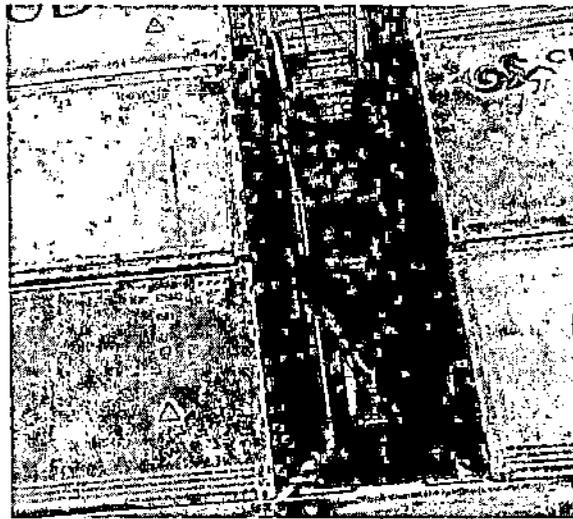
Fuente: Interventoría



En la tabla anterior, se evidencia que en la ejecución del plan bienal 2013-2014 fue superior al aprobado por la ANI, por tal razón la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta interpuso recurso de reposición a la Resolución No. 1104 de 2015 en aras de que le sean reconocidas algunas inversiones que el concesionario realizó por su cuenta y riesgo. El valor aprobado para la ANI en dicho periodo fue de US\$9.625.320= y lo ejecutado por el concesionario es de US\$19.246.309=.

A renglón seguido se presenta un registro fotográfico de las inversiones realizadas por el concesionario que corresponden al plan bienal 2013-2014:

Foto 1.



La primera fotografía corresponde a construcción del muelle 6 y 7, la segunda fotografía adquisición de equipos racks.

Foto 2.

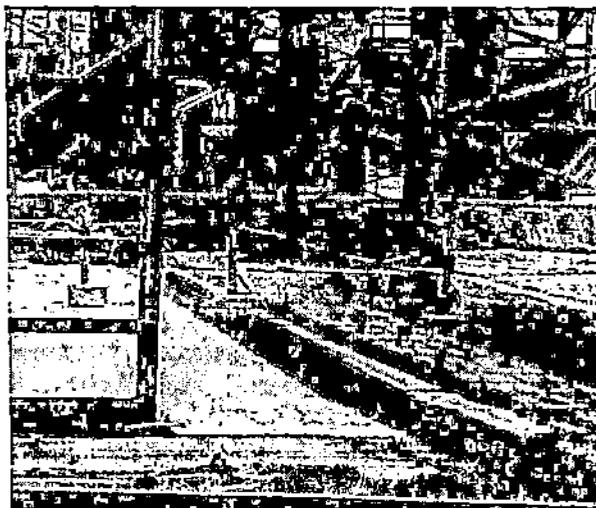




Foto 3.

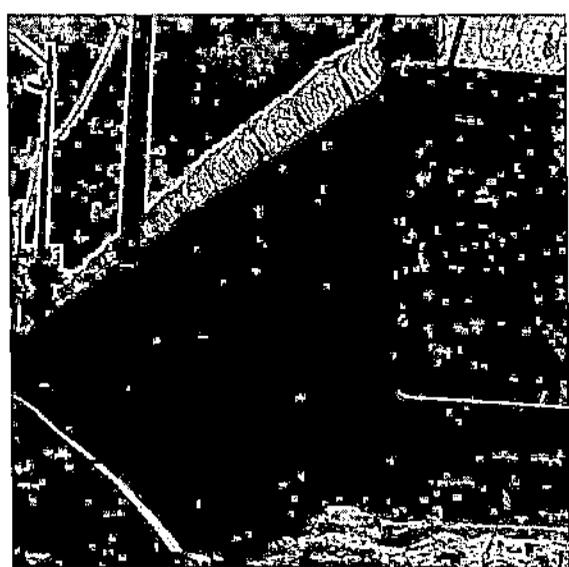


Foto 4.

La tercera foto la pavimentación del taller de mantenimiento en la zona externa y la cuarta foto nos ilustra el cerramiento del muro de la zona franca

Dentro de las obligaciones de la Sociedad Portuaria están las de conservar todos los soportes de inversión de cada una de las obras autorizadas y aprobadas por la ANI y remitir dicha información a la entidad a través del formato, "Informe de Inversión de Capital Privado en Bienes de Uso Público Modo Portuario - GCSP-F-011", el cual debe ser enviado semestralmente con el visto bueno de la interventoría.

Para el reporte de la inversión del segundo semestre de 2014 y primer semestre de 2015, se imputaron unos valores que no corresponden a inversión como son:

- Órdenes de compra correspondientes a interventoría por un valor de \$319.173.318=.
- Cuenta de cobro a favor de Nelly Judith Campo Meza por alquiler de apartamento a funcionario de la empresa INTEK, empresa encargada del proyecto de seguridad informática de la SPRSM, por valor de \$1.386.000=.
- Tiquetes aéreos por valor de \$725.840=.

Los anteriores soportes deberían ser retirados del formato GCSP-F-011 y que el concesionario realice los ajustes pertinentes y reportarlos a la ANI en el siguiente semestre.

1.3 Contraprestación:

El Ministerio de Transporte expidió el Decreto 1873 de 2008, "por el cual se adoptan los criterios para determinar el cobro de las contraprestaciones por concepto de las concesiones portuarias,

sobre los activos entregados a las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura”.

El nuevo valor de la contraprestación se liquidará en anualidades vencidas que se pagará por semestres vencidos y se determinará así:

$$Cti = \text{MAX} (0,175 * IPI; 0,175 * Ipi + 0,275 * (IRi - IPI))$$

Donde:

Cti: Es la contraprestación por la explotación de la zona de uso público e infraestructura para un determinado año (año i) y corresponde al mayor valor resultante de las siguientes operaciones.

- $0,175 * IPI$
- $0,175 * Ipi + 0,275 * (IRi - IPI)$

Donde

IPI: Son los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario para el año “i” según lo determinado en la resolución modificatoria de la concesión de las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura emitida por la entidad competente y comprende los siguientes conceptos:

- Muellaje.
- Uso de las instalaciones a la carga.
- Uso de instalaciones al operador portuario, sea o no prestado el servicio por la Sociedad Portuaria.
- Almacenamiento.

IRi: Son los Ingresos brutos portuarios reales del concesionario para el año “i” según sus registros financieros y comprenden los siguientes conceptos:

- Muellaje.
- Uso de las instalaciones a la carga.
- Uso de instalaciones al operador portuario, sea o no prestado el servicio por la Sociedad Portuaria.
- Almacenamiento.



0,175 = Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario

0,275 = Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos reales portuarios que excedan los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario.

Cuando los ingresos brutos portuarios reales sean menores a los ingresos brutos portuarios proyectados, el valor de la contraprestación se pagará multiplicando los ingresos brutos proyectados por el 0,175. En el evento que el menor valor de los ingresos brutos portuarios reales respecto de los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario sea la consecuencia de la disminución de las tarifas ponderadas reales, respecto de las tarifas ponderadas proyectadas, se multiplicará la tarifa ponderada real por la carga proyectada, y sobre el valor resultante se aplicará el 0,175.

Los ingresos brutos proyectados del concesionario y reales portuarios se determinan de la siguiente manera.

$$I_i = (A \times C_g) + (B \times C_c)$$

Donde:

I_i : Es el monto en dólares para un determinado año de los ingresos brutos portuarios proyectados o ingresos brutos reales del concesionario según sea el caso.

A: Es la tarifa ponderada para muellaje, uso de instalaciones a la carga, uso de las instalaciones al operador portuario y almacenamiento referidos a la carga general y la carga a granel.

C_g : Es el volumen de toneladas movilizadas de carga general y carga a granel durante el período año i .

B: Es la tarifa ponderada para muellaje, uso de instalaciones a la carga, uso de las instalaciones al operador portuario y almacenamiento para la carga contenerizada.

C_c : Es el número de TEUS movilizadas durante el año i .

A renglón seguido, se evidencia el cálculo de la contraprestación en el periodo comprendido entre 1 de enero y 30 de junio de 2015:



Ingresos Proyectados 1-Enero a 30-Junio			
Carga General			6.092.607,99
Contenedores			7.280.273,66
Total Proyectados			13.372.881,65
Ingresos Reales 1-Enero a 31-Junio			
Carga General			9.937.059,55
Contenedores			4.056.585,10
Total Real 2014			13.993.644,65
Diferencial			620.763,00
Contraprestacion Fija 1-Enero a 30-Junio 2015			2.340.254,29
Contraprestacion Adicional 1-Enero a 30-Junio 2015			170.709,03
IRM			
		80%	20%
ZONA DE USO PUBLICO	NACION	DISTRITO	TOTAL
9,97% AÑO 2015	1.144.425,70	286.106,43	1.430.532,13
USD	1.144.425,70	286.106,43	1.430.532,13
COP	2.958.466.325,44	739.616.581,36	3.698.082.906,80
	100%	0%	
INFRAESTRUCTURA	NACION	DISTRITO	TOTAL
7,53% AÑO 2015	1.080.431,99	-	1.080.431,99
USD	1.080.431,99	-	1.080.431,99
COP	2.793.035.535,42	-	2.793.035.535,42
TOTAL	NACION	DISTRITO	TOTAL
AÑO 2015	2.224.857,69	286.106,43	2.510.964,11
COP	5.751.501.860,86	739.616.581,36	6.491.118.442,22

Si aplicamos la fórmula de la contraprestación, tenemos que los ingresos proyectados del concesionario en el periodo comprendido entre el 1 de enero y 30 de junio de 2015 fue de US\$13.372.881,65= y el ingreso real de US\$13.993.644,65=, resultando una diferencia de US\$620.763=, que corresponde a que los ingresos reales fueron mayor que los proyectados.

Por lo tanto, al valor de los ingresos proyectados aplicamos la tarifa de 0.175, que es el coeficiente de recaudo de los ingresos brutos proyectados, así:

Ingresos proyectados 1 de enero y 30 de junio de 2015: US\$13.372.881,65=
 Coeficiente de recaudo ingresos proyectados: x 0,175=

Valor contraprestación: US\$2.340.254,29=



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO PORTUARIO
 Sociedad Portuaria de Santa Marta



Su transacción fue Aprobada.

RESULTADO DE LA TRANSACCION

No Transaccion: 155914793
 Referencia: 201580018723410021
 Nit: 800215807
 Razon Social: Instituto Nacional de Vias - Recaudo Portuario
 ID Pagador: 8001872341
 Valor: 2.793.783.957,00
 Fecha: 2015/07/08 12:14
 Estado: Transaccion Aprobada
 Banco: BANCOLOMBIA
 CUS: 155914793
 Descripción: RECAUDO+PORTUARIO
 IP Cliente: 190.145.113.130

[Terminar](#)

[Imprimir](#)

La anterior fotografía, evidencia el pago del saldo de la contraprestación al INVIAS por valor de \$2.793.783.957=.

El Decreto 1873 de 2008 expresa en el artículo 2°, "la contraprestación determinada de conformidad con los criterios adoptados mediante el presente decreto corresponde a anualidades vencidas que se pagará por semestres vencidos, utilizando para tal efecto una tasa de actualización del 12% anual y se aplicará en cada contrato en particular, a partir del día siguiente de aquel en que expire el plazo del contrato original suscrito con las Sociedades Portuarias Regionales a las que se refiere este decreto".

Como se pudo observar en el procedimiento de liquidación y pago de contraprestación detallado anteriormente, no se evidencia que la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta este aplicando el pago de la tasa de actualización del 12% anual, aduciendo que es una tasa moratoria y que el concesionario está pagando cumplidamente la contraprestación a la Nación y al Distrito de Santa Marta.

Para aclarar la situación anterior, La ANI mediante radicado No. 2013-308-021039-1 del 20 de diciembre de 2013, atiende una consulta del concesionario en relación a la tasa del 12% establecida en el Artículo Segundo del Decreto 1873 de 2008, dónde la Sociedad Portuaria solicita la



Justificación de dicha tasa a sabiendas que la fórmula misma contenida en el Artículo Primero del mencionado Decreto ya contiene una actualización. La respuesta de la ANI fue la siguiente: "Atendiendo su consulta, donde se expresa que la fórmula del Artículo Primero contiene una actualización, debe tenerse en cuenta que la fórmula no expresa en su cálculo ningún tipo de variable por índice de precios o indexación. No deben confundirse las variables IPI e IRI de la fórmula como índice de precios, sino que son los ingresos proyectados y reales respectivamente.

Sobre la consulta de justificación de la tasa establecida en el Decreto, quienes atenderían su respuesta por ser de su competencia, es el Ministerio de Transporte, sin embargo la entidad percibe al respecto una tasa de interés reglamentaria".

En relación a lo anterior, es prioridad que la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta tenga en cuenta el Artículo Segundo del Decreto 1873 de 2008 y el concepto de la ANI en cuanto a la tasa de actualización del 12% anual al momento de liquidar y pagar la contraprestación, ya que en ninguna circunstancia se ha expresado que sea una tasa moratoria.

Por consiguiente, no hay que desconocer que la Sociedad Portuaria ha dejado de cancelar unos recursos a la Nación y al Distrito por la no aplicación de la tasa de actualización y se deberían realizar las gestiones de cobro por dichos recursos.

Las conclusiones y recomendaciones respecto de la constatación de los aspectos financieros se presentan en el capítulo 8 del presente documento.

6.3.3 Operación e instalaciones físicas

Mediante la auditoría realizada en campo se evidencia que se están ejecutando las inversiones presentadas en los Planes bienales 2013-2014 y 2015-2016.

Según la SPRSM, en la terminal de contenedores se hicieron inversiones del orden de 60 millones de dólares y se aumentó la capacidad de 100 mil a 320 mil contenedores año". Una de las principales fortalezas de su operación es la exportación de carbón. En efecto, el puerto tiene una capacidad anual para almacenar siete millones de toneladas del mineral y de cargar 24 mil toneladas por día.

En la subterminal de carbón se han ejecutado planes de inversión muy importantes para obras de carácter ambiental y desde el 2003 existe un sistema de cargue directo, que permite depositar el mineral con bandas encapsuladas en el interior de los buques sin el uso de barcazas.

El mayor número de barcos que ingresan al terminal son atendidos en los muelles 2 y 3, que hacen parte de la Subterminal de Contenedores. El muelle que menos actividad presenta es el muelle No. 1 que actualmente solo se utiliza para el amarre de una barcaza propiedad del puerto.

Se evidenció la construcción de una extensión de defensa en el muelle 6. Con esta última, esta actividad queda finalizada en su totalidad.

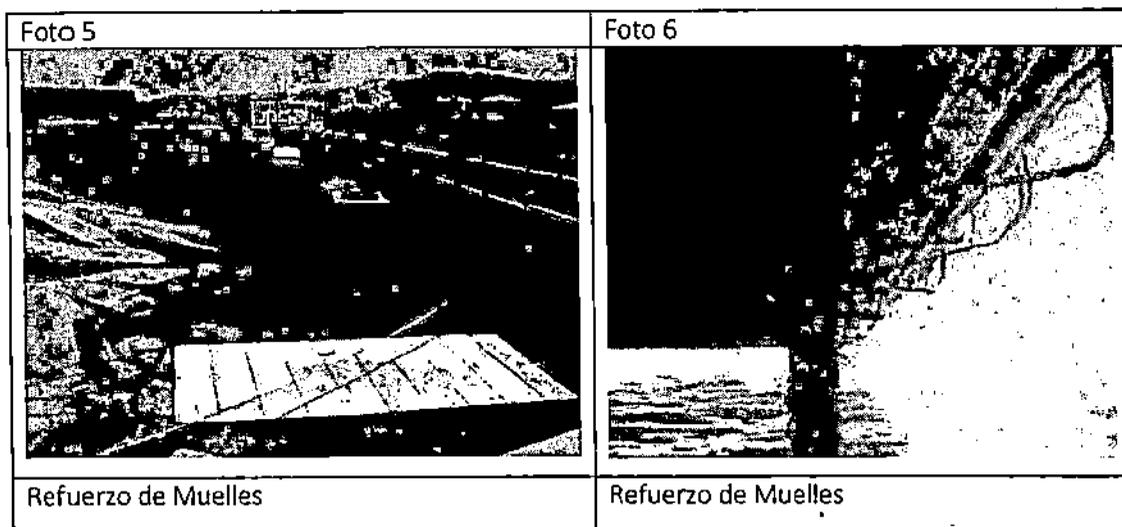
Tablestacado muelle

Se evidenció la continuación de la reparación del tablestacado, figuración y amarre de aceros, Rellenos y compactación de base granular y construcción de 210 m² de losa de pavimento. Adicionalmente, se avanzó en la construcción de 80 ml de para un total de 220 ml de un total de 330 metros.

Refuerzo de muelles 6 y 7

Reemplazo de aceros. En esta inversión se logró la demolición de recubrimiento en mal estado, reemplazo de aceros corroídos e instalación de morteros epóxicos. Esta inversión tiene un 50% de avance físico de acuerdo a lo reportado por el concesionario y avanza a un ritmo entre 3-4% semanal. La fecha de finalización está prevista para el 3 de octubre de 2015.

Para el periodo 2013-2014, la interventoría se encuentra analizando la Resolución 1104 de 2015 expedida por la ANI, comparando lo aprobado con lo ejecutado por el concesionario y preparando la respuesta desde el punto de vista técnico al recurso de reposición presentado por la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta con Rad. 2015-409-045838-2 del 28 de julio de 2015. En el caso del Plan bienal 2015-2016 la interventoría no evalúa el porcentaje de avance ya que el mismo aún no ha sido aprobado por la ANI



6.3.5 Visita IGAC.

El contrato 006 de 1993 establece en su cláusula segunda – área entregada en concesión- descripción exacta de la ubicación, linderos y extensión de los bienes de uso público, la descripción

Tabla 12 Porcentaje de Utilización de Muelles - Junio de 2015
 Porcentaje de utilización de muelles – enero - junio 2015

MUELLE	CANTIDAD (t)	% DE UTILIZACIÓN
1 Turismo	0,0	0%
2 Contenedores	327,2	45%
3 Contenedores	456,5	63%
4 General	566,4	79%
5 Granel	8,4	1%
6 Granel	144,8	20%
7 Carbón	549,3	76%
TOTAL	2052,50	41%

. Fuente: Elaboración propia de la interventoría con base información Sociedad Portuaria de Santa Marta.

A continuación se presenta la información de la SPRSM en relación con los volúmenes en toneladas de carga según su tipo.

SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA- TIPO DE CARGA – ENERO A JUNIO DE 2015 (TON)

CARBÓN AL GRANEL	CONTENEDORES	GENERAL	GRANEL LIQUIDA	GRANEL SOLIDO
1.518.315	505.480	170.855	102.195	1.002.330.

De las 30 Sociedades Portuarias de Servicio Público, la SPRSM ocupa el segundo lugar en exportación de Carbón a granel y representa el 13% del total, entendiéndose así las inversiones que en este sentido ha hecho la Sociedad Portuaria. Adicionalmente son importante las medidas ambientales tomadas al respecto. Igualmente y en relación con Granel solido diferente del Carbón, ocupa el segundo lugar pero su porcentaje del total es de 20%.

SOCIEDAD PORTUARIA DE SANTA MARTA- TRAFICO PORTUARIO – ENERO A JUNIO DE 2015 (TON)

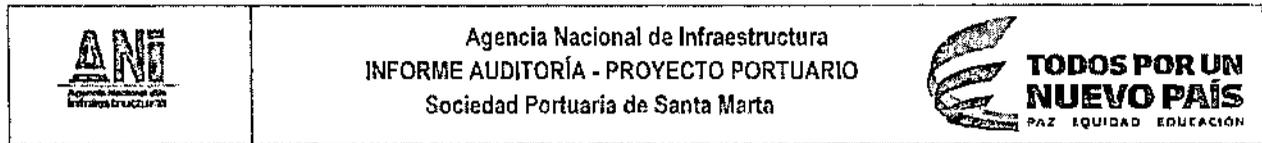
IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	COMERCIO EXTERIOR
1.331.679	1.958.860	3.290.539

Es importante también resaltar el peso que en materia de importaciones, exportaciones y comercio exterior tiene el puerto y la pertinencia de las inversiones hechas.

6.3.4. Ejecución de obras del Plan de Inversión

Como esta información ya fue desarrollada en el numeral de la Auditoría Financiera anterior, a continuación se mencionan algunas de las obras adelantadas:

Estructuras Metálicas Defensas



y linderos de: la línea de playa y la zona de bajamar y en su cláusula segunda – área entregada en concesión-descripción exacta de la ubicación, linderos y extensión las zonas accesorias en donde se encuentran los bienes de la empresa Puertos de Colombia en liquidación, la descripción y linderos de los mismos predios.

El otrosí 006, en el numeral 2.1 de la CLAUSULA SEGUNDA, incorpora dentro de los bienes concesionados los siguientes:

- a) Zona de playa, terrenos de bajamar y zonas marítimas y terrestres accesorias que permitan la ampliación del muelle 2 y el patio 1 (incluye coordenadas IGAC).
- b) Zona de aguas marinas adyacentes a los muelles 2 y 3. 1 (incluye coordenadas IGAC).
- c) Zona de bajamar y de aguas marinas entre los muelles 4 y 5 adyacentes a la línea de playa. (incluye coordenadas IGAC).
- d) Zona de bajamar y de aguas marinas continuas a las aguas marinas aledañas al actual muelle 7. (incluye coordenadas IGAC).
- e) Área de Manobras.

Adicionalmente, incluye como áreas condicionadas las siguientes:

- a) Lote de propiedad e Operlog.
- b) Área de Terreno donde hoy funcionan las instalaciones de AlmagrarioS.A. 1 (incluye coordenadas IGAC).
- c) Área de Terreno donde hoy funciona el Instituto de Investigaciones Marinas INVEMAR. 1 (incluye coordenadas IGAC).
- d) Parte final de la vía alterna al Puerto de Santa Marta. 1 (incluye coordenadas IGAC).

Por lo anterior, y con el fin de establecer el área real que hoy ocupa la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, la misma, mediante convenio con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, estará adelantando el trabajo de campo y la entrega de un documento final estableciendo cartográfica y topográficamente las áreas concesionadas a las Sociedad Portuaria.

6.3.6 Hallazgos de la Contraloría General de la Republica

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría.

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que los mismos han dado cumplimiento en un 99% (el hallazgo 844 está en el 75%) en las unidades de medidas propuestas por el supervisor para atender cada uno de estos, en virtud de dar efectivo cumplimiento y proceder al cierre respecto a lo solicitado por la Contraloría General de la República, esta completitud se genera conforme al plan de choque para el cierre de hallazgos solicitados por Vicepresidencia de la República a 30 de junio del año 2015.



De esta manera queda pendiente la revisión de estos para que por parte de la comisión auditora de la Contraloría, para proceder a la verificación y cierre de los hallazgos que mantenía el proyecto. En la tabla 6 se presenta un resumen de este particular.

RELACION DE HALLAZGOS DE LA CGR- AVANCES 2013-2015- OBSERVACIONES OCI

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	AVANCE 2015	OBSERVACIONES
843	<p>Cambios en la contraprestación por Infraestructura. Se presenta una diferencia de \$487 millones de pesos, medidos a valor presente del mes de noviembre de 1993, que corresponden a \$2.509,6 millones de pesos de diciembre de 2011, entre la contraprestación pactada en el contrato inicial y los cambios en el valor de la misma, establecidos a través del Orosí 2 del 8 de septiembre de 1993, aún sumado el valor de la contraprestación plena fijada a través de la Resolución 076 del 24 de febrero de 2000; por cuanto en el contrato inicial, cláusula 11, numeral 11.2.2, se considera que: "Por los activos de la empresa Puertos de Colombia que reciba en concesión pagará una contraprestación calculada proporcionalmente al área estimada a utilizar, dependiendo de las proyecciones de carga presentadas a ésta Superintendencia anualmente, debidamente sustentadas, equivalente a SETECIENTOS TREINTA MILLONES QUINIENTOS DOS MIL PESOS (\$730.502.000) durante los dos primeros años; a partir del tercer año este valor será reajustado de acuerdo a la inflación..."</p>	100%	<p>Las unidades de medida están completadas. El informe financiero indica que el presunto detrimento por contraprestación no corresponde. Se acredita el 100% de avance.</p> <p>Pendiente cierre de la CGR.</p>
844	<p>Contraprestación Plena No fue posible conseguir la información que permitiera analizar el cálculo de la contraprestación plena por uso de infraestructura, tasado para la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta</p>	83%	<p>Se agregan dos unidades de medida adicionales que soportan el ejercicio para el porcentaje de contraprestación calculado. Las unidades de medida están completadas, excepto para la 2. Financiera verificará si existe concepto que concuerde con el porcentaje mencionado en el hallazgo de la CGR. Con memorando 2015-</p>



No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE 2015	OBSERVACIONES
			<p>300-0062423 del 29-mayo de 2015, la VGC solicitó plazo hasta el 30-jun-2015, que se aprueba, por lo que se ajusta dicho plazo. En reunión del 16-jun-2015 el área financiera confirma que no se ha encontrado el concepto financiero por lo que se hará el proceso de búsqueda en el expediente. Se ajustaron las unidades de medida del plan. En reunión del 8-jul se indica que ya se tienen los archivos físicos y están en revisión para buscar encontrar los documentos, lo que puede tomar hasta agosto 2015</p>
845	<p>Ingresos por Operación de Carbón en la Propuesta de renegociación. En el Modelo Financiero presentado por el concesionario como base para la renegociación no se incluyó en el total de la Operaciones Portuarias los valores correspondientes a los ingresos generados por concepto de: Uso de Instalaciones a la Carga, Almacenamiento y Operación Portuaria con relación al carbón; de igual forma, los pertenecientes a Muellaje y Uso de Instalaciones al Operador solo fueron contemplados hasta el 2013 (por carbón). Considerando que en la evaluación de la propuesta presentada para la renegociación, la Entidad debió analizar que estuvieran incluidos los ingresos por estos conceptos, por cuanto en la propuesta del concesionario no se observa que este contemple el retiro de la operación del carbón en el puerto</p>	100%	<p>Se confirma que eran sólo dos unidades de medida por lo que se retira la No. 3. Las dos unidades de medida se encuentran completadas. Se acredita el 100% de avance.</p> <p>Pendiente cierre de la CGR.</p>
846	<p>Contraprestación en la Renegociación del Contrato 006/1993 SPRSM En el proceso de renegociación del Contrato de</p>	100%	<p>Se hará memorando a CI para soportar el traslado por competencia al Ministerio de</p>



No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE 2015	OBSERVACIONES
	<p>Concesión 006 de 1993, realizado mediante Otrosí 006 del 30 de mayo de 2008, se modificaron las condiciones de la concesión a partir de su suscripción, con el planteamiento de nuevas inversiones destinadas a generar un impacto directo en la competitividad, eficiencia y en el incremento de los ingresos del negocio portuario, sin que esto se viera reflejado al mismo tiempo en el pago de la contraprestación.</p>		<p>Transporte, lo que agregaría una tercera unidad de medida para dicho traslado. Para atender esta unidad de medida se solicita y aprueba un plazo hasta el 30-abr-2015. El 27-may-2015 se acredita el 100% de avance.</p> <p>Pendiente cierre a CGR.</p>
847	<p>Seguimiento a Función de Advertencia. A través del Otrosí 6 del 30 de mayo de 2008 modificatorio del Contrato 006 de 1993, de la Sociedad Portuaria Regional, en concordancia con el artículo 1 del Decreto 1873 de 2008, se estableció una nueva contraprestación portuaria, desconociendo la Función de Advertencia de la Contraloría General de la República, al no incluirse la totalidad de los ingresos generados por la operación portuaria, lo que desconoce la realidad económica del negocio y subestima la retribución al Estado.</p> <p>Al no haber contemplado todos los ingresos de la operación portuaria dentro de la fórmula establecida en el artículo primero del citado Decreto, produjo que se dejaran de calcular US\$20.304.088 (de 2011), correspondientes a \$39.430,5 millones de 2011, por concepto de contraprestación desde el año 2013 proyectado hasta el 2033, de acuerdo con los datos del Modelo financiero entregado por el concesionario y sensibilizado por la CGR.</p>	100%	<p>El memorando de la gerencia portuaria se emitió en abril de 2014. Se hará memorando a CI para soportar el traslado por competencia al Ministerio de Transporte, lo que agregaría una segunda unidad de medida para dicho traslado. Para atender esta segunda unidad de medida se solicita y aprueba un plazo hasta el 30-abr-2015. En reunión del 27-may-2015 se acredita el 100% de avance.</p>



No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE 2015	OBSERVACIONES
848	<p>Escenario de Renegociación Otrosí 006 de 2008. El proceso de renegociación y prórroga del Contrato de Concesión 006 de 1993 efectuado mediante el Otrosí 006 de 2008 presenta deficiencias en la valoración de las opciones del negocio, por cuanto no se basó en estudios que le permitieran al Estado optar por las más favorables, utilizando un coeficiente del 17.5% en el cálculo de la contraprestación sin antecedentes financieros que determinaran que era el adecuado. De igual manera, se entró a renegociar sin considerar que el concesionario a la fecha de la transacción ya había recuperado las inversiones pactadas en el negocio inicial proyectado para 20 años y por lo tanto, el periodo comprendido entre el 2008 al 2013 pudo contemplarse ajustar la contraprestación.</p>	100%	<p>Las unidades 1 y 2 están completadas. Se hará memorando a CI para soportar el traslado por competencia al Ministerio de Transporte, lo que agregaría una tercera unidad de medida para dicho traslado. Para atender esta unidad de medida se solicita y aprueba un plazo hasta el 30-abr-2015. En reunión del 27-may-2015 se acreditó el 100% de avance.</p> <p>Pendiente cierre de la CGR</p>
849	<p>Seguimiento a las Inversiones. Se observaron deficiencias en el control y seguimiento por parte de la Superintendencia General de Puertos y el Instituto Nacional de Concesiones hoy Agencia Nacional de Infraestructura en el seguimiento de las inversiones iniciales (antes de la renegociación) que debía realizar la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, toda vez que en las comunicaciones de respuesta a la Contraloría respecto al tema no aclararon de manera suficiente al valor año a año de estas inversiones</p>	100%	<p>Se incluye en los soportes del ftp el acta 002 que corresponde a la verificación del reporte contable en el periodo 1993 a abril de 2011. Se acuerda en la reunión que este reporte reemplaza la visita técnica en razón a que dicha visita no puede corroborar inversiones de años atrás, que ya pudieron ser reemplazadas o retiradas. También se incluye correo electrónico en donde el área financiera informa el valor de inversión en infraestructura en el periodo 1993-2011.</p>
851	<p>Modificación Plan de Inversiones. Se observa claramente el presunto incumplimiento al plan de inversiones para los periodos señalados y no se evidencia que la Entidad haya aplicado los mecanismos contractuales para conminar al</p>	100%	<p>Las unidades de medida 1 y 2 están completadas. Se actualiza porcentaje de avance. Se agrega una nueva unidad de medida, relacionada con un concepto de</p>



No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE 2015	OBSERVACIONES
	<p>concesionario al cumplimiento de las obligaciones contractuales.</p> <p>Como corolario a lo anterior, se observa que la modificación antes señalada fue realizada posterior a las fechas en que la Sociedad Portuaria debía cumplir con las inversiones señaladas para las vigencias 2008 y 2009. De igual forma, con estas modificaciones se evidencia una laxitud por parte de la Entidad, beneficiando al concesionario.</p>		<p>si hubo o no beneficio para el concesionario. Se solicita y aprueba plazo para ejecutar la nueva unidad de medida, para el 31-may-2015. En reunión del 26-jun se ajustan las unidades de medida siguientes:</p> <p>1- Copia del memorando, 2- Informe, 3- Concepto técnico - financiero. Pendiente los soportes de las unidades de medida 1 y 2. Con correo del 26-jun-2015 se acreditó el 100% de avance.</p> <p>Pendiente cierre de la CGR.</p>
852	<p>Aprobaciones al Plan Bianual de Inversiones.</p> <p>En el Otrosí 006 del 30 de mayo de 2008, se señaló en el artículo tercero "A más tardar el 30 de noviembre de 2010 y en adelante cada dos años calendarios, la Sociedad deberá entregar al INCO a través de la Subgerencia de Gestión Contractual, los Planes Bianuales de Inversión. Se evidencia un presunto incumplimiento por parte del concesionario, en la oportunidad para la presentación del Plan Bianual de Inversiones.</p>	100%	<p>Pendiente la resolución de aprobación 2013-14. Se solicita y autoriza ampliación de plazo hasta el 30-abr-2015. Con memorando 2015-300-0062423 del 29-mayo de 2015, la VGC solicitó plazo hasta el 30-jun-2015, que se aprueba, por lo que se ajusta dicho plazo. En reunión del 3-jun-2015, se acreditó el avance al 100%.</p>
853	<p>Gestión Documental.</p> <p>El Instituto Nacional de Concesiones (hoy Agencia Nacional de Infraestructura) presenta una deficiente gestión documental que dificulta el adecuado ejercicio del control fiscal, generando incertidumbre sobre la existencia y contenido de los documentos contractuales no allegados, presuntamente incumpliendo las normas de archivo vigentes</p>	100%	<p>Confirmar con el concesionario si tiene los anexos requeridos en el hallazgo. Dependiendo de esto se define si se reevalúa el plan.</p>

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE 2015	OBSERVACIONES
854	<p>Inventarios. La Entidad no ha subsanado la deficiencia señalada en el plan de mejoramiento (H74-116/ H265-58), en lo que tiene que ver con el inventario que permita conocer el estado actual de la infraestructura portuaria y demás bienes recibidos en concesión.</p>	100%	<p>Se incorpora la unidad de medida 1. Las tres unidades están completadas.</p> <p>Pendiente cierre de la CGR.</p>
856	<p>Indicadores de Gestión. Dentro de las funciones que corresponde ejercer a la Agencia Nacional de Infraestructura, no se realiza una supervisión y evaluación sobre los indicadores que reflejan el comportamiento de los niveles de prestación del servicio portuario, lo cual permitiría entre otros, tener control adecuado sobre una situación dada, retroalimentar el proceso de operación y monitorear el avance de la ejecución de cada uno de los proyectos; denotándose incumplimiento en lo señalado en el Numeral 11.5 del Artículo 11 del Decreto 1800 de 1993: "Realizar la medición de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de niveles de servicio y otras obligaciones establecidas en el contrato" y el numeral 11 del Artículo 15 del Decreto 4165 de 2011: "Supervisar la ejecución de las obras de ingeniería, entrega de equipos, la gestión económica y comercial, el cumplimiento de los indicadores de servicio y financieros de las concesiones...".</p>	100%	<p>Se había solicitado consolidar este hallazgo con los de PRODECO, Cartagena, Drummon y Santa Marta. La Gerencia de Puertos remitió el 3-marzo-2015 copia de esta solicitud para proceder, luego de lo cual se verificará que las acciones sean las mismas y se procederá al cierre respectivo por competencias. Se confirma que no se consolidarán para mantener la contabilidad que conoce la Vicepresidencia de la República. Se acredita 100% de avance. Pendiente cierre de la CGR. En reunión del 18 de junio de 2015, se confirma la unificación de las unidades de medida de los hallazgos 761, 823, 767 y 856. Pendiente ajustar las respectivas carpetas en el ftp y subir los soportes. Lo anterior en virtud del memorando 2014-303-009030-3.</p>
857	<p>Evaluación Periódica de Desempeño No se evidenciaron las evaluaciones periódicas del desempeño del concesionario, estipuladas en la cláusula vigésima séptima (27ª) del Contrato de Concesión No. 006 de 1993, el cual preceptúa lo</p>	100%	<p>Pendiente cierre de la CGR.</p>



No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD, REAL O POTENCIAL	% AVANCE 2015	OBSERVACIONES
	<p>siguiente: "EVALUACIONES PERIÓDICAS DEL DESEMPEÑO DEL CONCESIONARIO. A 31 de diciembre de cada año, La Superintendencia, evaluará el desempeño del concesionario, lo mismo que la carga movilizada para proceder a ajustar las áreas utilizadas, así como los indicadores operativos, los costos, los niveles de servicios y los aumentos de productividad...", lo que evidencia un presunto incumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas a cargo de la entidad contratante, generando que no se hayan realizado en la ejecución del contrato los ajustes necesarios para el óptimo desarrollo del mismo</p>		
858	<p>Póliza de Protección Ambiental. La Agencia Nacional de Infraestructura no suministró copia de la póliza de garantía de realización de los estudios de impacto ambiental y de protección del medio ambiente y contra la contaminación, estipulada en la Cláusula Siete, numeral 7.1, del Contrato de Concesión 006, modificada a través de los Otrosíes 001 del 5 de agosto de 1993 cláusula primera y 003 del 9 de septiembre de 1993 cláusula primera.</p>	100%	<p>La póliza de cumplimiento está aprobada. Pendiente de aprobación la póliza RCE. Se actualiza la unidad de medida 1, para orientarla a la obtención del pronunciamiento de la ANLA. Se elimina la unidad de medida 3 (Oficio remitario a la CGR). No se reporta el estado sobre el pronunciamiento de la ANLA que se incluyó en la reunión de seguimiento. AJUSTAR PLAN PARA QUE INCLUYA CONCEPTO QUE INVOLUCRE LOS REQUISITOS PARA EL OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN PORTUARIA TENIENDO EN CUENTA EL DECRETO 4735 DE 2009 EN DONDE NO SE ADVIERTE UNA PÓLIZA AMBIENTAL COMO REQUISITO SINO UNA PÓLIZA DE SERIEDAD DE LA OFERTA. ESTE CONCEPTO DEBE REEMPLAZAR EL DE LA ANLA PARA ASÍ PODER ACREDITAR EL 100% DE AVANCE</p>

Respecto del hallazgo 844, que está en el 75%, a pesar de que el plazo para su cierre es el 31 de diciembre, se recomienda a la supervisión, adelantar gestiones tendientes a buscar y encontrar los documentos, lo que estaba programado para agosto 2015.

6.3.7 Composición accionaria del concesionario

Mediante evidencia documental (oficio 002291 del 26 de marzo de 2014) enviada por la Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A a la ANI, se estableció la composición accionaria del concesionario.

La composición de la concesión para el proyecto Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. Está conformada por 111 accionistas entre personas naturales y jurídicas, dentro de las que se encuentran: el Departamento del Magdalena con un 13,374%, El Distrito Turístico de Santa Marta con un 8,659% y el Ministerio de Transporte con un 0,526%.

6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato de concesión.
- Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- Cambiar la visión de mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:
 - Servir a la comunidad.
 - Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
 - Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural de la Nación.

6.5 Diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se realizó una verificación de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta verificación, generó algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

No se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por la Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los periodos de octubre de 2013 y julio de 2015 toda vez que en la auditoría de octubre de 2013, no se calificó el cumplimiento asignando puntajes sino solamente se generaron conclusiones y recomendaciones que serán consideradas en los capítulos 7 y 8.

Esta concesión ha tenido desde la auditoría del año 2013, cuatro (4) supervisores por parte de la ANI así: Fernando Hoyos, Miguel Landinez, Alfonso Correa y Yadira Perez Arciniegas.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Concesión Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., para la actual auditoría, y determinó una calificación de 70.12 sobre 100, resultado global, realizado el mes de agosto de 2015.

Tabla 11. Resultados de calificación MED de agosto de 2015

Nombre Proyecto Concesión		SANTA MARTA S.A
Nombre Interventoría del proyecto		CONSORCIO INTERPLERTOS
No. Contrato Interventoría		SEA 015 DE 2012
Fecha de Evaluación		26 Y 27 DE AGOSTO DE 2015

Id. Componente	Calificación desempeño de Interventoría Portuaria				
	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				69.32
02	Gestión Técnica				70.00
03	Gestión Financiera				
04	Gestión Jurídica				89.90
05	Gestión de Aforo y Estadística				70.50
06	Gestión Ambiental				70.50
07	Gestión Social				70.50
08	Gestión Predial				
Promedio General =					70.12

Dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED).

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 10 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico asandoval@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

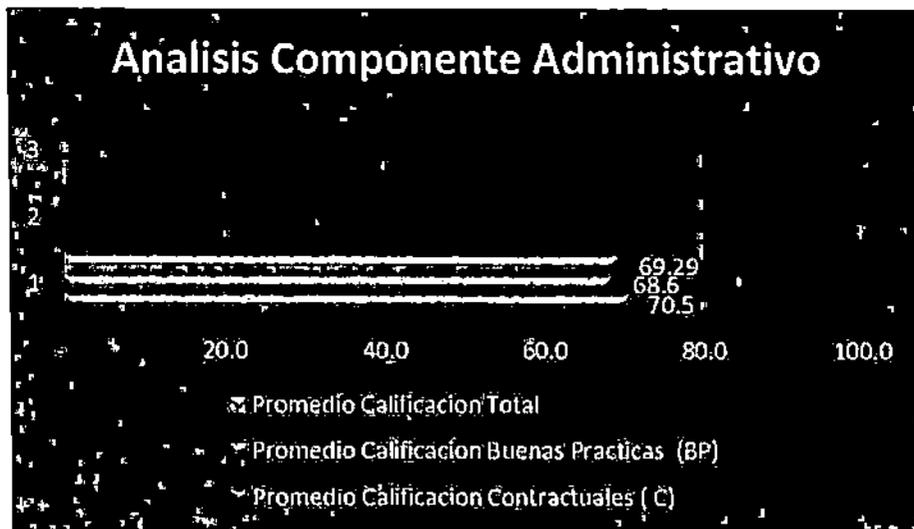
En la auditoría realizada el 26 y 27 de agosto de 2015, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría suscrito con la entidad para el contrato de concesión 006 de 1993.

Dentro de la auditoría que se realizó a la firma interventora, se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación comunidad – concesión – interventoría, Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnico:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados y la contraprestación recibida por la Agencia, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras y la operación objeto del contrato de concesión.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría. A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de agosto de 2015, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo



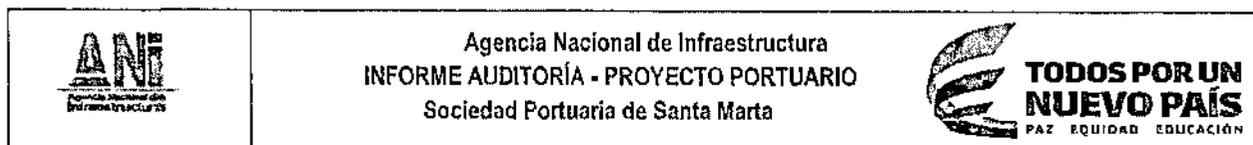
Calificación Obtenida: 69.29

La interventoría cuenta con una estructura organizacional eficiente, un equipo profesional con experiencia, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control; las oficinas que se tienen en la ciudad de Santa Marta cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar, y en donde mantiene el personal técnico de la interventoría y el cual hace las labores propias de campo.

En el plan de calidad no se evidenciaron índices o indicadores que permitan medir la eficacia y la eficiencia de los trabajos del Interventor.

La interventoría no cuenta con página web propia y en la de su mayor accionista (INCOPLAN S.A) no se menciona la actividad de la interventoría. Contractualmente no es obligatoria toda vez que la interventoría se ejerce exclusivamente sobre el plan de inversiones del concesionario.

La página web del concesionario es consultada diariamente por la interventoría con el fin de obtener información respecto de datos estadísticos de operación que no le son suministrados cuando se utilizan los mecanismos establecidos para tal fin. No está actualizada en contenidos respecto de la interventoría. No se evidencia en la página un seguimiento a las peticiones, quejas y reclamos por lo que es importante colocar en la web información actualizada y de utilidad para los



solicitan tes. Se sugiere involucrar en un link la ficha técnica generada por la ANI para conocimiento general a cualquier usuario que visite la web.

En cuanto al sistema de gestión de calidad, se puede evidenciar que deriva de una de las empresas que conforman el consorcio, donde se aplica la certificación ISO 9001.

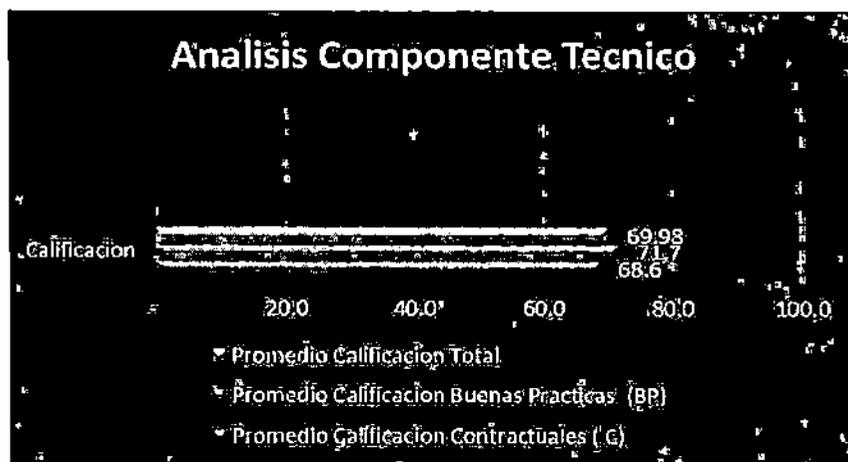
Respecto del control y trazabilidad para el tema de ensayos de laboratorio de los materiales usados en el desarrollo de los trabajos de Concesión por medio de un laboratorio acreditado de la Interventoría; lo único que se hace son batimetrías. El concesionario tiene su propia interventoría de obra.

No se evidenció que se lleve una matriz o metodología para identificar periódicamente los riesgos del desarrollo del contrato de concesión y del de interventoría.

La Organización y digitalización de la información de correspondencia, con posibilidad de consulta, es adecuado y de acuerdo a la evidencia, se tiene en nube.

La actualización del inventario de bienes es adecuado de acuerdo a lo que se tiene, además se van incluyendo en la medida que se van recibiendo las obras

7.1.2 Desempeño del componente técnico



Calificación obtenida: 70.

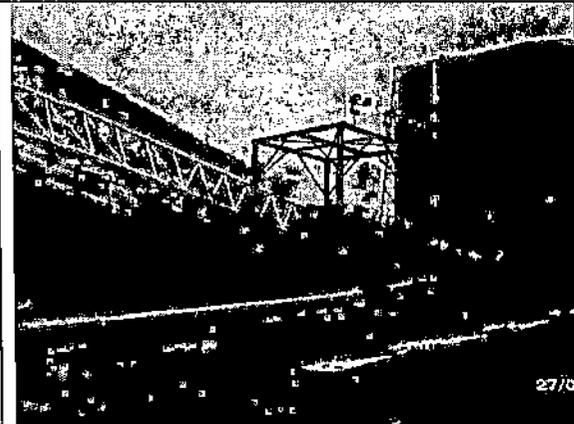
En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de construcción, mantenimiento y operación del puerto y de las intervenciones constructivas que adelanta el concesionario. Se evidencia que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto.

Se evidenció que el concesionario adelantó los trabajos de pavimentación del patio 7 con pavimento flexible según especificaciones y las actividades se terminaron totalmente.



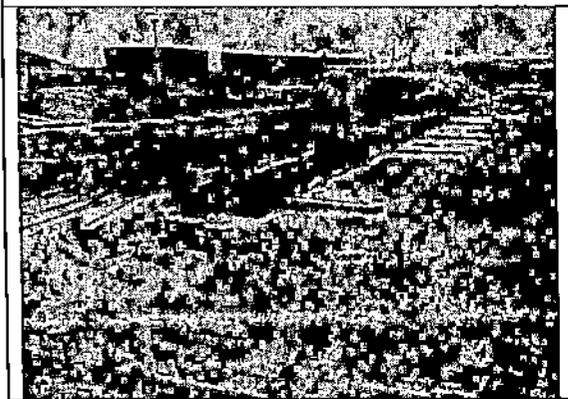
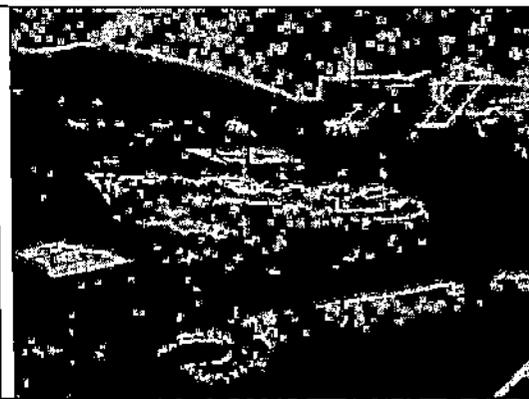
En cuanto a repotenciación del puerto se destaca una baja ejecución en las actividades de defensas y muelles (asociado a losas y vigas), siendo este último el segundo de mayor inversión prevista para el año 2015 según lo propuesto por la SPRSM para este año.

Se presentan a continuación fotografías relacionadas con el cargue de carbón así:

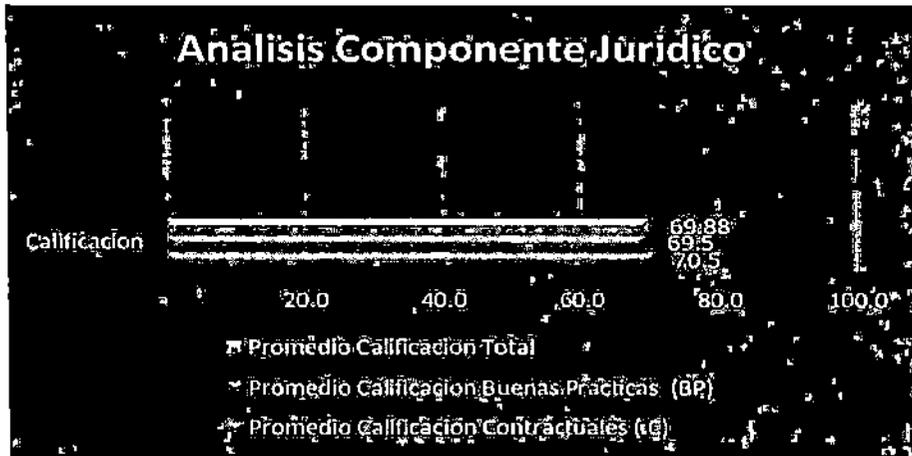
Foto 7	Foto 8
	
Banda transportadora	Descargue de carbon

Es importante resaltar que como las actividades de los planes Bienales no están en firme aun, están no son informadas por el concesionario y la interventoría debe recurrir a recorridos diarios para establecer el tipo de obras que se están adelantando y solicitar la información correspondiente para proceder a verificar el cumplimiento de las cantidades y las especificaciones de obra establecidas.

En el recorrido que se adelantó por las instalaciones de los muelles y patios del terminal se evidencio una señalización temporal deficiente en los trabajos de reforzamiento estructural que se está adelantando en la parte inferior del muelle 6.

Foto 9	Foto 10
	
Nula Señalización obras de reforzamiento	Nula Señalización obras de reforzamiento

7.1.3 Desempeño del componente Jurídico



Calificación obtenida: 69.90

De acuerdo a los parámetros evaluados, la interventoría cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto, con amplios conocimientos y permanente actualización en temas de su resorte.

Respecto del seguimiento a las pólizas, se adelanta su seguimiento y se generan alertas tempranas respecto de las fechas de vencimiento de las mismas que son reportadas en los informes mensuales.

Amparos	Desde	Hasta
Cumplimiento de las condiciones	30/05/14	30/05/19
Responsabilidad Civil Extracontractual	31/08/14	31/08/15
Pago de salarios, prestaciones Sociales e indemnizaciones	30/05/14	30/05/19

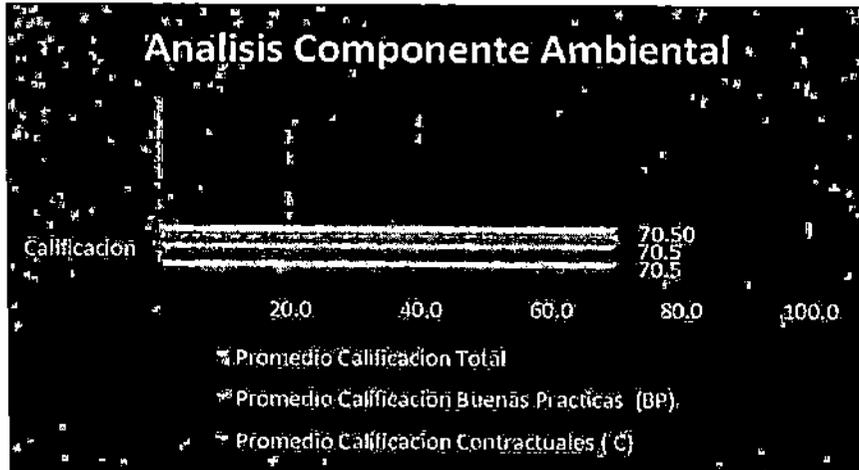
Respecto del vencimiento de la póliza de RCE, la SPRSM presento dos pólizas de Responsabilidad Civil Extracontractual:

1. La exigida en el contrato
2. Una adicional que supera las exigencias del contrato

Según la información entregada por la ANI, la nueva póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual que exige el contrato y estaba por vencer, ya fue aprobada por ANI pero no le ha sido comunicado el concesionario al respecto. Y sobre la segunda póliza la Agencia hizo una serie de observaciones para que el concesionario las respondiera, pero de todas maneras esta no es exigible ni es una obligación de SPRSM ajustar esa póliza porque no es la que está estipulada en el contrato.

En el informe mensual se evidencia el seguimiento que hace la interventoría a los temas de las obligaciones contractuales y de las actuaciones legales.

7.1.4 Desempeño del componente Ambiental

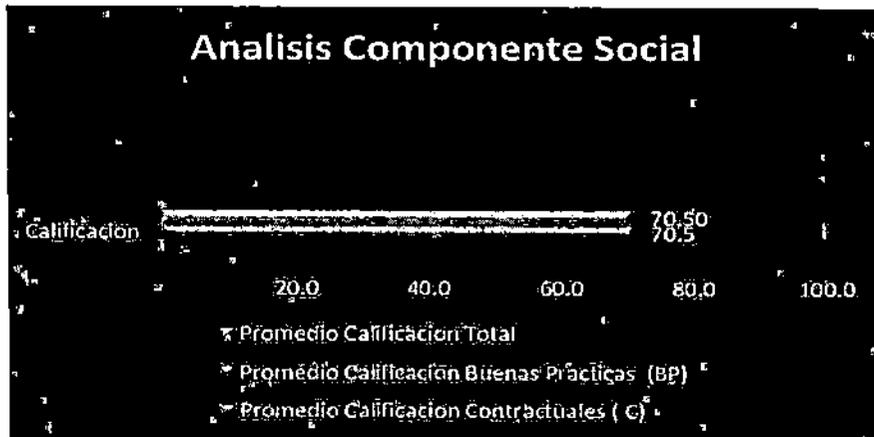


Calificación obtenida: 70.50

Respecto de la verificación de las muestras y análisis de laboratorio de calidad de aire, agua, y ruidos necesarios y determinados en el plan de manejo ambiental y licencia ambiental, únicamente se adelantan las de aire y es importante hacer las de ruido por la zona urbana donde se encuentra la Sociedad Portuaria.

La interventoría realiza un seguimiento a las actividades que ejecuta el concesionario para el cumplimiento de las obligaciones ambientales, información que es incluida en el informe mensual; se denota en el informe, importante seguimiento al cargue de carbón y disposiciones ambientales para tal fin.

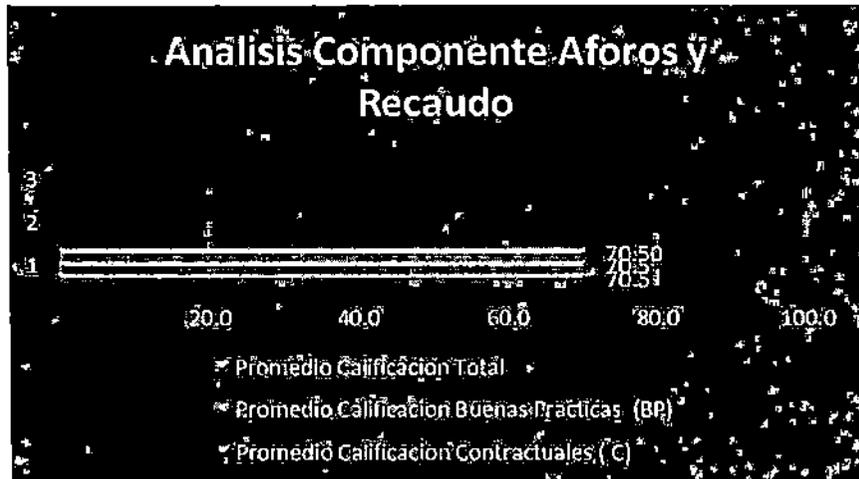
7.1.5 Desempeño del componente Social



Calificación obtenida: 70.50

Si bien la interventoría ejerce seguimiento sobre el tema de PQR de los ciudadanos; según la información que suministra el concesionario, no se presentan PQR, por lo que se sugiere verificar esto mediante una prueba, en la que se presente una y se haga seguimiento a la misma.

7.1.6 Desempeño del componente Aforo y Recaudo



Calificación obtenida: 70.50

Toda la información es tomada de la página web de la sociedad Portuaria. Se deberá insistir por parte de la interventoría y con el apoyo de la ANI de lograr tener la información oficial remitida directamente por la Sociedad Portuaria.

8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GENERALES

Analizados los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

Del ejercicio de la auditoría

8.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como las que se presentan a continuación:

8.1.1 Para la Interventoría

- a) Dentro de los informes de Interventoría no se evidenció el establecimiento y aplicación de índices o indicadores que permitan medir la eficacia y la eficiencia de los trabajos del Interventor.
- b) Las páginas web de la concesión, presenta déficit en su información respecto de la interventoría.
- c) No se evidenció que se lleve una matriz o metodología para identificar periódicamente los riesgos del desarrollo del contrato de concesión y del de interventoría. todos los riesgos son del privado pero deberían señalarse de manera más específica y puntual.
- d) La señalización de obra es deficiente, se verificaron los frentes de trabajo donde la señalización no es suficiente como se evidencia en las fotos 3 y 4 del componente técnico; es importante exigir a la sociedad portuaria respecto de este tema.
- e) El último plan de inversión, establece el cambio de escáner; estos aún no se han comprado y los que ya están previstos serán desactualizados a futuro, se debe verificar y emprender las recomendaciones necesarias.

8.1.2 Para la Supervisión

- a) Se recomienda a la supervisión del proyecto revisar el posible incumplimiento del concesionario respecto del plazo establecido para la entrega de los informes mensuales.
- b) El concesionario continua adelantando actividades que no fueron incluidas dentro del Plan Bienal 2015-2016, por lo cual se sugiere a la ANI agilizar el proceso de análisis, estudio y aprobación del plan bienal pendiente, con el fin de establecer cómo van a ser imputadas estas inversiones al Plan Maestro de Inversión. Se deberán generar mesas de trabajo para la pre aprobación de los planes de inversión, con suficiente antelación y evitar así lo sucedido con los PI 2013-14 Y PI 2015-16.
- c) Esta concesión ha tenido desde la auditoria del año 2013, cuatro (4) supervisores por parte de la ANI así: Fernando Hoyos, Miguel Landínez, Alfonso Córdoba y Yadira Perez Arciniegas, generando problemas de continuidad en el manejo de la información.
- d) La ANI expidió la Resolución No. 1104 de 2015 por medio de la cual aprobó el PB 13 – 14 de SPRSM; sin embargo, esta interpuso el respectivo recurso de reposición, por lo que aún no se puede afirmar la ejecutoria de dicho acto administrativo para proceder a efectuar el balance de ejecución.
- e) No se encontró evidencia de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)" por parte del Supervisor Fernando Hoyos quien ejercía la supervisión por la ANI en el año 2013.

8.2 Recomendaciones

Se presentan las siguientes recomendaciones a la gestión realizada por parte de la interventoría y supervisión tales como:

8.2.1 Para la Interventoría

- a) Respecto de garantizar actualización técnica del personal de la interventoría, solamente se dan charlas generales mas no específicas de transferencia de conocimiento de los subdirectores, se hacen de manera puntual según los temas que surgen.
- b) La señalización de obra es deficiente, se verifican los frentes de trabajo donde la señalización no es suficiente, importante solicitar a la sociedad portuaria sobre esto.
- c) Respecto de la verificación de las muestras y análisis de laboratorio de calidad de aire, agua, y ruidos necesarios y determinados en el plan de manejo ambiental y licencia ambiental, únicamente se adelantan las de aire y es importante hacer las de ruido por la zona urbana donde se encuentra la Sociedad Portuaria.
- d) Si bien la interventoría ejerce seguimiento sobre el tema de PQR de los ciudadanos; según la información que suministra el concesionario, no se presentan PQR, por lo que se sugiere verificar esto mediante una prueba, en la que se presente una y se haga seguimiento a la misma.
- e) Respecto de la ficha técnica del proyecto, esta debe complementarse ya que no se evidencia diligenciamiento total. Información técnica y operativa.

8.2.2 Para la Supervisión

- a) Respecto del hallazgo 844 de la CGR; que está en el 75%, a pesar de que el plazo para su cierre es el 31 de diciembre, se recomienda a la supervisión, adelantar gestiones tendientes a buscar y encontrar los documentos, lo que estaba programado para agosto 2015.
- b) Como se evidenció que la información obtenida por la interventoría es tomada de la página web del concesionario ante la negativa, en algunos casos de la entrega formal de la misma; se deberá adelantar por parte de la supervisión, la obligación del concesionario de suministrar a la interventoría que esta requiera.

8.3 Buenas Prácticas

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la Interventoría y la Supervisión se resalta de los mismos lo siguiente:

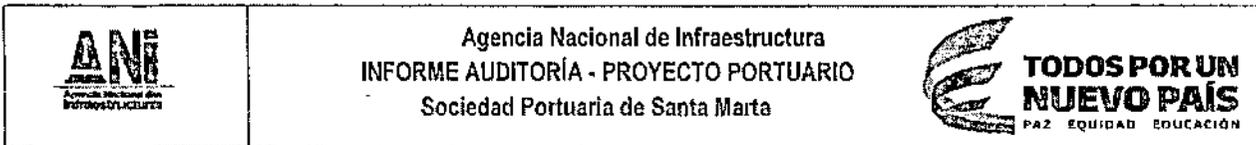
- a) La idoneidad del personal de la interventoría en relación con sus acciones de control y vigilancia es satisfactorio.
- b) El informe mensual presentado denota un adecuado seguimiento a los diferentes componentes a supervisar por parte de la interventoría, complementado con gráficas que evidencian las acciones realizadas.
- c) Se resalta el trabajo realizado por el supervisor para atender la auditoría y los requerimientos surgidos en desarrollo de ella. Se denota un muy buen conocimiento del proyecto por parte del Supervisor, evidenciado en los informes y presentaciones allegadas para la Auditoría.
- d) La aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral el desempeño de las labores propias de la Interventoría, se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de agosto de 2015 de 70.12 valor que se encuentra dentro del rango definido como muy alto (puntajes superiores a 80).
- e) se denota en el informe, importante seguimiento al cargue de carbón y las disposiciones ambientales para tal fin.

A continuación se presentaran las conclusiones y recomendaciones obtenidas en la auditoría financiera y que corresponden a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta así:

9 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES --Auditoría Financiera

9.1 Conclusiones

1. En las cuentas del activo, se puede observar que los indicadores muestran un comportamiento con tendencia a disminuir en los rubros del disponible e inversiones. De los último tres años auditados se observa que la disminución más relevante se presentó entre los años 2012-2013, donde el activo corriente disminuyó porcentualmente en - 24.86%, en tanto que el periodo 2013-2014 presentó un aumento de 12.66%.
2. En lo que respecta al pasivo, se observa que tanto el pasivo corriente (a corto plazo) como el pasivo total aumentó en el año 2013 un porcentaje de 27.32% y 2.08% respectivamente con respecto al año 2012. Para el año 2014 se observa que disminuyó el pasivo corriente en --44.50% y el pasivo total en -0.57%. Las obligaciones financieras a corto plazo disminuyeron para el año 2014 y las obligaciones financieras a largo plazo aumentaron.
3. La cuenta de patrimonio ha sufrido de altibajos, para el año 2013 reflejó una disminución al pasar de \$113.842.821= en el 2012 a \$108.003.324= en el 2013 y para el año 2014 tuvo un leve aumento al arrojar un saldo de 109.277.834=. El patrimonio está conformado por las cuentas de capital social, superávit de capital, reservas, revalorización del patrimonio, superávit por método de valorización y resultados del ejercicio. Si se observan las cifras del



patrimonio, el rubro capital social representa el 28.05% del total patrimonio, es decir, que los aportes de capital de los accionistas del concesionario representan alrededor de una tercera parte del total del patrimonio.

4. En los indicadores financieros de liquidez analizados, como son: la razón circulante, la prueba ácida y el capital de trabajo, los resultados de los tres indicadores fueron positivos. Esto quiere decir que el concesionario puede hacer frente de sus obligaciones a corto plazo sin contratiempos y tiene los recursos económicos suficientes para mantener la operación del negocio sin necesidad de recurrir a sus inventarios ni a su activo no corriente.
5. Los resultados de los indicadores financieros por endeudamiento, se analizaron cuatro (4): endeudamiento sobre los activos totales, endeudamiento de leverage o apalancamiento, concentración de endeudamiento a corto plazo y concentración de endeudamiento a largo plazo. En el endeudamiento sobre los activos totales se muestra que el concesionario para el año 2014 tiene comprometido el 58.42%, un porcentaje un poco alto. Es decir por cada \$1 peso que tiene el concesionario en el activo debe \$0.58 centavos. El indicador de endeudamiento de leverage arrojó un resultado para el año 2014 de 1.41%, es decir que el compromiso de los accionistas con los acreedores es mínimo; lo que nos indica que el concesionario optó por conseguir fuentes de financiación respaldándose con los activos de la empresa en vez del patrimonio de los accionistas.
6. En los indicadores de endeudamiento, se analizó la concentración de endeudamiento a corto y largo plazo. En el corto plazo existe una concentración de la deuda en 12.52%, en el largo plazo es de 87.48%, es decir, que las obligaciones con terceros en su mayoría tienen vencimiento no corriente superior a 360 días. Si observamos la curva de crecimiento, se evidencia que el concesionario ha mantenido estos rangos en los últimos tres años, es decir que muestra que tiene control financiero de sus obligaciones a corto y largo plazo.
7. El concesionario nos muestra con los resultados de los indicadores de endeudamiento que existe un financiamiento externo (Pasivo) y un financiamiento interno (Patrimonio) y actualmente en las gráficas observamos que su mayor fuente de financiación es externa. Cabe recordar que del manejo eficiente de estas depende la salud financiera del ente económico. Un mal manejo en este sentido puede hacer que los esfuerzos operacionales se rebajen fácilmente.
8. Los indicadores de rentabilidad que se analizaron fueron los siguientes: margen neto de utilidad, margen operacional y rentabilidad operacional sobre la inversión. Los indicadores de margen operacional y rentabilidad operacional mostraron cifras positivas tal como se puede observar en las gráficas incorporadas en el presente informe. Esto quiere decir, que el concesionario cuenta con suficiente capacidad para generar ingresos. Con respecto al indicador de margen neto de utilidad, se observa que ha disminuido -9.03%, la mayor incidencia ha sido en los gastos no operacionales del rubro diferencia en cambio, en donde para el año 2013 arrojó un valor de \$-7.416.789= y para el año 2014 fue de \$-17.164.694=, una diferencia porcentual de -131.43%. En este aspecto como ya se mencionó

anteriormente en el informe, el concesionario ha sido juicioso y ha tenido un manejo adecuado de sus obligaciones financieras pero se recomienda tener una estrategia para hacerle frente a situaciones macroeconómicas como es el caso de la diferencia en cambio, que si no se maneja bien puede absorber las utilidades que genere el concesionario y convertirlas en pérdida.

9.2 Recomendaciones – Auditoría Financiera

1. Se observa que la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta está culminando el plan de inversión bienal 2013-2014 aprobado por la ANI el 25 de junio de 2015 y adelantando el plan de inversión bienal 2015-2016 (sin aprobación de la ANI). Se sugiere que las aprobaciones de los planes de inversión bienales se aprueben por parte de la ANI dentro de términos de tiempo aceptables y no a posteriori de haberse presentado los hechos (ejecución por vía de hecho).
2. Se sugiere que la ANI revise el tema de la tasa de actualización dejada de cancelar por la Sociedad Portuaria, ya que como se evidenció en el desarrollo del presente informe no corresponde a una tasa moratoria como lo manifiesta el concesionario sino de actualización

9.3 Observaciones – Auditoría Financiera

1. Dentro de los soportes de los planes de inversión presentados a la ANI y que la jefatura de Control Interno auditó el segundo semestre de 2014 y primer semestre de 2015, se evidenció que los siguientes conceptos mostrados a continuación no son inversiones sino gastos asociados al proyecto:
 - Órdenes de compra correspondientes a interventoría por un valor de \$319.173.318=.
 - Cuenta de cobro a favor de Nelly Judith Campo Meza por alquiler de apartamento a funcionario de la empresa INTEK, empresa encargada del proyecto de seguridad informática de la SPRSM, por valor de \$1.386.000=.
 - Tiquetes aéreos por valor de \$725.840=.
2. En el tema de contraprestación, se verificó que la Sociedad Portuaria cancelo lo pertinente a este concepto hasta el 30 de junio de 2015, encontrándose que no aplica la tasa de actualización del 12% anual establecida en el Artículo Segundo del Decreto 1873 de 2008; por consiguiente se procedería a cobrar los valores dejados de recaudar por este concepto.

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

Proyectó: Alvaro Sandoval Reyes – Contratista Oficina de Control Interno.
Luz Jany Fung Muñoz – Auditor Financiero, Contratista Oficina de Control Interno.
Ing. Ivan Mauricio Mejía Alarcón – Auditor Técnico, Contratista Oficina de Control Interno.