

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020080423



Fecha: 30-05-2019

**MEMORANDO**

Bogotá D.C.

**PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LÓPEZ**  
Presidente**DRA. GLORIA INES CARDONA BOTERO**  
Vicepresidente de Gestión Contractual (E)**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**  
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas.

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan Anual de Auditorías aprobado por el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2019, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión asociadas a la concesión portuaria CENIT – Terminal Coveñas.

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones que se describen en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin que se coordinen las acciones tendientes a la atención de las no conformidades realizadas.

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

Cordial saludo,

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

Documento firmado digitalmente  
Sistema de gestión documental Orfeo.  
Para verificar la validez de este documento entre a la página [ani.gov.co](http://ani.gov.co) y  
seleccione servicios al ciudadano o comuníquese al 4848860 ext. 1367





Agencia Nacional de  
Infraestructura

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

**Para contestar cite:**

Radicado ANI No.: **20191020080423**



Fecha: **30-05-2019**

## MEMORANDO

Anexos: 25 folios

cc: 1) GLORIA INES CARDONA BOTERO 1 (E) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) EDISON DIAZ GARCIA (GERENTE) GIT Portuario BOGOTA D.C. -3) JUAN DAVID BERMUDEZ CETINA GIT Portuario BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista OCI  
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)  
Nro Rad Padre:  
Nro Borrador: 20191020026790  
GADF-F-010



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

---

## INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA

---



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de  
supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal  
Coveñas

2019

## CONTENIDO

1.	OBJETIVOS .....	4
1.1	Objetivo general .....	4
1.2	Objetivos específicos .....	4
2.	ALCANCE.....	4
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL .....	4
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	5
4.1	Información de contrato de concesión.....	5
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión) .....	6
4.3	Descripción del proyecto auditado.....	7
5	SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO.....	9
5.1	Ejecución de inversiones .....	10
5.1.1	Ejecución del plan de inversiones.....	10
5.1.2	Ejecución de obras adicionales.....	13
5.1.3	Conclusiones sobre la ejecución de inversiones .....	16
5.2	Operación y mantenimiento de las zonas marítimas adyacentes de servicios.....	17
5.2.1	Zona de aguas marítimas del muelle de servicios.....	17
5.2.2	Zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos. ....	19
5.2.3	Conclusiones sobre la operación y mantenimiento de las zonas marítimas adyacentes de servicios .....	21
5.3	Ausencia de interventoría al contrato de concesión No. 004 de 2007 .....	22
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN .....	26
7.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES .....	29
8	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	30
8.2	Recomendaciones .....	31
8.2.1	Componente administrativo.....	31
8.2.3	Componente financiero.....	33
8.2.4	Componente jurídico.....	33
8.2.5	Componente ambiental.....	34
8.2.6	Componente social.....	34

8.2.7	Componente predial.....	35
8.2.8	Componente de riesgos.....	35
8.3	No Conformidades.....	36

#### INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información contrato de concesión.....	5
Tabla 2.	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión).....	6
Tabla 3.	Plan de inversión contractual.....	11
Tabla 4.	Plan de inversión ejecutado.....	11
Tabla 5.	Evaluación Supervisión.....	26

#### INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Datos técnicos del proyecto.....	7
Ilustración 2.	Resultados diagnósticos submarinos.....	24

## 1. OBJETIVOS

### 1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Supervisión asociada al proyecto CENIT (Terminal Coveñas), perteneciente al modo de transporte portuario, respecto al cumplimiento de sus principales obligaciones y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

### 1.2 Objetivos específicos

- 1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión), a través de la cual se vislumbra el horizonte de este, analizando el avance que tiene el plan de inversiones, además de la operación y mantenimiento de la infraestructura entregada en concesión.
- 1.2.2 Verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión) en la concesión de modo portuario, CENIT – Terminal Coveñas.
- 1.2.3 Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías previas adelantadas por la Oficina de Control Interno (OCI) y Contraloría General de la República (CGR), así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

## 2. ALCANCE

El alcance de la auditoría enmarca la revisión a las actuaciones de la Supervisión dentro del periodo comprendido entre abril de 2018 y abril de 2019, en función del cumplimiento del plan de inversiones y de la operación y mantenimiento de la infraestructura entregada en concesión.



## 3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

 <p><b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas</p>	 <p><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
---	--	--

- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Ley 01 del 10 de enero de 1991.
- Sentencia C-068/09 del 10 de febrero de 2009 de la Corte Constitucional.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público-Privadas.
  - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508.
  - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 4165 de 2011. Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO).
- 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 portuaria No. GP-P-Ecopetrol No. 004 de 2007 suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones- INCO (Hoy ANI) y la Sociedad Ecopetrol S.A – Terminal Coveñas y modificaciones contractuales relacionadas.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

#### 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

##### 4.1 Información de contrato de concesión

A continuación se presenta información del contrato de concesión:

Tabla 1. Información contrato de concesión.

DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
<p><b>Concesionario:</b> CENIT Transporte y Logística de Hidrocarburos SAS.</p> <p><b>Objeto:</b> El presente contrato tiene por objeto otorgar al Concesionario, una concesión portuaria para utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos y la infraestructura asociada, que hacen parte del Terminal Petrolero de Coveñas, ubicada en el Municipio de Coveñas, Departamento de Sucre, destinada al recibo y despacho de crudos y productos derivados del petróleo, a cambio de la contraprestación establecida en la Cláusula Octava de éste contrato.</p> <p><b>Contrato:</b> No. GG-P-Ecopetrol # 004 de 2007</p> <p><b>Formalización concesión portuaria:</b> 11 de enero de 2007 mediante Resolución No. 013 del INCO (Hoy ANI).</p> <p><b>Plazo:</b> 20 años.</p>	<p>Otrosí No. 1 del 19 de diciembre de 2013</p>

Con relación a las modificaciones contractuales, mediante el otrosí No. 1 del 19 de diciembre de 2013 se cedió el contrato de concesión, de la Sociedad Ecopetrol S.A – Terminal Coveñas, a favor de la sociedad CENIT Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S.

Por otra parte, conforme a la cláusula 13 del contrato de concesión No. 004 de 2007, en el evento en que el Concesionario requiera ejecutar obras e inversiones adicionales, estas deben ser aprobadas por la ANI previamente a través de acto administrativo. Al respecto, se evidenció que mediante Resolución No. 263 del 1 de julio de 2010 se aprobaron obras propuestas por el Concesionario para la actualización tecnológica de las facilidades de exportación e importación de hidrocarburos del terminal marítimo de Coveñas y que mediante Resolución No. 1010 del 19 de septiembre de 2013 se autorizó adelantar en 2013 las inversiones previstas para 2014 y se aprobó la ejecución de inversiones adicionales en la terminal portuaria, específicamente en la zona de uso público denominada zona de playa marítima.

Información adicional del contrato de concesión No. 004 de 2007 se puede consultar en el anexo 3.

#### 4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato de concesión No. 004 de 2007, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que este equipo se encuentra conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión).

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutiérrez Díaz	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Edison Díaz García	Gerente de proyecto	Grupo Interno de Trabajo (GIT) Portuario - VGC
Juan David Bermúdez Cetina	Líder de equipo de supervisión	
Gilma Esperanza Agreda Bolaños	Profesional financiero	GIT Financiero 1 - VGC
Mayra Karina Cartagena Rodríguez	Profesional jurídico	GIT Asesoría a Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Jorge Huertas	Profesional de riesgos	GIT de Riesgos de la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno (VPRE)
Loffan Carvajal Rodríguez	Profesional social	GIT Social - VPRE
Diana Carolina Orjuela García	Profesional ambiental	GIT Ambiental - VPRE

Se evidenció que no se cuenta con la participación de profesionales del GIT Predial de la VPRE. Según lo reportado por la Supervisión en la entrevista de auditoría del 10 de mayo de 2019, el hecho de que los linderos y la extensión de los bienes de uso público entregados al inicio de la concesión no hayan tenido modificaciones es una de las razones que justifican la ausencia de profesionales prediales en el Equipo de Supervisión.



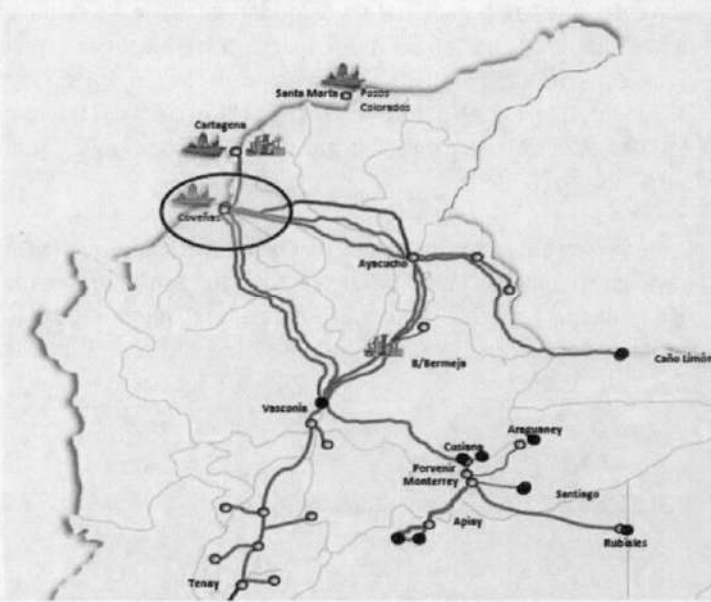
### 4.3 Descripción del proyecto auditado

El terminal petrolero de Coveñas se ubica en la zona portuaria del Golfo de Morrosquillo, en el departamento de Sucre. Es de servicio privado y está destinado al recibo y despacho de crudos y productos derivados del petróleo a través de las unidades de cargue de tanqueros TLU-1 y TLU-2, ductos submarinos y tanques de almacenamiento en tierra. El terminal se alimenta de los siguientes oleoductos y poliductos:

- Oleoducto Caño Limón Coveñas (780 km), proveniente de los campos de explotación localizados en el departamento de Arauca.
- Oleoducto Colombia ODC (438 km), proveniente de la estación Vasconia (Boyacá).
- Oleoducto Central Ocesa (837 km), proveniente de las estaciones de Cusiana (Tauramena, Meta) y Cupiagua (Agua Azul, Meta).
- Líneas de 12" y 16" operadas por Ecopetrol S.A
- Líneas Galán-Ayacucho (180 km), Ayacucho-Marquetalia (26 km) y Marquetalia-Coveñas (250 km).

La localización del proyecto, la distribución en planta de los oleoductos y poliductos que alimentan la terminal portuaria y algunos datos técnicos del proyecto se muestran enseguida:

Ilustración 1. Datos técnicos del proyecto

COMPONENTE	CANTIDAD	
Inversión inicial	USD 3,000,000	
Valor del contrato	USD 3,704,355	
Contraprestación por zona uso público	USD 1,410,459	
Contraprestación por infraestructura	USD 2,293,896	
Tanques de almacenamiento	19 UN	
Unidades de cargue de tanqueros (TLU)	2 UN	
Exportación anual inicial estimada	4,608,000 tn	
Peso muerto buque-tanques contractual	145,000 tn	

Fuente: Elaboración propia a partir de contrato de concesión No. 004 de 2007 e información suministrada por la Supervisión en mayo de 2019.

La inversión prevista en el contrato de concesión No. 004 de 2007, de USD 3,000,000, se destina a la actividad *reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las Unidades de Cargue de Tanqueros (TLU)*, la cual se programó, conforme al plan definido en la cláusula séptima del contrato de concesión, para ser ejecutada en tres tercios: el primer tercio en 2009, el segundo tercio en 2014 y el tercer tercio en 2019; sin embargo, adicional a que se adelantó la inversión prevista para 2014 a 2013, a partir de la Resolución No. 1010 de 2013, en el desarrollo de la auditoría se evidenció que, con corte a diciembre de 2018, se ha reportado una inversión acumulada de USD 6,026,413.37 (corrientes).<sup>2</sup>

En cuanto a la contraprestación portuaria, la cláusula octava del contrato de concesión No. 004 de 2007 definió un valor total de USD 3,704,355, el cual se divide en dos contraprestaciones:

- **Contraprestación por zona de uso público:** USD 1,410,459.43, del cual el 80% corresponde a la Nación y el 20% al Municipio de Coveñas.
- **Contraprestación por infraestructura:** USD 2,293,896 que le corresponden a la Nación.

La contraprestación se ha venido pagando en anualidades conforme a lo definido en la cláusula octava del contrato de concesión No. 004 de 2007. Se tiene previsto que la anualidad correspondiente a 2019 se pague en mayo del año en curso.<sup>3</sup>

Con relación a la operación de la terminal portuaria, se evidenció que en el contrato de concesión se indicó que las TLUs tenían una capacidad de entregar y recibir hidrocarburos de buque-tanques petroleros de hasta 145,000 t de peso muerto (DTW); sin embargo, con la Resolución No. 263 de 2010 el INCO (Hoy ANI) autorizó la reposición de las TLUs, lo cual incrementó la capacidad de estos equipos para entregar y recibir hidrocarburos de buque-tanques petroleros de hasta 350,000 t de peso muerto (DTW).

El incremento de capacidad descrito ha dado lugar a que la Dirección General Marítima (DIMAR) no haya dado concepto favorable al *Reglamento Técnico de Operación del Terminal Marítimo de Coveñas (RTO)*, el cual presentó el Concesionario a la ANI para aprobación en septiembre de 2018, con base en los lineamientos definidos en la Resolución No. 850 de 2017 del Ministerio de Transporte "Por

---

<sup>2</sup> Ver memorando con radicado ANI No. 20193080069603 del 9 de mayo de 2019.

<sup>3</sup> La Oficina de Control Interno adelantó una auditoría al cumplimiento del procedimiento GCSP-P-034 (Verificación del pago de contraprestación portuaria) para el contrato de concesión No. 004 de 2007, correspondiente a la vigencia 2018. El informe de auditoría se puede consultar con el número de radicado 20191020077663 del 24 de mayo de 2019.

*medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones”.*<sup>4</sup>

En cuanto a la carga movilizada, con corte a diciembre de 2018, el Concesionario ha reportado que, entre 2007 y 2018, las unidades de cargue de tanqueros (TLU) disponibles en el proyecto han atendido 2,289 buques, movilizandando más de 1,000 millones de barriles de hidrocarburos.<sup>5</sup> Según la cláusula quinta del contrato de concesión No. 004 de 2007, se estimaba un volumen anual de exportación de hidrocarburos de 4,608,000 t, lo cual ha sido superado significativamente. Por ejemplo, en 2018 se reportaron cerca de 73 millones barriles de exportación, es decir, aproximadamente, 10 millones t.<sup>6</sup>

Finalmente, a pesar de que, con base en el *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* de la ANI (GCSP-M-002), el requerimiento de interventoría en contratos de concesión portuaria con plan de inversión vigente sea una política adoptada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC), se evidenció que, en la ejecución del contrato de concesión No. 004 de 2007, el control de las obligaciones del Concesionario ha sido únicamente adelantado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión). Al respecto, la Supervisión precisó en la auditoría que, una vez verificadas las cláusulas del contrato de concesión No. 004 de 2007, se identificó que el mismo no contempla una obligación a cargo de la Entidad concedente para la contratación de una interventoría que vigile la ejecución y cumplimiento del objeto contratado. Tampoco incluye una obligación a cargo del Concesionario de constituir un patrimonio autónomo con el fin de garantizar los valores necesarios y contratación y pago de esa figura.

La ejecución de inversiones, aspectos relacionados con la operación y mantenimiento de la terminal portuaria y la ausencia de interventoría en el contrato de concesión No. 004 de 2007 son temas que se tratan de manera específica en el siguiente capítulo.

## **5 SEGUIMIENTO GENERAL DEL PROYECTO**

En el marco del cumplimiento del objetivo específico No. 1.2.1, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica los temas que se listan a continuación:

1. Ejecución de inversiones.
2. Operación y mantenimiento de las zonas marítimas adyacentes de servicios.
3. Ausencia de interventoría al contrato de concesión No. 004 de 2007.

---

<sup>4</sup> Ver radicado ANI No. 20184090912002 del 5 de septiembre de 2018.

<sup>5</sup> Presentación del proyecto realizada por el Concesionario en visita de auditoría a la terminal portuaria.

<sup>6</sup> Se hace el supuesto de que 1 tn es equivalente a 7 barriles netos.

El desarrollo de estos temas se presenta a continuación:

### 5.1 Ejecución de inversiones

En la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007 se definió un plan de inversiones que debía ejecutarse en los años 2009, 2014 y 2019. En cada una de estas vigencias el Concesionario debía realizar inversiones de US \$1,000,000 para reponer y mejorar los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las dos Unidades de Cargue de Tanqueros (TLU) con las que cuenta el proyecto.

También, en la cláusula séptima del contrato de concesión, se estableció que las modificaciones a ese plan de inversiones deben contar con la autorización previa del INCO (Hoy ANI), previo concepto técnico, financiero y legal que sustente la conveniencia de efectuar los cambios solicitados por el Concesionario.

En el desarrollo de la auditoría se evidenció que el plan de inversiones únicamente ha tenido una modificación, la cual se dio mediante Resolución No. 1010 del 19 de septiembre de 2013 *“Por la cual se autoriza adelantar unas inversiones y se aprueba la realización de inversiones adicionales en el Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007 – TERMINAL MARÍTIMO DE COVEÑAS”* y que, con corte a 31 de diciembre de 2018, en los formatos de inversión GCSP-F011 y GCSP-F044 se ha reportado una inversión acumulada de USD 6,026,413.37 (corrientes).

Con relación a inversiones adicionales, en la cláusula décima tercera del contrato de concesión No. 004 de 2007, se definió que, en caso de que se requieran realizar obras no previstas en el plan de inversiones y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, el Concesionario debe contar previamente con la autorización escrita por parte del INCO (Hoy ANI) a través de acto administrativo debidamente motivado. Al respecto, a la fecha únicamente se ha suscrito la Resolución No. 1010 del 19 de septiembre de 2013 para ejecutar este tipo de intervenciones en la zona de uso público denominada zona de playa marítima.

En este orden de ideas, en esta sección se presenta:

1. Análisis de la Oficina de Control Interno sobre la ejecución de las inversiones y el resultado de la verificación hecha en la terminal portuaria de la ejecución de las inversiones asociadas a la operación y mantenimiento de las mangueras de las dos Unidades de Cargue de Tanqueros (TLUs).
2. Verificación del estado de las obras adicionales resultantes de la Resolución No. 1010 de 2013.
3. Consolidación de las conclusiones resultantes de los análisis descritos en los puntos 1 y 2.

#### 5.1.1 Ejecución del plan de inversiones

A partir de lo definido en la cláusula séptima del contrato de concesión y en el artículo primero de la Resolución No. 1010 de 2013, el plan de inversiones contractual es el siguiente:



 <b>ANI</b> Agencia Nacional de Infraestructura	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
--	--	--

Tabla 3. Plan de inversión contractual.

INVERSIÓN	AÑO 4 2009	AÑO 8 2013	AÑO 14 2019	TOTALES
Reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU (Unidad de cargue de Tanqueros)	USD 1,000,000	USD 1,000,000	USD 1,000,000	USD 3,000,000
<b>Total anual (corrientes)</b>	<b>USD 1,000,000</b>	<b>USD 1,000,000</b>	<b>USD 1,000,000</b>	<b>USD 3,000,000</b>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de contrato de concesión No. 004 de 2007, Resolución No. 1010 de 2013 y memorando con radicado ANI No. 20193080069603 del 9 de mayo de 2019.

En este orden de ideas, a la fecha se debería contar con una inversión de USD 2,000,000; no obstante, se evidenció que el GIT Financiero 1 de la VGC reportó al GIT Portuario el consolidado de las inversiones reportadas por el Concesionario, con corte a diciembre de 2018, en los formatos GCSP-F011 y GCSP-F044, evidenciando que se ha ejecutado una inversión de USD 6,026,413, de la siguiente manera:

Tabla 4. Plan de inversión ejecutado.

INVERSIÓN	AÑO 4 2009	AÑO 9 2014	AÑO 10 2015	AÑO 11 2016	AÑO 12 2017	TOTALES
Reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU (Unidad de cargue de Tanqueros)	USD 1,646,185	USD 2,821,047	USD 40,965	USD 898,237	USD 619,980	USD 6,026,413
<b>Total anual (corrientes)</b>	<b>USD 1,646,185</b>	<b>USD 2,821,047</b>	<b>USD 40,965</b>	<b>USD 898,237</b>	<b>USD 619,980</b>	<b>USD 6,026,413</b>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de contrato de concesión No. 004 de 2007, Resolución No. 1010 de 2013 y memorando con radicado ANI No. 20193080069603 del 9 de mayo de 2019.

Con base en el plan de inversión contractual y el realmente ejecutado, el GIT Financiero 1 de la VGC reportó que, con corte a 2018, se ha tenido una sobre ejecución de USD 4,026,413.37, es decir del 301%; razón por la cual, se evidenciaron las siguientes solicitudes de parte del GIT Financiero 1 de la VGC al GIT Portuario:

- Con memorando No. 20183080071143 del 8 de mayo de 2018 se solicitaron aclaraciones respecto de inversiones ejecutadas en 2010, en el segundo semestre de 2016 y en el segundo semestre de 2017.
- Con memorando No. 20193080069603 del 9 de mayo de 2019 se solicitó establecer si las inversiones ejecutadas están debidamente imputadas al plan de inversiones, reiterando la solicitud previa realizada en mayo de 2018.

No obstante lo anterior, a la fecha el GIT Portuario no ha atendido los requerimientos citados ya que no se ha definido que inversiones son imputables al plan de inversiones y cuales corresponden a actividades a cuenta y riesgo del Concesionario.

Respecto a la ejecución de inversiones en fechas diferentes a las definidas en el plan de inversión contractual, lo que es claro al comparar los momentos del tiempo en los que se ejecutaron las inversiones mostradas en la Tabla 3 y en la Tabla 4, se evidenció que el GIT Financiero 1 de la VGC también ha generado las alertas correspondientes ya que, con base en la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007, las modificaciones al plan de inversiones deben contar con la autorización previa de la Entidad, previo concepto técnico, financiero y legal que sustente la conveniencia de efectuar cambios.<sup>7</sup>

Con base en lo expuesto, la Oficina de Control Interno considera que la ejecución de las inversiones, con corte a diciembre de 2018, no ha tenido en cuenta los lineamientos definidos en la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007 ya que da a entender que el plan de inversiones contractual se ha modificado sin la autorización previa por parte de la ANI, fundamentada en los conceptos técnicos, financieros y legales correspondientes. Esta situación puede llegar a afectar la adecuada implementación del procedimiento “Administración de Permisos de Concesión Portuaria” (GCSP-P-019) cuyo objetivo se orienta a la verificación por parte de la Supervisión del cumplimiento de las obligaciones de un contrato de concesión portuaria.

Es necesario que la Supervisión defina que inversiones son imputables al plan de inversiones y, en caso de identificarlas, que inversiones corresponden a obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones y equipos dentro de la zona de uso público entregada en concesión, las cuales deben ser asumidas a cuenta y riesgo del Concesionario conforme a la sección 15.15 de la cláusula decima quinta del contrato de concesión No. 004 de 2007.

Por otra parte, en la visita al proyecto realizada los días 15 y 16 de mayo de 2019 se visitó la zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos de la concesión y a partir de una inspección visual, se concluyó que las condiciones externas de las mangueras de las dos Unidades de Cargue de Tanqueros (TLU) con las que cuenta el proyecto son adecuadas, lo que se puede evidenciar en las siguientes fotografías:

---

<sup>7</sup> Memorando No. 20193080069603 del 9 de mayo de 2019.

Foto 1. Manguera TLU1	Foto 2. Manguera TLU3
 <p data-bbox="402 800 678 825">Fuente: Visita OCI, 15-05-2019</p>	 <p data-bbox="954 800 1230 825">Fuente: Visita OCI, 15-05-2019</p>
<p data-bbox="289 856 797 974">El sistema de mangueras flotantes de la TLU 1 tiene una longitud de 280 m. En el segundo semestre de 2017 se efectuó una inversión para el mejoramiento del sistema.</p>	<p data-bbox="818 856 1359 974">El sistema de mangueras flotantes de la TLU 3 tiene una longitud de 312 m. Se tiene previsto ejecutar la inversión de cambio de mangueras entre noviembre y diciembre de 2019.</p>

El ejercicio de verificación visual permite concluir a la Oficina de Control Interno que en la concesión se han efectuado inversiones con el objetivo definido en la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007: “reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU (Unidades de Cargue de Tanqueros)”.

### 5.1.2 Ejecución de obras adicionales

A partir de la Resolución No. 1010 del 19 de septiembre de 2013 “Por la cual se autoriza adelantar unas inversiones y se aprueba la realización de inversiones adicionales en el Contrato de Concesión Portuaria No. 004 de 2007 – TERMINAL MARÍTIMO DE COVEÑAS” se aprobaron obras adicionales por valor de COP 580 millones en un área de 190.40 m<sup>2</sup> (22.40 m x 8.50 m), distribuida de la siguiente manera:

- Edificio de dos pisos:
  - Área construida del primer piso: 105.25 m<sup>2</sup>.
  - Área construida de segundo piso: 115.65 m<sup>2</sup>
- Área de acceso vehicular cubierta: 63.00 m<sup>2</sup>

Estas obras adicionales se ejecutaron en la zona de playa marítima, la cual hace parte de la zona de uso público. En la visita al proyecto realizada los días 15 y 16 de mayo de 2019 se verificó la disponibilidad y estado de estas obras.

Se evidenció la disponibilidad del edificio, el cual se construyó para implementar mayores esquemas de seguridad y crear condiciones de comodidad para los usuarios:

Foto 3. Fachada oriental edificio administrativo.



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Foto 4. Fachada occidental edificio administrativo



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

La construcción del edificio implicó la demolición de una caseta de vigilancia ubicada previamente en el acceso al muelle de servicios.

Se evidenció que las fachadas del edificio se encuentran en condiciones adecuadas.

Acorde a lo definido en la Resolución No. 1010 de 2013, se evidenció, en el primer piso que el edificio cuenta con áreas para control de acceso, recepción y cafetería:

Foto 5. Espacios para sala de espera y recepción.



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Foto 6. Cafetería.



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se evidenció que los espacios para salas de espera, recepción y de control de acceso son adecuadas.

Se evidenció disponibilidad de una cafetería en condiciones adecuadas de higiene.

En el segundo piso del edificio, acorde a lo definido en la Resolución No. 1010 de 2013 se evidenciaron oficinas, baños y sala de videoconferencias:



Foto 7. Sala de videoconferencias.



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Foto 8. Disponibilidad de oficinas.



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

En la sala de videoconferencias se llevó a cabo reunión de inicio de recorrido por el proyecto en compañía del Concesionario y de la Supervisión.

Las oficinas cuentan con iluminación y ventilación adecuada. En general las condiciones permiten trabajar cómodamente.

Respecto del área de acceso vehicular, no se evidenció que esta contara con cubierta a pesar de que su instalación haya quedado incluida en el artículo segundo de la Resolución No. 1010 de 2013 (Actividad cubierta en superboard – cubierta de acceso). El estado actual del área de acceso vehicular se muestra en las siguientes fotografías:

Foto 9. Cerramiento acceso vehicular



Fuente: Visita OCI, 16-05-2019

Foto 10. Deficiencias pavimento rígido



Fuente: Visita OCI, 16-05-2019

Se evidenció la disponibilidad de cerramiento perimetral, lo que fue una de las actividades definidas el artículo segundo de la Resolución No. 1010 de 2013.

Se evidenciaron grietas de esquina y deterioro del sello de las juntas que debe atenderse para prevenir desportillamiento.

A partir de la verificación realizada a las obras adicionales, se considera que el Concesionario ha mantenido el edificio de dos pisos en buen estado. Con relación al área de acceso vehicular, como se mencionó en el párrafo anterior, no se evidenció la disponibilidad de cubierta a pesar de que de que su instalación haya quedado incluida en el artículo segundo de la Resolución No. 1010 de 2013 y, respecto del estado del pavimento, se evidenciaron fallas, tales como: 1) grietas de esquina que deben atenderse para prevenir escalonamientos y fracturas múltiples en las losas y 2) deterioro del sello de las juntas que debe atenderse para prevenir desportillamiento. En el desarrollo de la auditoría no se evidenciaron alertas de parte de la Supervisión con relación a los dos últimos aspectos mencionados.

### 5.1.3 Conclusiones sobre la ejecución de inversiones

1. Con corte a diciembre de 2018, se debieron haber imputado USD 2,000,000 al plan de inversiones definido en la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007 y en la Resolución No. 1010 de 2013, el cual corresponde a actividades orientadas a la reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las unidades de cargue de tanqueros (TLU); sin embargo, con corte a esa misma fecha, la Supervisión ha reportado una inversión acumulada de USD 6,026,413.37, lo que da entender que ha habido una sobre ejecución de USD 4,026,413.37. Con base en el párrafo de la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007, los ajustes al plan de inversiones deben contar con la autorización escrita de la ANI, previo concepto técnico, financiero, jurídico y legal, lo cual no se evidenció para la sobre ejecución mencionada.
2. Es necesario que la Supervisión defina que inversiones son imputables al plan de inversiones y, en caso de identificarlas, que inversiones corresponden a obras necesarias para el adecuado mantenimiento de las instalaciones y equipos dentro de la zona de uso público entregada en concesión, las cuales deben ser asumidas a cuenta y riesgo del Concesionario conforme a la sección 15.15 de la cláusula decima quinta del contrato de concesión No. 004 de 2007.
3. Con base en las conclusiones No. 1 y No. 2, listadas previamente, se considera que la Supervisión debe fortalecer la verificación al cumplimiento del plan de inversiones ya que las falencias detectadas pueden llegar a afectar la adecuada implementación del procedimiento "Administración de Permisos de Concesión Portuaria" (GCSP-P-019) cuyo objetivo se orienta a la verificación por parte de la ANI al cumplimiento de las obligaciones de un contrato de concesión portuaria.
4. A partir de lo definido en el numeral 15.10 de la cláusula decima quinta del contrato de concesión No. 004 de 2007, según la cual, el concesionario debe *mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público y la infraestructura portuaria*, se verificó el estado de las obras adicionales resultantes de la Resolución No. 1010 de 2013, evidenciando que el Concesionario ha mantenido el edificio de dos pisos en buen estado; no obstante, con relación al área de acceso vehicular se identificaron situaciones que no han sido alertadas por la Supervisión, tales como ausencia de cubierta y fallas en el pavimento rígido.

**5.2 Operación y mantenimiento de las zonas marítimas adyacentes de servicios.**

El numeral 15.10 de la cláusula décima quinta del contrato de concesión No. 004 de 2007 establece que es obligación del Concesionario mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público y la infraestructura portuaria. Esta zona de uso público, conforme a la cláusula segunda del contrato de concesión No. 004 de 2007, se divide en una zona de playa marítima, en la cual se ubican las obras adicionales resultantes de la Resolución No. 1010 del 19 de septiembre de 2013 (Ver sección 5.1.2), y en zonas marítimas adyacentes de servicios. Esta última a su vez se subdivide en una zona de aguas marítimas del muelle de servicios y en una zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos.

La zona donde se localiza la estación de medición de presión y flujo de los hidrocarburos movilizados, así como los tanques de almacenamiento, no hacen parte de la zona de uso público.

En el recorrido de auditoría realizado los días 15 y 16 de mayo de 2019 se validó el cumplimiento de la obligación descrita en el numeral 15.10 de la cláusula décima quinta del contrato de concesión No. 004 de 2007, respecto de la infraestructura y equipos no sumergidos.

El análisis correspondiente para la zona de playa marítima se presentó en la sección 5.1.2. En esta sección se hace el análisis para las zonas marítimas adyacentes de servicios. En primer lugar, se presenta el análisis para la zona de aguas marítimas del muelle de servicios, luego para la zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos, y finalmente se consolidan las conclusiones del análisis realizado.

**5.2.1 Zona de aguas marítimas del muelle de servicios**

Se validó, conforme a lo definido en la cláusula segunda del contrato de concesión No. 004 de 2007, que en esta zona se encuentra el muelle de servicios, que consiste en una plataforma de 6 m de ancho con una longitud total de 465.60 m. Como se evidencia en las siguientes fotografías, el Concesionario ha mantenido esta infraestructura en condiciones adecuadas de operación

<p>Foto 11. Vista muelle hacia sector en tierra.</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 15-05-2019</p>	<p>Foto 12. Vista muelle costa afuera</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 15-05-2019</p>
<p>Se evidenció que las condiciones de la plataforma son adecuadas. Los primeros 19 m de la plataforma se soportan sobre un terraplén y</p>	<p>El estado del pavimento, del sistema de iluminación y de redes, secas y húmedas, evidencia que se han adelantado actividades de mantenimiento, lo cual</p>

posteriormente sobre una estructura de concreto de aproximadamente 400 m.

soporta la ejecución del cronograma de mantenimiento contemplado para 2019.

Foto 13. Protección lateral en buen estado



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se evidenció que se han ejecutado actividades de mantenimiento (recubrimiento) sobre las barandas del costado oriental del muelle de servicios.

Foto 14. Disponibilidad red contra incendios



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se evidenció la disponibilidad de un sistema de red contra incendios al igual que de una canalización cubierta para el manejo de redes secas.

La plataforma del muelle se extiende hasta alcanzar la plataforma de atraque, la que tiene un área de aproximadamente 828 m<sup>2</sup>. El estado de la cimentación del muelle en esta zona, al igual que evidencias de actividades de mantenimiento allí realizadas, se pueden apreciar en las siguientes fotografías:

Foto 15. Panorámica cimentación del muelle



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se considera que el estado de los pilotes de tubería, rellenos de concreto, que dan soporte al muelle se encuentran en buen estado a pesar de evidenciar corrosión.

Foto 16. Defensas marítimas



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se evidenció la instalación de defensas marítimas en el costado oriental de la plataforma del muelle de servicios.

**5.2.2 Zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos**

Conforme a la cláusula segunda del contrato de concesión No. 004 de 2007, esta zona corresponde al lecho marino y a las aguas marítimas donde se encuentran las unidades de cargue de tanqueros TLU-1 y TLU-3, el ducto submarino que conecta la TLU-1 con la estación de medición en tierra (10 km de longitud), el ducto submarino que conecta la TLU-3 con esa misma estación en tierra (16 km de longitud) y el ducto submarino que conecta la TLU-1 con la TLU-3 (6.6 km de longitud).

En el recorrido de auditoría se evidenció el buen estado de la TLU 1, así como de los equipos que permiten su operación.

Por otra parte, a pesar de que la zona de aguas marítimas se encuentre destinada al cargue y descargue de hidrocarburos, se evidenció la presencia de pescadores próximos al sector donde se ubica la TLU 1.

Lo anteriormente descrito se ilustra con las siguientes fotografías:



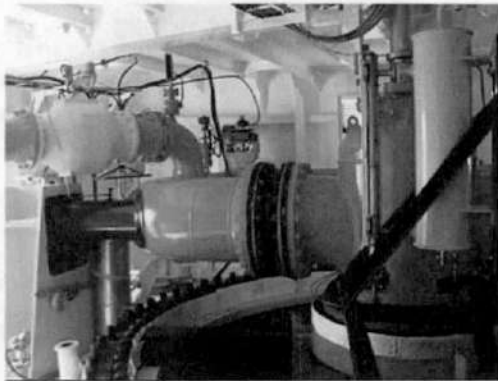
<p>Foto 17. Actividades de mantenimiento TLU 1</p>	<p>Foto 18. Pescadores en zona marítima</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 15-05-2019</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 15-05-2019</p>
<p>Se evidenció la ejecución de actividades de mantenimiento en la TLU 1, en el cual participaba personal al interior de la TLU y buzos de apoyo.</p>	<p>Desde la Supervisión se podrían dar lineamientos al Concesionario para que adelante jornadas de sensibilización a los pescadores de la zona.</p>

Foto 19. Interior TLU 1



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se evidenció la disponibilidad de válvulas calibradas al interior de la TLU 1, así como el estado adecuado de los elementos que controlan el bombeo del crudo a través con los ductos submarinos TLU1-Tierra y TLU3-TLU1.

Foto 20. Paneles solares TLU 1

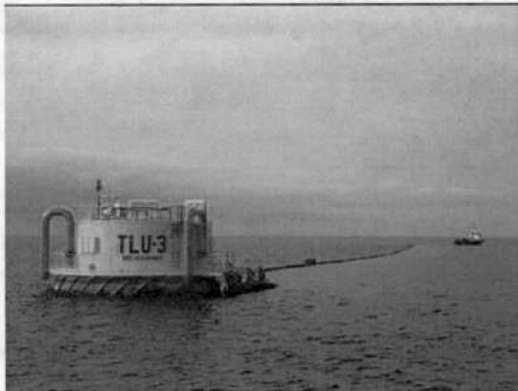


Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se evidenció un sistema de energía limpia en buen estado conformado por paneles solares, el cual permite la operación de las bombas y de todo el sistema mecánico disponible en la TLU 1.

Asimismo, se validó que la TLU-3 también presenta condiciones adecuadas para operar, lo que se ilustra con las siguientes fotografías:

Foto 21. TLU 3



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019



Se evidenció la disponibilidad del sistema monoboya (TLU) – manguera flotante y remolcador de apoyo para la TLU 3.

Foto 22. Recubrimiento TLU 3



Fuente: Visita OCI, 15-05-2019

Se evidenció el resultado de actividades de recubrimiento, dada la apariencia de la TLU 3. Esta actividad también mitiga la corrosión.

	<p align="center"><b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas</p>	 <p align="center"><b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b></p>
---	--	---

Con relación a la operación de las TLUs, se evidenció que en el contrato de concesión se indicó que estos equipos tenían una capacidad de entregar y recibir hidrocarburos de buque-tanques petroleros de hasta 145,000 t de peso muerto (DTW); sin embargo, con la Resolución No. 263 de 2010, el INCO (Hoy ANI) autorizó la reposición de las TLUs, lo cual incrementó la capacidad de estos equipos para entregar y recibir hidrocarburos de buque-tanques petroleros de hasta 350,000 t de peso muerto (DTW).

A partir de la Resolución No. 850 de 2017 del Ministerio de Transporte “*Por medio de la cual se establece el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones*”, en septiembre de 2018 el Concesionario presentó a la ANI, para su correspondiente aprobación, el *Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Coveñas (RTO)*,<sup>8</sup> en el cual se indicó el incremento de la capacidad de las TLUs.

El RTO presentado a la ANI contaba con el visto bueno de parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte<sup>9</sup> pero no de la Dirección General Marítima (DIMAR), debido a que esta última ha considerado que las TLUs operan con buques de mayor dimensión a la aprobada contractualmente.

En vista del concepto no favorable de la DIMAR, esa autoridad solicitó a la ANI, en noviembre de 2018, las aclaraciones correspondientes,<sup>10</sup> las cuales demandaron trabajo en conjunto entre la Supervisión y el Concesionario. La solicitud de la DIMAR se atendió en marzo de 2019, indicando que la capacidad dispuesta en el RTO se encuentra en línea con el contrato de concesión ya que corresponde a la indicada en la Resolución No. 263 de 2010.<sup>11</sup>

No obstante lo anterior, a la fecha no se cuenta con concepto favorable de la DIMAR, insumo necesario para que la ANI apruebe el RTO.

### 5.2.3 Conclusiones sobre la operación y mantenimiento de las zonas marítimas adyacentes de servicios

1. Se considera que el Concesionario mantiene en buen estado de operación y mantenimiento la superficie de las zonas marítimas adyacentes de servicios (zona de aguas marítimas del muelle de servicios y zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos); respecto del estado de la infraestructura y equipos sumergidos, la Oficina de Control Interno no emite conclusiones, por cuanto no se realizó inmersión, en parte, debido a que no se tiene experticia en buceo.

<sup>8</sup> Ver radicado ANI No. 20184090912002 del 5 de septiembre de 2018.

<sup>9</sup> Ver radicado ANI No. 20184090871182 del 27 de agosto de 2018.

<sup>10</sup> Ver radicado ANI No. 20184091248962 del 29 de noviembre de 2018.

<sup>11</sup> Ver radicado ANI No. 20193030070791 del 7 de marzo de 2019.

2. A pesar de que en la ejecución del proyecto no se han materializado problemáticas de índole social y que los riesgos socioambientales estén en cabeza del Concesionario, se recomienda liderar acciones desde la Entidad para evitar que no se continúen adelantando actividades de pesca en el área entregada en concesión. En la visita de auditoría a la zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos se evidenciaron actividades de pesca en proximidades a la unidad de cargue de tanqueros TLU-1. Desde la Supervisión se podrían dar lineamientos al Concesionario para que se adelanten jornadas de sensibilización a los pescadores de la zona. Conforme al numeral 12 del artículo 17 del Decreto 4165 de 2011 *Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)* corresponde a la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno dirigir la gestión social que se requieran en el desarrollo de los proyectos a cargo de la Entidad.
3. Se considera que la Supervisión debería fortalecer el acercamiento interinstitucional con la DIMAR con el propósito de lograr una oportuna aprobación del *Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Coveñas (RTO)* presentado por el Concesionario en 2018.

### 5.3 Ausencia de interventoría al contrato de concesión No. 004 de 2007

De acuerdo con el *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual* de la ANI (GCSP-M-002), el requerimiento de interventoría en contratos de concesión portuaria con plan de inversión vigente es una política adoptada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC); no obstante, en la auditoría se evidenció que, en la ejecución del contrato de concesión No. 004 de 2007, el control de las obligaciones del Concesionario ha sido únicamente adelantado por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión).

La necesidad de contar con una interventoría se encuentra en línea con el Artículo 83 de la Ley 1474 de 2011 (Estatuto Anticorrupción), en el que se indica lo siguiente:

*“(…) La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante lo anterior, cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría (…)”.* Subrayado fuera de texto.

Al respecto, el 27 de mayo de 2019, a través de correo electrónico, de parte del Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión), se precisó que:

*“(…) No obstante lo anterior, para algunos casos puntuales de concesiones portuarias se previó la contratación de interventoría; sin embargo, mediante comunicación No. 20136100320441 del 20 de septiembre de 2013 radicado en la ANI bajo el No. 2013-409-038645-2 del 25/09/2013 la Superintendencia Delegada de Puertos emitió incluso con posterioridad a la expedición de la Ley 1474 de 2011, un pronunciamiento en el que plantea la problemática frente al alcance y funciones de las interventorías en los contratos de concesión portuaria contratadas hasta ese momento, en el que indica lo siguiente:*





*"(...) es preciso revisar los Contratos de Interventoría suscritos por la Oficina de Estructuración y Adjudicación de la Agencia Nacional de Infraestructura, frente a las competencias asignadas a esta Superintendencia de Puertos y Transporte, especialmente a la Superintendencia Delegada de Puertos, con el fin de establecer si las mismas tareas se están realizando dos veces, creando presuntamente un detrimento a los recursos del Estado que podría ocasionar problemas a las entidades."*

*En este sentido, la misma entidad estatal, al elaborar los estudios de conveniencia y oportunidad que correspondan, es la que determina en cada caso en particular si la complejidad del contrato o su extensión hacen necesaria que la vigilancia del mismo se realice a través de una interventoría, esto es, que "cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría" en los términos del artículo 83 la Ley 1474 de 2011*

*Cuando la concesión se encuentra en una etapa operativa se considera que no se requieren conocimientos especializados para vigilar la correcta ejecución de la concesión portuaria, realizándose así desde la Agencia Nacional de Infraestructura las funciones concernientes a la supervisión del contrato de concesión en los términos de las normas indicadas anteriormente, e igualmente ejerciéndose las funciones de Inspección, Control y Vigilancia por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, en ejercicio de sus competencias y facultades legales. (...)*

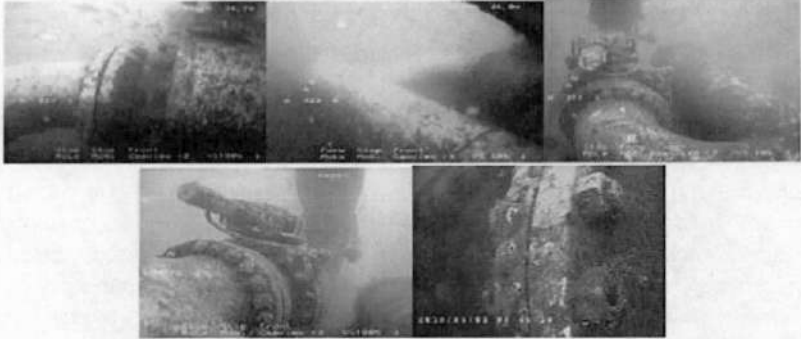
*(...) Así las cosas, la no contratación o suscripción del contrato de Interventoría para el seguimiento de la ejecución del contrato de concesión portuaria que nos ocupa, no generaría un efecto jurídico adverso pues de conformidad con las disposiciones contenidas en las Leyes 80 de 1993 y 1474 de 2011, la Entidad se encuentra facultada para ejercer y adelantar el seguimiento y la vigilancia de la ejecución del objeto contractual a través de la supervisión, la cual en la actualidad viene siendo adelantada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual a través de la Coordinación de proyectos Férreos y Puertos, quien a su vez se apoya en el grupo interdisciplinario de la ANI. Exigir al Concesionario el cumplimiento o asunción de una obligación no prevista contractualmente, incluso en la etapa contractual en que se encuentra, valga decir, en el último año de ejecución contractual de inversiones, eventualmente podría dar lugar a la presentación de futuras o posteriores reclamaciones tendientes al restablecimiento del equilibrio económico del contrato por la ocurrencia de un hecho posterior a la suscripción, que incluso no fue contemplado en el modelo financiero presentado por el Concesionario a la ANI, al momento de la estructuración. (...)"*

No obstante lo anterior, la Oficina de Control Interno considera que, adicional a la adecuada verificación de la ejecución del plan de inversiones, la verificación del desarrollo idóneo del contrato de concesión requiere de conocimiento especializado en la materia. Por ejemplo, asegurar una verificación completa del cumplimiento del numeral 15.10 de la cláusula decimoquinta del contrato de concesión No. 004 de 2007 (según la cual el Concesionario debe mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público y la infraestructura portuaria), demanda conocimientos en comportamiento adecuado de ductos de hidrocarburos sumergidos, así como de normatividad internacional en buceo, ya que se evidenció que el Concesionario entrega a la ANI



diagnósticos del estado de las líneas sumergidas TLU1 – Tierra, TLU3-Tierra y TLU1-TLU3 generados a partir de caminatas de inspección submarinas. Un ejemplo de los resultados de estos diagnósticos se presenta en la siguiente ilustración:

Ilustración 2. Resultados diagnósticos submarinos.

<b>TERMINAL MARÍTIMO ECOPETROL COVEÑAS</b>			
	<b>FILMACIÓN CON ROV DEL AREA DEL TRIANGULO SUBMARINO ECOPETROL COVEÑAS</b>	Versión: 2 SERPORT S.A.    Vigente desde: 10-01-2016    Página 42 de 52	
			
<p><b>Figura 39. Imágenes de codos embridados de las mangueras del PLEM de las Monoboyas del Triángulo Submarino del Departamento O&amp;M Marítimo Coveñas de ECOPETROL S.A</b></p>			
<p>Los accesorios que componen los PLEMs al momento de ser inspeccionados se encontraron en buen estado, los elementos accesorios como bridas y válvulas tienen sus espárragos y tuercas completas, se verificó estos elementos donde la visibilidad y las incrustaciones marinas lo permitieron en cuestión de detectar posibles fugas en el sistema arrojando como resultado la no presencia de fugas.</p>			

Fuente: Sección 8.7 del documento "Filmación con ROV del área del triángulo submarino TLU1 – TLU3 y tierra - Ecopetrol Coveñas", abril de 2018

En el ejemplo de diagnóstico presentado se evidencia que el Concesionario reporta *que los accesorios que componen los PLEMs se encontraron en buen estado*; sin embargo, se considera que la Supervisión, al no requerir conocimientos especializados en la materia, no tiene la capacidad de realizar revisiones con experticia a los resultados presentados por el Concesionario.

Por otra parte, se evidenció que en el mapa de riesgos vigente del proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la Entidad<sup>12</sup> se identificó el riesgo *Limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión*, el cual cuenta con los siguientes controles:

- *Procedimiento supervisión a contratos de concesión, incluye formatos*
- *Informes de interventoría y supervisión*
- *Reuniones de seguimiento (Planes de regularización)*

Al respecto la Oficina de Control Interno observa que la ausencia de interventoría contribuye a la materialización de este riesgo ya que, adicional a que limita el segundo control listado, no permite que la Entidad tenga control *in situ* sobre la gestión que realiza el Concesionario, situación que ha dado lugar a que se presenten los siguientes efectos desfavorables:

1. No se están efectuando visitas al proyecto con la periodicidad definida en el procedimiento que aplica para la Supervisión de contratos de concesión portuaria (GCSP-P-019)( semestralmente), lo que limita, entre otros, la validación del buen estado de la operación y mantenimiento de las zonas de uso público y la infraestructura portuaria, así como el control ambiental por parte de la ANI. A pesar de que en el recorrido de auditoría, adelantado en mayo de 2019, se tuvo acompañamiento del Líder de Equipo de Apoyo a la Supervisión, se evidenció que la última visita por parte de ese profesional se llevó a cabo en julio de 2017 y la penúltima en abril de 2016. Respecto del acompañamiento ambiental de parte de la Supervisión, se evidenció que la última visita a la zona del proyecto se llevó a cabo en abril de 2015.
2. Se evidenció que los profesionales del Equipo de Apoyo a la Supervisión tienen a cargo múltiples proyectos. Por ejemplo, el Líder de Apoyo a la Supervisión tiene a cargo 10 concesiones portuarias (Ver comunicación con radicado ANI No. 20193030062603), situación que contribuye a que aumente la probabilidad de materialización del riesgo *Limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión*.
3. Los días 20 de julio y 21 de agosto de 2014 ocurrieron derrames de hidrocarburos en el Golfo de Morrosquillo asociados a la operación de la Sociedad Portuaria Ocesa S.A, la cual se encuentra en proximidades a la terminal portuaria de CENIT – Terminal Coveñas, los cuales no tuvieron el seguimiento ambiental adecuado por parte de la ANI, situación que dio lugar a la configuración del hallazgo No. 924 señalado por parte de la Contraloría General de la República (CGR).<sup>13</sup>

Con base en las consideraciones expuestas en esta sección, se concluye:

<sup>12</sup> Publicado el 30 de abril de 2018. Disponible para descarga en el enlace [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/matriz-proceso\\_gestion\\_contractual\\_-27-06-2018.xls](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/matriz-proceso_gestion_contractual_-27-06-2018.xls)

<sup>13</sup> El Plan de Mejoramiento Institucional se puede descargar del enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

1. A pesar de que el requerimiento de interventoría en contratos de concesión portuaria con plan de inversión vigente sea una política adoptada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC), no se han adelantado por parte de la Supervisión acciones para que el contrato de concesión No. 004 de 2007 cuente con esa figura, debido a que el contrato se suscribió con anterioridad y no contempló la interventoría, con lo cual el modelo financiero tampoco. En consecuencia, el seguimiento a la adecuada ejecución de la concesión recae en el Supervisor.
2. Debido a que el seguimiento al contrato de concesión No. 004 de 2007 requiere de conocimiento especializado y el proyecto no cuenta con interventoría, la adecuada supervisión implica la verificación que demanda la ejecución del plan de inversiones y las actividades técnicas que realiza el Concesionario, tales como inspecciones submarinas a los ductos sumergidos que conectan las TLU entre sí y las TLU con la estación de medición en tierra.
3. Se considera que la ausencia de interventoría en el contrato de concesión No. 004 de 2007 contribuye a aumentar la probabilidad de la materialización del riesgo del proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento a Proyectos de Infraestructura de Transporte* denominado *Limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión*. En el desarrollo de la auditoría se evidenciaron situaciones adicionales que contribuyen a la materialización de ese riesgo, tales como: ausencia de verificaciones *in situ* y multiplicidad de proyectos a cargo de los profesionales del Equipo de Supervisión.



## 6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la verificación de las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión), el 10 de mayo de 2019 se dio aplicación a una lista de chequeo que contiene los principales deberes de la Supervisión en función de las obligaciones definidas en el contrato de concesión No. 004 de 2007 y de los lineamientos de la Entidad definidos en el *Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)* y en el Decreto 4165 de 2011, por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO).

A continuación se resumen los resultados para cada uno de los componentes evaluados en la auditoría con base en un indicador de cumplimiento, el cual se obtuvo a partir del cociente resultante de la cantidad de criterios evaluados aplicables para cada componente en los que se evidenció cumplimiento sobre la cantidad total de criterios evaluados aplicables para cada componente:

Tabla 5. Evaluación Supervisión

NO.	COMPONENTE	CANTIDAD CRITERIOS APLICABLES	CANTIDAD CRITERIOS CUMPLIDOS	INDICADOR DE CUMPLIMIENTO
1	Administrativo	5	4	80.00%
2	Técnico-Operativo	14	10	71.43%
3	Financiero	2	2	100.00%

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

NO.	COMPONENTE	CANTIDAD CRITERIOS APLICABLES	CANTIDAD CRITERIOS CUMPLIDOS	INDICADOR DE CUMPLIMIENTO
4	Jurídico	5	4	80.00%
5	Ambiental	6	6	100.00%
6	Social	2	1	50.00%
7	Predial	1	1	100.00%
8	Riesgos	2	2	100.00%
<b>PROMEDIO</b>				<b>85.18%</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de auditoría.

El detalle de los criterios y de los resultados considerados en la lista de chequeo se muestran en el anexo 4. Asimismo, el detalle de los aspectos positivos, así como recomendaciones y no conformidades resultantes de la evaluación descrita, se presenta en la sección 8 del informe.

No obstante lo anterior, a continuación se presentan las justificaciones de los indicadores de cumplimiento por debajo del 100%:

- **Componente administrativo:**

Al evaluar el uso de herramientas y metodologías que implemente la ANI para el fortalecimiento del control y seguimiento al contrato de concesión No. 004 de 2007, se evidenciaron oportunidades de mejora en el contenido de la ficha técnica disponible en la página web de la Entidad que fueron atendidas, en su mayoría, en el desarrollo de la auditoría; no obstante, no se evidenció que en el Sistema Electrónico de Contratación Pública – SECOP se haya publicado la totalidad de actos administrativos y modificaciones contractuales suscritos en la ejecución del contrato de concesión No. 004 de 2007, lo cual va en contravía de los principios definidos en la Ley 1712 de 2017 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones* y del artículo 6 del Decreto 103 de 2015 que la reglamenta, compilado en el Decreto 1081 de 2015, artículo 2.1.1.2.1.7.

- **Componente técnico-operativo:**

En primer lugar, al evaluar la verificación técnica, por parte de la Supervisión, respecto de la ejecución del plan de inversiones, no se evidenció una debida imputación al plan de inversiones definido en la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007, modificado a través del artículo primero de la Resolución No. 1010 de 2013, ya que, con corte a diciembre de 2008, se debió imputar una inversión acumulada de USD 2,000,000, asociada a la reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU (Unidades de Cargue de Tanqueros); no obstante, con corte a esa misma fecha, se ha reportado una inversión de USD 6,026,413.37 sin tener claridad de que actividades hacen parte del plan de inversiones y cuales han sido ejecutadas a cuenta y riesgo del Concesionario.

En segundo lugar, al evaluar la verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario, no se evidenció que se haya verificado el cumplimiento de la instalación de una cubierta en la zona de acceso vehicular al muelle de la terminal portuaria, a pesar de que esa actividad

se debió ejecutar dentro de los cinco (5) meses posteriores a la ejecutoria de la Resolución No. 1010 del 19 de septiembre de 2013.

Finalmente, al evaluar la verificación, por parte de la Supervisión, del cumplimiento del Concesionario de las obligaciones indicadas en las secciones 15.5 y 15.28 del contrato de concesión No. 004 de 2007, se evidenció que, a pesar de que la Superintendencia de Puertos y Transporte verifique el cumplimiento del Concesionario, con relación a las normas de operación portuaria, la Supervisión podría fortalecer el seguimiento y control al cumplimiento del Concesionario al respecto, para lo cual podría solicitar al Concesionario mensualmente informes detallados de carga movilizada en el periodo y a la Superintendencia de Puertos y Transporte copia de los informes de verificación adelantados a la terminal portuaria de CENIT en Coveñas.<sup>14</sup>

- **Componente jurídico:**

Al evaluar que la Supervisión reporte a la Entidad el incumplimiento de las obligaciones del Concesionario, no se evidenció que se hayan generado alertas o reportes con relación a la ausencia de la cubierta en la zona de acceso vehicular al muelle de la terminal portuaria, a pesar de que su instalación fue una obligación derivada de la Resolución No. 1010 de 2013.

- **Componente social:**

Al evaluar la contribución a la detección de situaciones o factores que pueden dificultar el desarrollo del proyecto, para su adecuada gestión y superación, no se evidenciaron acciones desde la Entidad para evitar que no se continúen adelantando actividades de pesca en el área entregada en concesión. En la visita de auditoría a la zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos, se evidenciaron actividades de pesca en proximidades a la unidad de cargue de tanqueros TLU-1.

---

<sup>14</sup> Se evidenció que, una vez socializadas las conclusiones de la auditoría, la Supervisión hizo las solicitudes correspondientes. A la Superintendencia de Puertos y Transporte mediante radicado de salida No. 20193030161391 del 24 de mayo de 2019 y al Concesionario mediante comunicación con radicado de salida No. 20193030161021 del 24 de mayo de 2019.

**7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES**

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los Organismos de Control del Estado, así como de la Superintendencia de Puertos y Transporte, y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades señaladas por la Oficina de Control Interno:

**7.1 Verificación del Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos señalados por la Contraloría General de la República)**

A la fecha el proyecto no registra hallazgos señalados por la Contraloría General de la República; sin embargo, se evidenció que la ausencia de seguimiento ambiental por parte de la ANI a derrames de hidrocarburos ocurridos los días 20 de julio y 21 de agosto de 2014 en el Golfo de Morrosquillo dio lugar a que la CGR señalara el hallazgo 924-19, en la Auditoría Especial 2014, a la Sociedad Portuaria Oleoducto Central S.A -OCENSA S.A (contrato de concesión No. 016 de 1996). A pesar de que el hallazgo no se señaló al contrato de concesión No. 004 de 2007, el plan de mejoramiento que permitió al Ente de Control declarar la efectividad<sup>15</sup> tenía una unidad de medida relacionada con informes de parte de CENIT S.A.S. Lo anterior debido a que las zonas de uso público de ambas concesiones son adyacentes.

En la sección 5.3 se alertó sobre la falta de verificaciones directas en la terminal portuaria por parte del área ambiental de la Supervisión, dado que se evidenció que la última visita a la zona del proyecto se llevó a cabo en abril de 2015.

**7.2 Verificación de atención a Organismos de Control del Estado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte**

Con base en la búsqueda en el sistema de gestión documental de la ANI (ORFEO), en el periodo del alcance de esta auditoría, es decir a partir de abril de 2018 y hasta abril de 2019, no se evidenciaron solicitudes de parte de Organismos de Control del Estado ni de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**7.3 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)**

A la fecha el proyecto no registra no conformidades abiertas en el PMP.

---

<sup>15</sup> La efectividad del hallazgo 924-19 se declaró en el informe final de auditoría a la ANI vigencia 2015. Radicado ANI No. 20164090778772 del 2 de septiembre de 2019.

## 8 CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 22 y 27 de mayo de 2019 se socializaron las conclusiones del proceso de auditoría y se realizó reunión de cierre con la Supervisión en las instalaciones de la ANI. Lo anterior dando cumplimiento al numeral (i) del artículo décimo cuarto de la Resolución 1185 de 2017, por medio de la cual se establece el estatuto de auditoría y código de ética del auditor en la ANI.<sup>16</sup>

Las conclusiones del ejercicio de auditoría por área evaluada (buenas prácticas, recomendaciones y no conformidades), se listan en seguida. Lo anterior a partir del análisis descrito en la sección 5 y los resultados de la evaluación descrita en la sección 6.

Se debe tener en cuenta que las no conformidades precisan la obligatoriedad de formular acciones de mejoramiento, mientras que las recomendaciones son optativas para mejora interna de la Supervisión.



### 8.1 Buenas prácticas (aspectos positivos y/o gestión que da valor agregado)

1. Se evidenció que la ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato de concesión No. 004 de 2007, el cual tiene profesionales que hacen seguimiento a los componentes técnico, financiero, de riesgos, social, ambiental y jurídico del proyecto.
2. Se evidenció conocimiento del proyecto y competencia por parte del Equipo de Supervisión, lo cual se reflejó en el desarrollo de las entrevistas de auditoría.
3. Con el fin de validar el cumplimiento de las obligaciones de carácter ambiental, se evidenció que desde la Supervisión se llevan a cabo solicitudes de documentación actualizada al Concesionario que permite validar la conservación y protección del medio ambiente en la zona de uso público.
4. Se evidenció que al interior del Equipo de Supervisión se generan alertas con el fin de asegurar una adecuada ejecución del plan de inversiones. Por ejemplo, se evidenciaron solicitudes por parte del GIT Financiero de la VGC al GIT Portuario con el fin de definir si la sobre ejecución de inversiones asociadas a la reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU se deben imputar al plan de inversión o corresponden a una actividad ejecutada a cuenta y riesgo del Concesionario.
5. A pesar de que el Concesionario haya aceptado la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución del contrato No. 004 de 2007, se evidenció que la Supervisión ha diseñado una matriz didáctica donde se han identificado estos riesgos dando una valoración a su probabilidad e

---

<sup>16</sup> Disponible en [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res\\_1185\\_2017.pdf](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/res_1185_2017.pdf)



	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

impacto, lo cual se encuentra en línea con las funciones generales de la ANI definidas en el artículo 4 del Decreto 4165 de 2011.

6. A pesar de estar fuera del alcance temporal de la presente auditoría, se evidenció que desde la ANI se han liderado acciones para verificar el perímetro de las zonas de uso público entregadas en concesión para diferentes proyectos del modo portuario. Se evidenció que, en mayo de 2015, como parte del contrato interadministrativo No. 012 suscrito entre la ANI y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), este último realizó el levantamiento planimétrico de las zonas de uso público, así como de la infraestructura allí inmersa, para el proyecto CENIT (Terminal Coveñas).

## 8.2 Recomendaciones

A continuación se presentan las recomendaciones para cada una de los componentes de la Supervisión evaluados en la auditoría:

### 8.2.1 Componente administrativo:

1. En la reunión de cierre de auditoría se recomendó implementar informes de empalme teniendo en cuenta los lineamientos definidos en la sección 2.2.1 del *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual de la Entidad* (Código GCSP-M-002), con el objetivo de mitigar los impactos negativos que puede generar la probabilidad de cambios en el Equipo de Supervisión, tales como pérdida de memoria institucional. Con base en esta observación, se evidenció que desde el GIT Portuario se solicitó, a través del memorando 20193030077773 del 24 de mayo de 2019, a las gerencias que también participan en la supervisión del contrato de concesión No. 004 de 2007 tener en cuenta esta recomendación. En vista de que la observación es conocida por los diferentes Grupos Internos de Trabajo que participan en la Supervisión, se recomienda implementarla en el caso de que se generen cambios al interior del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.
2. Se recomienda actualizar el archivo resumen *16\_cenit\_covenas.xlsx*, disponible en el espacio de la página web de la ANI destinado a la ficha técnica del proyecto CENIT (Terminal Coveñas) (<https://www.ani.gov.co/proyecto/puertos/cenit-terminal-covenas-21401>), ya que no cuenta con el URL del SECOP para el contrato de concesión No. 004 de 2007 ni con las generalidades de las modificaciones contractuales suscritas en la ejecución del proyecto. Lo anterior con el objetivo de facilitar el acceso y conocimiento, por parte de la Ciudadanía, al contrato de concesión No. 004 de 2007, y así fomentar la aplicabilidad de la Ley 1712 de 2014 "Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones".



### 8.2.2 Componente técnico-operativo:

1. Con el objetivo de dar cabal cumplimiento al procedimiento *Administración de Permisos de Concesión Portuaria* (GCSP-P-019), se deberían realizar visitas semestrales a la terminal portuaria

por parte del Líder de Equipo de Apoyo a la Supervisión. A pesar de que el recorrido de auditoría, adelantado en mayo de 2019, se tuvo acompañamiento del Líder de Equipo de Apoyo a la Supervisión, se evidenció que la última visita por parte de ese profesional se llevó a cabo en julio de 2017 y la penúltima en abril de 2016.

En vista de que el contrato de concesión no cuenta con interventoría, se considera que el seguimiento y control por parte de la ANI se limita aún más con la periodicidad que tienen estas verificaciones *in situ*. Por ejemplo, limita la validación del buen estado de la operación y mantenimiento de las zonas de uso público y la infraestructura portuaria. En el recorrido de auditoría se evidenciaron fallas en el pavimento rígido en la zona de parqueo de la terminal portuaria que no han sido alertadas por la Supervisión, tales como: 1) grietas de esquina que deben atenderse para prevenir escalonamientos y fracturas múltiples en las losas y 2) deterioro del sello de las juntas que debe atenderse para prevenir desportillamiento.

2. Se recomienda verificar el cumplimiento del Concesionario ante la solicitud hecha por la Supervisión, a través del radicado de salida No. 20193030161021 del 24 de mayo de 2019, referente a la entrega de informes detallados de la carga movilizada mensualmente. Se aclara que esta acción surgió a partir de las recomendaciones socializadas en la reunión de cierre de la auditoría. Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que a partir de la revisión y validación de estos informes mensuales se fomentaría el control por parte de la Supervisión al cumplimiento de diferentes obligaciones del Concesionario relacionadas con la operación de la terminal portuaria, tales como las definidas en la cláusula sexta y en el numeral 15.28 de la cláusula décima quinta del contrato de concesión No. 004 de 2007.
3. Una vez la Superintendencia de Puertos y Transporte atienda la solicitud hecha por la Supervisión a través del radicado de salida No. 20193030161391 del 24 de mayo de 2019, referente a los informes de cumplimiento de las disposiciones legales de los servicios portuarios en Colombia por parte del Concesionario, se debe analizar la información oportunamente con el fin de generar, en caso de presentarse, las alertas del caso. Asimismo, se recomienda a la Supervisión realizar periódicamente este tipo de solicitudes a la Superintendencia de Puertos y Transporte con el fin de validar el cumplimiento del Concesionario respecto de la normativa portuaria. Se aclara que la solicitud de la Supervisión a la Superintendencia de Puertos y Transporte surgió a partir de las recomendaciones socializadas en la reunión de cierre de la auditoría.
4. Se recomienda a la Supervisión fortalecer el trabajo interinstitucional con la DIMAR con el propósito de lograr una oportuna aprobación del *Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación del Terminal Marítimo de Coveñas* (RTO) presentado por el Concesionario en septiembre de 2018.

	<b>AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</b> Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas	 <b>GOBIERNO DE COLOMBIA</b>
---	--	---

### 8.2.3 Componente financiero:

1. En la reunión de cierre de la auditoría se recomendó emitir circulares a las sociedades portuarias recordando los plazos para efectuar los pagos de contraprestación, previo a la ejecución de las diferentes anualidades. Al respecto, se evidenció que desde el GIT Financiero 1 de la VGC se emitió la Circular con radicado ANI No. 20193080159311 del 23 de mayo de 2019, mediante la cual se solicitó a las diferentes sociedades de concesiones portuarias remitir los soportes de pago de contraprestación portuaria que se efectuarán entre marzo de 2019 y febrero de 2020. En este sentido, se recomienda continuar con este tipo de alertas preventivas con el fin de fortalecer el seguimiento y control a los pagos de contraprestación.
2. En la reunión de cierre de la presente auditoría y de la auditoría al procedimiento GCSP-P-034 (verificación del pago de contraprestación portuaria – informe radicado con memorando No. 20191020077663 del 24 de mayo de 2019), realizada también por la Oficina de Control Interno en mayo de 2019, se recomendó que, con el objetivo de complementar los soportes de la contraprestación portuaria pagada a la Nación correspondiente a la anualidad 2018 se debía presentar el comprobante de consignación y/o soporte de la transferencia electrónica o, en su defecto, una certificación del INIVAS que respalde el cumplimiento de la obligación por parte del Concesionario, ya que en el desarrollo de ambas auditorías se evidenciaron únicamente los siguientes soportes: 1) correos de parte del INVIAS donde funcionarios de esa entidad manifestaron la confirmación del giro por parte del Concesionario y 2) el comprobante del registro de los ingresos en el SIIF Nación.

Al respecto la Supervisión remitió la comunicación con radicado ANI No. 20194090526512 del 22 de mayo de 2019, en la que se evidenció la certificación del INVIAS solicitada. En este sentido, se recomienda a la Supervisión obtener este tipo de certificaciones para los pagos de contraprestación futuros.

3. Se evidenció que, en conjunto con el área técnica de la Supervisión, se han venido adelantando ejercicios de verificación de reportes contables de periodos previos al definido en el alcance de la presente auditoría, debido a que se han identificado inconsistencias en la TRM reportada por el Concesionario y la realmente aplicada. Situación que se evidenció, por ejemplo, con la inversión asociada a la modernización de la portería del muelle reportada en el reporte del primer semestre de 2015 (Radicado ANI No. 20154090433822), que dio lugar a una diferencia de USD 966.94 entre lo reportado por el Concesionario y la revisión hecha por la ANI. En este sentido, se recomienda continuar con la oportunidad que ha requerido esta validación y, así mismo, fortalecer el seguimiento y control a los futuros informes semestrales de inversión ya que la situación aquí descrita implica reprocesos al interior de la Entidad.

### 8.2.4 Componente jurídico:

1. Una vez el GIT Portuario haya definido que inversiones son imputables al plan de inversiones definido en la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007, modificado a partir de la Resolución No. 1010 de 2013, se debe verificar si en la ejecución de inversiones no se ha

tenido en cuenta el cronograma de inversiones contractual, con el fin de generar las alertas del caso y atender el requerimiento adelantado por el GIT Financiero en la comunicación con radicado ANI No. 20193080069603 del 9 de mayo de 2019.

#### 8.2.5 Componente ambiental:

1. Se evidenció que el permiso de concesión de aguas superficiales de la represa de Villeros, ubicada en Coveñas, otorgado por la Corporación Autónoma Regional de Sucre (Carsucre) mediante Resolución No. 1158 del 30 de diciembre de 2014 se encuentra pronto a finalizar; por lo tanto, se recomienda a la Supervisión generar las alertas del caso para que el Concesionario solicite la prórroga del permiso oportunamente.
2. Con el objetivo de verificar *in situ* el cumplimiento por parte del Concesionario de las obligaciones derivadas del Plan de Manejo Ambiental (PMA), establecido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) mediante Resolución No. 1361 de 2014, así como de los diferentes permisos otorgados por parte de las corporaciones autónomas regionales, entre otras, se deben adelantar verificaciones directas en la zona del proyecto con mayor periodicidad. En la auditoría se evidenció que la última visita del área ambiental de la Supervisión se llevó a cabo en abril de 2015 como consecuencia de los derrames ocurridos en proximidades a la TLU-1 en agosto de 2014 y marzo de 2015.

Por otra parte, se evidenció que el Concesionario ha adelantado actividades de carácter ambiental en las que no ha participado la ANI y que pueden ser referentes para otros proyectos de concesión portuaria a cargo de la Entidad. Por ejemplo, se evidenció que el Concesionario ha hecho parte del proyecto *Diaspora*, mediante el cual se han construido arrecifes artificiales, con el uso de barcazas y TLUs en desuso, en el Golfo de Morrosquillo.

Dentro de las próximas actividades a desarrollar por el Concesionario, en las que se considera debería estar presente la ANI, se tiene un simulacro de derrame de hidrocarburos costa afuera (nivel 3) en el segundo semestre de 2019, para lo cual, conforme al artículo tercero del Auto No. 5079 de 2014 emitido por la ANLA, debe incluir a las entidades del orden Nacional.

Se advierte que la ausencia de control ambiental por parte de la ANI en el Golfo de Morrosquillo dio lugar al señalamiento del hallazgo No. 924 por parte de la Contraloría General de la República (CGR) en 2014.

#### 8.2.6 Componente social:

1. A pesar de que en la ejecución del proyecto no se han materializado problemáticas de índole social y que los riesgos socioambientales estén en cabeza del Concesionario, se recomienda liderar acciones desde la Entidad para evitar que no se continúen adelantando actividades de pesca en el área entregada en concesión. En la visita de auditoría a la zona de aguas marítimas de servicio para el cargue y descargue de hidrocarburos se evidenciaron actividades de pesca en proximidades a la unidad de cargue de tanqueros TLU-1. Desde la Supervisión se podrían dar

lineamientos al Concesionario para que adelanten jornadas de sensibilización a los pescadores de la zona. Conforme al numeral 12 del artículo 17 del Decreto 4165 de 2011 *Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)* corresponde a la VPRE dirigir la gestión social que se requieran en el desarrollo de los proyectos a cargo de la Entidad.

2. Con el fin de validar el cumplimiento de las obligaciones de carácter social, se recomienda a la Supervisión solicitar al Concesionario informes que evidencien gestión en esta materia, tal como la gestión que se desarrolla para dar cumplimiento de las fichas sociales con las que cuenta el Plan de Manejo Ambiental (PMA), tales como la ficha PMS-1: *Seguimiento a la operación socialmente responsable TCM*.

#### 8.2.7 Componente predial:

1. Como se mencionó previamente, se evidenció que en mayo de 2015 el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) realizó el levantamiento planimétrico de las zonas de uso público y de la infraestructura allí inmersa para el proyecto CENIT (Terminal Coveñas). Se considera que este tipo de ejercicios fomenta el control de la Entidad a la zona de uso público ya que permite identificar, en caso de presentarse, alteraciones a las coordenadas y áreas definidas contractualmente. En ese orden de ideas, es recomendable que desde el GIT Portuario se lideren acciones para que estos ejercicios se adelanten de manera periódica, más aún, teniendo en cuenta que las verificaciones directas en la zona del proyecto por parte del Equipo de Supervisión se están adelantando con una frecuencia superior a la anual.

#### 8.2.8 Componente de riesgos:

1. Con relación a los riesgos institucionales del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte, más no del contrato de concesión a los que se les hace seguimiento desde el GIT de Riesgos de la VPRE, se recomienda a la Supervisión implementar acciones preventivas que eviten o generen alertas respecto de la materialización de estos.

Tras el desarrollo de la auditoría se alerta la materialización del riesgo *Limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión*, debido a que, adicional a que el contrato de concesión no ha contado con interventoría, se evidenciaron deficiencias en los controles establecidos para mitigar el riesgo, principalmente con el control definido *Procedimiento supervisión a contratos de concesión, incluye formatos* ya que no se están efectuando visitas al proyecto con la periodicidad definida en el procedimiento que aplica para la Supervisión de contratos de concesión portuaria (GCSP-P-019), lo que limita, entre otros, la validación del buen estado de la operación y mantenimiento de las zonas de uso público y la infraestructura portuaria y el control ambiental por parte de la ANI.

Los riesgos del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte se pueden descargar del enlace

[https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/matriz-proceso\\_gestion\\_contractual\\_-27-06-2018.xls](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/matriz-proceso_gestion_contractual_-27-06-2018.xls), con el fin de implementar acciones preventivas que eviten o generen alertas respecto de la materialización de estos.

2. Con el fin de registrar, en caso de presentarse, la materialización de riesgos del proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte*, fomentar la cultura de autocontrol, contribuir a la construcción de conocimiento y aplicación de lecciones aprendidas al interior de la ANI, se recomienda registrar y socializar la ocurrencia de estos eventos con el formato que tiene la Entidad para tal fin (SEPG-F-045), el cual se puede descargar del enlace [https://www.ani.gov.co/sites/default/files/formato//sepg-f-045\\_materializacion\\_de\\_riesgos\\_v1.xlsx](https://www.ani.gov.co/sites/default/files/formato//sepg-f-045_materializacion_de_riesgos_v1.xlsx).

### 8.3 No Conformidades

Las no conformidades presentadas en esta sección se deben atender de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual. En este sentido, se tiene un plazo de 30 días calendario, posterior a la radicación del informe de auditoría, para que la Supervisión presente los planes de mejoramiento correspondientes, los cuales deben ser remitidos al correo electrónico [dsaenz@ani.gov.co](mailto:dsaenz@ani.gov.co) para su revisión y formalización.

Las no conformidades señaladas a la Supervisión son:

1. No se evidenció una debida imputación al plan de inversiones definido en la cláusula séptima del contrato de concesión No. 004 de 2007, modificado a través del artículo primero de la Resolución No. 1010 de 2013, ya que, con corte a diciembre de 2008, se debió imputar una inversión acumulada de USD 2,000,000, asociada a la reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU (Unidades de Cargue de Tanqueros); no obstante, con corte a esa misma fecha, se ha reportado una inversión de USD 6,026,413.37 sin tener claridad de que actividades hacen parte del plan de inversiones y cuales han sido ejecutadas a cuenta y riesgo del Concesionario.
2. No se evidenció que en el Sistema Electrónico de Contratación Pública – SECOP se haya publicado la totalidad de actos administrativos y modificaciones contractuales suscritos en la ejecución del contrato de concesión No. 004 de 2007, lo cual va en contravía de los principios definidos en la Ley 1712 de 2017 *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones* y del artículo 6 del Decreto 103 de 2015 que la reglamenta, compilado en el Decreto 1081 de 2015, artículo 2.1.1.2.1.7
3. No se evidenció que se haya exigido al Concesionario la instalación de una cubierta en el área de acceso vehicular intervenida a partir de lo resuelto en la Resolución No. 1010 del 19 de septiembre de 2013, a pesar de que esta actividad quedó definida en el artículo segundo y en el artículo cuarto del acto administrativo citado. No exigir el cumplimiento de las obligaciones al Concesionario y no reportar este tipo de situaciones a la Entidad van en contra de las *Facultades*

y deberes de los Supervisores y los Interventores definidos en el artículo 84 de la Ley 1474 de 2011.

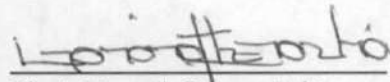
4. No se evidenció que en el terminal petrolero de Coveñas se cuente con una valla con la información del contrato de concesión No. 004 de 2007, lo que contraría los lineamientos de la Resolución No. 1219 de 2015, emitida por el Ministerio de Transporte, *Por la cual se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte que contrate el Instituto Nacional de Vías -INVIAS-, la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- y LA Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil-.*

Elaboró:



Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano  
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio  
Jefe de Oficina de Control Interno



## ANEXOS

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Información detallada del contrato de concesión
- Anexo 3: Metodología de la auditoría
- Anexo 4: Lista de chequeo aplicada a la Supervisión





### Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 004 de 2007. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un contrato de concesión portuaria: administrativo, técnico, operativo, jurídico, financiero, ambiental y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Supervisión del proyecto.

Los criterios de evaluación de la auditoría se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI:

- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual, GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 6. ANI, 2018.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos".

**Anexo 2: Información detallada del contrato de concesión**

<b>INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 004 DE 2007</b>	Suscripción contrato	18 de mayo de 2007
	Valor plan de inversiones contractual	USD 3.000.000
	Valor del contrato	USD 3.704.355,43
	Contraprestación por zona de uso público	USD 1.410.459,43
	Contraprestación por infraestructura	USD 2.293.896
	Plazo	20 años

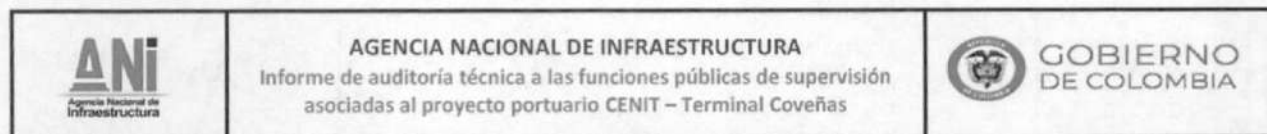
**Fuente:** Elaboración propia a partir de contrato de concesión No. 004 de 2007.

<b>CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS SAS</b>	<b>ACCIONISTAS</b>		<b>PARTICIPACIÓN</b>
	Ecopetrol S.A		85.14%
	Ecopetrol Pipelines International Limited EPI		14.86%

**Fuente:** Ficha técnica remitida por la Supervisión en mayo de 2019.

<b>OTROSÍES AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 004 DE 2007</b>	<b>PRINCIPALES MODIFICACIONES ACORDADAS</b>
Otrosí No. 1 del 19 de diciembre de 2013	<p>1) Ceder el contrato de concesión portuaria No. 004 del 18 de mayo de 2007 a favor de la sociedad CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S, identificada con NIT No. 900.531.201-3, quien, para todos los efectos legales y contractuales, asume a partir del 1 de enero de 2014 todos los derechos y obligaciones que originan del citado contrato.</p> <p>2) Modificar la cláusula 9, asociada a las garantías del contrato de concesión: garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión, garantía de pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales, póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual, garantía de calidad del mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación, garantía de estabilidad de obra.</p>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de otrosí No.1 al contrato de concesión No. 004 de 2007.



### Anexo 3: Metodología de la auditoría

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 presente auditoría se resume con las siguientes actividades:

**Solicitud de Información:** El 24 de abril de 2019, vía correo electrónico, se solicitó a la Supervisión información referente al contrato de concesión. A partir de la entrevista de auditoría adelantada el 10 de mayo de 2019 se requirieron evidencias documentales adicionales.

**Revisión documental:** El 7 de mayo de 2019 la Supervisión remitió la totalidad de la información solicitada inicialmente, la cual se revisó y analizó para el desarrollo de la auditoría.

**Diligenciamiento de papeles de trabajo:** Mediante estos formatos se realizó un seguimiento acorde con las normas de auditoría: Plan de Auditoría Técnica de Control Interno (EVCI-F-036), Acta de Apertura de Auditoría de Control Interno (EVCI-F-001), Acta de Cierre de Auditoría de Control Interno (EVCI-F-036) y Registro de Asistencia (SEPG-F-016).

**Entrevistas:** El 8 de mayo de 2019 se transmitieron los propósitos de la auditoría a la Supervisión en reunión de comité de seguimiento en las instalaciones de la ANI. El 10 de mayo de 2019 se llevó a cabo una entrevista al Equipo de Supervisión en la oficina de control interno de la ANI. Finalmente, el 22 de mayo de 2019, en las instalaciones de la ANI, se llevó a cabo la reunión de cierre con el Equipo de Supervisión.

**Visitas de campo:** El 15 y 16 de mayo de 2019 se visitó la zona del proyecto con el fin de verificar la ejecución del plan de inversiones, así como la operación del puerto y el mantenimiento de la infraestructura entregada en concesión.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se identificaron buenas prácticas, recomendaciones y no conformidades, las cuales se detallan en el cuerpo del informe de auditoría.

La ejecución de la auditoría se resume en la siguiente tabla:

Actividad	Fecha	Hora	Lugar
Apertura de auditoría en comité de seguimiento con la Supervisión	8/05/2019	15:00 - 15:30	Bogotá
Entrevista con la Supervisión	10/05/2019	07:00 - 17:00	Bogotá
Reunión de inicio en la terminal portuaria (1. Presentación del equipo del Concesionario, líder de Supervisión y auditor técnico 2. Presentación del Concesionario sobre seguridad industrial 3. Presentación del proyecto por parte del Concesionario)	15/05/2019	10:00 - 12:00	Coveñas



**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión  
asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas



**GOBIERNO  
DE COLOMBIA**

Actividad	Fecha	Hora	Lugar
Recorrido por obras adicionales resultantes de la Resolución 1010 de 2013	15/05/2019	12:00 - 12:30	Coveñas
Desplazamiento y recorrido por unidades de cargue de tanqueros TLU-1 y TLU-3	15/05/2019	13:30 - 17:00	Coveñas
Recorrido por estación de medición y tanques de almacenamiento	15/05/2019	17:00 - 18:00	Coveñas
Revisión documental con Concesionario y Supervisión	16/05/2019	8:00 - 11:30	Coveñas
Reunión de cierre con la Supervisión	22/05/2019	15:00 – 16:00	Bogotá

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. La Supervisión dio a conocer la situación actual del proyecto y demostró los controles que viene aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 004 de 2007.



#### Anexo 4: Lista de chequeo aplicada a la Supervisión

En el desarrollo de la entrevista a la Supervisión, se aplicó una lista de chequeo con base en las obligaciones del Concesionario definidas en el contrato No. 004 de 2007, las obligaciones de la Entidad definidas en el *Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión* y en el Decreto 4165 de 2011. La lista de chequeo consideró las diferentes áreas a las que le hace seguimiento la Supervisión de una concesión portuaria (i.e. administrativo, técnico, operativo, financiero, jurídico, ambiental, social y predial).

A continuación se presentan los criterios evaluados por área:

COMPONENTE ADMINISTRATIVO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	El equipo de supervisión se compone de: 1) Gerente funcional 2) Líder de coordinación y seguimiento al proyecto y responsable del seguimiento técnico 3) Financiero (Gerente y profesional) 4) Jurídico contractual (Gerente y profesional) 5) Jurídico predial (Gerente y profesional) 6) Técnico predial (Gerente y profesional) 7) Social (Gerente y profesional) 8) Ambiental (Gerente y profesional) 9) Riesgos (Gerente y profesional)	X		
2	En caso de presentarse cambios en el equipo de coordinación y seguimiento al proyecto, los profesionales salientes entregan a la VGC o la Gerencia el informe parcial del seguimiento a su cargo, con corte a la fecha en la que ocurre la separación de la función o la finalización de la actividad. En estos informes se indica:  i. Balance de ejecución de la materia relacionada con sus funciones. ii. Alertas o peligros que presenta el proyecto, en relación con la materia que le compete. iii. Actividades o gestiones emprendidas y a las que se les deberá dar continuidad para propiciar el correcto desarrollo del proyecto objeto de coordinación y seguimiento. iv. Recomendaciones. v. Relación y entrega de los soportes documentales del proyecto en relación con la materia a su cargo.			X
3	La supervisión emite informes mensuales sobre el control y seguimiento del proyecto y en general los que sean requeridos por los Vicepresidentes, el Presidente, los órganos de control y el congreso, con base en las normas de archivo vigentes y en concordancia con el sistema de gestión de calidad de la Agencia.	X		
4	La supervisión tramita y da respuesta oportuna a los requerimientos, peticiones o solicitudes que sean radicadas en la ANI con relación al proyecto.	X		
5	La supervisión vela por la actualización del expediente electrónico o físico del contrato de concesión	X		

COMPONENTE ADMINISTRATIVO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
6	La supervisión hace uso de las herramienta y metodologías que implemente la ANI para el fortalecimiento del control y seguimiento al proyecto (project online, share point, ANISCOPIO, SECOP)		X	
<b>TOTALES</b>		<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL</b>		<b>66.67%</b>	<b>16.67%</b>	<b>16.67%</b>
<b>INDICADOR DE CUMPLIMIENTO</b>		<b>80.00%</b>		

COMPONENTE TÉCNICO-OPERATIVO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	La supervisión valida técnicamente que el concesionario ejecuta el plan de inversiones acorde a lo definido en el contrato de concesión: a) Reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU (monoboyas) programadas para los años 2009, 2014 y 2019, que corresponde a US\$1.000.000 c/u para un total de US\$3.000.000.		X	
2	La supervisión recibe a satisfacción las obras resultantes del plan de inversión tras verificar la calidad y cumplimiento de las obligaciones contractuales.		X	
3	La supervisión exige al concesionario el cumplimiento de cronogramas y programaciones contractuales	X		
4	La supervisión valida que el concesionario mantiene en buen estado de operación y mantenimiento, las zonas de uso público y la infraestructura portuaria.	X		
5	La supervisión valida que el concesionario mantiene y aplica el reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria	X		
6	La supervisión valida los reportes mensuales del concesionario sobre volumen de carga movillizada		X	
7	La supervisión valida la presentación del inventario y avalúo de la infraestructura portuaria ubicada en la zona de uso público			X
8	La supervisión valida que uso de la concesión se encuentra destinado al recibo y despacho de crudo y productos derivados del petróleo	X		
9	La supervisión realiza verificaciones directas en la zona del proyecto	X		
10	La supervisión valida que el concesionario cumple con todas las normas y disposiciones para el control y vigilancia de la Superpuertos de conformidad con los términos legales		X	
11	La supervisión valida que el concesionario cumple con la obtención de licencias y permisos de autoridades nacionales y locales en materia técnica operativa (Ministerio de Transporte, DIAN, DIMAR, entre otras)	X		

COMPONENTE TÉCNICO-OPERATIVO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
12	La supervisión valida que el concesionario presta la colaboración que las autoridades demanden, en casos de tragedia o calamidad pública, en las zonas objeto de la concesión	X		
13	La supervisión valida que en caso de que el concesionario requiera prestar servicios operacionales de cargue o descargue de hidrocarburos a un tercero solicita autorización ante la ANI y a las autoridades competentes.	X		
14	La supervisión realiza seguimiento a los trámites derivados de solicitudes de autorización temporal portuaria	X		
15	La supervisión contribuye a la detección de situaciones o factores que pueden dificultar el desarrollo del proyecto, para su adecuada gestión y superación.	X		
16	La supervisión asiste y participa en las reuniones, consejos, juntas o comités en representación de la Entidad cuando ello le sea requerido de acuerdo con el ámbito de su competencia.			X
TOTALES		10	4	2
DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL		62.50%	25.00%	12.50%
INDICADOR DE CUMPLIMIENTO		71.43%		

COMPONENTE FINANCIERO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	<p>La supervisión valida que el concesionario pague la contraprestación a que se refiere la cláusula octava del contrato de concesión No. 004 de 2007 y la tasa de vigilancia que para el efecto se establezca, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y dentro de los plazos correspondientes:</p> <p><b>Contraprestación por zona de uso público (US \$1.410.459.43):</b> Pagaderos dentro de los 5 días siguientes al perfeccionamiento del contrato o en 20 cuotas anuales anticipadas aplicándoles el 12% efectivo anual equivalente a US \$168.598,74 cada una.</p> <p><b>Contraprestación por infraestructura (US \$2.293.896):</b> Pagaderos dentro de los 5 días siguientes al perfeccionamiento del contrato o en 20 cuotas anuales anticipadas aplicándoles el 12% efectivo anual equivalente a US \$274.200 cada una.</p>	X		
2	<p>La supervisión valida financieramente que el concesionario ejecuta el plan de inversiones acorde a lo definido en el contrato de concesión:</p> <p>a) Inicialmente reposición y mejoramiento de los sistemas de operación y mantenimiento de las mangueras de las TLU (monoboyas)</p>	X		

COMPONENTE FINANCIERO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
	programadas para los años 2009, 2014 y 2019, que corresponde a US\$1.000.000 c/u para un total de US\$3.000.000.			
3	La supervisión valida que el concesionario paga los salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones que legalmente corresponda a los trabajadores vinculados por cuenta suya.			X
4	La supervisión valida que el concesionario paga oportunamente los servicios públicos, los impuestos, tasas, contribuciones y demás gravámenes que recaigan sobre la actividad ejercida y sobre los predios y bienes objeto de la presente concesión			X
TOTALES		2	0	2
DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL		50.0%	0.0%	50.0%
INDICADOR DE CUMPLIMIENTO		100%		

COMPONENTE JURÍDICO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	La supervisión valida que en el evento que el concesionario requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte de la ANI mediante acto administrativo.	X		
2	La supervisión valida la aplicabilidad de la política adoptada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC): "se requiere interventoría para los contratos de concesión portuaria con plan de inversión vigente y en ejecución o para aquellos que entren a etapa de reversión."	X		
3	La supervisión valida que el concesionario mantiene vigente las pólizas que se constituyen en desarrollo del contrato de concesión:  a) <u>Garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión.</u> b) Garantía de pago de salarios prestaciones sociales e indemnizaciones del personal. (La ANI como lo valida, como se valida que el concesionario para los salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que labora en el complejo portuario). c) <u>Garantía de responsabilidad civil extracontractual</u> d) Garantía de estabilidad de obra	X		
4	La supervisión reporta a la Entidad y/o a la Superintendencia de Puertos y Transporte el incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionario		X	
5	La supervisión valida que el concesionario se abstiene de toda práctica que tenga la capacidad, del propósito o el efecto de generar			X



COMPONENTE JURÍDICO				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
	competencia desleal o que cree prácticas restrictivas de la competencia, de conformidad con el artículo 22 de la Ley 01 de 1991			
6	La supervisión valida que el concesionario no ceda total o parcialmente el contrato de concesión sin el cumplimiento de los requisitos exigidos en la cláusula No. 23 del contrato de concesión No. 004 de 2007	X		
<b>TOTALES</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL</b>		<b>50%</b>	<b>33%</b>	<b>17%</b>
<b>INDICADOR DE CUMPLIMIENTO</b>		<b>60.00%</b>		

COMPONENTE AMBIENTAL				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	La supervisión valida que el concesionario cumple con la obtención de licencias y permisos de autoridades nacionales y locales en materia ambiental	X		
2	La supervisión valida que el concesionario procura la conservación y protección del medio ambiente y, llegado el caso, recuperarlo según las instrucciones de las autoridades competentes y adopta las medidas de preservaciones sanitaria y ambiental que le sean requeridos, de conformidad con el Plan de Manejo Ambiental el cual deberá mantener vigente (Resolución 1361 de 2014 la ANLA)	X		
3	La supervisión valida que el concesionario denuncie ante las autoridades competentes, cualquier irregularidad que pueda constituir delito o que atente contra la ecología, medio ambiente o la salud de las personas o los animales.	X		
4	La supervisión valida que el concesionario cumple con las disposiciones sobre higiene y seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias y seguridad industrial	X		
5	La supervisión valida que el concesionario mantiene vigente el Plan de Contingencia establecido en la Resolución No. 0305 del 13-03-1987 y el Auto No. 850 de 1997 aceptado mediante Resolución 0224 del 28-02-2000.	X		
6	La supervisión realiza verificaciones directas en la zona del proyecto	X		
<b>TOTALES</b>		<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL</b>		<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>INDICADOR DE CUMPLIMIENTO</b>		<b>100%</b>		

COMPONENTE SOCIAL				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	La supervisión valida que el concesionario cumple las prescripciones que en materia de gestión social adopte el Gobierno Nacional como normatividad vigente en relación con la administración de infraestructura portuaria concesionada.	X		
2	La supervisión contribuye a la detección de situaciones o factores que pueden dificultar el desarrollo del proyecto, para su adecuada gestión y superación.		X	
3	La supervisión promueve y gestiona la articulación entre el concesionario, la ANI y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial, entre otros)			X
4	La supervisión asiste y participa en las reuniones, consejos, juntas o comités en representación de la Entidad cuando ello le sea requerido de acuerdo con el ámbito de su competencia.			X
<b>TOTALES</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL</b>		<b>25%</b>	<b>25%</b>	<b>50%</b>
<b>INDICADOR DE CUMPLIMIENTO</b>		<b>50%</b>		

COMPONENTE PREDIAL				
No.	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	La supervisión valida que el concesionario cumpla con el procedimiento legal vigente que autorice las modificaciones a los linderos y extensión del área entregada en concesión (zona de playa marítima, zonas marítimas adyacentes de servicios, terreno adyacente a los bienes de uso público)			X
2	La supervisión solicita informes, aclaraciones y explicaciones al concesionario relacionadas con la ejecución del proyecto			X
3	La supervisión realiza verificaciones directas en la zona del proyecto	X		
<b>TOTALES</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>
<b>DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL</b>		<b>33%</b>	<b>0%</b>	<b>67%</b>
<b>INDICADOR DE CUMPLIMIENTO</b>		<b>100%</b>		

COMPONENTE DE RIESGOS				
Ítem	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
1	La Supervisión identifica, analizar y valora los riesgos del proyecto de concesión.	X		
2	La Supervisión evalúa y hace seguimiento a los riesgos institucionales, en este caso los asociados al proceso de gestión contractual, y propone e implementa medidas para su manejo y mitigación.	X		



**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión  
asociadas al proyecto portuario CENIT – Terminal Coveñas



**GOBIERNO  
DE COLOMBIA**

COMPONENTE DE RIESGOS				
Ítem	Criterio evaluado	Cumple	No cumple	No aplica
3	La Supervisión gestiona ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP de las necesidades de recursos para el proyecto cuando se requiera.			X
<b>TOTALES</b>		<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL</b>		<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
<b>INDICADOR DE CUMPLIMIENTO</b>		<b>100%</b>		

