



Bogotá D.C

PARA: LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ DÍAZ
 Vicepresidente 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 Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (PEI 63)

Apreciado doctor:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, realizada los días 13, 19 y 20 de octubre 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

A continuación se anexa un cuadro, concluyendo lo evidenciado en la evaluación realizada:

Proyecto//Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (PEI 63)	3*	10*	7*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación.

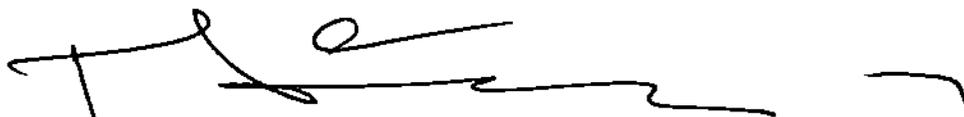
Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

En atención al carácter probatorio del informe proferido y del cumplimiento periódico de seguimiento al contenido de lo comunicado mediante el presente, el termino recomendado para la emisión de respuesta es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación (Art. 14 CPACA).

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Dina Rafaela Sierra Rochels – Gerente de Vicepresidencia Ejecutiva
Jesus Alberto Florez – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto

Anexo: 22 folios
Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno 21
Nro Borrador: 20171020025353

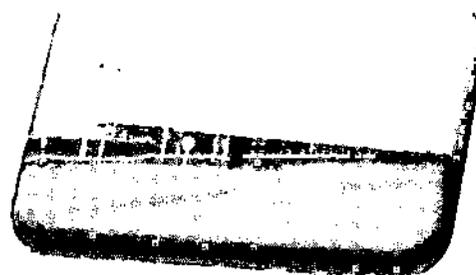
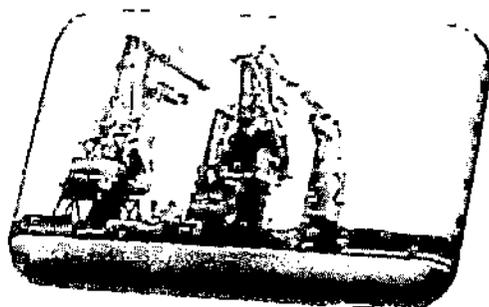


Agencia Nacional de
Infraestructura



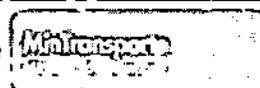
INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto
Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (PEI 63)

2017



ÍNDICE

1.	OBJETIVOS.....	4
1.1	Objetivo General.....	4
1.2	Objetivos Específicos.....	4
2.	ALCANCE	4
2.1.	Componentes Analizados.....	4
2.2.	Información de Contratos	5
3.	METODOLOGÍA	9
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	10
5.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	10
5.1	Hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República (CGR).	10
5.2	Solicitudes de organismos de control	12
5.3	No conformidades vigentes señaladas por la oficina de control interno	13
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	13
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	13
6.2	Descripción del proyecto de concesión	14
6.3	Temas abordados de manera específica.....	15
6.3.1	Se viene cumpliendo con el plan maestro de inversión definido en el otrosí No. 6 de 2008	15
6.3.2	Se viene adelantando un manual que busca agilizar la aprobación de los planes bianuales	24
6.3.3	Actualmente la contraprestación que paga el concesionario se fundamenta en una metodología que se encuentra en función de los ingresos brutos del puerto regional de Santa Marta	26
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR ..	28
7.1	Evaluación del desempeño de la interventoría.....	29
7.1.1	Desempeño del componente administrativo.....	30
7.1.2	Desempeño del componente técnico.....	31
7.1.3	Desempeño del componente financiero.....	34
7.1.4	Desempeño del componente jurídico.....	35
7.1.5	Desempeño del componente operativo	36
7.1.6	Desempeño del componente ambiental.....	38
7.1.7	Desempeño del componente social.....	40
8.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	41

8.1	No Conformidades	41
8.1.1	Para la interventoría	41
8.1.2	Para la supervisión	42
8.2	Recomendaciones	42
8.2.1	Para la interventoría	42
8.2.2	Para la supervisión	43
8.3	Buenas prácticas y observaciones	43
8.3.1	Buenas prácticas	43
8.3.2	Observaciones	44

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados	5
Tabla 2 – Fechas del contrato de concesión	6
Tabla 3 – Modificaciones al contrato de concesión No. 006 de 1993	6
Tabla 4 - Datos asociados a la composición accionaria de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta	7
Tabla 5 - Datos asociados a la firma interventora	8
Tabla 6 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora	9
Tabla 7 – Hallazgos vigentes CGR	11
Tabla 8 – Solicitudes entes de control	12
Tabla 9 – No conformidades vigentes señaladas por la oficina de control interno	13
Tabla 10 - Programa de la auditoría técnica	14
Tabla 11 – Datos técnicos del proyecto	14
Tabla 12 – Cumplimiento del plan maestro de inversiones SPRSM (Dólares constantes de 2007) ...	16
Tabla 13 – Ejecución del plan maestro de inversión (Dólares constantes de 2007)	24
Tabla 14 – Revisión de liquidación y pago de la contraprestación (Valores en dólares corrientes) ..	27
Tabla 15 - Resultados de calificación MED agosto 2015	28
Tabla 16 - Resultados de calificación MED octubre 2017	28
Tabla 17 – Registro fotográfico interventoría	32
Tabla 18 – Índices de desempeño calculados para la SPRSM.	38
Tabla 19 – Licencias, permisos y autorizaciones ambientales	38

1. OBJETIVOS

El objetivo general y los objetivos específicos del presente informe de auditoría se muestran enseguida:

1.1 Objetivo General

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (SPRSM), a la luz del cumplimiento de sus obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas para fomentar la vigilancia, control efectivo y asegurar el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos Específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del mismo.
- Analizar el avance y los controles asociados al cumplimiento de los alcances del plan de inversiones que atraviesa el proyecto.
- Aplicar la matriz de evaluación de desempeño (MED), generada por la oficina de control interno (OCI) de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), respecto a la interventoría del proyecto, lo que permite evaluar las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría.
- 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 (CGR).
- Verificar el avance del plan de mejoramiento por procesos (PMP), a partir de las auditorías realizadas en 2013 y 2015 por parte de la oficina de control interno (OCI) de la ANI, y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría para subsanar las no conformidades planteadas.

2. ALCANCE

El alcance del presente informe se enmarca en el seguimiento a las funciones públicas de la interventoría y de la supervisión en la ejecución del proyecto portuario en lo transcurrido de 2017, principalmente en relación con la ejecución del plan bianual 2017-2018.

2.1. Componentes Analizados

El análisis desarrollado se constituye de la verificación de la labor de vigilancia y control ejercido por la interventoría, en virtud del contrato de concesión No. 006 de 1993, sobre el plan de inversiones que atraviesa el proyecto. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión portuaria: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, social y operativo.

El 13 de octubre de 2017 se aplicó, por segunda vez, la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta. Esta evaluación se hizo empleando los lineamientos y metodologías del proyecto de “Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado” a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones, cuyos resultados se muestran en los capítulos 7 y 8 del presente documento.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno (OCI) de la ANI¹:

- Guía para la elaboración de informes de auditoría técnica, código EVCI-I-006, v1. ANI, 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, código EVCI-P-003, v5. ANI, 2016.
- Manual de evaluación del desempeño de interventorías, código EVCI-M-001, v2. ANI, 2017.
- Manual de buenas prácticas para interventorías, código EVCI-M-002, v2. ANI, 2017.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño de interventorías para los modos: carretero, portuario, aeroportuario y férreo, código EVCI-M-003, v3. ANI, 2017.
- Lecciones aprendidas en gestión para interventorías, EVCI-M-004, v1. ANI, 2015.
- Manual interventoría y supervisión, código GCSP-M-002, v1. ANI, 2015.

2.2. Información de Contratos

Los datos generales del contrato de concesión se registran en la siguiente tabla:

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	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 No. 006 de 1993, a cambio de la contraprestación económica de que trata la cláusula décima primera del mismo, a favor de la Nación y del municipio de Santa Marta. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga.	No. 006 del 24 de junio de 1993	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.
Interventoría	Interventoría técnica, administrativa, financiera, ambiental, operativa y jurídica al plan de inversiones de los contratos de concesión portuaria No. 006 de 1993, 009 de 1994 y 003 de 2008 – suscritos entre la Nación – Superintendencia General de Puertos y/o el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), hoy administrados por la Agencia Nacional de Infraestructura y las Sociedades Portuarias Regional de Santa Marta S.A, Regional de Buenaventura S.A, y	SEA-15-2012 del 18 de enero de 2012	CONSORCIO INTERPUERTOS

¹ Disponibles en www.ani.gov.co, pestaña “Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión – Manuales”.

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Supervisión	la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A – CONTECAR S.A, respectivamente. Líder equipo de apoyo a la supervisión.	VGC No. 382 de 2017	JESÚS ALBERTO FLOREZ ORTIZ

Fuente: consulta en SECOP y ORFEO.

Las fechas de inicio y terminación del contrato de concesión se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 2 – Fechas del contrato de concesión

HITO	FECHA
Suscripción del contrato de concesión	24 de junio de 1993
Terminación inicial del contrato de concesión	23 de junio de 2013
Terminación según otrosí No. 6 al contrato de concesión	23 de junio de 2033

Fuente: información allegada por la supervisión en octubre de 2017. Otrosí No. 006 de 2008.

Inicialmente, el contrato No. 006 de 1993 establecía que el plazo de la concesión portuaria era de veinte (20) años; no obstante, conforme con el artículo 8 de la Ley No. 01 de 1991, se prorrogó el plazo en veinte (20) años adicionales a partir del otrosí No. 6, suscrito el 30 de mayo de 2008.

A la fecha se han suscrito siete (7) modificaciones al contrato de concesión, que se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 3 – Modificaciones al contrato de concesión No. 006 de 1993.

Otrosí	SUSCRIPCIÓN	IDEAS PRINCIPALES
1	5 de agosto de 1993	- El plan de manejo ambiental debe ser sometido a aprobación por parte de las autoridades ambientales. - Se ajustan requisitos de validez y perfeccionamiento del contrato.
2	8 de septiembre de 1993	- El valor de la contraprestación establecida fue fijado de acuerdo con los criterios de las resoluciones 033 de 21 de enero de 1993, 040 de 26 de junio de 1992, 995 de septiembre de 1993. - El concesionario se compromete a atender los gastos necesarios para el mantenimiento del terminal portuario.
3	9 de septiembre de 1993	- Se modifica el término de la vigencia de la garantía de ejecución de estudios de impacto ambiental y de protección del ambiente. - Se adiciona un párrafo con las garantías de seriedad de la propuesta, de responsabilidad civil, de realización del estudio de impacto ambiental.
4	30 de septiembre de 1993	- El concesionario pagará una contraprestación anual liquidada a la tasa representativa del mercado del último día del mes inmediatamente anterior a la fecha de pago. - El concesionario podrá prestar servicios de operación portuaria en las instalaciones portuarias otorgadas en concesión.
5	3 de enero de 2005	- El concesionario deberá registrarse como operador portuario para cumplir con el pago de la tasa de vigilancia y las disposiciones vigentes en la materia. - El concesionario deberá evitar posición dominante y monopólica como

Otrosí SUSCRIPCIÓN

IDEAS PRINCIPALES

- operador portuario.
- El concesionario se obliga a aplicar los mismos niveles de tarifa que habitualmente usan los otros operadores.
 - El concesionario deberá reflejar en su contabilidad de manera independiente todo ingreso y egreso por concepto de uso de instalaciones que se genere por operación portuaria.
 - Se excluye anualmente la tasa de vigilancia ambiental.
 - Se incorpora el plan maestro de inversiones por valor de USD 127.355.455, así como utilización de áreas, reorganización física del terminal e incorporación de nuevas áreas portuarias a la concesión.
 - Se obliga a contratar una auditoria de obras, ingresos, operativa a la SPRSM, a costo de esta.
 - Se fija la contraprestación que seguirá pagando a partir del año 2013 (Decreto 1873 de 2008).
- 6 30 de mayo de 2008
- Se amplía el plazo de la concesión por veinte (20) años más.
 - Se establecen índices de desempeño como garantía de calidad del servicio.
 - Se establece la obligación de pronunciamiento ambiental por parte de las autoridades, previo a la ejecución de nuevas obras.
 - Se instaure la obligación de implementar control en las relaciones laborales.
 - Se estipula la responsabilidad por el manejo del puerto.
 - Se actualizan las garantías.
 - Se obliga a modificar el reglamento técnico de operaciones.
 - El concesionario asume todos los riesgos inherentes a la ejecución del plan de inversiones.
 - Se establecen 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.
- 7 23 de febrero de 2010
- Se obliga a la SPRSM a constituir un encargo fiduciario para la adecuada administración de los recursos para las interventorías y/o auditorías.
 - Se modifican las garantías.

Fuente: página web de la Entidad: Inicio » Modo puertos » Proyectos » Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A. <http://www.ani.gov.co/proyecto/puertos/sociedad-portuaria-regional-de-santa-marta-sa-21360>

Por otra parte, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A tiene múltiples accionistas, entre personas naturales y jurídicas, dentro de los que se encuentra el Departamento del Magdalena, con un 13.37%, y el Distrito Turístico de Santa Marta, con un 8.67%. Los accionistas con mayor participación se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 4 - Datos asociados a la composición accionaria de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta

ACCIONISTA	PARTICIPACIÓN
Departamento del Magdalena	13.37%
Distrito Turístico de Santa Marta	8.67%
Carboandes S.A.	7.53%
Inversiones Comerciales Exportadoras S.A.S	5.81%

ACCIONISTA	PARTICIPACIÓN
Fideicomiso P.A.G.O Acciones Sociedad Port.	4.63%
Banex S.A.	4.21%
Cl. Técnicas Baltim de Colombia S.A.	4.03%
Inmobiliaria Kasuma S.A.	3.53%
Inver Port S.A.S	2.29%
Juan Manuel Dávila Jimeno	2.27%
C.I La Samaria S.A.S.	2.22%
Dicovil y Cia Ltda	2.19%
Colvapores Ltda	2.15%
Alberto Dávila Diaz Granados	2.13%
Agrícola Eufemia S.A.S.	2.07%
Agropecuaria San Gabriel S.A.S.	2.07%
Servicios Técnicos Bananeros S.A.	2.07%
Inversiones Pegaso S.A.S	1.92%
Proban	1.88%
Servicios Eficientes a la Carga Ltda	1.79%
RR3 S.A.	1.56%
Opermundo Logistica S.A.S.	1.53%
Puertos y Valores S.A.S	1.43%
Andagoya	1.19%
Accionistas mironitarios	17.45%
TOTAL	100.00%

Fuente: sitio web de la ANI (<http://www.ani.gov.co/proyecto/puertos/sociedad-portuaria-regional-de-santa-marta-sa-21360>). Corroborado con información allegada por la supervisión del proyecto mediante correo electrónico del 17 de octubre de 2017.

De otra parte, los datos generales de la interventoría se muestran seguida:

Tabla 5 - Datos asociados a la firma interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA

Nombre	Consortio Interpuertos
Representante Legal	Santiago Paez Talero
Valor inicial del Contrato	\$9,200,656,000.00*
Plazo inicial	5 años*
Fecha de suscripción del contrato	18 de enero de 2012

Fuente: Contrato de interventoría No. SEA-15-2012.

*El 14 de febrero de 2017 se suscribió el otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. 015-2012, por medio del cual este se prorrogó en un término de treinta (30) meses y se acordó adicionar al valor inicial del mismo la suma de \$4,057,852,400.

La composición accionaria de la interventoría se muestra en la siguiente tabla:



Tabla 6 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora

COMPOSICIÓN INTERVENTORÍA

INGENIERÍA, CONSULTORÍA Y PLANEACIÓN S.A – INCOPLAN S.A	45%
CARTAGENA DE INGENIERÍA S.A – CARINSA	25%
SERTIC S.A.S	25%
INGEPROYECT LTDA	5%
TOTAL	100%

Fuente: Resolución No. 532 de 16 de noviembre de 2011, por la cual se adjudica el concurso de méritos No. SEA-CM-004-2011.

3. METODOLOGÍA

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI-P-003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión, cuya implementación en la presenta auditoría se resume con las siguientes actividades:

Solicitud de información: el 2 de octubre de 2017 se solicitó la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos relevantes, a la supervisión del proyecto, mediante correo electrónico.

Revisión documental: el 11 de octubre de 2017 se verificó el contenido de la información entregada por parte del líder del equipo de supervisión, previa consulta documental del sistema de información institucional.

Entrevistas: el 3 de octubre de 2017, se solicitó a la interventoría, por medio de correo electrónico, disponibilidad y atención a la auditoría programada para el día 13 de octubre de 2017, en la ciudad de Bogotá, y para los días 19 y 20 de octubre de 2017 en la ciudad de Santa Marta. Esta se llevó a cabo según lo descrito en la sección 6.1, allí se expuso su objeto y cronograma, así como su idoneidad para efectos de las labores de seguimiento y control de la Entidad.

Por otra parte, el 6 de octubre de 2017 se llevó a cabo una entrevista con el equipo de apoyo a la supervisión del proyecto.

Visitas de campo: los días 19 y 20 de octubre de 2017 se visitó el puerto regional de Santa Marta.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: se diligenció el acta de apertura de auditoría, registros de asistencia y la matriz de evaluación de desempeño.

Validación documental y/o de evidencias: se procedió a validar la información suministrada durante la auditoría técnica y se pidieron complementos cuando fue necesario.

Análisis y conclusiones: como resultado de los anteriores puntos se generaron no conformidades y/o recomendaciones y observaciones, que se presentan en el capítulo 8.



4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario:

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.²
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Ley 01 del 10 de enero de 1991.
- CONPES 3342 de 2005: estrategias para la competitividad del sector portuario. Adoptado por el decreto No. 2766 del 10 de agosto de 2005.
- Decreto 1873 del 29 de mayo 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.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de concesión de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta (No. 006 de 1993) apéndices, otrosíes y demás documentos pertinentes.
- Contrato de interventoría a auditar (SEA-15-2012), anexos y demás documentos pertinentes.
- Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
- Últimos dos informes mensuales de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el ejercicio de verificación de antecedentes del proyecto concesionado se consultó la existencia de hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República (CGR) y solicitudes por parte de organismos de control, lo cual se detalla enseguida:

5.1 Hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República (CGR).

Se consultó la base de datos del Plan de Mejoramiento Institucional (PMI) de la OCI, actualizada a octubre de 2017, con el fin se revisar la existencia de hallazgos vigentes señalados por la CGR. Se evidenció que a la fecha se tienen siete (7) hallazgos que no han sido declarados efectivos por la CGR. Su descripción general se muestra enseguida:

² Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

Tabla 7 – Hallazgos vigentes CGR

Consecutivo	Descripción	Fecha iniciación metas	Fecha terminación metas	% Avance reportado por la OCI	Estado
843	Cambios en la contraprestación por Infraestructura: Diferencias entre la contraprestación pactada en el contrato inicial y el otrosí No. 2 del 8 de septiembre de 1993, que corresponden a \$2,509.6 millones de pesos de diciembre de 2011.	01/11/2013	30/06/2017	100%	Replanteado. No ha sido revisado por la CGR
844	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.	01/11/2013	31/12/2017	78%	Replanteado
846	Contraprestación en la Renegociación del contrato 006/1993 SPRSM: Se definieron nuevas inversiones con el otrosí No. 006 del 30 de mayo de 2008, sin que esto se viera reflejado en el pago de la contraprestación.	01/11/2013	31/12/2017	71%	Replanteado
849	Seguimiento a las inversiones: Deficiencias en el control y seguimiento, por parte de la ANI, en el seguimiento a las inversiones iniciales que debía realizar la SPRSM.	01/12/2013	30/06/2017	100%	Replanteado. No ha sido revisado por la CGR
851	Modificación plan de inversiones: Presunto incumplimiento a la ejecución del plan de inversiones para las vigencias 2008 y 2009. Ausencia de mecanismos contractuales para conminar al concesionario al cumplimiento de sus obligaciones.	01/01/2014	30/06/2017	100%	No ha sido revisado por la CGR
852	Aprobaciones los planes bianuales de inversión: Presunto incumplimiento, por parte del concesionario, en la oportunidad para la presentación de planes bianuales.	01/12/2013	30/06/2017	100%	No ha sido revisado por la CGR

Consecutivo	Descripción	Fecha iniciación metas	Fecha terminación metas	% Avance reportado por la OCI	Estado
856	Indicadores de gestión: No se realiza, por parte de la ANI, supervisión y evaluación sobre los indicadores que reflejan el comportamiento de los niveles de prestación del servicio portuario.	01/12/2013	31/10/2017	75%	Replanteado. No ha sido revisado por la CGR.

5.2 Solicitudes de organismos de control

Se consultó el sistema de gestión documental de la ANI (ORFEO) para conocer la existencia de solicitudes, peticiones o actuaciones por parte de otros órganos de control interno, hechas a partir de enero de 2017, con el fin de revisar la presencia de solicitudes como consecuencia de no contar con la aprobación del plan bianual 2017-2018. A pesar de no encontrar solicitudes asociadas a esta temática se evidenciaron los siguientes requerimientos por parte de la Procuraduría General de la Nación:

Tabla 8 – Solicitudes antes de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
Procuraduría General de la Nación	<p>Mediante radicado ANI No. 2017-409-106734-2 del 5 de octubre de 2017 se hace solicitud de documentación en medio magnético con relación a la investigación disciplinaria, contra funcionarios por determinar de la ANI, por presuntas irregularidades contractuales. Se evidenció que el GIT férreo y portuario dio alcance al requerimiento mediante radicado ANI No. 2017-303-014402-3 del 17 de octubre de 2017.</p> <p>Por medio de la comunicación con radicado ANI No. 2017-409-106756-2 del 5 de octubre de 2017 se solicitó documentación en medio magnético de conformidad con lo ordenado en el auto de fecha de 22 de septiembre de 2017, mediante el cual se ordena apertura de investigación disciplinaria, contra Camilo Mendoza Rozo y Andrés Figueredo Serpa. El alcance a la solicitud se evidenció en el radicado ANI No. 2017-100-033472-1 del 13 de octubre de 2017.</p> <p>Con la comunicación con radicado ANI No. 2017-409-106757-2 del 5 de octubre de 2017 se solicitó al área de control interno disciplinario abstenerse de abrir investigación disciplinaria contra Camilo Mendoza Rozo y Andrés Figueredo Serpa, en sus condiciones de vicepresidentes de Gestión Contractual de la ANI, y Santiago Paez Talero, en su condición de representantes legal del consorcio Interpuertos.</p>	Se dio alcance a los oficios.

Fuente: Sistema documental institucional (Orfeo).

5.3 No conformidades vigentes señaladas por la oficina de control interno

Se consultó la base de datos del procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "Plan de Mejoramiento por Proceso (Acción preventiva, acción correctiva)" con el fin de revisar las no conformidades vigentes que se generaron a partir de los ejercicios de auditoría realizadas por la OCI en 2013 y 2015. A partir de este ejercicio se evidenció que a la fecha se tienen dos (2) pendientes de cierre, estas son:

Tabla 9 – No conformidades vigentes señaladas por la oficina de control interno

No.	AÑO	DESCRIPCIÓN DE NO CONFORMIDAD	OBSERVACIONES	AVANCE
1906	2013	Ausencia de un informe detallado y justificado de la infraestructura y equipos que han sido demolidos y/o sustituidos desde el inicio del contrato de concesión portuaria.	Mediante memorando con radicado ANI No. 2016-303-011501-3 del 22 de septiembre de 2016 se relacionan autorizaciones de la Superintendencia General de Puertos, Ministerio de Transporte y del INCO (hoy ANI) con relación a demoliciones en la zona concesionada a la SPRSM. A la fecha continua pendiente la evidencia detallada que permita subsanar la no conformidad.	70%
2932	2015	Ausencia de seguimiento a no conformidades abiertas y pendientes de 2013.	A la fecha continúa pendiente el cierre de la no conformidad No. 1906, lo que condiciona el cierre de la no conformidad No. 2932.	90%

Fuente: Plan de mejoramiento por procesos, octubre de 2017.

Se evidenció que el cierre de las no conformidades citadas depende de entrega del informe detallado y justificado de la infraestructura y equipos que han sido demolidos y/o sustituidos desde el inicio del contrato de concesión portuaria. A pesar de que el avance para subsanarlas es significativo, mayor o igual al 70%, se recomienda a la interventoría, con acompañamiento permanente de la supervisión del contrato, allegar las evidencias que permitan dar el cierre correspondiente.

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

En este capítulo se presentan los aspectos generales del desarrollo de la auditoría a la gestión de la interventoría y de la supervisión de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta. Se presentan las generalidades del proyecto concesionado y se hace un análisis de los temas específicos tratados durante la auditoría.

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Mediante correo electrónico, del 3 de octubre de 2017, y carta con radicado ANI No. 2017-102-032443-1 del 5 de octubre de 2017, se informó a la interventoría sobre las labores requeridas para el desarrollo de la auditoría, cuya programación se resume enseguida:

Tabla 10 - Programa de la auditoría técnica

Programa	Día	Hora
Reunión de apertura y exposición de temas específicos a abordar	13/10/2017	8:00 a.m
Aplicación de la MED: gestión financiera, jurídica y técnica	13/10/2017	8:30 a.m
Aplicación de la MED: gestión técnica y social	13/10/2017	11:00 a.m
Aplicación de la MED: gestión ambiental y administrativa	13/10/2017	2:00 p.m
Recorrido por el proyecto	19/10/2017	11:00 a.m
Reunión y conclusiones de cierre (general) - Santa Marta	19/10/2017	3:30 p.m
Validación inventario reportado por la interventoría - Santa Marta	20/10/2017	9:00 a.m

El 13 de octubre de 2017, se llevó a cabo la auditoría en las oficinas de la interventoría en Bogotá y el 19 y 20 de octubre de 2017, dentro del puerto y en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Santa Marta.

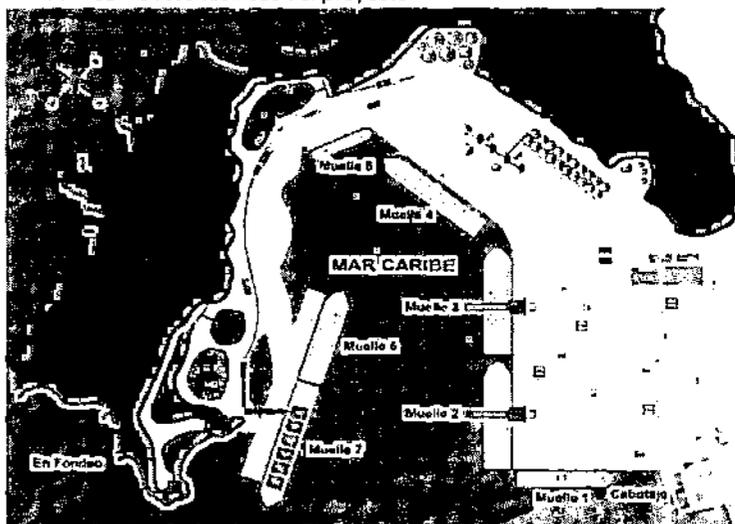
6.2 Descripción del proyecto de concesión

El terminal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta está localizado en Punta Betín, extremo noroccidental de la ciudad de Santa Marta, en el departamento de Magdalena. Es de servicio público y se encuentra habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios a todo tipo de carga, como graneles, contenedores y carbón, entre otros.

El puerto cuenta con siete (7) muelles, una pantalla de atraque de más de un (1) kilómetro de largo y un área útil de almacenamiento de más de 20 ha. Alcanza profundidades de hasta 60 pies (18 m), lo cual evita mantenimiento con dragados y así ofrece disponibilidad para la atención de naves pequeñas y de gran calado tipo (postpanamax). Sus características generales se muestran en la siguiente ilustración:

Tabla 11 – Datos técnicos del proyecto

COMPONENTE	CANTIDAD
Inversión (MUSD de 2007)	127
Muelles	7 UN
Áreas cubiertas	1.24 ha
Área de silos	0.60 ha
Área descubierta	17.3 ha
Área inspecciones	0.93 ha
Área total almacenamiento	20.1 ha
Área oficinas	1.54 ha



Fuente: información allegada por la supervisión y la interventoría en octubre de 2017. Otrosí No.006 del 30 de mayo de 2008, al contrato de concesión No. 006 de 1993 y página web del concesionario (<https://www.spsm.com.co/>)

Actualmente se realizan pruebas para asegurar la operatividad de un tren de carga al interior del puerto, el cual conectaría con la red férrea del Atlántico y de esta manera con el centro de Colombia, lo cual fortalecería la conexión intermodal de la región Caribe con el interior del país y con el exterior. Contiguo al puerto se cuenta con el aeropuerto internacional Simón Bolívar, el cual hace parte del grupo de aeropuertos de nororiente, a cargo de la ANI, y con las concesiones viales Santa Marta – Riohacha – Paraguachón y el sector 3 de la Ruta del Sol.

Inicialmente, el contrato de concesión establecía un valor de, aproximadamente, dieciocho (18) millones de dólares de los Estados Unidos y un plazo de veinte (20) años; no obstante, mediante el otrosí No.6, suscrito el treinta (30) de mayo de 2008, se incorporó un plan maestro de inversiones hasta el año 2033 por un valor de, aproximadamente, ciento veintisiete (127) millones de dólares de los Estados Unidos. En esta modificación contractual se estableció que el valor de la contraprestación que debe pagar el concesionario, entre 2013 y hasta 2033, se calcularía en función de los ingresos brutos según el decreto No. 1873 del 29 de mayo de 2008.

Este plan maestro de inversión se ejecuta por etapas, las que se detallan en planes bianuales. Según el otrosí No. 6, del 30 de mayo de 2008, a partir de 2010, estos deben ser entregados por el concesionario al INCO (hoy ANI) a más tardar el 30 de noviembre, y en adelante cada dos años.

La OCI considera que la flexibilidad de la Ley 1 de 1991, por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones, así como del contrato de concesión, permiten que las inversiones previstas en los planes bianuales se modifiquen y/o se desplacen en el tiempo; por consiguiente, no se ejecutan intervenciones previstas en un comienzo. Asimismo, las aprobaciones de los planes bianuales se llevan a cabo, por lo general, posteriormente al tiempo en que se llevó a cabo su ejecución. Las consideraciones ante el estado del plan maestro de inversión, así como ante la flexibilidad mencionada, entre otros temas, se detalla en la siguiente sección.

6.3 Temas abordados de manera específica

Durante la auditoría se analizaron, adicional a los criterios de la matriz de evaluación de desempeño (MED), el estado del plan maestro de inversión, la metodología de contraprestación actual y la posición de la OCI ante la flexibilidad del contrato de concesión. Análisis que se presenta en esta sección.

6.3.1 Se viene cumpliendo con el plan maestro de inversión definido en el otrosí No. 6 de 2008

En el otrosí No. 007, del 23 de febrero de 2010, al contrato de concesión portuaria No. 006 de 1993, suscrito entre la Superintendencia General de Puertos y la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, estableció que el concesionario debe cumplir con una inversión mínima anual del 75%, con respecto a las inversiones aprobadas, lo cual, a partir de información de la interventoría, se ha venido cumpliendo de manera adecuada como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 12 – Cumplimiento del plan maestro de inversiones SPRSM (Dólares constantes de 2007).

Año	Plan maestro de inversiones (A)	Ejecutado (B)	% Ejecución (B/A)
2008	USD 847,867	USD 887,672	104.69%
2009	USD 4,238,560	USD 17,361,555	409.61%
2010	USD 33,147,019	USD 28,980,534	87.43%
2011	USD 23,273,872	USD 21,842,126	93.85%
2012	USD 3,427,515	USD 4,572,327	133.40%
2013	USD 14,095,320	USD 13,241,147	93.94%
2014	USD 2,847,846	USD 2,864,238	100.58%
2015	USD 5,271,965	USD 4,262,137	80.85%
2016	USD 5,730,527	USD 6,312,606	110.16%
2017	-	USD 1,329,945*	-
Total	USD 92,880,491	USD 101,654,287	109.45%

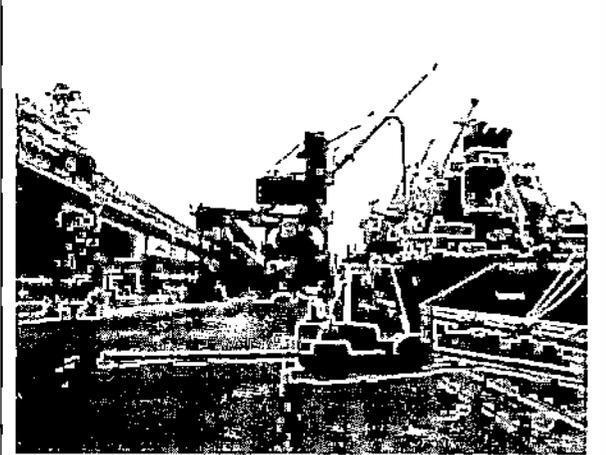
Fuente: Balance plan bianual de inversión 2015-2016 y balance acumulado del plan maestro de inversiones. Radicado ANI No. 2017-409-109197-2 del 11 de octubre de 2017.

*A la fecha no se cuenta con un plan maestro de inversiones aprobado para el 2017; no obstante, se han reportado inversiones en este periodo, a cuenta y riesgo del concesionario.

Se evidenció que, a la fecha, la ejecución del plan de inversiones se encuentra por encima de lo programado en un 9.45%. Con el fin de validar esta información, se hizo un muestreo de las obras que son producto de las inversiones descritas en los planes bianuales aprobados por la ANI para los periodos 2013-2014 y 2015-2016. Asimismo, a pesar de que a la fecha no se cuenta con un plan bianual aprobado para el periodo 2017-2018, el concesionario viene adelantando inversiones a su cuenta y riesgo, sobre las cuales también se hizo una verificación en la terminal portuaria. En la sección 6.3.2 se presenta el detalle de la aprobación de los planes bianuales, así como la posición de la oficina de control interno ante la no aprobación de este plan para el periodo 2017-2018.

Para el caso del plan bianual 2013-2014, se evidenció que se tienen inversiones que no se han ejecutado en un 100%. Se hace especial énfasis en el refuerzo del muelle 4, cuyas intervenciones debían alcanzar un 100% para 2013; sin embargo, a la fecha se reporta un avance físico del 77%³. La finalización de esta intervención no se ha dado debido a que implicaría afectaciones a las operaciones con graneles en este muelle. El estado actual de esta intervención se ilustra con las siguientes fotografías:

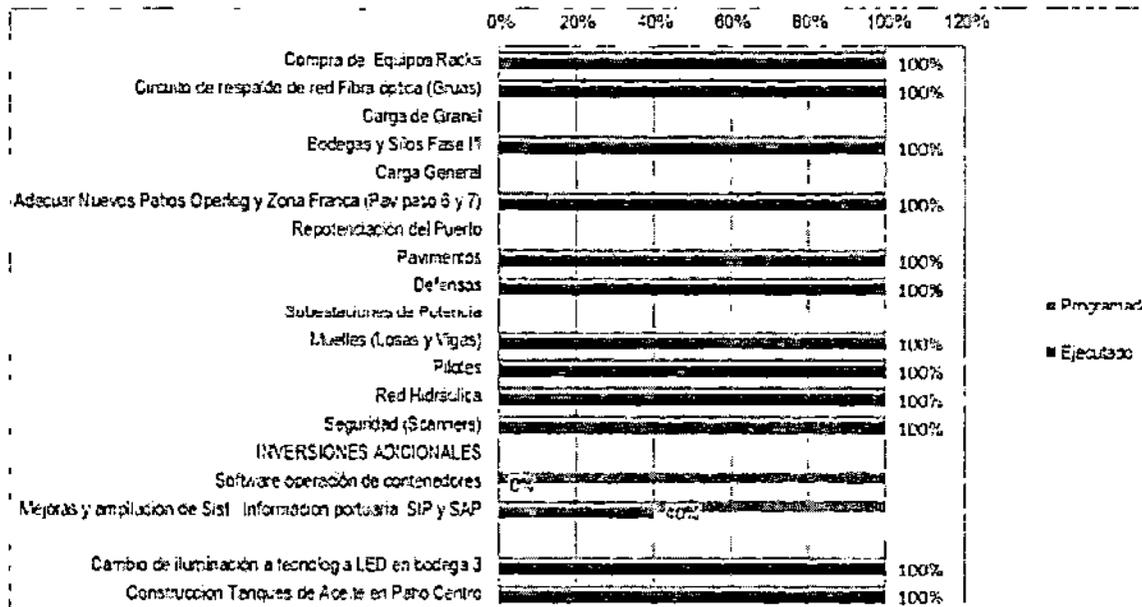
³ Informe mensual de interventoría No. 69. Detalla las actividades adelantadas con corte a septiembre de 2017.

<p>Foto 1. Vista general muelle 4.</p>	<p>Foto 2. Estado pavimento muelle 4.</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.</p>	<p>Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.</p>
<p>A la fecha se reporta un avance físico, para el reforzo del muelle 4, de 77%, a 208 m² de 270 m². En la fotografía se evidencia que la ausencia de la intervención no afecta la operación del puerto.</p>	<p>La intervención del muelle 4 consiste en reforzamiento de tablaestacado, lo cual incluye adecuación de la superficie del pavimento en esta zona del puerto.</p>

La oficina de control interno considera que a pesar de que se dé cumplimiento al porcentaje mínimo requerido anualmente para las inversiones, y de que el plan maestro permita desplazar las intervenciones como consecuencia de prioridades que se identifican para el puerto, se debería dar total cumplimiento a los planes bianuales aprobados. Cuando se presente este tipo de situaciones se deberían aplicar métodos de contingencia para obtener las metas previstas en los planes bianuales, principalmente en la intervención de obras civiles ya que su estado condiciona, en gran parte, la seguridad al interior de la terminal.

A octubre de 2017, la interventoría también ha reportado inversiones que no han alcanzado el 100% de ejecución para el plan bianual 2015-2016, relacionadas con implementación de software y sistemas de información; por lo tanto, se recomienda aplicar planes de contingencia para subsanar estos retrasos. El avance físico de las inversiones de este plan bianual se detalla en la siguiente ilustración:

Ilustración 1 – Avance físico de inversiones del plan bianual para el periodo 15-16. Resolución 1087 de 2017.



Fuente: Consorcio Interpuertos, octubre de 2017.

En la visita a la terminal portuaria se validó, a partir de un muestreo, el reporte de avance mostrado en la ilustración precedente. Un ejemplo de este ejercicio se evidencia con las siguientes fotografías, las cuales permitieron validar el 100% reportado para las inversiones referentes a equipos de seguridad (scanners) y defensas:

<p>Foto 3. Scanner de contenedores.</p>	<p>Foto 4. Defensas.</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.</p>	<p>Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.</p>
<p>Se evidenció la construcción, instalación y operación del scanner de contenedores en el puerto. SPRSM cuenta con cuatro (4) scanner en total.</p>	<p>Se evidenció la ejecución de la fabricación y montaje de 22 tableros de defensas en los muelles 6 y 7, en la zona de manejo de carbón del puerto.</p>

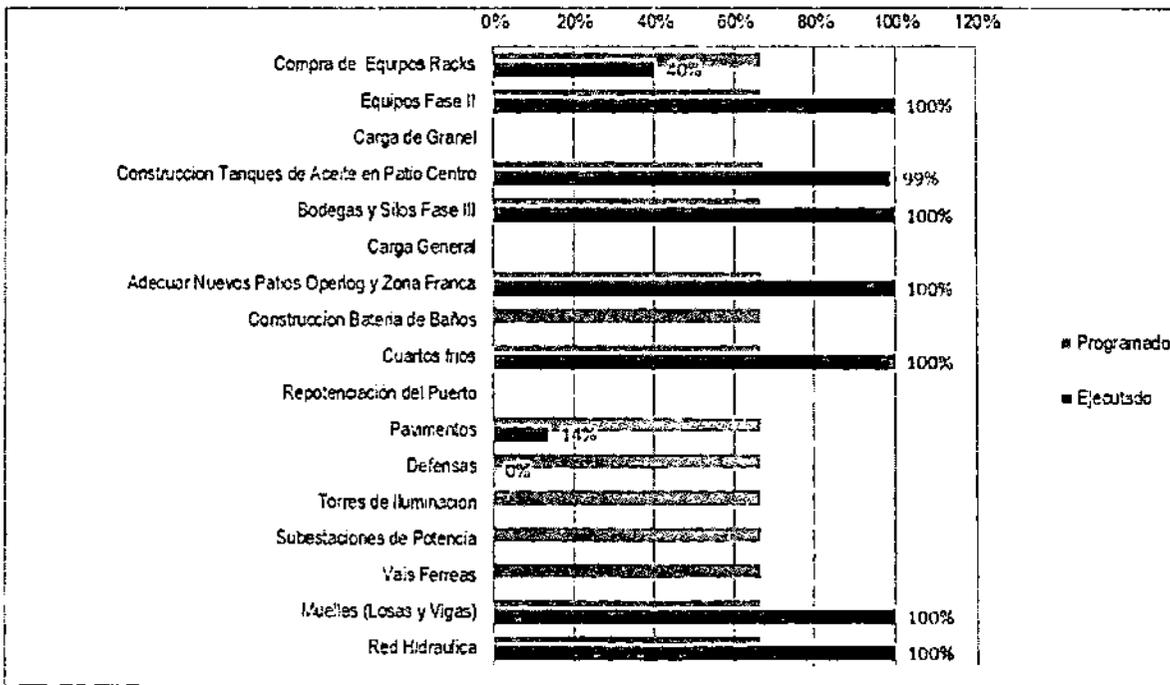
Dentro de las actividades de verificación de la ejecución del plan bianual para el periodo 2015-2016, se corroboró el avance de inversiones asociadas con pavimentación, lo cual permitió, a su vez verificar la disponibilidad del predio que en el pasado hizo parte de la Operadora Logística de

Santa Marta (Operlog) ya que los patios 6 y 7, donde se adelantó pavimentación con concreto asfáltico, se encuentran allí. El registro fotográfico correspondiente se muestra enseguida:

<p>Foto 5. Pavimentación patios 6 y 7.</p>  <p>Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.</p>	<p>Foto 6. Pavimento zona báscula.</p>  <p>Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.</p>
<p>La pavimentación se llevó a cabo en un área 15,000 m². El patio es de almacenamiento general, y se encuentra en la denominada <i>Zona Externa II</i>.</p>	<p>La construcción de pavimento rígido en zona báscula cubrió 2200 m² de área. El plan bianual también consideró pavimentación de 600 m² en patio rieles.</p>

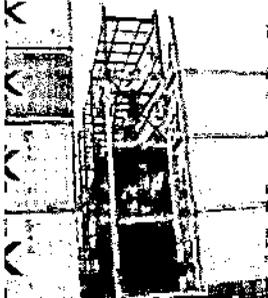
Cómo se mencionó, a pesar de que el plan bianual para el periodo 2017-2018 fue entregado por el concesionario en noviembre de 2016, este no ha sido aprobado por la ANI; no obstante, el concesionario ha adelantado inversiones que se allí se plantean, a su cuenta y riesgo. A octubre de 2017, la interventoría ha reportado el avance físico que se muestra en la siguiente gráfica:

Ilustración 2 – Avance inversiones propuestas en el plan bianual 2017-2018.



Fuente: Consorcio Interpuertos, octubre de 2017.

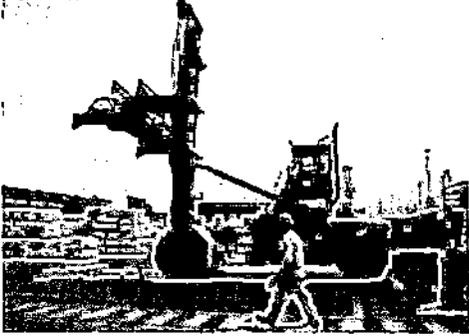
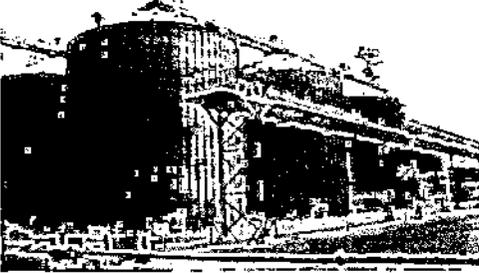
Parte de la verificación, por parte de la oficina de control interno, a los avances que tiene el plan bianual propuesto para el periodo 2017-2018, se evidencia con las siguientes fotografías a tanques de aceite y a la adecuación de equipos racks. Estos últimos permiten la refrigeración de contenedores que transportan carga congelada.

Foto 7. Tanques de aceite en patio centro.	Foto 8. Equipos racks.
	
Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.	Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.
Se evidenció que en el plan bianual 2015-2016 se adelantaron inversiones en los tanques de aceite. A la fecha se reporta un avance del 99%.	La inversión que se busca imputar al plan bianual del periodo 2017-2018 consiste en la adición de un quinto nivel a quince (15) racks existentes.

En adición a la disponibilidad de equipos racks, se evidenció que se adelantaron inversiones asociadas a cuartos fríos, los cuales son requeridos para almacenar, igualmente, carga que demanda bajas temperaturas. Estos cuartos se encuentran en el antiguo predio de Operlog. El registro fotográfico correspondiente se muestra a continuación:

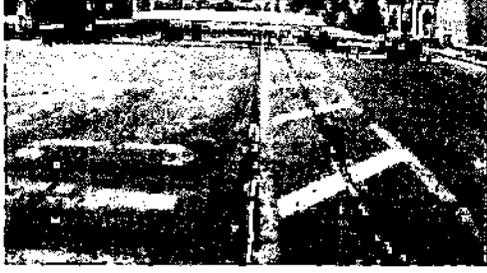
Foto 9. Interior cuartos fríos.	Foto 10. Exterior cuartos fríos.
	
Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.	Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.
Al interior de los cuartos fríos se cuenta con un área de inspección de 65 m ² . Esta infraestructura se encuentra ejecutada y en operación.	La intervención incluye equipos de refrigeración con su ductería, puertas con sistema de sellado y chaquetas para abrigo de contenedores, entre otros.

De otra parte, la propuesta del plan bianual 2017-2018 incluye la incorporación de dos (2) top picks, que son equipos para movilizar carga al interior del puerto. Asimismo, se propone incluir inversiones asociadas a la culminación de infraestructura adelantada previamente en la zona de gráneles. Lo anterior se sustenta con las siguientes fotografías:

Foto 11. Equipos fase II (top picks).	Foto 12. Bodegas y silos fase III.
	
Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.	Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.
Los equipos fase II indicados en la propuesta del plan bianual 2017-2018 hace referencia a la compra de dos (2) top picks.	A la propuesta del plan bianual 2017-2018 se le atribuye el 25% que no se ejecutó en el pasado para culminar el proyecto de bodegas y silos.

Por otro lado, dentro de la propuesta del plan bianual 2017-2018 se contempla el cambio de la totalidad de las vías férreas internas por vías férreas con especificaciones de 90 libras/yarda en una longitud de 13,000 m, a un costo de USD \$2,916,300. No se ha reportado, ni se evidenció, avance de esta intervención debido a que la interventoría no ha dado su concepto favorable⁴ y como se ha mencionado, no se cuenta con la aprobación del plan bianual 2017-2018.

No obstante lo anterior, se evidenció que la ANI ha actuado en favor de asegurar la futura operatividad del tren al interior del puerto. En septiembre de 2017 supervisó una segunda prueba operativa del tren realizada por el concesionario junto con la multinacional Holdtrade Atlántico, la cual buscaba establecer tiempos de operatividad y condiciones reales de la vía férrea. A partir de información disponible en la página web del concesionario, se estima que la línea férrea se ponga en servicio para mayo de 2018⁵:

Foto 13. Vías férreas – patio de contenedores.	Foto 14. Vías férreas – ingreso terminal.
	
Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.	Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.
Las intervenciones a la línea férrea no son recientes. Por ejemplo, estas se consideraron para el plan bianual 2011-2012.	En 2015 se trasladaron 535 ml de vía y se construyeron 65 ml de vía nueva. Radicado ANI No. 2015-409-033560-2 del 9 de junio de 2015.

⁴ Radicado ANI No. 2017-409-062131-2 del 12 de junio de 2017.

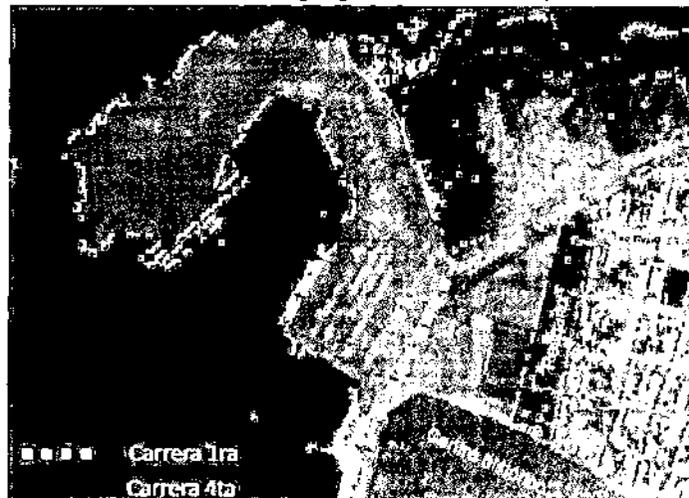
⁵ <https://www.spsm.com.co/Noticias/NoticiaTitular.aspx>

La oficina de control interno considera apropiado que se realicen pruebas de la línea férrea al interior del puerto ya que esto fortalecería la conexión del mar Caribe con el centro del país por medio de un modo de transporte que, lamentablemente, ha sufrido rezagos a lo largo de nuestra historia. Reactivar el uso del tren en el puerto es una muestra de que reactivar este modo, lo cual fortalecería la competitividad de Colombia.

Por otra parte, se evidenció que se viene adelantando gestión, por parte del concesionario, la interventoría y la ANI, para llevar a cabo un plan parcial de renovación urbana, que busca integrar la carrera 1ra en el plan maestro del puerto a cambio de mejorar la infraestructura vial de la carrera 4ta, teniendo en cuenta el deterioro del sector aledaño a esta última, lo cual aportaría a la recuperación del centro histórico de Santa Marta. Este plan parcial se encuentra condicionado a la aprobación por Decreto expedido por la Alcaldía del municipio. El registro fotográfico correspondiente a estas carreras, al igual que su localización en planta, se muestra enseguida:

Foto 15. Carrera 1ra.	Foto 16. Carrera 4ta.
	
Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.	Fuente: Visita OCI a la SPRSM, octubre 19 de 2017.
El plan parcial buscar integrar la carrera primera a las instalaciones portuarias en el corto plazo.	El plan parcial tiene en cuenta el actual deterioro de las zonas cercanas a la carrera 4.

Ilustración 3 – Ubicación geográfica carrera 1ra y carrera 4ta.



Fuente: Elaboración propia a partir de información allegada por la supervisión en octubre de 2017.

La adecuación de estas vías urbanas fue una actividad considerada en el plan maestro de inversión que se definió en el otrosí No. 006 al contrato de concesión portuaria, cuya ejecución se estimó en USD 1,579,280 de 2007, cuantía que se encuentra por debajo de lo que actualmente se estima para tal fin, de 10,000 millones de pesos. El concesionario espera que la inversión que demande el plan parcial sea imputable al plan maestro de inversión.

La oficina de control interno considera que la iniciativa del plan de renovación urbana, impulsada por el concesionario, es adecuada ya que en la zona a intervenir se evidencia deterioro ambiental, físico y social y siendo; por lo tanto, demanda una transformación en favor de la ciudadanía y del medio ambiente. Se recomienda a la ANI velar porque se continúe, y de ser posible que se incremente, la gestión que requieran los acercamientos con el Distrito para obtener la aprobación correspondiente. Asimismo, en caso de ser aprobado, la interventoría y la ANI deben asegurarse de que se imputen en el plan maestro de inversión, valores correspondientes a la intervención real.

En este orden de ideas, se sintetizan las consideraciones de la oficina de control interno, en relación con la ejecución del plan maestro de inversión:

- A pesar de que se dé cumplimiento al porcentaje mínimo requerido anualmente para las inversiones, y de que el plan maestro permita desplazar las intervenciones como consecuencia de prioridades de la terminal portuaria, se debería dar total cumplimiento a las intervenciones definidas en los planes bianuales aprobados. Por ejemplo, el reforzamiento del muelle 4, previsto en el plan bianual 2013-2014, a la fecha reporta un avance del 77%. Ante este tipo de situaciones se recomienda que la interventoría asegure que el concesionario implemente planes de contingencia para alcanzar las metas propuestas.
- Se considera apropiada la gestión que se realiza al interior del puerto en relación con la reactivación del modo férreo. Una vez implementada fortalecerá la conexión del mar Caribe con el centro del país por medio de un modo de transporte que, ha sufrido rezagos a lo largo de la historia de Colombia.
- La iniciativa del plan de renovación urbana, impulsada por el concesionario, es adecuada ya que en el sector de la carrera 4ta se evidenció deterioro ambiental, físico y social. Se recomienda a la ANI velar porque se continúe, y de ser posible que se incremente, la gestión que demanda los acercamientos con la alcaldía de Santa Marta para obtener la aprobación de esta intervención.
- Se evidenció que el concesionario viene adelantando inversiones propuestas en el plan bianual 2017-2018, el cual, a pesar de entregarlo a la Entidad en noviembre de 2017, no cuenta con la aprobación correspondiente. La posición de la oficina ante este tipo de situaciones se detalla en la siguiente sección.

6.3.2 Se viene adelantando un manual que busca agilizar la aprobación de los planes bianuales

La cláusula tercera del otrosí No. 006, del 30 de mayo de 2008, al contrato de concesión portuaria No. 006 de 1993, indica que el concesionario se obliga a ejecutar el plan de inversiones en infraestructura y equipamiento portuario hasta la finalización del plazo ampliado de la concesión, de veinte (20) años, por un valor total mínimo de USD 127,355,455, a precios constantes de 2007.

En cuanto a plazos de entrega, esta modificación contractual, indicó que, a más tardar el treinta (30) de noviembre de 2010, y en adelante cada dos años calendario, el concesionario deberá entregar a la entidad administradora del contrato, hoy ANI, los planes bianuales de inversión, que contendrán las inversiones que se proyecten realizar durante los dos (2) años calendario siguientes. Asimismo, se estableció que la Entidad podrá solicitar ajustes al plan bianual si considera que este no se ciñe al plan maestro; no obstante, contractualmente no se cuenta con plazos de aprobación.

Durante la auditoría se evidenció que los planes bianuales se han venido modificando debido a prioridades en el tiempo de ejecución, lo cual es un principio aplicable a la inversión definido en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del otrosí No. 006; adicionalmente, la aprobación de la ANI, que se da por medio de actos administrativos, a estos planes se ha dado posterior al periodo de tiempo en el que se ejecutan. Las fechas de los actos administrativos con los que se han aprobado los planes bianuales, así como el avance de su ejecución, se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 13 – Ejecución del plan maestro de inversión (Dólares constantes de 2007)

Detalle	Acto Admon	F. Acto Admon	Vigencia	Programado	Ejecutado	% Ejecución
Primera Etapa	Otrosí 007 / 2010	23-feb-10	2008 a 2011	57.121.237	65.633.737	114,90%
PB 11 - 12	Res. 625 / 2011	30-dic-11	2011	4.386.081	4.636.970	105,72%
PB 11 - 12	Res. 1352 / 2014	07-oct-14	2012	3.427.515	4.295.862	125,33%
PB 13 - 14	Res. 462 / 2016	23-mar-16	2013 - 2014	16.943.166	15.183.029	89,61%
PB 15 - 16	Res. 1087 / 2017	04-ago-17	2015 - 2016	11.002.493	11.904.688	108,20%
Total				92.880.492	101.654.286	109,45%

Fuente: Consorcio Interpuertos, octubre de 2017.

Con base en la tabla precedente se aprecia que los actos administrativos mediante los que se aprobaron los planes bianuales para los periodos 2013-2014 y 2015-2016 se emitieron en 2016 y 2017, respectivamente, lo que permite concluir que en la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta se han venido ejecutando inversiones sin aprobación por parte de la ANI.

En 2013, la oficina de control interno adelantó una primera verificación a la función pública de supervisión y de la interventoría de la SPRSM, cuyo informe se encuentra con el radicado ANI No. 2013-102-009157-3 del 20 de noviembre de 2013. Dentro de las conclusiones de este ejercicio se obtuvo que el plan bianual para la vigencia 2013-2014, a pesar de no contar con la aprobación por

parte de la Entidad, se encontraba en ejecución, ocasionando que el concesionario tomará sus propias decisiones de inversión⁶.

De igual manera, en 2015 la oficina de control interno adelantó una segunda verificación del desempeño de la supervisión e interventoría de la SPRM, cuyo informe se encuentra con el radicado ANI No. 2015-102-011876-3 del 15 de octubre de 2015. De allí se obtuvo una no conformidad a la supervisión del proyecto debido a que se evidenció que el concesionario adelantaba inversiones sin tener un plan bianual aprobado para el periodo 2015-2016.

Los hechos comentados se volvieron a presentar en el ejercicio de auditoría adelantado por la oficina de control interno en octubre 2017. Se evidenció que el treinta (30) de noviembre de 2016, el concesionario presentó a la ANI la propuesta para el plan bianual 2017-2018, lo que se evidencia con el radicado ANI No. 2016-409-109439-2. A pesar de que la interventoría y la ANI han generado solicitudes y requerimientos adicionales a la propuesta⁷, a la fecha no se cuenta con la aprobación correspondiente; sin embargo, se vienen adelantando inversiones, que se prevé, serán imputables al plan bianual, como se detalló en la sección 6.3.1.

Como se mencionó, la única fecha contractual establecida está relacionada con la entrega de las propuestas de los planes bianuales, a partir de noviembre 30 de 2010, cada dos (2) años. Contractualmente no se definen plazos para la aprobación de la ANI; asimismo, las propuestas a ser aprobadas sufren modificaciones debido al principio de prioridad de inversiones que tiene el plan maestro de inversión, el cual permite cambiar las inversiones en el tiempo a partir de las necesidades que tenga la terminal portuaria.

En este orden de ideas, se considera que existen tres causas principales que dilatan los tiempos de aprobación de los planes bianuales: 1) el principio de prioridad de inversiones, 2) la gestión que surja como consecuencia de la información adicional que la interventoría y la ANI puede llegar a solicitar para aprobar los planes bianuales⁸ y 3) el tiempo que tomen las conciliaciones con el concesionario con respecto a las modificaciones del plan de inversiones. Lo anterior da lugar a que las aprobaciones de los planes bianuales se aprueben posteriormente a su ejecución.

Ante la situación descrita, como se puede evidenciar con el radicado ANI No. 2017-409-058007-2 del 1 de junio de 2017, la interventoría ha adelantado propuestas para para agilizar la aprobación de los planes bianuales desde 2014. De igual manera, se evidenció que el equipo interdisciplinario de apoyo a la supervisión ha venido adelantando, con el acompañamiento del área de gestión de calidad de la vicepresidencia de estructuración, un manual que consolida las directrices que se deben tener en cuenta para la revisión, análisis, aprobación y modificación de los planes bianuales.

⁶ La propuesta del plan bianual 2013-2014 se recibió en la ANI el 30 de noviembre de 2012 con radicado ANI No. 2012-409-036644-2.

⁷ Conceptos de la interventoría al respecto se evidencia con el radicado ANI No. 2017-409-062131-2 del 12 de junio de 2017 y de la Entidad con el radicado ANI No. 2017-705-012118-3 del 1 de septiembre de 2017.

⁸ Tales como modificaciones a diseños, ingeniería básica, cronogramas y presupuestos, entre otros.

Entre otros aspectos, en el borrador del manual, allegado por la supervisión en octubre de 2017, se propone mantener la fecha de entrega de la propuesta de los planes como dispone el otrosí No.6 y que la ANI presente el respectivo acto administrativo de aprobación cuatro (4) meses después.

Lo descrito permite concluir que ha habido gestión por parte de la interventoría y de la supervisión para evitar que el concesionario siga adelantando inversiones sin contar con actos administrativos de aprobación de la ANI; sin embargo, como se indicó, esta situación ha sido notificada por la oficina de control interno desde 2013 y a la fecha, a pesar de que haya gestión en el tema, no se cuenta con una solución formal para tratarla.

Por último, la oficina de control interno recomienda a la Entidad que una vez se formalice el manual de revisión, análisis, aprobación, modificación de los planes bianuales de inversión, éste debe ser socializado con las partes, concesionario e interventoría.

6.3.3 Actualmente la contraprestación que paga el concesionario se fundamenta en una metodología que se encuentra en función de los ingresos brutos del puerto regional de Santa Marta

La cláusula decima primera del contrato de concesión No. 006 de 1993 estableció que el concesionario debía pagar las siguientes contraprestaciones:

- Por la utilización en forma temporal y exclusiva de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellos, con base en un periodo de veinte (20) años, la suma de USD 11,001,478, a valor presente del contrato.
- Por los activos de la Empresa Puertos de Colombia que reciba en concesión, proporcional al área estimada a utilizar dependiendo de las proyecciones de carga presentadas a la Superintendencia General de Puertos, equivalente a USD 730,502,000, durante los dos (2) primeros años. A partir del tercer año ese valor se reajustó de acuerdo con la inflación y con la resolución correspondiente emitida por la Superintendencia de Puertos.

En este orden de ideas, la contraprestación se calculó en función de la magnitud de la playa, que fue una metodología definida en la resolución 040 de 1992; por esta razón, la cláusula segunda del contrato de concesión No. 006 de 1993 describe la línea de playa y zona de bajamar entregada en concesión⁹.

Por otro lado, la cláusula quinta del otrosí No. 006 al contrato de concesión portuaria estableció que el concesionario debía continuar pagando las contraprestaciones pactadas inicialmente hasta

⁹ 1,372 m sobre la cual se realizó el cálculo de la contraprestación.

la expiración del contrato inicial, es decir 2013. A partir de ese momento del tiempo, y hasta 2033, el valor de la contraprestación se fundamentó en la metodología definida en el Decreto No. 1873 de 2008, la cual se encuentra en función de los ingresos brutos portuarios proyectados y los ingresos brutos reales y corresponde a anualidades vencidas que se pagan por semestres vencidos.

En el desarrollo de la auditoría, la interventoría reportó, que el pago de la contraprestación se encuentra al día y que la ANI lidera la revisión de las auditorías de los ingresos portuarios para los pagos correspondientes. El estado de los pagos de contraprestación, a partir de 2012, se resume en la siguiente tabla:

Tabla 14 – Revisión de liquidación y pago de la contraprestación (Valores en dólares corrientes)

Periodo Liquidación		Valor USD	Valor COP		Fecha de Pago
Desde	Hasta		Nación	Municipio	
09-feb-12	08-may-12	625.694,25	985.905.173	139.779.947	03-feb-12
09-may-12	08-ago-12	625.694,25	986.342.685	135.630.625	07-may-12
09-ago-12	08-nov-12	625.694,25	981.606.471	137.773.058	03-ago-12
09-nov-12	08-feb-13	626.054,25	1.004.031.182	140.920.469	07-nov-12
09-feb-13	08-may-13	625.694,25	972.948.239	136.557.833	06-feb-13
09-may-13	08-ago-13	625.694,25	1.003.427.830	140.835.758	06-may-13
09-ago-13	08-nov-13	625.694,25	1.037.193.637	145.574.975	05-ago-13
09-nov-13	30-abr-14	2.019.875,25	2.683.368.219	445.373.181	09-may-14
01-ene-14	30-abr-14	89.240,26	153.015.332	19.677.055	19-may-14
01-may-14	30-jun-14	765.466,74	1.275.911.987	164.076.395	09-jul-14
01-jul-14	31-dic-14	2.360.449,81	5.003.814.334	643.467.418	09-ene-15
01-ene-15	30-jun-15	2.510.964,11	5.751.501.861	739.616.581	09-jul-15
01-jul-15	31-dic-15	2.406.066,66	6.714.394.588	863.440.184	08-ene-16
01-ene-16	30-jun-16	3.018.098,28	7.800.973.972	1.003.189.463	08-jul-16
01-jul-16	31-dic-16	3.289.879,60	8.747.133.625	1.124.840.756	06-ene-17
01-ene-17	30-jun-17	3.228.174,00	8.690.478.655	1.117.555.207	04-jul-17
Total		24.069.434,46	63.762.045.289	7.098.288.894	

Fuente: Consorcio Interpuertos, octubre de 2017.

A pesar de que la metodología de la contraprestación se modificó, se evidenció que se han adelantado ejercicios de validación de la línea de playa. Por ejemplo, en octubre de 2012, se efectuó una visita a la terminal portuaria por parte del personal de la supervisión del proyecto, del concesionario, de la interventoría, de la oficina de control interno de la ANI y de la CGR, en la cual se midió la línea de playa mediante equipo GPS receptor GNSS TOPCOM obteniendo un valor de 1,398 m, lo que representó un error del 1.87% con respecto al valor indicado en el contrato de concesión, de 1,372 m.

Adicionalmente, en el desarrollo de la auditoría, a partir de un ejercicio de auscultación visual, se evidenció que las modificaciones en área para el terminal portuario se han encontrado dentro de la línea de concesión.

A manera de recomendación, la oficina de control interno considera que la interventoría podría llevar a cabo validaciones de la línea de concesión de manera periódica, principalmente en los momentos en que se produzcan modificaciones en área dentro del puerto.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

A pesar de que la OCI auditó la gestión de la supervisión y de la interventoría en 2013¹⁰, allí no se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED). El primer resultado de este ejercicio se llevó a cabo en la auditoría hecha en 2015¹¹, cuyos resultados se muestran a continuación:

Tabla 15 - Resultados de calificación MED agosto 2015

		Nombre proyecto concesión	Sociedad portuaria regional de Santa Marta
		Nombre interventoría proyecto	Consortio Interpuertos
		No. contrato interventoría	SE4-015-2012
		Fecha de evaluación	25 y 27 de agosto de 2015
Calificación de desempeño del interventor CASPINTERO			
Componente	Medio	Bajo	Alto
01 Gestión Administrativa	70.00	60.00	80.00
02 Gestión Técnica	70.00	60.00	80.00
03 Gestión Financiera	70.00	60.00	80.00
04 Gestión Operativa	70.00	60.00	80.00
05 Gestión Social	70.00	60.00	80.00
Promedio General =		70.12	

En 2015 se obtuvo una calificación general de desempeño de 70.12 sobre 100, valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80). De otra parte, en la siguiente tabla se presenta la calificación arrojada por la MED para la interventoría Consortio Interpuertos, a partir de la auditoría hecha por la OCI en octubre de 2017:

Tabla 16 - Resultados de calificación MED octubre 2017

		Nombre proyecto concesión	Sociedad portuaria regional de Santa Marta
		Nombre interventoría proyecto	Consortio Interpuertos
		No. contrato interventoría	SE4-015-2012
		Fecha de evaluación	13-10-2017
Calificación de desempeño del interventor CASPINTERO			
Componente	Medio	Bajo	Alto
01 Gestión Administrativa	71.44	60.00	80.00
02 Gestión Técnica	71.44	60.00	80.00
03 Gestión Financiera	71.44	60.00	80.00
04 Gestión Operativa	71.44	60.00	80.00
05 Gestión Social	71.44	60.00	80.00
Promedio General =		71.44	

¹⁰ Radicado ANI No. 2013-102-009157-3 del 20 de noviembre de 2013.

¹¹ Radicado ANI No. 2015-102-011876-3 del 15 de octubre de 2015.



La calificación general de los siete (7) componentes es de 71.44 sobre 100. Este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, el cual sirve como mecanismo de mejora continua a la gestión de la interventoría. El detalle de la calificación obtenida para cada uno de los componentes se muestra enseguida.

7.1 Evaluación del desempeño de la interventoría

En la auditoría realizada los días 13, 19 y 20 de octubre de 2017, el equipo de interventoría Consorcio Interpuertos 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. 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 concesionario, lo cual debe complementarse con la adopción de buenas prácticas de información y comunicación con este último y con la ANI.
2. **Técnica:** 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.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionados con la revisión y control financiero del contrato de concesión. Asimismo, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados y la contraprestación recibida por el Estado, arrojando un balance en términos de ingresos, sobre la duración del período concesionado.
4. **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.
5. **Operativa:** en este componente la interventoría deberá realizar seguimiento al estado y funcionamiento de la infraestructura disponible y de las operaciones que se prestan en el puerto Regional de Santa Marta.
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 objeto del contrato de concesión.

7. Social: este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – 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.

La verificación de cada uno de los componentes y sus respectivos criterios (ítems de evaluación), está en función del 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 la oficina de la interventoría.

Enseguida se presentan los criterios de cada componente evaluado que dan valor a la gestión de la interventoría y las sugerencias por parte de la oficina de control interno a la gestión de la interventoría.

7.1.1 Desempeño del componente administrativo

Calificación Obtenida: 71.17

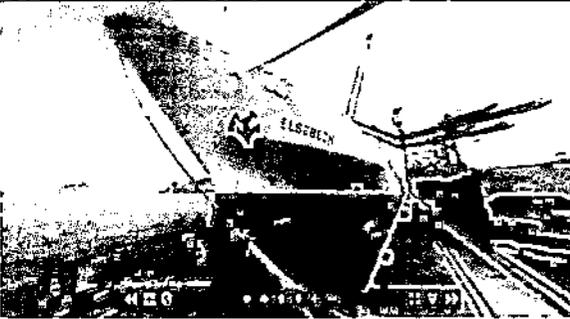
Se considera que la gestión administrativa de la interventoría es adecuada. Se resaltan los siguientes criterios evaluados en la auditoría:

En primer lugar, la interventoría cuenta con una estructura organizacional definida para el proyecto y tiene al servicio de la ANI recursos humanos y técnicos adicionales a lo mínimo requerido contractualmente. Se evidenció que se tiene un organigrama actualizado en el que se incluye personal adicional encargado de asesorar a la dirección del proyecto, de los monitoreos ambientales y del área de recursos humanos, entre otros. Asimismo, se cuenta con bases de datos que presentan la dedicación del personal y los recursos de la interventoría, los datos de contacto del personal y el seguimiento de a los cambios del equipo. En esta última se relacionan los cambios que el personal ha tenido, así como las comunicaciones en las que se solicitan y se aprueban estas modificaciones.

En segundo lugar, se considera que la gestión documental de la interventoría es apropiada ya que esta cuenta con un protocolo de transferencia de archivos (FTP) que almacena correspondencia, informes y actas de comité, entre otros, el cual permite acceder a la información estando en las oficinas de Santa Marta o de Bogotá. Se evidenció que se cuenta con instructivos internos que definen la nomenclatura de la documentación que allí se maneja.

En tercer lugar, se evidenció que la interventoría verifica en el archivo del concesionario la documentación que soporta la debida ejecución del plan de inversiones, tales como órdenes de compra y/o servicios, lo cual se valida y se registra en actas de comité.

En cuarto lugar, a manera de buena práctica, la interventoría ha implementado un sitio web, diseñado para ser utilizado también desde el teléfono móvil, en el que se muestra el estado del plan de inversión, datos de cargas, mapa de terminal y un tour virtual a partir de fotografías tomadas el puerto, de las que se muestra un ejemplo enseguida:

Foto 17. Contenedores SPRSM	Foto 18. Muelle SPRSM
	
Fuente: Aplicación online Interpuertos.	Fuente: Aplicación online Interpuertos.
El portal web http://incoplansa.com/puertos/ cuenta con un tour virtual del puerto a partir de fotografías que se actualizan anualmente.	Las fotografías del tour virtual permiten movilizarse en 360°. En ellas se aprecian las zonas concesionadas, así como los equipos que permitan la operación del puerto.

Esta buena práctica ha sido iniciativa de Incoplan S.A, accionista mayoritario del consorcio interventor. Se espera que el portal tenga información de los diferentes puertos a cargo de la ANI.

7.1.2 Desempeño del componente técnico

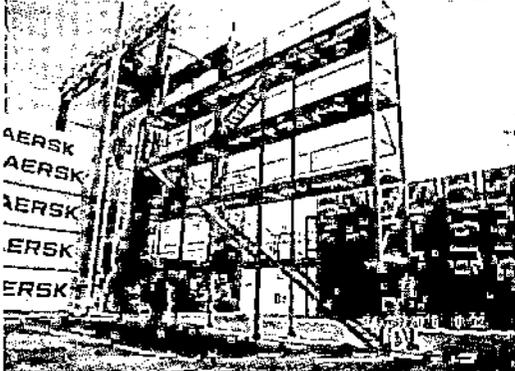
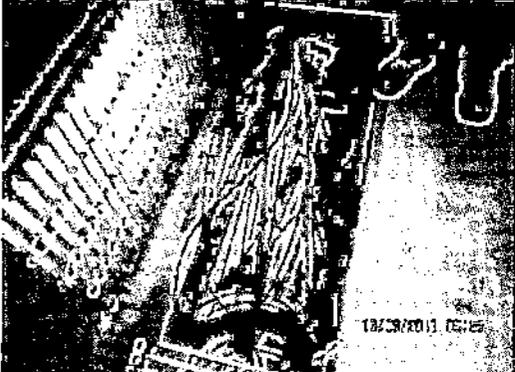
Calificación obtenida: 73.94

A renglón seguido se presentan los criterios de la gestión del componente técnico que dan valor agregado a la interventoría:

Se evidenció que la interventoría lleva a cabo un seguimiento adecuado a las obras del plan maestro de inversión. Para ello ha implementado la sección *Ejecución del plan de inversión en el periodo* en sus informes mensuales, en la que se detallan los soportes de las inversiones y desembolsos en dólares corrientes y constantes de 2007 que efectúa la SPRSM para el mes de análisis. En estos informes, el seguimiento a la ejecución del plan de inversión se actualiza mensualmente y se resume en tablas y diagramas de barras.

Asimismo, en los informes mensuales de interventoría, como complemento a la validación de las inversiones y desembolsos del periodo, se presenta una matriz que cuenta con el registro fotográfico del avance de las obras y un análisis de las mismas. Un ejemplo del contenido de esta matriz se muestra enseguida:

Tabla 17 – Registro fotográfico interventoría

Actividad	Avance de Obras
<p>Obras Civiles en Patios 1 y 2- Equipos para contenedores refrigerados</p>  <p>Racks de 5 por alto en subterminal de contenedores</p>	<p>Para el año 2015 inversión consistió en la construcción y montaje de 3 equipos racks de 5 niveles por alto del subterminal de contenedores, con capacidad para 90 puntos de conexión.</p> <p>Para el 2016 se tenía previsto la construcción e instalación de 3 equipos racks más para dotar al puerto dentro de este plan bianual de 6 equipos racks de 5 por alto para un total de 180 nuevos puntos de conexión.</p> <p>La inversión se encuentra ejecutada según lo programado para este plan de inversión en el año 2015.</p>
<p>Equipos Fase I- Circuito de Datos de respaldo en red de Fibra Óptica</p>  <p>Cable de Fibra óptica en grúas STS-subestación</p>	<p>Esta inversión consiste en la implementación de un cable de fibra óptica multimodo con longitud aproximada de 350 m (C/U) entre las dos grúas STS y la subestación, que permitirá una oportuna transferencia de datos entre los equipos y el centro de control.</p> <p>La inversión se encuentra ejecutada según lo programado para este plan de inversión.</p>

Fuente: Sección 3.1.1.2 Obras del plan bianual 2015-2016, informe mensual de interventoría No. 69.

En los informes de inventario que adelanta la interventoría se presentan fichas con las características y especificaciones de los equipos del concesionario. En ellas se presenta el registro fotográfico de los equipos, así como su localización dentro del puerto. Asimismo, la interventoría cuenta con un archivo en el que se guardan las especificaciones de estos.

De otra parte, en el aplicativo en línea de puertos, que ha liderado Incoplans S.A, se registra información asociada a las especificaciones de carga en la SPRSM. Allí se detalla el movimiento por tipo de carga, así como la participación de la SPRSM dentro del consolidado de terminales de Santa Marta, lo cual permite acceso a la información por parte del ciudadano. Se evidenció que se cuenta con información con corte a 2015; por lo tanto, se recomienda adicionar lo referente a 2016 y actualizar la información en enero de 2018 con lo obtenido en 2017¹².

¹² <http://www.incoplansa.com/puertos/stm-datos.html>

Sin perjuicio de lo anterior, se tienen las siguientes observaciones:

En primer lugar, a pesar de ser una función técnica definida en la viñeta dieciséis (16) del numeral 2.01.b del contrato No. SEA-015 DE 2012 no se evidenció que la interventoría realice pruebas y ensayos de laboratorio para verificar que las obras adelantadas por el concesionario cumplan con las características técnicas exigidas, o para verificar si existen defectos en la construcción. Durante la auditoría se comprobó que la *propuesta del interventor*¹³ no cuenta con un rubro para tal fin; razón por la cual, la interventoría argumenta que esta actividad no hace parte de sus obligaciones; sin embargo, se evidenció que esta última solicita y hace análisis sobre los diferentes ensayos de laboratorio que adelanta el concesionario. Asimismo, se evidenció que no dar alcance a esta obligación contractual no ha dado lugar a incumplimientos reportados por la Entidad.

La oficina de control interno considera que no se cuenta con un documento contractual que exima a la interventoría de realizar pruebas y ensayos para verificar que las obras que adelanta el concesionario cumplan con las características técnicas exigidas en las obras que adelanta el concesionario.

Por otro lado, dentro de las obligaciones técnicas de la interventoría también se tiene verificar que las obras se ejecuten de acuerdo con las normas de construcción, lo que implica seguimiento a la señalización temporal en obra. Durante la auditoría se evidenció que la interventoría cuenta con un registro fotográfico en el que se comprueba el seguimiento a este componente; no obstante, no se cuenta con documentación en la que se evidencie retroalimentación al concesionario cuando la señalización temporal presenta deficiencias. Únicamente se evidenció un (1) correo electrónico del 26 de noviembre de 2013 en el que la interventoría solicitó un (1) informe técnico donde se describan las causas de deterioro de señalización de áreas que, en ese momento, estaban siendo intervenidas. En este sentido, la interventoría podría diseñar e implementar una lista de chequeo con el que haga seguimiento periódico a la señalización temporal. En el recorrido por el proyecto se evidenciaron falencias en este tema, como se ilustra con las siguientes fotografías:

Foto 19. Intervenciones siniestro muelle 7.	Foto 20. Pavimentación patio 7.
	
Fuente: Visita OCI a SPRSM, 19 de octubre de 2017.	Fuente: Visita OCI a SPRSM, 19 de octubre de 2017.

¹³ Es la oferta irrevocable que presentó el interventor en desarrollo del concurso de méritos compuesta por las ofertas técnica y económica.

No se cuenta con adecuada disponibilidad de cintas de señalización temporal en la reconstrucción que se adelantan en el muelle 7.	Se evidencia deficiencias en la señalización temporal a la pavimentación que se adelanta en el patio 7, tanto en las colombinas como en las cintas.
---	---

El seguimiento a la señalización temporal es vital ya que este componente fomenta la seguridad de los trabajadores al interior del puerto y permite que las obras de construcción lleven a cabo sus procesos internos de manera adecuada, antes de entrar al servicio, tales como fraguado del concreto. Se evidenció que a partir de las auditorías realizadas en 2013 y en 2015, por parte de la oficina de control interno, surgieron conclusiones y no conformidades como consecuencia de deficiencias en la señalización temporal.

Por último, con el fin de facilitar la lectura de los informes mensuales, se recomienda a la interventoría incluir en estos la ficha técnica del proyecto, la cual podría incluir información general del puerto, mapa del terminal, datos del contrato de concesión y de interventoría (valor y plazo, entre otros) y estado de la contraprestación.

7.1.3 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 70.50

En primer lugar, se evidenció que la interventoría programa y lleva a cabo auditorías de los ingresos asociados al contrato de concesión para el pago de las contraprestaciones semestrales calculadas a partir de la metodología descrita en el decreto 1873 del 29 de mayo de 2017. Asimismo, lleva un consolidado de los pagos desde 2012, año en el que se suscribió el contrato de interventoría No SEA-15-2012. A partir de información obtenida en la auditoría se corroboró que a 4 de julio de 2017 se cuenta con un acumulado de pagos de contraprestación de aproximadamente veinticuatro (24) millones de dólares. Esta información se entrega mensualmente en la sección financiera de los informes mensuales de interventoría.

En segundo lugar, se comprobó que mensualmente la interventoría hace seguimiento a la ejecución de los planes bianuales, a partir de verificaciones adelantadas por el Ingeniero residente y la subdirección financiera de la interventoría, lo cual es reportado en sus informes mensuales.

Como se indicó en la sección 6.3 a la fecha no se cuenta con la aprobación del plan bianual 2017-2018; no obstante, se vienen adelantando inversiones indicadas en la propuesta recibida por la ANI en noviembre de 2016. Durante la auditoría se evidenció que se viene adelantando una propuesta de procedimiento para establecer tiempos en la entrega y aprobación de los planes bianuales con el fin de evitar este tipo de situaciones; sobre lo que, se considera que la ANI debe incrementar la diligencia para formalizarlo e implementarlo.

Por último, se evidenció que la interventoría realiza inventarios, de infraestructura y de equipos, entregados en y desarrollados durante la concesión. Para tal fin adelanta fichas en las que se relacionan las especificaciones, registro fotográfico y localización de los activos en la terminal portuaria. Una muestra de estas fichas se muestra en la siguiente ilustración.

Ilustración 4 – Ficha técnica planta subestación edificio administrativo.

Fecha: 15 de Diciembre de 2016	
1. Nombre: Planta Subestación Edificio Administrativo (400)	
Localización: Edificio Administrativo	
Zona o sector: Portuadero	Coordenadas N-S N/A
	N: 92073 3445, E: 1735272 4016
	N: 92077 6389, E: 1735271 0675
	N: 92503 5227, E: 1735270 1950
	N: 92503 7021, E: 1735477 6345
Marca, Serial, Modelo: Spectrum Detrol Tipo: DYS	Estado: Excelente <input checked="" type="checkbox"/> Bueno <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Malo <input type="checkbox"/>
Capacidad: 400 KVA	Frecuencia de mantenimiento: Semestral <input type="checkbox"/> Anual <input type="checkbox"/> Otro (añe!) <input type="checkbox"/> Mensual <input type="checkbox"/>
Carga Movizada: N/A	Propietario: EPSI
	Observaciones: Es un desarmado durante la concesión
	Este equipo cuenta con su tema contra incendios y se encuentra ubicada dentro de Subestación Administrativa 1. La cual está construida en mampostería y cuenta con servicio eléctrico
3. Fotografía	4. Plano

Fuente: Informe inventario sociedad portuaria de Santa Marta No. 003 – Informe con corte a 31 de marzo de 2017 (INF-041-269-IP).

Durante la visita a la terminal portuaria, los días 19 y 20 de octubre de 2017, se validó la información reportada por la interventoría en el informe de inventario con corte a 31 de marzo de 2017.

Se considera que la gestión financiera de la interventoría es adecuada ya que ésta cumple con las obligaciones definidas en su contrato para tal fin.

7.1.4 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 73.00

Se evidenció que la interventoría reporta mensualmente el avance global del contrato y el estado de cumplimiento del concesionario, esta última cuenta con la información de la ejecución del plan maestro de inversión previo al inicio de su gestión en el proyecto, es decir antes de 2012. La interventoría expuso que la ejecución mínima requerida anualmente, de 75%, para el plan maestro de inversión se ha venido cumpliendo anualmente. Asimismo, reportó que a la fecha se tiene un acumulado de ejecución del plan maestro de inversión de 79.82%¹⁴.

¹⁴ En comunicación con radicado ANI No. 2017-409-109197-2 del 11 de octubre de 2017 la interventoría demostró que el concesionario ha reportado y soportado USD 101,654,286, constantes del 2007, que representa un 79.82% de ejecución total del plan maestro de inversión.

Por otro lado, con el fin de racionalizar y hacer más eficiente el trámite de revisión de los planes bianuales, se evidenció que la interventoría, a manera de buena práctica, en 2014 adelantó un documento para tal fin y a finales de abril de 2017 entregó a la ANI una tabla preliminar con los trámites y documentos que deberían contener los planes bianuales; no obstante, a la fecha la Entidad no ha formalizado el procedimiento para establecer plazos a la aprobación de estos planes¹⁵. Esta práctica permite concluir que la interventoría conceptúa jurídicamente a la ANI sobre la viabilidad de modificaciones en el proyecto.

De otra parte, se tienen las siguientes observaciones:

La interventoría debería adelantar, y adicionar en sus informes mensuales, una matriz en la que se ilustre el seguimiento a la modificación de aspectos regulatorios, materialización de riesgos legales y contractuales relacionados con el contrato de concesión, con el fin de fortalecer la gestión de sus funciones jurídicas definidas en la sección 2.01 (g) del contrato No. SEA 015 de 2012.

Asimismo, con el fin de fortalecer el autocontrol de la interventoría, esta última podría diseñar una matriz de riesgos de su gestión que permita identificar alertas tempranas que dificulten el cumplimiento de sus obligaciones.

Finalmente, la interventoría podría regularmente adelantar ejercicios de verificación de la composición accionaria del concesionario con el fin de conocer esta conformación y reportar a la ANI de los cambios que esta tenga.

7.1.5 Desempeño del componente operativo

Calificación obtenida: 70.50

Se evidenció que mensualmente la interventoría lleva a cabo seguimiento a los aspectos operativos del puerto. En los informes mensuales se relaciona información asociada a muellaje y de almacenamiento y al cumplimiento de índices de desempeño, entre los que se tienen indicadores de eficiencia operacional (productividad por buque y productividad por grúa para contenedores) y de nivel de servicio (demoras de buque, demoras para ingreso de camión y tiempo de permanencia del camión en puerto).

Con base en el informe mensual No. 68 de interventoría¹⁶ se evidenció que el seguimiento al aspecto operativo del puerto se fundamenta, principalmente, en información del concesionario. Por ejemplo, para el caso de la información operativa del terminal, en el informe citado, se indicó que no se pudo incluir la totalidad de la información operativa del terminal debido a que el concesionario no aportó la información requerida; por lo tanto, la interventoría tomó como base los datos que la SPRSM plasma en su página web acerca de su actividad portuaria¹⁷. Dentro de la

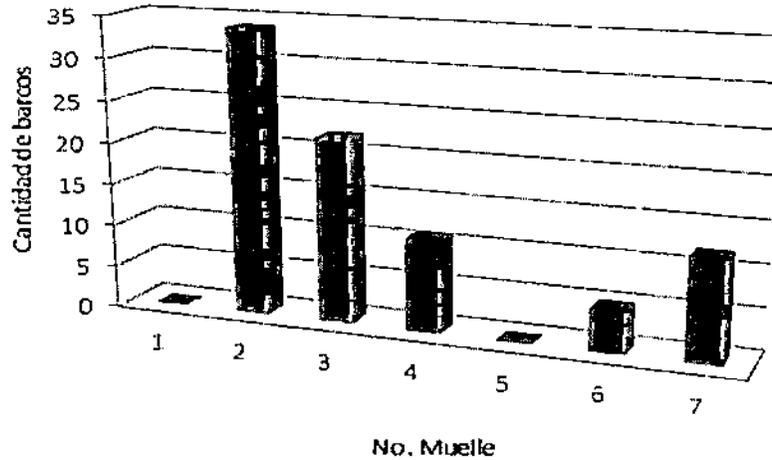
¹⁵ Radicado ANI No. 2017-409-058007-2 del 1 de junio de 2017.

¹⁶ Sección 3.1.4.1 del informe mensual No. 68. Radicado ANI No. 2017-409-096948-2 del 11 de septiembre de 2017.

¹⁷ <https://www.spsm.com.co/>

información operativa del terminal se presentó el número de barcos por muelle para el mes de julio de 2017, lo cual se ilustra enseguida:

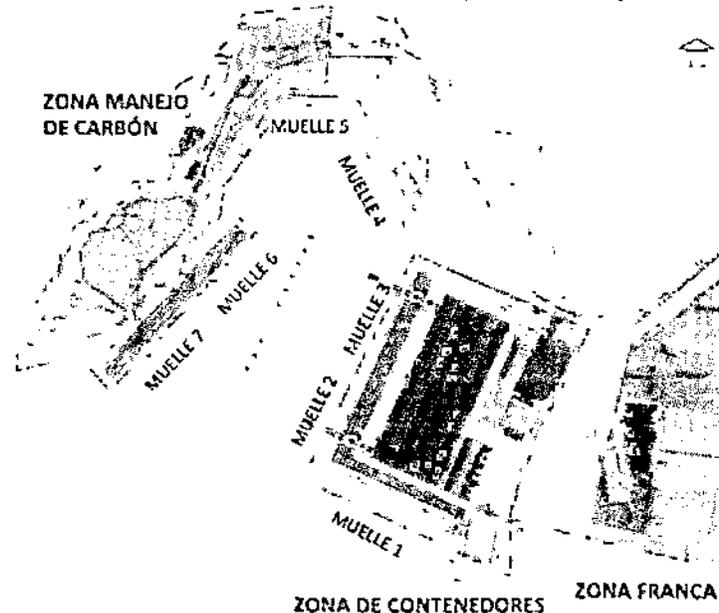
Ilustración 5 – Cantidad de barcos atendidos por muelle en julio de 2017.



Fuente: Informe mensual de interventoría No. 68. Radicado ANI No. 2017-409-096948-2 del 11 de septiembre de 2017.

A manera de ilustración, enseguida se muestra el uso principal que se le da a los muelles en la terminal:

Ilustración 6 – Cantidad de barcos atendidos por muelle en julio de 2017.



Fuente: Aplicación online puertos del consorcio Interpuertos a octubre de 2017 (Disponible en <http://incoplansa.com/puertos/stm-mapa.html>)

La oficina de control interno considera que, para el caso citado y para los demás que apliquen, la interventoría podría realizar conteos propios para medir la confiabilidad de la información

suministrada por el concesionario. De esta manera daría valor agregado a su gestión se verificación y control; y no dependería de un tercero a la hora de reportar en sus informes mensuales el avance de los aspectos operativos del puerto.

Para el caso de los indicadores desempeño, reportados por la interventoría para el mes de agosto de 2017, se evidenció que estos se calcularon con base en información del concesionario. Estos se muestran a continuación:

Tabla 18 – Índices de desempeño calculados para la SPRSM.

INDICADOR	VALOR	UNIDADES
Frecuencia de llegada	2,8	buques/día
Tiempo de espera	7,09	horas/buque
Tiempo de servicio	19,71	horas/buque
Tiempo de rotación	26,80	horas/buque
Tonelaje manipulado por buque	5.470,69	tonelaje/buque
Fracción del tiempo en que los buques están atracados en la que se trabaja en ellos	0,51	horas
Numero de cuadrillas empleadas por buque y por turno		cuadrillas
Toneladas manipuladas por hora de permanencia del buque en el puerto	146,57	ton/hora
Toneladas manipuladas por hora de permanencia del buque en el puesto de atraque	230,62	ton/hora
Toneladas manipuladas por hora cuadrilla		Ton/hora/cuadrilla
Fracción de tiempo de inactividad de cuadrillas		minutos. horas

Fuente: Consorcio Interpuertos, octubre de 2017.

Similar al seguimiento de la cantidad de barcos por mes, la oficina de control interno considera que la interventoría, adicionalmente al cálculo de los indicadores de desempeño, podría llevar a cabo muestreos que permitan validar la información reportada por el concesionario.

7.1.6 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 70.50

A pesar de que el contrato de interventoría únicamente detalla obligaciones en materia técnica, financiera, administrativa, operativa y jurídica, se evidenció que la interventoría lleva a cabo seguimiento al componente ambiental de la concesión.

Se evidenció que la interventoría lleva a cabo seguimiento a los compromisos ambientales que tienen la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, como de Sociedad Operativa de Carbón de Santa Marta Ltda (Carbosan Ltda), principal operador de los muelles 5, 6 y 7. Los principales documentos asociados a licencias, permisos y autorizaciones ambientales de ambas sociedades se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 19 – Licencias, permisos y autorizaciones ambientales.

EMPRESA	DOCUMENTO	DESCRIPCIÓN
Sociedad Portuaria Regional de Santa	PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA)	Resolución 354 de mayo de 1997. Estableció un PMA a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., para la



EMPRESA	DOCUMENTO	DESCRIPCIÓN
Marta		<p>construcción de las nuevas obras y para la operación de las instalaciones portuarias.</p> <p>Resolución 794 del 16 de mayo de 2008. Modifica el PMA e incluye las actividades propuestas para la optimización del Terminal Marítimo.</p> <p>Resolución 176 de 2013. Por la cual se estableció un plan de manejo ambiental, y en ella se adicionan las operaciones de exportación e importación de hidrocarburos en el terminal marítimo de Santa Marta.</p>
	PERMISO DE EMISIONES	<p>Resolución 374 del 22 de abril de 2014. Permiso de emisiones atmosféricas por 5 años.</p> <p>Resolución 1279 de diciembre de 1998. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo aprueba el PMA.</p> <p>Resolución 094 de 2005. Se modifica PMA por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p>
Sociedad Operativa de Carbón de Santa Marta Ltda (Carbosan Ltda)	PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA)	<p>Resolución 0571 del 18 de junio de 2013. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales realiza requerimientos e impone obligaciones ambientales a Carbosan.</p> <p>Resolución 0606 del 12 de mayo de 2016. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) impone una medida preventiva de suspensión de actividades.</p> <p>Resolución 0574 del 03 de junio de 2016. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) levanta una medida preventiva.</p>

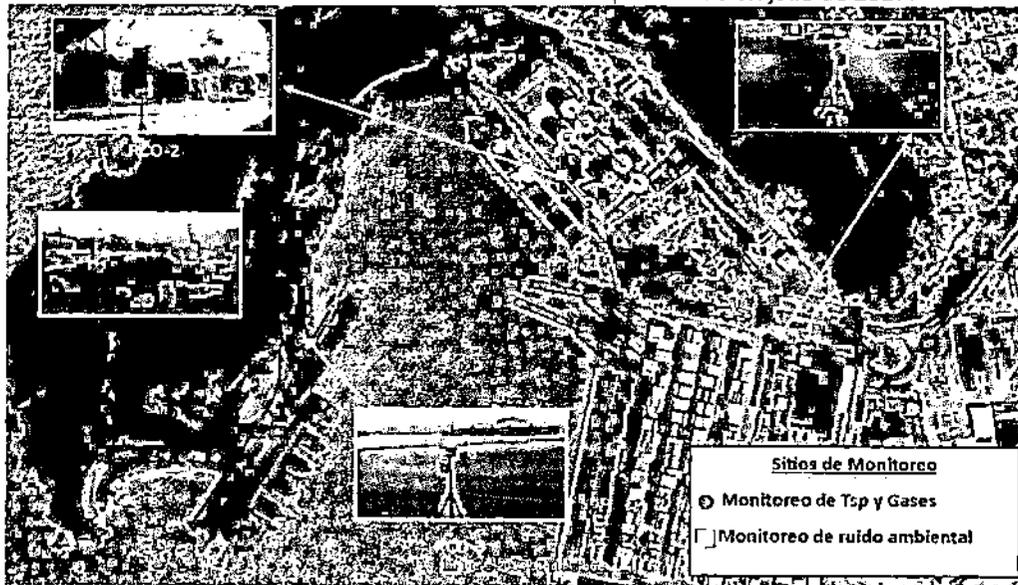
Fuente: Elaboración propia a partir de información suministrada por la interventoría y la supervisión en octubre de 2017.

En cuanto al PMA de la SPRSM, se evidenció que la interventoría adelanta mensualmente una lista de chequeo en la que verifica el cumplimiento de las diferentes fichas de manejo ambiental, tales como control de emisiones atmosféricas, control de ruido y vibraciones, control de aguas residuales y manejo integral de residuos sólidos entre otros. A octubre de 2017 se evidenció que se viene dando cumplimiento al PMA.

En adición, se evidenció que la interventoría realiza monitoreos de calidad de aire y ruido. Para ello ha programado realizar cuatro (4) campañas; sobres las cuales, la primera fue adelantada en septiembre de 2017. Los monitoreos se adelantan en la zona de contenedores, graneles y carbón, como se aprecia en la siguiente fotografía:



Ilustración 7 – Cantidad de barcos atendidos por muelle en julio de 2017.



Fuente: Consorcio Interpuertos, octubre de 2017.

Por otra parte, en relación con el PMA del operador Carbosan, se evidenció que la interventoría valida el cumplimiento con los requerimientos impuestos por la ANLA. Se corroboró que el informe de cumplimiento ambiental, para el periodo entre enero y diciembre de 2016, se radicó al ANLA bajo radicado No. 2017059605-1-000.

En este orden de ideas, se recomienda a la interventoría continuar con la gestión que ha venido desarrollando para el componente ambiental.

7.1.7 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 70.50

A pesar de que el contrato de interventoría únicamente detalla obligaciones en materia técnica, financiera, administrativa, operativa y jurídica, se evidenció que la interventoría lleva a cabo seguimiento al componente social de la concesión.

Se evidenció que en lo que respecta al tema social que adelanta el concesionario, la interventoría, principalmente, verifica el seguimiento y el cierre de las peticiones, quejas y reclamos de la comunidad, sobre lo cual se presenta una sección en los informes mensuales de interventoría.

Asimismo, en los informes mensuales de interventoría se registra el seguimiento a las actividades de sensibilización, que adelanta la fundación del concesionario Puerto de Santa Marta, con la comunidad del barrio San Martín, localizado dentro del área de influencia directa del puerto. Dentro de estas actividades se cuenta con diferentes programas y campañas con la participación de madres cabeza de familia y menores de edad.

Por lo anterior, se recomienda a la interventoría continuar con la gestión que ha venido desarrollando para el componente social.

8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de auditar y analizar los diferentes componentes se presentan las siguientes anotaciones 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 ANI con el mismo.

Dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la resolución 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI¹⁸, el 18 de octubre de 2017, mediante correo electrónico, se notificaron las conclusiones preliminares de la auditoría, en relación con la gestión de la supervisión y de la interventoría, con el fin de permitir la posición soportada de estos actores. Artículo citado a continuación:

"Las conclusiones del proceso de auditoría serán comunicadas a los responsables, quienes tendrán la oportunidad de exponer su posición de manera soportada. Tal proceso deberá finalizarse a más tardar dentro de los tres (3) días siguientes a la terminación de la programación de la auditoría, luego de lo cual se rendirá el informe. De no existir comentarios sobre las conclusiones en el periodo señalado, el auditor expedirá el informe".

El 19 de octubre en la oficina de la interventoría de Santa Marta, durante la reunión de cierre se debatieron las conclusiones preliminares emitidas por correo electrónico, y determinadas a partir del recorrido por el puerto, con la interventoría y la supervisión del proyecto. Los soportes de la posición de los actores auditados se recibieron en la reunión de cierre y por medio de correo electrónico del 23 de octubre de 2017.

Las conclusiones que, a juicio de la oficina de control interno, se mantienen, se muestran en la siguiente sección. Para la presentación del plan de mejora se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del presente informe, periodo en el cual la supervisión formulará los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico dsaenz@ani.gov.co para su revisión y aprobación.

La oficina de control interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Lo anterior en respuesta al procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)".

8.1 No Conformidades

8.1.1 Para la interventoría

¹⁸ Disponible en https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1185_2017.pdf

1. No se evidenció seguimiento adecuado a la señalización temporal en obra, lo cual contraría la obligación técnica de interventoría, definida en la sección 2.01 (b) del contrato No. SEA-15 de 2012, de verificar que las obras cumplan con las especificaciones y normas generales de construcción, requiriendo al concesionario la corrección de incumplimientos. Lo anterior ha sido producto de observaciones en las auditorías adelantadas por la oficina de control interno en 2013 y 2015.

8.1.2 Para la supervisión

1. La oficina de control interno ha detectado, en la presente auditoría y en las ejecutadas en los años 2013 y 2015, que el concesionario adelanta inversiones de los planes bianuales sin aprobación de la ANI. La Entidad, a pesar de evidenciar gestión para mitigar esta situación, a la fecha no cuenta con una herramienta formalizada y socializada para tal fin.
2. No se evidenció que la supervisión del proyecto exija a la interventoría la realización de pruebas y ensayos de laboratorio para verificar que las obras, que adelante el concesionario, cumplan con las características técnicas exigidas, siendo esta última una obligación técnica definida en la sección 2.01 (b) del contrato de interventoría No. SEA-015 de 2012. Exigir al interventor el cumplimiento de sus funciones de conformidad con el contrato, y demás documentos que lo conforman es una función de la supervisión establecida en el *manual de interventoría y supervisión* (GCSP-M-0002).

8.2 Recomendaciones

8.2.1 Para la interventoría

1. Con el acompañamiento permanente de la supervisión del contrato, se recomienda allegar a la oficina de control interno las evidencias que permitan dar el cierre a las no conformidades pendientes generadas a partir de las auditorías adelantadas en 2013 y 2015.
2. A pesar de que se dé cumplimiento al porcentaje mínimo requerido anualmente para las inversiones, y de que el plan maestro permita desplazar las intervenciones como consecuencia de prioridades de la terminal portuaria, se debería dar total cumplimiento a las intervenciones definidas en los planes bianuales aprobados. Por ejemplo, el reforzamiento del muelle 4, previsto en el plan bianual 2013-2014, a la fecha reporta un avance del 77%. Ante este tipo de situaciones se recomienda requerir al concesionario la ejecución de planes de contingencia para alcanzar las metas propuestas.
3. La interventoría podría llevar a cabo validaciones de la línea de concesión de manera periódica, principalmente en los momentos en que se produzcan modificaciones en área dentro del puerto.

4. Actualizar en el aplicativo de puertos implementado por la interventoría la información asociada a las especificaciones de carga de la SPRSM. Se evidenció que se cuenta con información con corte a 2015; por lo tanto, se recomienda adicionar lo referente a 2016 y actualizar la información en enero de 2018 con lo obtenido en 2017.
5. La interventoría debería adelantar, y adicionar en sus informes mensuales, una matriz en la que se ilustre el seguimiento a la modificación de aspectos regulatorios, materialización de riesgos legales y contractuales relacionados con el contrato de concesión, con el fin de fortalecer la gestión de sus funciones jurídicas definidas en la sección 2.01 (g) del contrato No. SEA 015 de 2012.
6. Con el fin de fortalecer el autocontrol de la interventoría, esta última podría diseñar una matriz de riesgos de su gestión que permita identificar alertas tempranas que dificulten el cumplimiento de sus obligaciones.
7. La interventoría podría regularmente adelantar ejercicios de verificación de la composición accionaria del concesionario con el fin de conocer esta conformación y reportar a la ANI de los cambios que esta tenga.
8. En cuanto a indicadores de operación, se podrían realizar conteos propios para medir la confiabilidad de la información suministrada por el concesionario. De esta manera se generaría valor agregado a la gestión de la interventoría, en términos de verificación y control; y no se dependería de un tercero, en este caso el concesionario, a la hora de reportar el avance de los aspectos operativos del puerto.

8.2.2 Para la supervisión

1. La iniciativa del plan de renovación urbana, impulsada por el concesionario, es adecuada ya que en el sector de la carrera 4ta se evidenció deterioro ambiental, físico y social. Se recomienda a la ANI velar porque se continúe, y de ser posible que se incremente, la gestión que demanda los acercamientos con la alcaldía de Santa Marta para obtener la aprobación de esta intervención.
2. Una vez se formalice el manual de revisión, análisis, aprobación, modificación de los planes bianuales de inversión, se recomienda que este se socialice con las partes, concesionario e interventoría, y vincular los procedimientos allí definidos al contrato de concesión.

8.3 Buenas prácticas y observaciones

8.3.1 Buenas prácticas

1. La interventoría cuenta con un protocolo de transferencia de archivos (FTP) que almacena correspondencia, informes y actas de comité, entre otros, el cual permite acceder a la información estando en las oficinas de Santa Marta o de Bogotá. Se evidenció que se

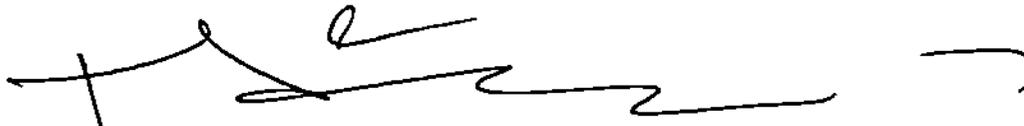
cuenta con instructivos internos que definen la nomenclatura de la documentación que allí se maneja.

2. La firma interventora ha implementado un sitio web, diseñado para ser utilizado también desde el teléfono móvil, en el que se muestra el estado del plan de inversión, datos de cargas, mapa de terminal y un tour virtual a partir de fotografías tomadas el puerto (<http://incoplansa.com/puertos/>)
3. Con el fin de racionalizar y hacer más eficiente el trámite de revisión de los planes bianuales, se evidenció que la interventoría, a manera de buena práctica, en 2014 adelantó un documento para tal fin y a finales de abril de 2017 entregó a la ANI una tabla preliminar con los trámites y documentos que deberían contener los planes bianuales.
4. A pesar de que el contrato de interventoría únicamente detalla obligaciones en materia técnica, financiera, administrativa, operativa y jurídica, se evidenció que la interventoría lleva a cabo seguimiento a los componentes social y ambiental de la concesión.

8.3.2 Observaciones

1. En el capítulo 6.3 se detallan las consideraciones de la oficina de control interno con respecto a los temas específicos tratados durante la auditoría: el estado del plan maestro de inversión, el estado de las aprobaciones de los planes bianuales y la metodología de contraprestación actual.
2. Se emiten observaciones a cada uno de los componentes evaluados en el capítulo 7.1.
3. Se llevó a cabo 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 y se obtuvo una calificación general de desempeño de 71.44 sobre 100, valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de control interno

Proyectó: Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano - Contratista Oficina de control interno. *DL*
Revisó: Ing. Ivan Mauricio Mejía Alarcón - Contratista Oficina de control interno. *IM*