

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020095573



Fecha: 02-07-2019

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. LOUIS FRANCOIS KLEYN LÓPEZ
Presidente**DR. LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ**
Vicepresidente de Gestión Contractual**DR. FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO**
Vicepresidente Jurídico**DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno**ASUNTO:** Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

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 y de interventoría asociadas a la concesión Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

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 las dependencias involucradas, 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.



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: 20191020095573



Fecha: 02-07-2019

MEMORANDO

Para estos efectos, se recomienda aplicar la metodología para el análisis de causas (SEPG-I-007) adoptada por la Entidad, con el fin de identificar adecuadamente la causa raíz de la situación presentada y generar las acciones pertinentes en el formato de acción correctiva (SEPG-F-019) y anejarlo a la respuesta del plan propuesto.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: 39 folios

cc: 1) LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ (VGC) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO (VICE) Vicepresidencia Jurídica BOGOTA D.C. -3) EDISON DIAZ GARCIA (GERENTE) GIT Portuario BOGOTA D.C. -4) JESUS ALBERTO FLOREZ ORTIZ GIT Portuario BOGOTA D.C. -5) ANA ALICIA PACHECO CONTRERAS Vicepresidencia Jurídica BOGOTA D.C.

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista OCI
VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20191020032007
GADF-F-010



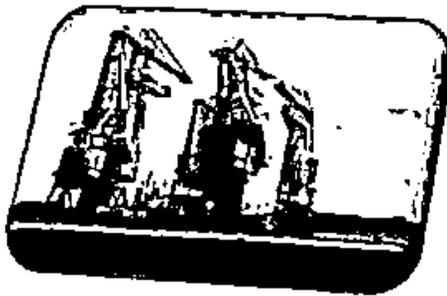


Agencia Nacional de
Infraestructura



GOBIERNO
DE COLOMBIA

INFORME DE AUDITORÍA TÉCNICA



Informe de auditoría técnica a las funciones públicas de
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión
Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura

2019





CONTENIDO

1. OBJETIVOS	5
1.1 Objetivo general	5
1.2 Objetivos específicos	5
2. ALCANCE	5
3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	5
4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	6
4.1 Información de Contratos	6
4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)	8
4.3 Descripción del proyecto	9
5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	11
5.1 Verificación in situ de la ejecución física del plan maestro de Inversiones con énfasis en las inversiones aprobadas para el plan bianual 2017-2018 mediante la Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018	11
5.1.1 Construcción patio detrás del muelle 01 (fase 2)	13
5.1.2 Demolición de la viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural en muelles con pilotes (M7)	14
5.1.3 Construcción de bodega 9A (fase 2)	15
5.1.4 Sustitución de losas	16
5.1.5 Vigas de apoyo para contenedores	17
5.1.6 Construcción y mecanización de la bodega F (fase 2)	18
5.1.7 Electrificación módulos para grúas RTG (fase 2)	19
5.1.8 Iluminación LED para patios y bodegas terminal marítimo (fase 2)	19
5.1.9 Actualización sistema contra incendios del terminal marítimo	20
5.1.10 Renovación e implementación de sistemas de información portuaria (fase 2)	20
5.1.11 Modernización infraestructura tecnología y de la continuidad del negocio (fase 2)	21
5.1.12 Demolición bodega 4 y adecuación de patio para contenedores	22
5.1.13 Demolición de la viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural en muelles con pilotes (M8 fase 1)	23
5.1.14 Demolición de la viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural en muelles con pilotes (M8 fase 2)	24



- 5.1.15 Adecuación patio Colfecar 25
- 5.1.16 Adecuación patio PARE para contenedores llenos 25
- 5.1.17 Ampliación puerta Pekín..... 26
- 5.1.18 Modernización sistema de seguridad electrónico 26
- 5.1.19 Compra de 3 grúas pórtico STS New Panamax 27
- 5.1.20 Compra de 6 grúas RTG de reemplazo 28
- 5.1.21 Ampliación de la capacidad de despacho desde los silos de la planta de graneles sólidos
29
- 5.1.22 Plataforma para inspección de productos refrigerados, congelados y crossdocking 30
- 5.1.23 Conclusiones a partir de la verificación de la ejecución de las obras aprobadas en el
plan bianual 2017-2018..... 31
- 5.2 Aprobación e imputación de inversiones 33
- 5.3 Consideraciones frente al comportamiento del plan maestro de inversiones 37
- 6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA..... 40
- 7. VERIFICACION DE ANTECEDENTES 46
- 7.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la
República)..... 47
- 7.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) 51
- 7.3 Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Puertos
y Transporte 52
- 8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 53
- 8.1 Buenas prácticas (aspectos positivos y/o gestión que da valor agregado) 54
- 8.1.1 Por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)..... 54
- 8.1.2 Por parte de la Interventoría 54
- 8.2 No Conformidades..... 55
- 8.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)..... 55
- 8.2.2 Para la Vicepresidencia Jurídica 56
- 8.3 Recomendaciones 56
- 8.3.1 Para la Interventoría 56
- 8.3.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)..... 59

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.....	8
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	9
Tabla 4. Ejecución obras aprobadas mediante Resolución No. 2319 de 2018.....	12
Tabla 5. Ejecución acumulada plan maestro de inversiones SPRBUN a abril de 2019 reportada en la tabla 4-20 del Informe de Interventoría No. 89. Las unidades se presentan en dólares constantes de 2007.....	34
Tabla 6. Propuesta plan bianual 2019-2020	34
Tabla 7. Resultados de calificación MED aplicada en junio de 2019.....	40
Tabla 8. Calificación de la MED para vigencias anteriores.....	41
Tabla 9. Aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.....	41
Tabla 10. Hallazgos sin efectividad en el PMI.....	47
Tabla 11. No conformidad No. 3532.....	52

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión asociadas a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y sus aportes con valor agregado, 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 de la Interventoría y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto; analizando el comportamiento que tiene la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en la ejecución actual del contrato de concesión.
- 1.2.2. Evaluar el desempeño de la Interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría Consorcio Interpuertos a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.
- 1.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, 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 esta auditoría comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 009 de 1994, suscrito entre la Superintendencia General de Puertos (hoy a cargo de la ANI) y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, a partir de enero de 2018, con énfasis en una muestra selectiva que permita validar el seguimiento y control a la ejecución física y financiera del plan maestro de inversión.

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, a saber:

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹

¹ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Ley 1882 de 2018. Por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013. Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación 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.
- Ley 01 de 1991. Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.
- Sentencia C-068/09 del 10 de febrero de 2009 de la Corte Constitucional.
- Contrato de concesión No. 009 de 1994 suscrito entre Superintendencia General de Puertos, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, y modificaciones relacionadas.
- Contrato de la Interventoría auditada (contrato No. SEA-15-2012) y demás documentos contractuales.
- Informe del Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión) correspondiente al primer trimestre de 2019 (Radicado No. 20194090455602 del 6 de mayo de 2019).
- Informes de Interventoría correspondientes a los meses de marzo, abril y mayo de 2019.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de Contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión y de interventoría, así como información del Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión), identificando objetos, plazos, números de contrato, contratistas y principales modificaciones contractuales.

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. No. contrato: 009 del 21 de febrero de 1994. Objeto: La Superintendencia en virtud del presente contrato, otorga a la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. una concesión portuaria en los siguientes términos:</p> <p>a) Se otorga a el Concesionario el derecho de ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas y éstos, descritos en la cláusula segunda del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la cláusula décima primera de este contrato, a favor de la Nación y del Municipio de Buenaventura, donde operará el mencionado puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio a toda clase de carga.</p> <p>b) Se otorga a el Concesionario el derecho a utilizar temporalmente los muelles, bodegas, cobertizos, edificios, patios, obras de urbanismo, muros de cerramiento, vías y en general los bienes relacionados en las cláusulas tercera y quinta del presente contrato, a cambio de la contraprestación económica de que trata la cláusula décima primera del mismo, a favor de la Nación exclusivamente.</p> <p>Plazo: 20 años, ampliado por 20 años más hasta el 2034, mediante otrosí No. 2 (2008).</p>	3 otrosíes
Interventoría	<p>Consorcio Interpuertos No. contrato: SEA-15-2012 del 18 de enero de 2012. Objeto: El objeto del presente contrato es regular los términos y condiciones bajo los cuales la Interventoría técnica, administrativa, financiera, ambiental, operativa y jurídica al plan de inversiones de los contratos de concesión portuaria No. 006 de 1993, 009 de 1994 y 003 de 2008 – suscritos entre la Nación – Superintendencia General de Puertos y/o el Instituto Nacional de Concesiones INCO, hoy administrados por la Agencia Nacional de Infraestructura y las Sociedades Portuarias Regional de Santa Marta S.A., Regional de Buenaventura S.A., y la Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – CONTECAR S.A., respectivamente sus adiciones y otrosíes, así como regular los términos y condiciones bajo los cuales la Agencia Nacional de Infraestructura pagará al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por la Agencia Nacional de Infraestructura durante el Concurso de Méritos Abierto, consistente en una suma global fija, que incluye los costos directos, viáticos honorarios y el Impuesto al valor agregado IVA.</p> <p>Plazo Inicial: 5 años, Prorrogado por 30 meses (otrosí No. 1), hasta el 14 de agosto de 2019.</p>	1 otrosí

Fuente: Contratos de concesión No. 009 de 1994 y de Interventoría No SEA-15-2012.

El contrato de concesión ha sido modificado en tres oportunidades. La principal modificación se dio con la suscripción del otrosí No. 2 del 30 de mayo de 2008, mediante el cual se prorrogó el plazo del



contrato de concesión en veinte (20) años, es decir hasta 2034, se incorporó un plan maestro de inversiones por valor de USD 449,696,303, a precios constantes de 2007, y se modificó el esquema de contraprestación, pasando de la metodología de *Línea de Playa* a la definida en el Decreto No. 1873 del 29 de mayo de 2008, la cual se encuentra en función de las cargas proyectadas, tarifas promedio e ingresos brutos proyectados.

En cuanto al contrato de interventoría, este ha sido modificado en una oportunidad con el fin de adicionarlo en \$4,057,852,400 (de \$9,200,656,000 del contrato inicial) y prorrogarlo hasta el 14 de agosto de 2019, para, entre otros, garantizar que el contrato de concesión siga contando de forma ininterrumpida con una interventoría externa y experta, y considerando que el cambio de interventoría supone un retraso en las actividades en ejecución, debido al tiempo requerido para el conocimiento de los antecedentes del proyecto, que se traduce en un posible retraso de las aprobaciones de las inversiones en el contrato de concesión y en el inicio de la ejecución de las mismas².

Teniendo en cuenta que el contrato de interventoría vence el próximo 14 de agosto de 2019, en mayo de 2019, mediante radicado No. 20194090519052, el Consorcio Interpuertos solicitó a la Entidad estudiar la posibilidad de una adición y prórroga del contrato No. SEA-015-2012. En el desarrollo de la auditoría se evidenció que la Entidad está analizando la solicitud.

La información detallada sobre los contratos de concesión y de interventoría y sus modificaciones se puede consultar en el anexo No. 3.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento al proyecto (Supervisión)

La ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato, el cual está conformado por los siguientes profesionales:

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Luis Eduardo Gutiérrez Díaz	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual (VGC)
Edison Díaz García	Gerente de proyectos G2-09	Gerencia de Proyectos Portuarios - VGC
Jesús Alberto Flórez	Líder de equipo de supervisión	
Silvia Margarita Cediél Serrano	Apoyo financiero	Grupo Interno de Trabajo (GIT) Financiero - VGC
Diego José Monroy Nuñez	Apoyo jurídico	GIT Asesoría Legal y Gestión Contractual - Vicepresidencia Jurídica
Loffan Carvajal Rodríguez	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Carolina Orjuela García	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Angela Paola Morales Guio	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos

² Considerando No. 13, otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. SEA-15-2012.



Se evidenció que no se cuenta con la participación de profesionales del GIT Predial de la VPRE. Esto en parte a que no se están surtiendo modificaciones a los linderos y la extensión de los bienes de uso público de la concesión portuaria.

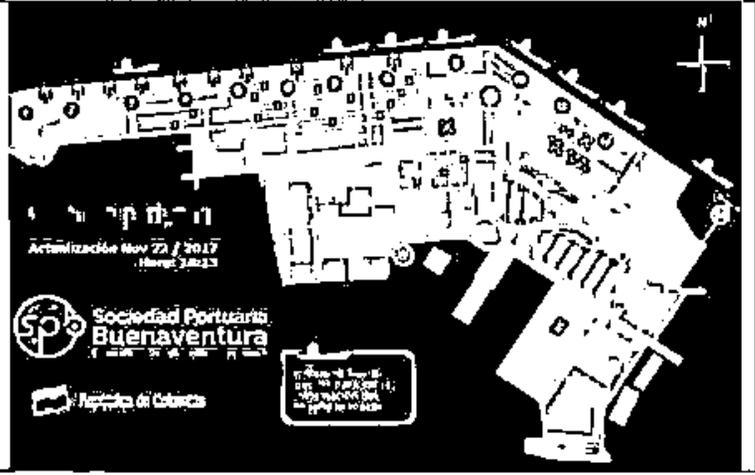
4.3 Descripción del proyecto

El terminal de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura está localizado en el costado norte de la isla de Cascajal, en el municipio de Buenaventura, Valle del Cauca. En una zona portuaria que permite el acceso al océano Pacífico y de esta manera a Asia y Oceanía. Este terminal es de servicio público y se está habilitado para el comercio exterior y para prestar servicios a todo tipo de carga, como graneles, contenedores y carbón.

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) tiene a su disposición trece muelles, una pantalla de atraque de más de 2 km de largo y un área concesionada de aproximadamente 62 ha. Alcanza una profundidad promedio de 13 m, obtenida a partir de mantenimiento con dragados, lo cual permite ofrecer disponibilidad para la atención de naves pequeñas y de gran calado tipo newpanamax.

La representación en planta de la terminal portuaria, así como datos técnicos generales, se muestran a continuación:

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

COMPONENTE	CANTIDAD	
Inversión (MUSD de 2007)	450	
Muelles	13 UN	
Línea de atraque	2,145 m	
Longitud canal de acceso	31.5 km	
Amplitud canal de acceso exterior	200 m	
Amplitud canal de acceso interior	160 m	
Profundidad promedio	13 m	

Fuente: Informe de auditoría a las funciones públicas de Supervisión y de Interventoría de la SPRBUN realizado en 2017 (Memorando No. 20171020163913). Otrosí No.2 del 30 de mayo de 2008, al contrato de concesión No. 009 de 1994 y página web del concesionario (<http://www.sprbun.com>)

Como se indicó en la sección 4.1, mediante el otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, suscrito el 30 de mayo de 2008, se incorporó un plan maestro de inversiones hasta el año 2034 por un valor de, aproximadamente, USD 450 millones constantes de 2007, distribuidos en inversiones en infraestructura, inversiones en equipos, Inversiones en dragado de mantenimiento del canal de acceso y otras inversiones. En esta modificación contractual se estableció que el valor de la contraprestación que debe pagar el concesionario, entre 2014 y hasta 2034, se calcularía en función



de los ingresos brutos, según lo establecido en el Decreto No. 1873 del 29 de mayo de 2008. Inicialmente los pagos de contraprestación se encontraban definidos en la cláusula décima primera del contrato de concesión No. 009 de 1994 acorde a la metodología de *Línea de Playa*.³

Respecto del plan maestro de inversiones, este se ejecuta en ocho (8) fases, las que se detallan en planes bienales. Según la cláusula 3 del otrosí No. 2 del 30 de mayo de 2008, a partir de 2010, estos planes bienales deben ser entregados a la entidad contratante para su aprobación, es decir la ANI, a más tardar el 30 de noviembre, y en adelante cada dos años. En estos planes el Concesionario presenta las inversiones que proyecta realizar durante los dos años calendario siguientes, incluyendo los diseños e ingeniería básicos y los cronogramas y presupuestos de ejecución estimados.

A la fecha la ANI ha emitido los actos administrativos mediante los cuales se han aprobado las inversiones hasta mayo de 2019, la última Resolución emitida, No. 2319 del 24 de diciembre de 2018, corresponde a la bianualidad 2017-2018; no obstante, con base en los principios aplicables a las inversiones definidos en la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión, el Concesionario ha presentado alcances a lo aprobado en esa Resolución. Se evidenció que, a la fecha, el último alcance se hizo con la comunicación No. 20194090442202 del 2 de mayo de 2019. Respecto del plan bianual 2019-2020, cuya ejecución debió iniciar en junio de 2019, el Concesionario presentó la propuesta inicial con radicado No. 20184091254622 del 30 de noviembre de 2018. A la fecha este último no cuenta con aprobación por parte de la ANI y con base en el informe mensual de interventoría No. 89, correspondiente a mayo de 2019,⁴ el Concesionario no ha reportado inversiones con cargo a ese plan bianual.

Respecto del comportamiento del plan maestro de inversiones (PMI), en el Informe mensual de interventoría No. 89, se reportó que, de ejecutarse la totalidad de la inversión propuesta por el Concesionario para el plan bianual 2017-2018, se completaría más del 95% de la inversión prevista en el PMI. A su vez el Concesionario ha manifestado que, una vez finalicen las actividades propuestas en el plan bianual 2019-2020, se habrá superado el valor del plan maestro de inversiones y que aún es necesario desarrollar proyectos que garanticen la competitividad del terminal portuario; sin embargo, según el Concesionario, las inversiones asociadas a esos proyectos rompen su equilibrio financiero puesto que el plazo pendiente de la concesión, hasta 2034, no permitirá amortizar dichas inversiones.⁵

Las consideraciones de la Oficina de Control Interno, respecto del comportamiento del plan maestro de inversiones (PMI), se presentan en la siguiente sección a partir de los resultados de una

³ A manera de ejemplo, en 2018, la contraprestación a favor de la Nación fue de COP 46,682,414,195 y para el Municipio de Buenaventura fue de COP 5,948,326,289. En mayo de 2019 la Oficina de Control Interno adelantó una auditoría al cumplimiento del procedimiento GCS-P-034, con relación a la verificación del pago de contraprestación portuaria correspondiente a la vigencia 2018. El Informe de auditoría correspondiente se puede consultar con el radicado ANI No. 20191020077663.

⁴ Radicado No. 20194090590602 del 10 de junio de 2019.

⁵ Radicado No. 20184091254622 del 30 de noviembre de 2018.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

verificación *in situ* de las inversiones aprobadas para el plan bianual 2017-2018, adelantada los días 13 y 14 de junio de 2019, y del estado de la verificación por parte de la ANI y de la Interventoría sobre las inversiones imputables al plan maestro.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.1, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con detalle y de manera específica temas considerados relevantes para verificar el desarrollo esperado del proyecto, estos son:

1. Verificación *in situ* de la ejecución física del plan maestro de inversiones con énfasis en las inversiones aprobadas para el plan bianual 2017-2018 mediante la Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018.
2. Aprobación e imputación de inversiones.
3. Consideraciones frente al comportamiento del plan maestro de inversiones.

El desarrollo de estos temas se presenta a continuación:

5.1 Verificación *in situ* de la ejecución física del plan maestro de inversiones con énfasis en las inversiones aprobadas para el plan bianual 2017-2018 mediante la Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018

Con el objetivo de validar el control por parte de la Interventoría a la ejecución del plan de inversiones definido por un valor de USD 449,696,303 (constantes de 2007) en la cláusula tercera del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, los días 13 y 14 de junio de 2019 se adelantó un ejercicio de verificación *in situ* a la ejecución de las inversiones aprobadas, mediante Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018, para el plan bianual 2017-2018, las cuales, según ese acto administrativo, ascienden a un valor total de USD 82,635,761.⁶

En este sentido, en la siguiente tabla se muestra la programación de las inversiones asociadas a dicha bianualidad, al igual que la ejecución financiera y física, con corte a abril de 2019, reportada por la Interventoría en su Informe mensual No. 89.⁷

⁶ USD 66,056,841 en constantes de 2017, es decir 14.69% del valor total del plan de inversiones.

⁷ Correspondiente a mayo de 2019 (Radicado ANI No. 20194090590602 del 10 de junio de 2019).

Tabla 4. Ejecución obras aprobadas mediante Resolución No. 2319 de 2018.

No	Obras a ejecutar	Resolución No. 2819 de 2018 (USD corrientes)				Ejecución Financiera Inversión ejecutada/ (A)	Ejecución Física	
		2017 Jun - Dic	2018 Ene - Dic	2019 Ene -May	Inversión total aprobada (A)		P	E
1	Construcción patio detrás del muelle 1 (Fase 2)	6,200,000			6,200,000	2.03	100%	100%
2	Demolición viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural con pilotes (M-7)		4,000,000		4,000,000	0.00	100%	1%
3	Construcción bodega 9A (Fase 2)	4,100,000			4,100,000	2.75	100%	100%
4	Sustitución de losas	300,000	1,300,000	600,000	2,200,000	0.88	96%	80%
5	Vigas de apoyo para contenedores	800,000	650,000	650,000	2,100,000	0.43	96%	43%
6	Construcción y mecanización "Bodega F" (Fase 2)		8,600,000		8,600,000	0.00	100%	0%
7	Electrificación módulos para grúas RTG (Fase 2)		900,000		900,000	0.99	100%	100%
8	Iluminación LED para patios y bodegas del terminal marítimo (Fase 2)		1,000,000		1,000,000	0.20	100%	10%
9	Actualización sistema contra incendios del terminal marítimo							
10	Renovación e implementación de sistemas de información portuaria (Fase 2)	651,000			651,000	6.49	100%	108%
11	Modernización Infraestructura Tecnología y de Continuidad del Negocio Fase 2	400,000			400,000	4.46	100%	100%
12	Demolición bodega 4 y adecuación de patio para contenedores		2,200,000		2,200,000	1.10	100%	100%
13	Demolición viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural con pilotes (M-8 Fase 1)		3,500,000		3,500,000	0.04	100%	1%
14	Demolición viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural con pilotes (M-8 Fase 2)			3,500,000	3,500,000	0.01	80%	35%
15	Adecuación patio Colfecar	500,000	1,500,000		2,000,000	0.20	100%	10%
16	Adecuación patio PARE para contenedores llenos		800,000		800,000	0.00	100%	0%

No	Obras a ejecutar	Resolución No. 2819 de 2018 (USD corrientes)				Ejecución Financiera Inversión ejecutada/ (A)	Ejecución Física	
		2017 Jun - Dic	2018 Ene - Dic	2019 Ene - May	Inversión total aprobada (A)		P	E
17	Ampliación puerta Pekín			700,000	700,000	0.00	80%	0%
18	Modernización sistema de seguridad electrónico	850,000			850,000	1.23	100%	100%
19	Compra de 3 Grúas Pórtico STS New Pánamax	7,000,000	19,000,000		26,000,000	0.99	100%	100%
20	Compra de 6 Grúas RTG de reemplazo	3,000,000	9,000,000		12,000,000	0.72	100%	100%
21	Ampliación de la capacidad de despachos desde los silos de la planta de graneles sólidos		334,761		334,761	2.34	100%	100%
22	Plataforma para Inspección de productos refrigerados, congelados y crossdocking		600,000		600,000	1.42	100%	100%
Total		23,801,000	53,384,761	5,450,000	82,635,761	0.90	98%	61%

Fuente: Artículo primera de la Resolución No. 2319, columna "Comparación Ejecutada vs Programado" de la tabla 4-17 del informe de interventoría No. 89 y gráfica 4.5 Seguimiento de las obras del Plan Bianual 2017-2018 del informe de interventoría No. 89. El informe mensual de Interventoría No. 89 corresponde a mayo de 2019, el que se radicó en la Entidad con el No. 20194090590602 del 10 de junio de 2019.

Con base en la tabla precedente, se puede concluir que a un mes de finalizar la programación del plan bianual 2017-2018, con base en el informe No. 89 de Interventoría, la inversión ejecutada corresponde al 90% de lo programado y que el avance de la ejecución física es del 61% vs. un 98% programado.

Los resultados de la verificación adelantada a cada una de las inversiones aprobadas para la vigencia del plan bianual 2017-2018 se describen a renglón seguido. Al final de la sección (Numeral 5.1.23) se consolidan las conclusiones del ejercicio.

5.1.1. Construcción patio detrás del muelle 01 (fase 2)

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la construcción del patio detrás del muelle 01 da continuidad a la inversión de USD 9,800,000 asociada a la misma actividad en el plan bianual 2015-2016. En el recorrido de auditoría se validó el porcentaje de ejecución física reportado por la Interventoría, de 100%, lo que se evidencia con las siguientes fotografías:

Foto 1. Patio detrás del muelle 01 Fase 2.	Foto 2. Patio detrás del muelle 01 Fase 2.
	
Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.
El alcance de la obra, según lo reportado por Interventoría, consistió en la construcción de plataforma sobre el mar con un área de 11,912 m ² para el almacenamiento de contenedores.	Según lo reportado por la Interventoría la obra finalizó en enero de 2018. Con base en el informe mensual de Interventoría correspondiente a mayo de 2019, la ejecución se dio acorde a lo programado.

Como se puede apreciar en la Tabla 4 la ejecución financiera ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 100%. Conforme a la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando, es decir que el sobrecosto se imputaría al plan de inversión.*

5.1.2 Demolición de la viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural en muelles con pilotes (M7)

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018 esta actividad se planteó inicialmente para la vigencia 2015-2016; no obstante, debido a que no se podía ejecutar una vez culminara la construcción del patio detrás del muelle 1, se excluyó de esa vigencia por medio de la Resolución No. 879 del 29 de junio de 2017.

Conforme a la Tabla 4, la ejecución financiera y física de la actividad debería estar al 100%; sin embargo, según lo reportado por Interventoría y lo evidenciado en el recorrido por la terminal portuaria los días 13 y 14 de junio de 2019, no se ha iniciado la obra en el muelle 7. Actualmente se ejecutan actividades en el muelle 8.

Por otra parte, se evidenció que con radicado No. 20194090442202 del 2 de mayo de 2019, el Concesionario solicitó a la ANI que se diera alcance a esta inversión agrupándola con las inversiones de demolición y reforzamiento del muelle 8.

5.1.3 Construcción de bodega 9A (fase 2)

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la ejecución de esta actividad se aprobó inicialmente en el plan bianual 2015-2016; sin embargo, el alcance del proyecto fue modificado para una mejor operación de cargue multimodal, que incluyó un incremento en el área a construir y la inclusión de obras adicionales y complementarias.

En el recorrido de verificación adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019 se evidenció la disponibilidad de la bodega, la cual es operada por C.I. de Azúcares y Mieles S.A (CIAMSA), lo que se puede apreciar con las siguientes fotografías.

Foto 3. Exterior bodega 9A	Foto 4. Interior bodega 9A
	
Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.
El alcance de la obra, según lo reportado por la Interventoría, consistió en la construcción de una bodega automatizada de 10,600 m ² .	La bodega se construyó para el almacenamiento de azúcar. Actualmente la opera C.I. de Azúcares y Mieles S.A (CIAMSA).

Por otra parte, se evidenció que la construcción de la bodega 9A implicó la reubicación de las autoridades portuarias en un edificio de dos pisos, próximo al acceso Paraboloides, y que, mediante Resolución No. 1797 de octubre de 2018, la ANLA resolvió suspender la operación de cargue y descargue en las instalaciones operadas por CIAMSA, suspensión que la Autoridad Ambiental levantó con la Resolución No. 428 de marzo de 2019.

En el recorrido de verificación adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019 se evidenció la disponibilidad del edificio de autoridades mencionado, al igual que las medidas implementadas para que la Autoridad Ambiental levantara la suspensión de cargue y descargue en este sector, lo cual se puede apreciar en las siguientes fotografías:

Foto 5. Edificio de autoridades



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de Junio de 2019.

Foto 6. Medidas ambientales CIAMSA



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de Junio de 2019.

Según lo reportado por la Interventoría, la zona donde antes funcionaban las autoridades portuarias se encontraban dispersas y ubicadas en zonas que afectaban la construcción de la bodega 9A; por ende, se construyó un edificio de dos pisos para unificarlos.

Se evidenció la disponibilidad de medidas de contención en los tanques de almacenamiento de graneles líquidos, como acción preventiva ante posibles derrames y caída de sustancias líquidas de drenaje y al mar.

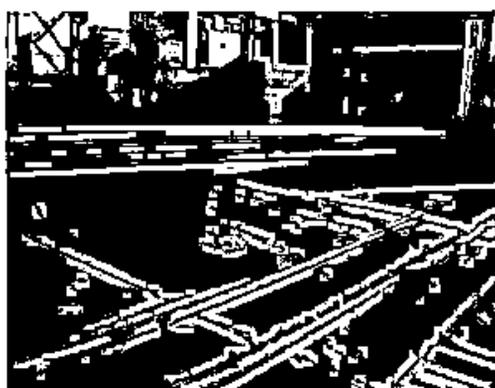
Finalmente, en la Tabla 4 se puede apreciar que la ejecución financiera ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 175%. Conforme a la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando*, es decir que el sobrecosto se imputaría al plan de inversión.

5.1.4 Sustitución de losas

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, inversiones asociadas a la sustitución de las losas que conforman el pavimento de la terminal portuaria han sido aprobadas en los planes bianuales anteriores debido a que, desde el punto de vista técnico, mejora la eficiencia del Concesionario.

En la visita de verificación a la terminal portuaria llevada a cabo los días 13 y 14 de junio de 2019, se evidenció que actualmente se sustituyen losas y que es necesario continuar con este tipo de inversiones debido a que se tienen tramos de pavimento rígido en mal estado.

Registro fotográfico de la ejecución de esta actividad, así como de pavimento en mal estado se muestra a continuación:

<p>Foto 7. Sustitución de losas</p>  <p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Foto 8. Pavimento en mal estado</p>  <p style="text-align: center;">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>En el recorrido de auditoría se evidenció que la Interventoría ha recomendado intervenir tramos completos y no sectores fraccionados ya que estos últimos se pueden afectar por el entorno viciado que genera el pavimento adyacente que se encuentra en mal estado.</p>	<p>Se evidenciaron losas en condiciones inadecuadas ya que tienen grietas transversales, deterioro de sello y descascamiento. Este tipo de losas hacen parte del entorno viciado que puede llegar a afectar la vida útil de las losas sustituidas.</p>

Según la Tabla 4, con corte a abril de 2019, se tiene un atraso del 14% en la ejecución física de la sustitución de losas.

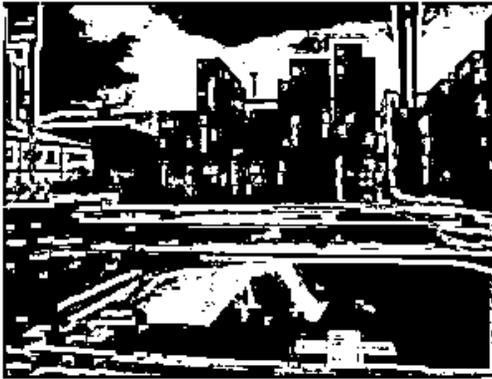
Por otra parte, con base en la tabla 4-13 presentada en el informe de Interventoría No. 89, el Concesionario ha propuesto a la Entidad continuar con inversiones asociadas a la sustitución de losas en la vigencia del plan bianual 2019-2020.

5.1.5 Vigas de apoyo para contenedores

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, Inversiones asociadas a la construcción de vigas de apoyo para contenedores han sido aprobadas en los planes bianuales anteriores debido a que, desde el punto de vista técnico, mejora la capacidad del terminal portuario.

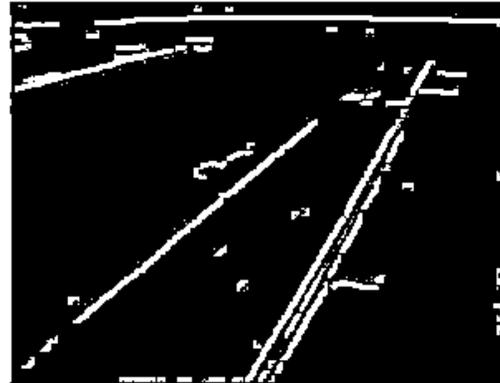
En el recorrido de auditoría por la terminal portuaria, llevado a cabo los días 13 y 14 de junio de 2019, se evidenció parte de los resultados de esta inversión, cuya ejecución física, acorde a la Tabla 4, tiene un atraso superior al 50%. El registro fotográfico correspondiente se muestra enseguida:

Foto 9. Vigas de apoyo para contenedores



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.

Foto 10: Vigas de apoyo para contenedores



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.

Las obras consisten en la sustitución de toda la estructura del módulo para almacenamiento de contenedores. Según lo reportado por la interventoría se intervienen estructuras antiguas y con fallas.

En el informe mensual de Interventoría, correspondiente a mayo de 2019, se reporta que esta actividad tiene un avance físico de 43% Vs. 96% programado.

Por otra parte, con base en la tabla 4-13 presentada en el informe de Interventoría No. 89, el Concesionario ha propuesto a la Entidad continuar con inversiones asociadas a esta actividad en la vigencia del plan bianual 2019-2020.

5.1.6 Construcción y mecanización de la bodega F (fase 2)

No obstante, que la inversión de USD 8,600,000, se encuentra aprobada en la Resolución No. 2319 de 2018 y que su ejecución se debió llevar a cabo en 2018, no se evidenciaron avances. Al respecto, se evidenció que la Interventoría ha solicitado al Concesionario información de planeación y ejecución de esta inversión, lo que se puede corroborar con el radicado ANI No. 20184090853132 del 22 de agosto de 2018.

Se evidenció que, mediante radicado No. 20184091254622 de 30 de noviembre de 2018, el Concesionario indicó que, con corte a noviembre de 2018, la inversión no había iniciado su ejecución debido que no se contaba con la aprobación formal por parte de la ANI, lo cual era un requisito del operador portuario responsable de realizar dicha inversión, OPP Graneles S.A. En esa misma comunicación, el Concesionario indicó que la construcción de la nueva bodega granelera F no era una inversión prioritaria para mejorar su competitividad; por ende, solicitó a la ANI que sea retirada del plan bianual 2017-2018 y que a cambio se considerara el diseño, fabricación e instalación de una nueva línea de descargue con capacidad nominal de 600 tn/hora en los muelles No. 10 y No. 11 como una inversión, estimada en USD 10,000,000, a ejecutar dentro de la vigencia del plan bianual 2019-2020.

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p align="center">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	---

Al respecto, a partir del radicado ANI No. 20194090329452 del 1 de abril de 2019, se evidenció que la Interventoría aprobó el retiro de la inversión asociada a la construcción y mecanización de la bodega F (fase 2) y dio viabilidad técnica y financiera para la inclusión de la nueva línea de descargue de graneles sólidos para la bianualidad 2019-2020.

No obstante, lo anterior, a la fecha no se cuenta con un acto administrativo mediante el cual la ANI haya aprobado el retiro de dicha inversión y haya aprobado el plan bianual 2019-2020.

5.1.7 Electrificación módulos para grúas RTG (fase 2)

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la primera fase de la electrificación de módulos para grúas RTG se aprobó por USD 1,200,000 en el plan bianual 2015-2016. En el recorrido de auditoría adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019, se evidenció la ejecución al 100% de la inversión, lo cual se puede corroborar con las siguientes fotografías:

<p>Foto 11. Electrificación módulos para grúas RTG (F2)</p>	<p>Foto 12. Electrificación módulos para grúas RTG (F2)</p>
 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	 <p align="center">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Puntos de conexión que permiten el funcionamiento de las grúas RTG con energía eléctrica. SPRBUN reportó que tiene el objetivo de reemplazar el sistema a base de diesel por este sistema.</p>	<p>En la fotografía se evidencian los ramales que permiten a las grúas RTG funcionar con energía eléctrica.</p>

La fase 3 de la electrificación de módulos para RTG ha sido propuesta por parte del Concesionario para ser ejecutada en la vigencia de la bianualidad 2019-2020, lo cual tiene viabilidad técnica y financiera de la Interventoría acorde al radicado No. 20194090329452 del 1 de abril de 2019.

5.1.8 Iluminación LED para patios y bodegas terminal marítimo (fase 2)

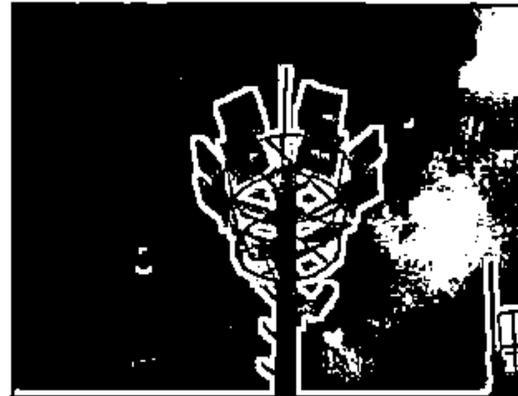
Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la iluminación LED también se aprobó en las inversiones de la vigencia 2015-2016. Según la Tabla 4 se tiene un atraso en la ejecución física del 90%. La ejecución de la inversión se validó en el recorrido adelantado por la terminal portuaria los días 13 y 14 de junio, lo que se puede evidenciar con las siguientes fotografías:

Foto 13. Iluminación LED (Fase 2)



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.

Foto 14. Iluminación LED (Fase 2)



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.

Con base en el Informe de Interventoría correspondiente a mayo de 2019, el avance físico de esta actividad es del 10%.

Detalle de luminarias LED evidenciadas entre los muelles 1 y 4 de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

No obstante, lo anterior, el Concesionario ha propuesto dar continuidad a esta actividad en la vigencia de la bianualidad 2019-2020, lo cual tiene viabilidad técnica y financiera de la Interventoría acorde al radicado No. 20194090329452 del 1 de abril de 2019.

5.1.9 Actualización sistema contra incendios del terminal marítimo

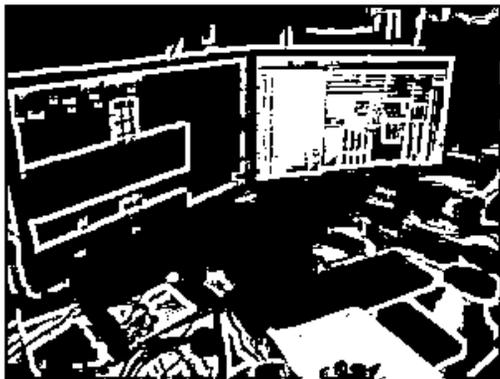
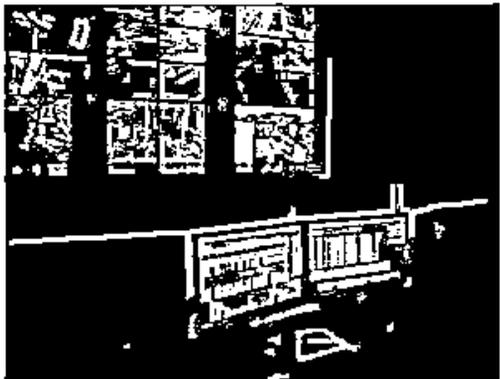
Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, el Concesionario solicitó a la ANI que la actualización del sistema contra incendios del terminal marítimo fuera incluida como parte de las inversiones del plan bianual 2015-2016 por un valor de USD 835,000; no obstante, en diciembre de 2016, este solicitó aplazar esta inversión para la vigencia 2017-2018. En las dos ocasiones la Interventoría ha recomendado a la Entidad no dar viabilidad a esta inversión ya que, según esta, se trata de una inversión de mantenimiento del terminal y no de una obra e inversión aprobada en el plan maestro de inversiones referente a Infraestructura o equipos portuarios. Consecuentemente, la Gerencia de Proyectos Portuarios no ha aprobado su ejecución.

No se evidenciaron actividades asociadas a la actualización del sistema contra incendios en la visita al terminal portuario llevada a cabo los días 13 y 14 de junio de 2019.

5.1.10 Renovación e implementación de sistemas de información portuaria (fase 2)

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, esta inversión se viene ejecutando desde la vigencia 2015-2016 y es necesaria para la renovación y modernización tecnológica del control y de las operaciones portuarias. En el recorrido de auditoría adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019 se evidenció su implementación:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

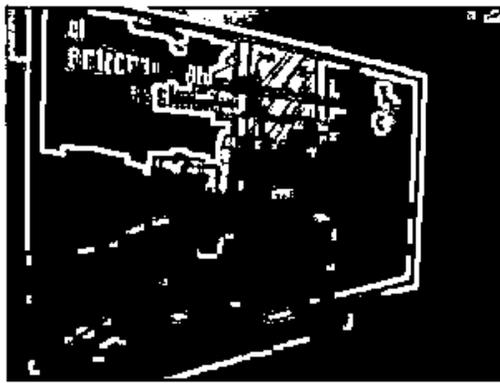
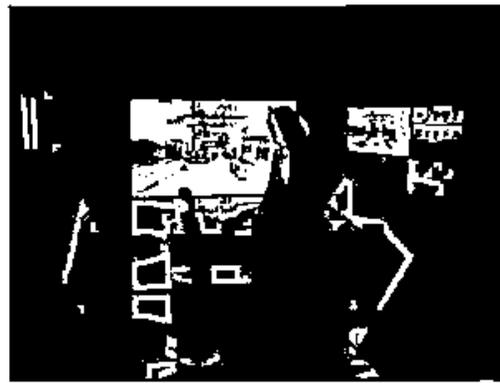
<p>Foto 15. Renovación e implementación sistemas (F2)</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Foto 16. Renovación e implementación sistemas (F2)</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Se evidenció el funcionamiento del sistema informático portuario NAVIS N4 en reemplazo del programa Cosmos.</p>	<p>Se visitó la dependencia encargada de planear y coordinar la operación de la terminal portuaria, allí se evidenció la disponibilidad de NAVIS N4.</p>

No obstante, lo anterior, el 14 de junio de 2019, en el recorrido por la terminal portuaria la Interventoría reportó una falla en el sistema NAVIS, lo cual ocasionó congestión vehicular, entre otros, en el acceso y salida por el acceso Paraboloídes.

Finalmente, en la Tabla 4 se puede apreciar que la ejecución financiera ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 550%. Conforme a la sección 3.1 del otro sí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando, es decir que el sobrecosto se imputará al plan de inversión.*

5.1.11 Modernización infraestructura tecnología y de la continuidad del negocio (fase 2)

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, esta inversión se relaciona con la renovación e implementación de sistemas de información portuaria comentada en la sección precedente. También es necesaria para la renovación y modernización tecnológica del control y de las operaciones portuarias. En el recorrido de auditoría adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019 se evidenció su implementación, así:

<p align="center">Foto 17. Infraestructura tecnológica (F2)</p>  <p align="center">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p align="center">Foto 18. Infraestructura tecnológica (F2)</p>  <p align="center">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Se evidenció la disponibilidad de Infraestructura y equipos que permiten capacitar a los operadores de grúas pórtico y RTG.</p>	<p>Se cuenta con un simulador que permite a los operadores sentir los movimientos, escuchar los sonidos y ver el entorno como si estuviera en una cabina real de grúas pórtico o RTG.</p>

Similar a la inversión asociada a renovación e implementación de sistemas de información portuaria, en la Tabla 4 se puede apreciar que la ejecución financiera ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 350%. Conforme a la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando*, es decir que el sobrecosto se imputaría al plan de inversión.

5.1.12 Demolición bodega 4 y adecuación de patio para contenedores

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, esta inversión hace parte de la fase 3 del plan maestro definido en los otrosíes No. 2 y No. 3 del contrato de concesión No. 009 de 1994, la cual se ha venido reprogramando en función de la terminación de la bodega 9A (CIAMSA).

También, con base en el acto administrativo citado, esta inversión aumenta la capacidad del área de almacenamiento de contenedores en 7,500 m² y, consecuentemente, la capacidad de almacenamiento del terminal portuario.

En el recorrido de auditoría se evidenció la ampliación del patio de contenedores tras la demolición de la bodega No. 4, lo que se puede corroborar con las siguientes fotografías:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

<p>Foto 19. Demolición bodega 4, patio contenedores</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Foto 20. Demolición bodega 4, patio contenedores</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Según lo reportado por la Interventoría la obra finalizó en el tercer trimestre de 2018, la cual se ejecutó con el objetivo de mejorar la eficiencia del patio de contenedores.</p>	<p>La bodega demolida se ubicaba próxima a la línea de atraque del muelle No. 4. Se evidenció que permanece una estructura pendiente por demoler.</p>

En la Tabla 4 se puede apreciar que la ejecución financiera ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 10%. Conforme a la sección 3.1 del otrosl No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando*, es decir que el sobrecosto se imputará al plan de inversión.

5.1.13 Demolición de la viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural en muelles con pilotes (M8 fase I)

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, esta actividad surgió por la necesidad de la entrada de la operación de equipos de grúas pórtico de mayor peso y capacidad de carga para atender buques de mayor eslora. El Concesionario ha propuesto que el reforzamiento se haga con pilotes fundidos *in situ*, permitiendo una amplitud en la zona de atraque para recibir buques de mayores dimensiones.

Las fases hacen referencia a las longitudes de intervención sobre el muelle No. 8, cuya longitud total es de, aproximadamente, 300 m. Es decir que con la fase 1 se intervienen 150 m y con la fase 2, los 150 m adicionales.

Según lo reportado por la Interventoría en el recorrido de auditoría, adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019, la fase 1 del reforzamiento del muelle No. 8 es la que actualmente se ejecuta; no obstante, se evidenció que el avance se reporta para la fase 2 de este proyecto, lo que se puede apreciar en la Tabla 4.

Por otra parte, se evidenció que el Concesionario ha propuesto dar continuidad a este proyecto en la vigencia del plan bianual 2019-2020, lo cual ha tenido concepto de viabilidad del área técnica y

financiera de la Interventoría según radicado No. 20194090329452 del 1 de abril de 2019. A la fecha no se cuenta con la aprobación correspondiente por parte de la ANI.

5.1.14 Demolición de la viga riel grúa pórtico y reforzamiento estructural en muelles con pilotes (M8 fase 2)

Con base en la Tabla 4, cuyas fuentes, adicional a la Resolución No. 2319, son la tabla 4-17 del Informe de Interventoría No. 89 y la gráfica 4.5 del informe mensual de interventoría No. 89, con corte a abril de 2019, la ejecución física de la actividad tiene un atraso del 45%.

En el recorrido de verificación adelantado los días 13 y 14 de junio, se verificaron los avances reportados por la Interventoría, cuyo registro fotográfico se muestra enseguida:

<p>Foto 21. Reforzamiento estructural muelle 8</p>	<p>Foto 22. Reforzamiento estructural muelle 8</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Se evidenciaron antiguos pilotes del muelle No. 8 y acero de refuerzo para ser utilizado, entre otros materiales ubicados en la obra.</p>	<p>Se evidenció montaje de acero para las vigas que se construyen como parte del reforzamiento del muelle No. 8.</p>
<p>Foto 23. Reforzamiento estructural muelle 8</p>	<p>Foto 24. Reforzamiento estructural muelle 8</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Se evidenció la construcción de cimentación profunda con pilotes de 1.60 m de diámetro pre</p>	<p>Se evidenció que la interventoría del contrato de obra No. 2364 de 2018 ejecuta ensayos de</p>

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

excavados y fundidos en sitio en el lado mar del muelle B.	elaboración y curado de cilindros para verificar la calidad del concreto.
--	---

Como se indicó en el numeral anterior, el Concesionario ha propuesto dar continuidad a este proyecto en la vigencia del plan bianual 2019-2020, lo cual ha tenido concepto de viabilidad del área técnica y financiera de la Interventoría según radicado No. 20194090329452 del 1 de abril de 2019. A la fecha no se cuenta con la aprobación correspondiente por parte de la ANI.

5.1.15 Adecuación patio Colfecar

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, este proyecto se aprobó después de varios años de negociaciones entre Colfecar y la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura con el objetivo de que esta última apilara contenedores vacíos en un patio con área de 35,000 m².

El avance físico de la Inversión reportado por la Interventoría, a partir de lo indicado en la Tabla 4, con corte a abril de 2019 es del 10%. El estado del patio Colfecar se verificó en el recorrido de auditoría realizado los días 13 y 14 de junio, el que se puede apreciar en con siguientes fotografías:

Foto 25. Adecuación patio COLFECAR	Foto 26. Adecuación patio COLFECAR
 <p data-bbox="354 1446 753 1474">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	 <p data-bbox="896 1446 1295 1474">Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Se evidenció que el patio se niveló con material granular y que actualmente allí se apilan contenedores vacíos y carga denominada Ro-Ro.</p>	<p>Ro-Ro es un acrónimo de Roll On-Roll Off, que hace referencia a cargamento rodado, tanto automóviles como camiones.</p>

Por otra parte, se evidenció que el Concesionario ha solicitado a la ANI que la inversión para la adecuación del patio Colfecar sea inferior a la indicada en la Resolución No. 2319 de 2018, pasando de USD 2,000,000 a USD 600,000, lo que se ajustaría a la inversión ejecutada a la fecha en esta zona de la terminal portuaria. Esta solicitud se puede evidenciar con el radicado No. 20194090442202 del 2 de mayo de 2019.

5.1.16 Adecuación patio PARE para contenedores llenos

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la adecuación del patio PARE para contenedores llenos consiste en la recuperación y construcción de losas. A la fecha no se reportan avances en su ejecución



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura



GOBIERNO DE COLOMBIA

a pesar de que, en la programación indicada en el acto administrativo, en 2018 se debió ejecutar el 100% de la inversión asociada.

Se evidenció que, mediante radicado No. 20184091254622 del 30 de noviembre de 2018, el Concesionario solicitó a la ANI retirar el proyecto para la vigencia del plan bianual 2017-2018 debido a que, según el Concesionario, es prioritario terminar el desarrollo modular del patio principal de contenedores y, una vez completada esa etapa, continuar con el desarrollo de patios complementarios como el PARE.

Como se ha mencionado, mediante radicado 20194090442202 del 2 de mayo de 2019, el Concesionario solicitó a la ANI dar un alcance adicional sobre los proyectos a ejecutar en la vigencia del plan bianual 2017-2018. En esta comunicación se evidencia que el Concesionario trabaja sobre un plan bianual que no contempla la intervención en el patio PARE, a pesar de que la ANI no ha viabilizado su retiro del plan bianual 2017-2018, aprobado mediante la Resolución No. 2319 de 2018 de diciembre de 2018.

5.1.17 Ampliación puerta Pekín

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, el proyecto se aprobó con el fin de ampliar los carriles para el acceso a la puerta Pekín. A la fecha la interventoría no reporta avances en su ejecución a pesar de que, en la programación indicada en el acto administrativo mencionado, entre enero y mayo de 2019 se debió ejecutar el 100% de la inversión asociada.

Se evidenció que, mediante radicado No. 20184091254622 del 30 de noviembre de 2018, el Concesionario solicitó a la ANI retirar esta ampliación de los proyectos considerados para la vigencia del plan bianual 2017-2018 debido a que, según el Concesionario, la solución al tema de la movilidad en el terminal marítimo debe tener un alcance mucho más amplio que el planteado en este proyecto.

Como se ha mencionado, mediante radicado 20194090442202 del 2 de mayo de 2019, el Concesionario solicitó a la ANI dar un alcance adicional sobre los proyectos a ejecutar en la vigencia del plan bianual 2017-2018. En esta comunicación se evidencia que el Concesionario trabaja sobre un plan bianual que no contempla la ampliación de la puerta Pekín, a pesar de que la ANI no ha aprobado su retiro del plan bianual 2017-2018, aprobado mediante la Resolución No. 2319 de 2018 de diciembre de 2018.

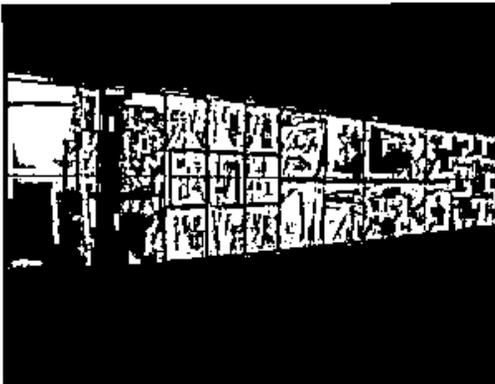
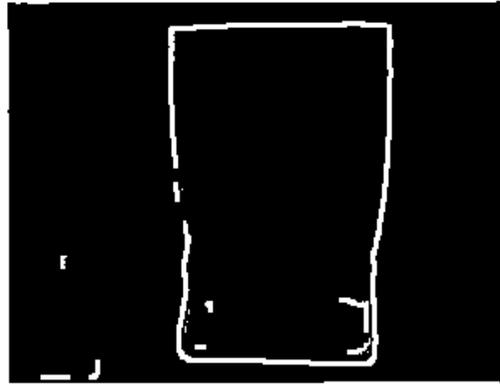
5.1.18 Modernización sistema de seguridad electrónico

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la modernización del sistema de seguridad electrónico responde a la *necesidad de implementación de nueva tecnología para la implementación de video analítico por parametrización para la detección automática de novedades y complementación de equipos detectores de metales, armas y de rayos X en los accesos peatonales del terminal marítimo, además de nuevas cámaras de 360 grados con tecnología IP.*

En la Tabla 4 se indica que la ejecución física de la inversión se encuentra al 100%, al igual que su ejecución financiera. En el recorrido de auditoría se evidenció la disponibilidad del sistema de seguridad, del que se presenta el registro fotográfico correspondiente a continuación:



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Foto 27. Modernización sistema de seguridad	Foto 28. Modernización sistema de seguridad
	
Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.
<p>La inversión contempla la adquisición de equipos de seguridad para toda la terminal, tales como cámaras 360° distribuidas en el terminal marítimo.</p>	<p>Dentro de los sistemas de seguridad con los que cuenta la terminal portuaria, se evidenció la disponibilidad de escáneres de captura de huellas digitales.</p>

Como se puede apreciar en la Tabla 4 la ejecución financiera de este proyecto ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 23%. Conforme a la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando, es decir que el sobrecosto se imputaría al plan de inversión.*

5.1.19 Compra de 3 grúas pórtico STS New Panamax

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, este proyecto se encuentra aprobado dentro del plan maestro de inversiones y hace parte de las Inversiones asociadas a equipos de tierra para la operación portuaria. En el recorrido de auditoría, adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019, se evidenció la disponibilidad de las 3 grúas pórtico STS New Panamax y que no se ha definido el procedimiento para dar de baja las grúas pórtico que dejarían de operar con la inclusión de estas nuevas, ya que estas últimas, al no encontrarse en buen estado de operación, no podrían ser revertidas a la Nación al poner bajo consideración lo indicado en el artículo No. 8 de la Ley 1 de 1991.⁸

Registro fotográfico de las grúas pórtico adquiridas al igual que de las que se van a dar de baja se muestran enseguida:

⁸ "(...) Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de concesión serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación, al terminar aquella."

Foto 29. Compra de tres grúas pórtico



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.

Foto 30. Grúas pórtico para dar de baja



Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.

Según lo reportado por la Interventoría, las 3 grúas pórtico STS New Panamax tienen alcance de 65 m hacia el mar, tienen una altura de 45 m y capacidad de 80 tn de carga.

Se evidenció que en la terminal portuaria se cuenta con tres grúas pórtico que, se prevé, se van a dar de baja. Antes de 2012 la terminal contaba únicamente con cuatro grúas pórtico, posteriormente con diez y a actualmente con trece.

Respecto de las grúas pórtico que, se prevé, dejarán de operar, la Oficina de Control Interno considera que se debe definir con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) el procedimiento para dar de baja equipos que hacen parte de la concesión. En el desarrollo de la auditoría, la Interventoría indicó que le ha presentado a la ANI propuestas al respecto, tales como entregar los bienes en desuso a la Sociedad de Activos Especiales S.A.S (SAE).

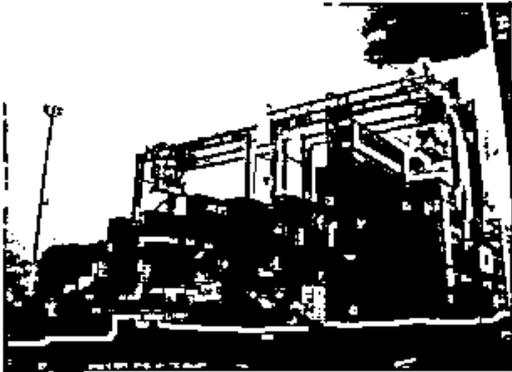
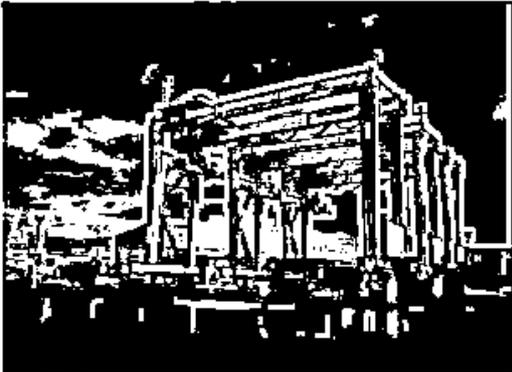
5.1.20 Compra de 6 grúas RTG de reemplazo

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, este proyecto se aprobó debido a la necesidad de contar con grúas RTG para apilar verticalmente hasta 6 contenedores, acorde a la operación actual que se adelanta en la terminal portuaria. Estas RTG reemplazan grúas con capacidad para apilar entre 3 y 4 contenedores. En el recorrido de auditoría, adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019, se evidenció la disponibilidad de las 6 grúas RTG adquiridas al igual que las 6 grúas que fueron reemplazadas. Sobre estas últimas, se evidenció que no se ha definido el procedimiento para darlas de baja ya que, al no encontrarse en buen estado de operación, no podrían ser revertidas a la Nación al poner bajo consideración lo indicado en el artículo No. 8 de la Ley 1 de 1991.⁹

⁹ "(...) Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de concesión serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación, al terminar aquella."

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Registro fotográfico de las grúas RTG adquiridas, al igual que de las que se darán de baja, se muestran enseguida:

<p>Foto 31. Compra de seis grúas RTG</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Foto 32. Grúas RTG para dar de baja</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>Según lo reportado por la Interventoría, las seis grúas RTG de reemplazo tienen una capacidad de carga de 60 tn/6+1</p>	<p>Las seis grúas RTG reemplazadas no operan actualmente y se tienen dispuestas en proximidades a la bodega 9A (CIAMSA) y al acceso Paraboloides.</p>

Como se mencionó en el numeral anterior, la Oficina de Control Interno considera que se debe definir con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) el procedimiento para dar de baja equipos que hacen parte de la concesión. Se evidenció que, en los conceptos integrales, la Interventoría ha indicado, respecto del plan bianual 2017-2018, que *es necesario que la ANI le informe al Concesionario el destino o disponibilidad de las grúas RTG que son objeto de reposición, así como el procedimiento para darle de baja en la contabilidad*; lo anterior se puede corroborar con el radicado No. 20174090962832 del 8 de septiembre de 2017. Como se mencionó para el caso de las grúas pórtico, en el desarrollo de la auditoría, la Interventoría indicó que le ha presentado a la ANI propuestas al respecto, tales como entregar los bienes en desuso a la Sociedad de Activos Especiales S.A.S (SAE).

5.1.21 Ampliación de la capacidad de despacho desde los silos de la planta de graneles sólidos

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la ampliación aprobada de la capacidad de despacho desde los silos de la planta de graneles sólidos consiste en la adquisición e instalación de tres elevadores de doble hilera de 350 tn/h, cuya disponibilidad se evidenció en el recorrido de auditoría adelantado el 13 y 14 de junio de 2019, la que se puede validar con el siguiente registro fotográfico:

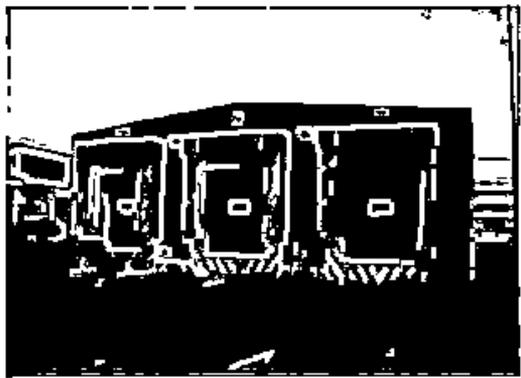
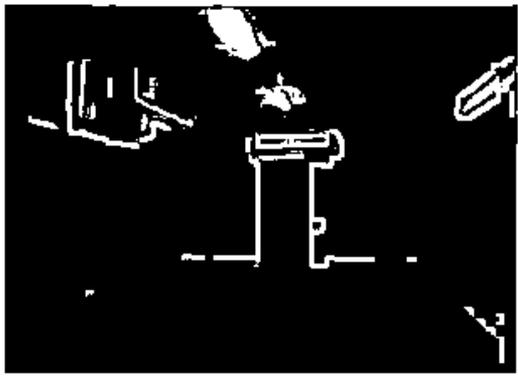
Foto 33. Elevador de cangilones.	Foto 34. Elevador de cangilones.	Foto 35. Elevador de cangilones.
		
Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.	Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.
La actividad consistió en la fabricación y montaje de tres elevadores, los cuales aumentan la capacidad de despacho de los graneles sólidos hasta 350 tn/h.	Con base en lo reportado por la Interventoría en el informe mensual correspondiente a mayo de 2019, la actividad se ejecutó en el primer trimestre de 2018.	Los elevadores se ubican en el área operada por OPP Graneles y aumentan la capacidad de despacho de los silos 1,2,7,8 y 9.

Como se puede apreciar en la Tabla 4 la ejecución financiera de este proyecto ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 134%. Conforme a la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando, es decir que el sobrecosto se imputaría al plan de inversión.*

5.1.22 Plataforma para inspección de productos refrigerados, congelados y crossdocking

Con base en la Resolución No. 2319 de 2018, la plataforma para inspección de productos refrigerados, congelados y crossdocking se consideró viable debido a que, entre otros aspectos, mejora las condiciones para inspección por parte de las autoridades y logística de contenedores refrigerados. La ejecución de esta inversión se validó en el recorrido de auditoría adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019, de la cual se presenta el siguiente registro fotográfico:

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

<p>Foto 36. Plataforma productos refrigerados</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019..</p>	<p>Foto 37. Plataforma productos refrigerados</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019..</p>
<p>Se evidenció la disponibilidad de tres cuartos fríos con sistema de refrigeración industrial para la inspección física por parte de las autoridades.</p>	<p>Según lo reportado por la Interventoría, la ejecución física del proyecto finalizó en el tercer trimestre de 2018. En los cuartos se pueden congelar, entre otros, frutas a -10°C y flores a -1°C.</p>

Como se puede apreciar en la Tabla 4 la ejecución financiera de este proyecto ha superado lo presupuestado en, aproximadamente, 40%. Conforme a la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, *el costo real de las inversiones, verificada por la Interventoría, se imputará al plan de inversión de manera acumulativa en la medida que aquellas se vayan ejecutando*, es decir que el sobrecosto se imputaría al plan de inversión.

5.1.23 Conclusiones a partir de la verificación de la ejecución de las obras aprobadas en el plan bianual 2017-2018

Las conclusiones del ejercicio precedente son:

1. Con corte a abril de 2019, la Interventoría reportó que el plan bianual aprobado para la vigencia 2017-2018 tiene un avance físico de ejecución del 61% vs. 98%. Respecto de la ejecución financiera, se alcanzó el 90.40% del valor total del plan bianual, establecido en USD 82,635,761 corrientes.
2. Para las actividades con mayor inversión a la aprobada en la Resolución No. 2319 de 2018, conforme a lo definido en la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, se debe tener en cuenta que se imputa al plan de inversiones el costo real de las mismas posterior a la verificación correspondiente por parte de la Interventoría. Con base en lo reportado en el informe mensual No. 89 de Interventoría, las siguientes actividades tienen mayor valor de inversión:
 - Construcción patio detrás del muelle 1 (Fase 2)
 - Construcción bodega 9A (Fase 2)
 - Renovación e implementación sistemas de información portuario (Fase 2)



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



GOBIERNO
DE COLOMBIA

- Modernización Infraestructura Tecnología y de Continuidad del Negocio Fase 2
 - Demolición bodega 4 y adecuación de patio para contenedores
 - Modernización Sistema de seguridad electrónico
 - Ampliación de la capacidad de despachos desde los silos de la planta de graneles sólidos
 - Plataforma para inspección de productos refrigerados, congelados y crossdocking
3. Se debe definir el procedimiento para dar baja de equipos e infraestructura que por sus condiciones no se pueden revertir a la Nación. En la presente auditoría se evidenció que en el terminal portuario se tienen tres grúas pórtico que, por sus condiciones actuales, se prevé, dejarán de operar y que se tienen seis grúas RTG que fueron reemplazadas por RTGs de mayor capacidad. Se evidenció que la Interventoría ha recomendado a la ANI, informar al Concesionario el destino de este tipo de bienes, así como el procedimiento para darle de baja en la contabilidad. En la auditoría la Interventoría indicó, entre otras alternativas, que le ha propuesto a la Entidad entregar estos equipos a la Sociedad de Activos Especiales S.A.S (SAE).
4. Con el objetivo de asegurar la calidad de la información presentada por la Interventoría en sus informes mensuales, se recomienda fortalecer el autocontrol en los reportes que allí se presentan. Por ejemplo, en el recorrido de auditoría la Interventoría indicó que la ejecución de las actividades correspondientes a la demolición y reforzamiento estructural del muelle No. 8 correspondían a la fase 1 de esa actividad; no obstante, se evidenció que en los informes mensuales No. 88 y No. 89 se reportó que el avance corresponde a la fase 2. Otro ejemplo de oportunidades de mejora de la información presentada se evidenció en el reporte del estado de ejecución del plan bianual 2017-2018 presentado la tabla 4-17 del informe mensual No. 89, en el cual la sumatoria de las inversiones reportadas como ejecutadas no concuerda con el total allí indicado.
5. Se recomienda que, a través de la Supervisión, se le reitere al Concesionario que la Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018, *Por la cual se aprueba el Plan Bianual de Inversiones 2017-2018 del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994*, se le notificó electrónicamente el 31 de diciembre de 2018 (certificado de comunicación electrónica No. E11512462-R de 4-72 servicios portales) ya que se evidenció que este último, en su solicitud de modificación de inversiones a ejecutar dentro de la vigencia del plan bianual 2017-2018, radicada en la Entidad con el No. 20194090442202 del 2 de mayo de 2019, indicó que no existe una resolución de aprobación de parte de la ANI al respecto. En esa solicitud se evidenció que el Concesionario trabaja sobre una propuesta del plan bianual en la cual se han retirado actividades aprobadas en el acto administrativo mencionado, tales como construcción y mecanización de la bodega F, adecuación patio PARE para contenedores llenos y ampliación puerta Pekin y que se han modificado montos de inversiones para que estos se ajusten a la situación real de las inversiones ejecutadas. Por ejemplo, se tiene el caso de la adecuación del patio Colfecar, cuya inversión aprobada es de USD 2,000,000 y en la propuesta a la que hace seguimiento es de USD 600,000.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

No obstante, la Imputación al plan de Inversión se haga con costos ejecutados y que el Concesionario tenga la facultad de solicitar modificaciones a los planes bianuales en virtud de las prioridades de la terminal portuaria, se considera que este último debe solicitar alcances sobre las inversiones aprobadas por la Entidad.

6. A pesar de que la Interventoría haga seguimiento a la ejecución de las inversiones que aprobó para la vigencia del plan bianual 2017-2018, mediante radicado 20184090434392 del 2 de mayo de 2018, las cuales concuerdan con las aprobadas por la ANI mediante la Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018, no se evidenció que la Entidad haya dado cumplimiento al artículo cuarto de dicha Resolución, según el cual el Acto Administrativo debía comunicarse al Consorcio Interpuertos en su calidad de interventor del contrato de concesión portuaria No. 009 de 1994. También, según el artículo cuarto de la Resolución No. 2319, se debió comunicar el Acto Administrativo a la Superintendencia Delegada de Puertos de la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Capitanía de Puerto de Buenaventura, a la ANLA y la Alcaldía Distrital de Buenaventura, lo cual no se evidenció en el desarrollo de la auditoría.

5.2 Aprobación e imputación de inversiones

La cláusula tercera del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994 estableció que la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se obliga a ejecutar un plan de inversiones en infraestructura y equipamiento portuario, hasta la finalización del plazo ampliado de la concesión, es decir 21 de febrero de 2034, por un valor total mínimo de USD 449,696,303, a precios constantes de 2007. En esa misma cláusula se estableció que, a más tardar el 30 de noviembre de 2010 y en adelante cada dos años calendario, el Concesionario deberá entregar al INCO (hoy ANI) los planes bianuales de inversión, que contendrán las inversiones que se proyecta realizar durante los dos años calendario siguientes.

Se ha evidenciado que la programación de los planes bianuales inicia en junio del año siguiente al que se presenta la propuesta inicial por parte del Concesionario y que la vigencia de la bianualidad finaliza a los dos años calendario siguientes.

Con la suscripción del otrosí No. 3 al contrato de concesión No. 009 de 1994, se modificaron las inversiones aprobadas inicialmente para las fases 2 y 3 del plan de inversión definido en el otrosí No. 2, las cuales se agruparon en un grupo de inversiones denominado fase III.

En ese orden de ideas, en la siguiente tabla se presenta el balance de los actos administrativos mediante los cuales la Entidad ha aprobado los planes bianuales a partir de la vigencia 2011-2012; asimismo se presenta el porcentaje de ejecución de las inversiones a partir de la suscripción del otrosí No. 3 reportado por la Interventoría en su informe mensual No. 89, correspondiente a mayo de 2019.¹⁰

¹⁰ Radicado ANI No. 20194090590602 del 10 de junio de 2019.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Tabla 5. Ejecución acumulada plan maestro de inversiones SPRBUN a abril de 2019 reportada en la tabla 4-20 del informe de interventoría No. 89. Las unidades se presentan en dólares constantes de 2007.

Acto Administrativo.	Detalle	Fecha Aprobación	Inversión Programada / Aprobada	Inversión ejecutada	% Ejecución
Otrosí 003 / 2010	Fase 1	29-ene-10	69,314,264	69,314,264	100.00%
	Fase 2	29-ene-10	6,103,258	6,103,258	100.00%
	Fase 3	29-ene-10	5,816,416	5,816,416	100.00%
	Fase III	29-ene-10	21,115,7892	19,513,492	92.41%
Res. 1715 / 2015	PB 11 - 12	05-oct-15	138,025,8203	128,831,302	93.34%
Res. 2109 / 2015	PB 13 - 14	18-dic-15	49,350,3844	52,815,241	107.02%
Res. 879 / 2017	PB 15 - 16	29-jun-17	78,676,9005	74,834,591	95.12%
			12,411,3146	11,106,174	89.48%
En estudio	PB 17 - 18	En estudio	66,056,8417	60,081,846	90.95%
Total			446,870,985	428,416,585	95.87%

Fuente: Tabla 4-20 Ejecución acumulada plan maestro de inversiones SPRBUN, a abril de 2019 (Dólares Constantes 2007) del informe mensual de interventoría No. 89.

Con base en la tabla precedente y lo informado por la Interventoría en el desarrollo de la auditoría, se evidenció que el Consorcio Interpuertos, previo a la auditoría, no tenía conocimiento de la Resolución No. 2819 del 24 de diciembre de 2018 Por la cual se aprueba el Plan Bidual de Inversiones 2017-2018 del contrato de concesión No. 009 de 1994.

Asimismo, a partir de la información presentada en la Tabla 5 se puede concluir que las aprobaciones definitivas de los planes bianuales se han dado posterior a las vigencias de los planes bianuales; sin embargo, se evidencia que los tiempos han reducido con el paso del tiempo. Se habla de aprobaciones definitivas debido a que, por ejemplo, para el caso del plan bidual 2011-2012, se evidenciaron actos administrativos de aprobación emitidos por la Entidad dentro de la vigencia de la bianualidad. Se tiene el caso de la Resolución No. 901 del 21 de diciembre de 2012 Por la cual se ajusta el Plan Bidual de Inversiones 2011-2012 del contrato de concesión No. 009 de 1994, sobre el cual se resolvió recurso de reposición interpuesto por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura mediante la Resolución No. 1715 de 2015, la cual se referencia en la tabla precedente.

Con relación a la vigencia del plan bidual 2019-2020, se evidenció que el Concesionario presentó la siguiente propuesta mediante radicado No. 20184091254622 del 30 de noviembre de 2018:

Tabla 6. Propuesta plan bidual 2019-2020

No	Proyectos (Cifras en USD corrientes)	2019 Jun - Dic	2020	2021 Ene - May	Total
1	Iluminación LED Fase 3	297,000	453,000	150,000	900,000
2	Modernización Infraestructura Tecnología Fase 3	5,000,000			5,000,000
3	Electrificación Módulos para RTG Fase 3		1,000,000	300,000	1,300,000

No	Proyectos (Cifras en USD corrientes)	2019 Jun - Dic	2020	2021 Ene - May	Total
4	Inversiones en sistemas informáticos Fase 3	2,000,000	-	-	2,000,000
5	Sustitución de Losas	1,500,000	1,000,000	500,000	3,000,000
6	Vigas de Apoyo para Contenedores	500,000	1,000,000	500,000	2,000,000
7	Demolición B-2 y Adecuación de patio para contenedores	-	3,000,000	1,000,000	4,000,000
8	Demolición B-1 y Adecuación de patio para contenedores	-	800,000	200,000	1,000,000
9	Sistema de Seguridad Electrónica Fase 2	1,500,000	-	-	1,500,000
10	Demolición Viga y Reforzamiento Pilotes M8 Fase 1 y 2	6,500,000	6,500,000	-	13,000,000
11	Tercera línea de transferencia y máquina de descargue de graneles	3,500,000	6,500,000	-	10,000,000
Total		20,797,000	20,253,000	2,650,000	43,700,000

Fuente: Radicado No. 20184091254622 del 30 de noviembre de 2018.

En el desarrollo de la auditoría se evidenció que, mediante radicado No. 20194090329452 del 1 de abril de 2019, la Interventoría presentó a la ANI el concepto técnico y financiero de esta propuesta, en el cual no aprobó las Inversiones resaltadas con rojo en la tabla anterior (Modernización Infraestructura Tecnología Fase 3 e Inversiones en sistemas informáticos Fase 3).

Con base en lo descrito en la sección 5.1 y lo presentado en la tabla precedente se puede concluir que el plan bianual 2019-2020 busca dar continuidad a las actividades del plan bianual 2017-2018, sobre el cual el Concesionario ha solicitado modificaciones luego del concepto técnico-financiero de Interventoría a la propuesta del plan bianual 2019-2020. En este sentido, es muy probable que el Concesionario solicite modificaciones a su propuesta inicial del plan bianual 2019-2020, lo que impactará el tiempo de la aprobación de las inversiones de esa vigencia, de la cual, a la fecha no se reportan ejecuciones.

Por otra parte, respecto de los porcentajes de ejecución del plan de inversión, se evidenció que actualmente se adelantan ejercicios en los que participa el Concesionario, la Interventoría y la ANI para que el costo real de las inversiones se impute al plan maestro, lo cual da aplicación al principio



de acumulación de inversiones aplicable a las inversiones, los cuales se definieron en la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994.¹¹

Con base en el concepto técnico-financiero de interventoría a la propuesta del plan bianual 2019-2020,¹² la imputación de inversiones de este tipo de planes requiere que se surtan las siguientes actividades:

1. Contar con el acto administrativo de aprobación.
2. Que haya finalizado la vigencia del plan bianual.
3. Entrega del balance de inversión del plan bianual por parte del Concesionario.
4. Validación, conciliación y presentación del balance aprobado por parte de la Interventoría.
5. Presentación del balance de inversión del plan maestro de inversión.
6. Aprobación del balance del plan bianual y de la propuesta de reemplazos por parte de la ANI.

En el desarrollo de la auditoría se evidenció que se adelantan ejercicios de imputación para la Fase III y para los planes bianuales correspondientes a las vigencias 2011-2012, 2013-2014 y 2015-2016; sin embargo, a la fecha no se cuenta con documentos que certifiquen el acuerdo entre la ANI, Concesionario e Interventoría respecto de la imputación de las inversiones ejecutadas. Asimismo, se está definiendo que tipo de documento va a certificar dichas imputaciones ya que, entre otras alternativas se ha contemplado la suscripción de actas tripartidas o la expedición de actos administrativos, en virtud de que las aprobaciones de los planes bianuales se han dado por medio de resoluciones.

A partir de lo descrito en la presente sección, se tienen las siguientes consideraciones:

1. Respecto de la aprobación de los planes bianuales se recomienda analizar y definir mecanismos entre la Supervisión, el Concesionario y la Interventoría para reducir los tiempos de aprobación, los cuales se ven afectados por los alcances que el Concesionario da a las propuestas iniciales presentadas cada 30 de noviembre, previo a cada bianualidad, y por los tiempos que requiere la Interventoría y la Supervisión para llevar a cabo la revisión correspondiente desde el área técnica, financiera y jurídica.

A manera de ejemplo se cita el acto administrativo mediante el cual la ANI aprobó el plan bianual 2017-2018 (Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018), el cual se emitió cinco meses antes de la terminación de la bianualidad. En la auditoría, a partir de información suministrada

¹¹ Principio de acumulación de inversiones aplicable a las inversiones: "El costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría, se imputará al Plan de Inversión, de manera acumulativa en la medida en que aquellas se vayan ejecutando."

¹² Radicado No. 20194090329452 del 1 de abril de 2019.



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

por la Interventoría,¹³ se evidenció que el Concesionario solicitó a la Entidad cuatro alcances a la propuesta inicial, previo a la emisión de dicha Resolución. Asimismo, se evidenció que se han solicitado modificaciones luego de la emisión de ese acto administrativo, lo que se evidencia por ejemplo con el radicado No. 20194090442202 del 2 de mayo de 2019.

- Respecto de las imputaciones, se considera que con el propósito de dar cabal cumplimiento al principio *Acumulación de Inversiones* definido en la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, según *“el cual el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría se imputará al Plan de Inversión, de manera acumulativa en la medida en que aquellas se vayan ejecutando”* (Subrayado fuera de texto), se recomienda que los ejercicios de imputación (incluido los de reemplazo) se lleven a cabo una vez se culmine la ejecución de los planes bianuales. A pesar de que se vienen adelantando ejercicios de imputación, a la fecha el contrato de concesión no cuenta con documentos que certifiquen el acuerdo entre la ANI, Concesionario e Interventoría respecto de la imputación de las inversiones ejecutadas.

5.3 Consideraciones frente al comportamiento del plan maestro de inversiones

Como se ha mencionado a lo largo de este informe, a partir de la suscripción del otrosí No. 2 al contrato No. 009 de 1994, el Concesionario se comprometió a ejecutar un plan de inversiones en infraestructura y equipamiento portuario, hasta la finalización del plazo ampliado de la concesión, es decir 21 de febrero de 2034, por un valor total mínimo de USD 449,696,303, a precios constantes de 2007. Conforme a lo reportado por la Interventoría en la sección 4.2.5 de su Informe mensual No. 89, correspondiente a mayo de 2019, una vez el Concesionario concluya la ejecución del plan bianual 2017-2018, se completaría más del 95% de ese valor total mínimo.

Por su parte, se evidenció que el Concesionario, en su propuesta inicial del plan bianual 2019-2020, indicó que una vez finalicen los proyectos propuestos para esa vigencia, habrá superado ese valor mínimo de USD 449,696,303 y que, según este, la terminal portuaria demanda inversiones adicionales que rompen su equilibrio financiero.¹⁴

En ese orden de ideas, se puede llegar a concluir que el plan de inversión se ejecutará en un menor tiempo al contemplado contractualmente debido a que el Concesionario ha priorizado y ha adelantado inversiones de ese plan maestro en función de la necesidad de garantizar la

¹³ La propuesta inicial se puede consultar con el radicado No. 20164091099252 y los alcances con los radicados No. 20174090296882, 20174090762292, 2017409135096-2, 20184090206362.

¹⁴ Radicado No. 20184091254622 del 30 de noviembre de 2018: *“(…) aún es necesario desarrollar proyectos claves que garanticen la competitividad del terminal marítimo más importante de Colombia y tales inversiones rompen el equilibrio financiero de la SPRBUN puesto que el plazo pendiente de concesión no permitirá amortizar estas inversiones en el tiempo más allá del año 2034, lo que afectará las posibilidades de inversión de la compañía. Un estimado muy general de inversiones que aún son necesarias para ejecutar en el terminal marítimo a partir del año 2021 estaría en el orden de los USD 100 millones (…)”*



competitividad de la terminal portuaria, las cuales han tenido el aval técnico, jurídico y financiero correspondiente por parte de la Interventoría y de la ANI.

La Oficina de Control Interno, al igual que lo manifestó en la auditoría técnica adelantada en noviembre de 2017,¹⁵ considera que la Entidad debe evaluar con el Concesionario la viabilidad de ejecutar inversiones adicionales una vez se ejecute el 100% del plan de inversión contractual, con el fin de asegurar que el terminal portuario continúe siendo competitivo en lo que queda de la concesión. En caso de contemplar una modificación contractual, se considera que esta se debe fundamentar en los aspectos legales vigentes, tales como la sentencia de la Corte Constitucional No. C-068 del 10 de febrero de 2009, la cual acotó el plazo de las concesiones portuarias inicialmente establecido en la Ley 1ra de 1991,¹⁶ y los programas, inversiones y metas del Gobierno Nacional en el momento en que se llegue a plantear una modificación al contrato de concesión No. 009 de 1994.

Se considera que mantener la competitividad del puerto es una necesidad de la Nación ya que esta se encuentra directamente relacionada con los ingresos de la terminal portuaria, los cuales, en caso de disminuir, pueden llegar a afectar los pagos de contraprestación a los que se encuentra obligado el Concesionario, conforme a la cláusula quinta del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994. Los efectos de los ingresos en los pagos de contraprestación se pueden evidenciar en las auditorías de ingresos que ha venido adelantando la Interventoría.

A manera de ejemplo se cita lo expuesto por la Interventoría respecto de la auditoría de ingresos que se adelanta para la vigencia 2018, en la cual la Interventoría ha evidenciado que, aunque se movilizó más carga, los ingresos fueron inferiores a los proyectados, lo que daría lugar a un menor pago de contraprestación al definido en el otrosí No. 2 para esa vigencia.

Por último, respecto del saldo pendiente por ejecutar del plan de inversión contractual, se evidenciaron dos situaciones que la ANI ha venido analizando a través de la Gerencia de Proyectos Portuarios y el GIT de Defensa Judicial y que se deben tener en cuenta debido a que sus efectos pueden llegar a tener impactos en las inversiones pendientes por ejecutar. Estas situaciones son:

1. **Demanda de nulidad y restablecimiento del derecho 2018-01109:** Se cursa en el Tribunal Administrativo del Valle. El demandante es el INVIAS y el demandado el Distrito de Buenaventura. La ANI, al igual que el Concesionario han sido vinculados como terceros interesados. En este proceso el demandante pretende, entre otras, que se declare que el INVIAS no es el sujeto pasivo del impuesto predial unificado en actos administrativos

¹⁵ Sección 6.3.1 de memorando No. 20171020163813 del 27 de noviembre de 2017.

¹⁶ Inicialmente el estatuto de puertos marítimos estableció en su artículo 8 que el plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones serán prorrogables por períodos hasta de 20 años más y sucesivamente. Pero excepcionalmente podrá ser mayor, a juicio del Gobierno, si fuere necesario para que, en condiciones razonables de operación, las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas, o para estimularlas a prestar servicio al público en sus puertos.



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

expedidos por el Distrito de Buenaventura y que, como consecuencia de lo anterior, se le restituya lo que esa Entidad haya cancelado por impuesto predial para la vigencia 2018. Se evidenció que los lotes sobre los cuales versa controversia hacen parte del terminal portuario de Buenaventura.

Al respecto, se evidenció que con radicados No. 20197010043253 y 20197010043233, ambos del 13 de marzo de 2019, la Coordinación del GIT de Defensa Judicial solicitó a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno y a la Gerencia de Proyectos Portuarios Información para elaborar la correspondiente ficha judicial a ser presentada ante el Comité de Conciliación de la Entidad. Parte de la solicitud era indicar si dentro del contrato de concesión existe una cláusula que obligue al Concesionario a asumir y pagar el impuesto predial de los Inmuebles que hacen parte de la terminal portuaria y verificar si los lotes con matrícula Inmobiliaria No. 372-20495 y 372-20490, sobre los que hay controversia, hacen parte de la terminal portuaria.

En atención de la solicitud hecha por el GIT de Defensa Judicial, la Gerencia de Proyectos Portuarios, mediante memorando No. 20193030069073 del 8 de mayo de 2019, remitió un informe realizado por la Interventoría en el que esta última indicó que *no existe dentro del contrato de concesión portuaria, ni dentro de los otrosíes suscritos, una cláusula que establezca la obligación del Concesionario de pagar impuesto predial de los bienes de uso público otorgados en concesión y que dentro del contrato solo existe una cláusula que establece la asunción del riesgo tributario por parte del concesionario*. Asimismo, en ese Informe de Interventoría se indicó que los lotes con matrícula inmobiliaria No. 372-20495 y 372-20490 se encuentran localizados dentro del terminal portuario, lo cual se validó en la visita de auditoría, así:

<p>Foto 38. Lote con matrícula No. 372-20495</p>	<p>Foto 39. Lote con matrícula No. 372-20490</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>En el lote se ubica el patio denominado Colfecar, sobre el que se ejecutan Inversiones aprobadas para el plan bianual 2017-2018 (Ver sección 5.1.15)</p>	<p>En el lote se localiza el edificio administrativo de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura. En la auditoría se adelantaron actividades en sus instalaciones.</p>

Finalmente, se evidenció que en diciembre de 2018 la Alcaldía Distrital de Buenaventura expidió la Resolución No. 1342 en la que se declaran como sujetos pasivos del impuesto predial unificado a los tenedores a título de arrendamiento, uso, usufructo u otra forma de explotación comercial que se haga mediante establecimiento mercantil dentro de las áreas objeto del contrato de concesión correspondiente a puertos aéreos y marítimos, a partir de la vigencia del año 2019.

2. Demanda presentada al Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá el 10 de octubre de 2018: Mediante la cual el Concesionario demanda a la ANI con el objetivo de que le sea reconocida una TRM de \$1900 en la ejecución de sus inversiones (Ver sección 7.1). Respecto del trámite arbitral, según lo reportado por el GIT de Defensa Judicial, a la fecha se está a la espera de que el respectivo Juez Civil del Circuito de Bogotá designe los árbitros que conformarán el panel arbitral.

Respecto de las dos controversias en curso, asociadas al pago de impuesto predial unificado y del reconocimiento de una TRM de \$1900, se considera que la defensa de la ANI debe estar sustentada en una decisión técnica y jurídica soportada por el Grupo de Proyectos Portuarios y por la Vicepresidencia Jurídica de la Entidad, la cual debe favorecer los intereses de la Nación.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, enseguida se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría del proyecto, Consorcio Interpuertos:

Tabla 7. Resultados de calificación MED aplicada en junio de 2019.

Id	Componente	Bajo	Medio	Alto	Cumplimiento contractual
01	Gestión Administrativa	-	82.0	-	(8/8) 100%
02	Gestión Técnica	-	76.9	-	(13/13) 100%
03	Gestión Financiera	-	75.0	-	(8/8) 100%
04	Gestión Jurídica	-	75.0	-	(10/10) 100%
05	Gestión de Operativa	-	75.8	-	(4/4) 100%
06	Gestión Ambiental	-	76.5	-	(6/6) 100%
07	Gestión Social	-	75.0	-	(4/4) 100%
08	Gestión Predial	-	75.0	-	(3/3) 100%

CALIFICACIÓN PONDERADA: 76.08/100

CUMPLIMIENTO CONTRACTUAL: 56/56 (100%)

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión documental con la Interventoría.

Debido a que esta es la cuarta ocasión en la que se audita a la Interventoría de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, a continuación, se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

auditoría en comparación con los demás resultados de dicha evaluación obtenidos en años anteriores.

Al respecto, es importante aclarar que, dada la actualización periódica de la MED, la calificación a partir del año 2018 es diferente, pues el puntaje de 75 corresponde al cumplimiento contractual, mientras que, en las calificaciones anteriores a 2018 el puntaje de cumplimiento contractual correspondía a 70.5.

Tabla 8. Calificación de la MED para vigencias anteriores.

Id	Componente	Comparación histórica de calificaciones			
		mar-14	sep-15	nov-17	jun-19
01	Gestión Administrativa	63.85	65.07	71.57	82.00
02	Gestión Técnica	66.30	65.60	72.85	76.90
03	Gestión Financiera	71.18	72.04	69.67	75.00
04	Gestión Jurídica	72.64	70.50	69.43	75.00
05	Gestión de Operativa	58.00	70.50	70.50	75.80
06	Gestión Ambiental	63.00	70.50	70.50	76.50
07	Gestión Social	70.50	47.00	70.50	75.00
08	Gestión Predial	N.A	N.A	70.50	75.00
Calificación general		66.50	65.89	70.69	76.08

Fuente: Elaboración propia a partir de informes de auditoría adelantados por la Oficina de Control Interno.

Según la Tabla 8, teniendo en cuenta las cuatro evaluaciones a la Interventoría del proyecto, se puede concluir que la gestión de la Interventoría ha mejorado en los dos últimos años, destacándose la mejora de los controles financieros, jurídicos y ambientales para la evaluación de la presente auditoría.

A continuación, se analiza en detalle cada uno de los componentes de la MED, a partir de los cuales se evaluaron los controles de la Interventoría en junio de 2019:

Tabla 9. Aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.

ASPECTOS POSITIVOS	RECOMENDACIONES
COMPONENTE ADMINISTRATIVO	
1) La Interventoría actualiza sus herramientas de gestión de la documentación digital con el objetivo de que estas sean cada vez más eficientes. Se evidenció que ha migrado de un protocolo de red para la transferencia de archivos (FTP) a un servicio de almacenamiento de archivos en línea.	1) No obstante la Supervisión estudia una posible prórroga al contrato de Interventoría No. SEA-15-2012, se recomienda a la Interventoría diseñar y, en caso de ser procedente, implementar un plan de trabajo conciliado con la Supervisión para la liquidación de ese contrato, y la entrega de documentos, considerando los lineamientos definidos en la Ley General de Archivos (594 de 200) y en el mismo contrato de Interventoría. Lo anterior con el fin de que la liquidación se dé dentro del plazo máximo, de seis meses, acorde a la sección 8.02 del contrato No. SEA-15-2012.
2) La Interventoría complementa la plantilla mínima de personal exigida contractualmente con personal no facturable para asesorarse y ayudar a coordinar el personal del proyecto, buscando cumplir de la mejor forma sus funciones.	



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



GOBIERNO
DE COLOMBIA

ASPECTOS POSITIVOS	RECOMENDACIONES
<p>3) La Interventoría ha diseñado e implementado un formato de encuesta sobre buen gobierno corporativo teniendo en cuenta lineamientos de la Superintendencia de Industria y Comercio, el cual aplica periódicamente al Concesionario con el fin de verificar que sus políticas estén alineadas con los objetivos previstos en el contrato de concesión. Este tipo de actividades evidencia atención a las observaciones emitidas por la Oficina de Control Interno, puesto que auditoría técnica adelantada en noviembre de 2017 (Memorando No. 20171020163813) se señaló una no conformidad a la Interventoría debido a que, en ese entonces, no se adelantaba seguimiento al código de buen gobierno del Concesionario.</p>	<p>2) En caso de que la ANI apruebe la prórroga al contrato de Interventoría No. SEA-15-2012, se recomienda conciliar con la Supervisión las precisiones que requiere el contrato de interventoría No. SEA-15-2012, con el fin de que estas queden definidas en esa posible modificación contractual. Dentro de las precisiones se tienen, entre otras, la fecha de entrega de informes mensuales, ejecución de ensayos de laboratorio, acceso a los diseños de detalle y disponibilidad de planos as built de los proyectos ejecutados en el terminal portuario.</p> <p>3) Se recomienda indicar en los informes mensuales de interventoría el momento del tiempo al que hacen referencia cada una de las actividades allí descritas ya que el reporte de información proveniente del Concesionario, correspondiente a periodos anteriores, puede llegar a generar confusiones en el lector.</p>
COMPONENTE TÉCNICO	
<p>1) La Interventoría ha diseñado e implementado un formato de seguimiento a la señalización temporal en obra, el cual se entrega diligenciado a la Supervisión dentro de los anexos de los informes mensuales. La implementación de este formato evidencia atención a las observaciones emitidas por la Oficina de Control Interno, puesto que auditoría técnica adelantada en noviembre de 2017 (Memorando No. 20171020163813) se recomendó contar con este tipo de herramientas, teniendo en cuenta la importancia de la seguridad al interior del terminal portuario.</p> <p>2) En el recorrido de auditoría se evidenció que, a pesar de que los riesgos asociados al diseño y a la construcción, se encuentran en cabeza del Concesionario, la Interventoría lleva a cabo recomendaciones de carácter técnico con el fin de que las actividades asociadas al plan de inversiones sean ejecutadas de la mejor manera y que su vida útil no se vea afectada por errores en la construcción. Se tiene el caso de la actividad <i>Sustitución de losas</i> del plan bianual 2017-2018, sobre la cual la Interventoría ha</p>	<p>1) Se evidenció que la Interventoría actualiza el inventario de los bienes de uso público que hacen parte de la concesión, tanto infraestructura como equipos; no obstante, a la fecha la Entidad cuenta con el inventario actualizado a diciembre de 2017. En este sentido, con el objetivo de que la Supervisión cuente con información actualizada, se recomienda radicar en lo que queda del primer semestre de 2019, el inventario actualizado con corte a diciembre de 2018.</p> <p>2) La Interventoría debe alertar al Concesionario y notificar a la Entidad sobre la ausencia de una valla con la información del contrato de concesión No. 009 de 1994 en la terminal portuaria ya que esta situación contraría los lineamientos de la Resolución No. 1219 de 2015, emitida por el Ministerio de Transporte, <i>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</i></p>



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

ASPECTOS POSITIVOS	RECOMENDACIONES
<p>recomendado intervenir tramos completos y no sectores fraccionados ya que estos últimos se pueden afectar por el entorno viciado que genera el pavimento adyacente que se encuentra en mal estado.</p>	<p><i>Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- y LA Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -Aerocivil-.</i></p> <p>3) A pesar de que se lleva a cabo seguimiento a la ejecución del plan de inversión, se recomienda a la Interventoría diseñar e implementar un diagrama de Gantt, el cual permitiría identificar las rutas críticas de los planes bianuales, identificar la relación entre las diferentes actividades, cumplimiento de las duraciones estimadas y vincular el seguimiento físico y financiero a las inversiones. Se debe tener en cuenta que la implementación de esta herramienta se define en la sección 2.4.2 de la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo (Anexo 8) del contrato de interventoría No. SEA-15-2012.</p> <p>4) Se recomienda revisar y validar el reporte de ejecución física de las actividades 13 y 14 del plan bianual 2017-2018 aprobado mediante Resolución No. 2319 de 2018, asociadas a la demolición de la viga riel para grúas pórtico y reforzamiento estructural en el muelle 8, ya que en el recorrido de auditoría, la Interventoría expuso que las actividades en ejecución corresponden a la Fase I de esas actividades; no obstante, en los dos últimos informes mensuales de Interventoría (No. 88 y No. 89) se reporta que el avance corresponde a la Fase II.</p>
COMPONENTE FINANCIERO	
<p>1) Se evidenció que la Interventoría ha venido trabajando en acciones para subsanar la causa raíz que dio lugar a la no conformidad señalada en la auditoría técnica adelantada en noviembre de 2017 (Memorando No. 20171020163813) con relación a la ausencia de auditorías de ingresos que permitan validar una correcta liquidación de la contraprestación portuaria, conforme a lo establecido en la cláusula cuarta del otrosí No. 2 del 30 de mayo de 2008. A la fecha la Interventoría ha hecho la entrega formal a la Supervisión de las auditorías de ingresos correspondientes a las vigencias 2016 (Rad No. 20194090590642) y 2017 (Rad No. 20184091064702).</p>	<p>1) Una vez se hayan finalizado los ejercicios de imputación correspondientes a fase III y a los planes de las bianualidades 2011-2012, 2013-2014 y 2015-2016, se recomienda corregir y remitir a la Supervisión los formatos semestrales de inversión GCSP-F-011 y GCSP-F-044, con el fin de que la información reportada en esos formatos contables coincida plenamente con lo acordado en los documentos de imputación que se lleguen a suscribir entre la ANI, la Interventoría y el Concesionario.</p>



ASPECTOS POSITIVOS	RECOMENDACIONES
	<p>2) Con el propósito de que la Entidad tenga total certeza de la correcta liquidación de la contraprestación portuaria pagada por el Concesionario a la fecha, se recomienda a la Interventoría radicar en la Entidad, previo a la terminación vigente del contrato de Interventoría No. SEA-015-201: 1) los resultados de las auditorías de ingresos correspondientes a las vigencias 2014, 2015 y 2018; y 2) concepto sobre los pagos de contraprestación efectuados por la SPRBUN a partir del inicio del contrato de Interventoría No. SEA-15-2012 y hasta el 21 de febrero de 2014, momento en el que la metodología de contraprestación cambió de línea de playa a la definida en el Decreto No. 1873 de 2008.</p>
COMPONENTE JURÍDICO	
<p>1) Se evidenció que el conocimiento y análisis del contrato de concesión por parte de la Interventoría, así como la memoria del proyecto adquirida en la ejecución del contrato de concesión, dan valor agregado a la toma de decisiones.</p> <p>2) Se evidenció que la Interventoría conceptúa sobre situaciones que pueden llegar a generar controversias con el Concesionario, en función de los intereses y recursos del Estado. Por ejemplo, respecto de la demanda arbitral del Concesionario contra la ANI asociada a la aplicabilidad de una TRM de \$1900 en la liquidación de las inversiones pactadas con el otrosí No. 2 del contrato de concesión No. 009/1994, se evidenció que la Interventoría ha expresado su posición negativa (Ver Rad No. 20134090378632). También se tiene el caso de contraprestación adicional por el mayor aprovechamiento de línea de playa por parte del Concesionario, representado en la puesta en operación del muelle 14, la cual dio origen al hallazgo identificado con el No. 859 en el Plan de Mejoramiento Institucional de la Entidad. Al respecto la Interventoría ha concluido que se debe requerir al Concesionario la realización del pago correspondiente (Ver Rad No. 20184090197822).</p>	<p>1) Se considera que se podrían adelantar ejercicios de verificación de la composición accionaria del Concesionario con el objetivo de, en caso de ser procedente, generar alertas a la Entidad sobre accionistas que pueden poner en riesgo el normal desarrollo del contrato de concesión No. 009 de 1994.</p> <p>2) Con el propósito de generar alertas a la ANI sobre situaciones que pueden poner en riesgo la ejecución de inversiones faltantes del plan maestro, se podría, en conjunto con el área financiera de interventoría, analizar el impacto de la Resolución No. 1342 de 2018, de la Alcaldía Distrital de Buenaventura, <i>Por medio de la cual se declaran como sujetos pasivos del cobro del impuesto predial unificado, a los tenedores a título de arrendamiento, uso, usufructo u otra forma de explotación comercial que se haga mediante establecimiento mercantil dentro de las áreas objeto del contrato de concesión correspondiente a puertos aéreas y marítimos.</i></p> <p>3) En caso de considerarlo procedente, se recomienda asesorar a la ANI en el trámite de modificación contractual asociado a la exclusión de la cláusula décima segunda, numeral 12.19 del contrato de concesión No. 009 de 1994, con el</p>



 <p>ANI Agencia Nacional de Infraestructura</p>	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

ASPECTOS POSITIVOS	RECOMENDACIONES																				
	<p>objetivo de que se dé cabal cumplimiento a los dos últimos actos administrativos asociados: Resolución No. 0082 de 2019 y Resolución No. 610 de 2019.</p>																				
COMPONENTE OPERATIVO																					
<p>1) Mensualmente la Interventoría reporta la información operativa del terminal portuario, presentando información de muellaje y de carga movilizada en el periodo. En cuando a índices de desempeño, calcula, a partir de información entregada por el Concesionario, los siguientes Indicadores:</p> <table border="1" data-bbox="299 895 858 1293"> <thead> <tr> <th>INDICADOR</th> <th>UNIDADES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Frecuencia de llegada</td> <td>Buques/día</td> </tr> <tr> <td>Tiempo de espera</td> <td>Horas/buque</td> </tr> <tr> <td>Tiempo de servicio</td> <td>Horas/buque</td> </tr> <tr> <td>Tiempo de rotación</td> <td>Horas/buque</td> </tr> <tr> <td>Tonelaje manipulado por buque</td> <td>Tonelaje/buque</td> </tr> <tr> <td>Fración del tiempo en que los buques están atracados en la que se trabaja en ellos</td> <td>Horas</td> </tr> <tr> <td>Número de cuadrillas empleadas por buque y por turno</td> <td>Cuadrillas</td> </tr> <tr> <td>Productividad grúas pórtico</td> <td>Movimientos/hora</td> </tr> <tr> <td>Productividad grúas móviles</td> <td>Movimientos/hora</td> </tr> </tbody> </table> <p>Fuente: Secciones 4.1.2.3 y 4.1.4.8 del Informe de Interventoría No. 89 (Rad No. 20194090590602)</p> <p>Se considera que este tipo de reportes se encuentran alineados con las funciones operativas de Interventoría.</p>	INDICADOR	UNIDADES	Frecuencia de llegada	Buques/día	Tiempo de espera	Horas/buque	Tiempo de servicio	Horas/buque	Tiempo de rotación	Horas/buque	Tonelaje manipulado por buque	Tonelaje/buque	Fración del tiempo en que los buques están atracados en la que se trabaja en ellos	Horas	Número de cuadrillas empleadas por buque y por turno	Cuadrillas	Productividad grúas pórtico	Movimientos/hora	Productividad grúas móviles	Movimientos/hora	<p>1) Se recomienda que los reportes de índices de desempeño de Interventoría consideren a completitud los indicadores objetivo acordados por el INCO (hoy ANI) y el Concesionario tras la suscripción del otrosí No. 2, al contrato de concesión:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Productividad por buque en movimientos/hora. • Productividad por grúa para contenedores en movimientos hora. • Productividad muelle en Teu/metros muelle. • Demoras de buque en horas. • Demoras para ingreso de camión en horas y tiempo de permanencia del buque en horas. <p>Asimismo, se podría asignar el rango en el que se encuentra el resultado del cálculo de estos indicadores acorde a los rangos definidos en esa modificación contractual. En el caso de que estos índices y rangos definidos en el otrosí No. 2 no permitan obtener análisis sobre la eficiencia y nivel de competitividad de la terminal portuaria, se podrían, proponer junto con el Concesionario y la ANI, indicadores aceptados internacionalmente para tal fin. Lo anterior con el fin de dar cabal cumplimiento a la obligación definida en la cláusula séptima del otrosí No. 2 del contrato No. 009/1994 y contar con herramientas estadísticas que permitan tomar decisiones a favor de la competitividad del terminal portuario.</p>
INDICADOR	UNIDADES																				
Frecuencia de llegada	Buques/día																				
Tiempo de espera	Horas/buque																				
Tiempo de servicio	Horas/buque																				
Tiempo de rotación	Horas/buque																				
Tonelaje manipulado por buque	Tonelaje/buque																				
Fración del tiempo en que los buques están atracados en la que se trabaja en ellos	Horas																				
Número de cuadrillas empleadas por buque y por turno	Cuadrillas																				
Productividad grúas pórtico	Movimientos/hora																				
Productividad grúas móviles	Movimientos/hora																				
COMPONENTE AMBIENTAL																					
<p>1) Se evidenció seguimiento por parte de la Interventoría a las obligaciones que el Concesionario debió cumplir para atender las solicitudes de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA),</p>	<p>1) Con el objetivo de evitar medidas de suspensión por parte de la ANLA, la Interventoría podría llevar a cabo un análisis en el que se identifiquen situaciones que, de materializarse, impactarían</p>																				



ASPECTOS POSITIVOS	RECOMENDACIONES
<p>específicamente las relacionadas con la Resolución 1791 del 12 de octubre de 2018 <i>"Por la cual se impone medida preventiva de suspensión de actividades"</i> en muelle 14 y en las instalaciones operadas por CIAMSA".</p> <p>2) Mensualmente la Interventoría reporta el estado del cumplimiento de las fichas del plan de manejo ambiental del Concesionario.</p> <p>3) Se evidenció que la Interventoría viene cumpliendo con los monitoreos de la calidad de aire y ruido en el terminal portuario.</p>	<p>negativamente el medio ambiente y así generar alertas de carácter preventivo al Concesionario.</p> <p>2) Se podrían adelantar análisis de la información remitida mensualmente por el Concesionario con el objetivo de retroalimentar su gestión. Se tiene el caso de los reportes de la gestión de seguridad industrial del Concesionario, en los cuales se reportan los resultados mensuales en materia de accidentalidad.</p>
COMPONENTE SOCIAL	
<p>1) Mensualmente la Interventoría reporta el estado del cumplimiento de las fichas del plan de manejo ambiental asociadas a la gestión social del Concesionario, mediante las cuales se hace seguimiento al programa de información y participación comunitaria, programa de vinculación de mano de obra local, programa de educación ambiental a la comunidad y programa de educación ambiental para el personal vinculado a la SPRBUN.</p>	<p>1) Se recomienda implementar un canal de comunicación con el profesional Social de la Supervisión con el fin de identificar los lineamientos de la ANI en materia de gestión social.</p>
COMPONENTE PREDIAL	
<p>1) Se evidenció que la Interventoría atiende las solicitudes de la Entidad respecto a los hechos de las demandas de nulidad y restablecimiento del derecho instauradas por el Instituto Nacional de Vías-INVÍAS en contra del Distrito de Buenaventura ante el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, por el cobro del impuesto predial unificado de lotes ubicados dentro del terminal portuario. Se tiene el caso del Edificio de Administración y el parqueadero de Tractomulas (patio Colfecar), sobre los que la Interventoría se pronunció mediante radicado No. 20194090348182. Se considera que este tipo de insumos fortalece la información para la representación judicial de la ANI como tercero interesado en los procesos de demanda en curso.</p>	<p>1) Se recomienda analizar y definir con la Supervisión el nivel de detalle del inventario de las instalaciones dentro de la zona de uso público que debe presentar la Interventoría al final de su contrato ya que ese inventario puede ser una oportunidad para que la ANI cuente con información actualizada y georreferenciada de los límites de la zona de uso público y de la infraestructura disponible dentro del terminal portuario.</p>

7. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3 de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

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 (PMP), los cuales se generan a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas a la Interventoría y Supervisión de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.

7.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)

Con base en el Plan de Mejoramiento Institucional de la Entidad, con corte a 31 de mayo de 2019,¹⁷ se evidenció que el contrato de concesión No. 009 de 1994 cuenta con siete hallazgos señalados en auditoría especial de 2012¹⁸ que, a pesar de que se hayan cumplido las unidades de medida de sus planes de mejoramiento, el Ente de Control no ha declarado su efectividad. En los siete casos, el responsable final es la Vicepresidencia de Gestión Contractual. Las características de estos hallazgos se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 10. Hallazgos sin efectividad en el PMI.

NO.	DESCRIPCIÓN HALLAZGO	DESCRIPCIÓN DE LAS METAS	ESTADO
859-1	Línea de Playa y Zonas de Bajamar En visita de inspección se verificaron las Coordenadas Planas y Geográficas de la Línea de Playa, la cual difiere de la establecida en la Cláusula Segunda del contrato, es decir, 2001 ML, no obstante lo anterior ni el Concesionario ni el INCO (hoy Agencia Nacional de Infraestructura), realizaron el cálculo de la contraprestación por utilizar mayor línea de playa de la entregada en concesión Así las cosas, el menor valor recibido por parte del Estado, desde el año 1994 hasta diciembre de 2011, se configuran en un presunto detrimento en el patrimonio del Estado, en cuantía aproximada de \$9,527 millones de 2011.	1. Solicitud de concepto al interventor. 2. Concepto del interventor. 3. Visita del área técnica de la entidad 4. Levantamiento Planimétrico Aportado por el Concesionario 5. Informe del IGAC sobre medición del terminal portuario 6. Solicitud de alcance Integral a interventoría (técnico, jurídico y financiero) 7. Validación ANI alcance integral de interventoría 8. Tomar las medidas pertinentes, conforme alcance integral de interventoría y validación de la entidad 9. Informe de Cierre	Avance unidades de medida: 100%
862-4	Control Institucional Se observó que la Agencia Nacional de Infraestructura presuntamente no está cumpliendo con la función de supervisar los puertos, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 4165 de 2011. Lo anterior, se refleja en el no seguimiento al plan de inversiones, donde la	1. Resolución de aprobación con cambios. 2. Memorando a VAF 3. Memorando de distribución de concesiones por supervisor 4. Estudio de Cargas de trabajo	Avance unidades de medida: 100%

¹⁷ Plan De Mejoramiento Institucional de la ANI con corte a 31 de mayo de 2019. Disponible para descarga en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-de-mejoramiento-institucional-pmi-21719>

¹⁸ Radicado No. 20124090259612 del 6 de septiembre de 2012.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

NO.	DESCRIPCIÓN HALLAZGO	DESCRIPCIÓN DE LAS METAS	ESTADO
	<p>Sociedad Portuaria Regional solicita a la Agencia el cambio de algunas inversiones, ésta no contestó en tiempo la solicitud por lo que el concesionario ejecutó el nuevo plan de inversión sin que la Agencia haya realizado su aprobación.</p> <p>Igualmente, se observó la ausencia de control institucional, toda vez que la supervisión de la concesión tiene a su cargo aproximadamente 31 contratos portuarios, limitando que su labor se realice en forma oportuna y eficaz.</p>	<p>5. Manual de interventoría y supervisión 6. Informe de cierre</p>	
864-6	<p>Póliza de Estabilidad y Calidad de la Obra Otrosí No. 3</p> <p>En el Otrosí 3 en la Cláusula Sexta Garantías, se establece que "El Concesionario, dentro de los diez (10) hábiles siguientes a la firma del acta de entrega final de las obras, deberá garantizar la calidad de las obras descritas en la cláusula primera de este documento, cuyo objeto sea asegurable por un valor equivalente al 2% del costo de las inversiones y con vigencia de tres (3) años, contados a partir del acta que dé certeza de la entrega y finalización de las obras", presuntamente incumpliendo lo establecido en el Decreto 4828 artículo 7 numeral 6 que determina como mínimo el amparo de las obras por vigencia de cinco años."</p>	<p>1. Informe técnico de la interventoría 2. Actas de entrega 3. Oficio de requerimiento a la SPRB y la Interventoría 4. Pólizas 5. Concepto Jurídico 6. Informe conjunto para verificación de aprobación de pólizas pendientes. 7. Oficio de validación de pólizas. 8. Procedimiento de aprobación de pólizas 9. Informe de cierre</p>	<p>Avance unidades de medida: 100%</p>
865-7	<p>Ejecución de Obras y Seguridad Industrial Inadecuado corte de cárcamos para las vigas rieles, Muelle 14, dado que se dejó expuesto el hierro de 1, con lo que se puede afectar la calidad del refuerzo de la losa contigua, denotándose deficiencias en lo establecido en el Contrato de Concesión, cláusula 12, numeral 11, además inadecuado manejo de elementos en la zona de montaje de la Banda Transportadora de Carbón, tales como cables, piezas de lámina, así mismo, no se encontraba señalizada la zona de obra</p>	<p>1- Requerimiento informe al Concesionario 2- Solicitud de concepto a la Interventoría 3- Concepto de Interventoría 4- Informe de visita 5- Manual de interventoría y supervisión 6- Informe de cierre</p>	<p>Avance unidades de medida: 100%</p>
866-8	<p>Coordenadas de las Áreas entregadas en Concesión</p> <p>En visita de inspección efectuada entre el 22 y 25 de octubre de 2012 se evidenció que las coordenadas inscritas en el plano de localización de las áreas entregadas en concesión no concuerdan con las del contrato y no se ha dado cumplimiento a lo establecido en la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, ya que no se ha efectuado el ajuste de las coordenadas a la realidad.</p>	<p>1. Requerimiento levantamiento topográfico 2. Convenio IGAC- ANI 3. Informe de Supervisión con avance y cronograma de seguimiento 4. Levantamiento Planimétrico – IGAC 5. Manual de Supervisión e interventoría 6. Informe de cierre</p>	<p>Avance unidades de medida: 100%</p>



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

NO.	DESCRIPCIÓN HALLAZGO	DESCRIPCIÓN DE LAS METAS	ESTADO
871-3	Sustitución de Losas – Frente Bodega 4 En visita de inspección se observó que algunas de las losas sustituidas de acuerdo con el ítem 7 del Plan de Inversiones, se encuentran fracturadas transversalmente y otras longitudinalmente frente a la Bodega No. 4, las cuales tienen menos de 3 años de construidas, situación que denota incumplimiento de las especificaciones técnicas de construcción y deficiencias en el seguimiento y control por parte del Concesionario y de la Interventoría contratada por el Estado para hacer seguimiento a las inversiones que realiza el Concesionario, además no se evidencia requerimiento en relación con la póliza de estabilidad de obra.	1- Requerimiento Informe al Concesionario 2- Requerimiento Informe a la Interventoría 3- Informe de visita para verificar estado de las losas 4- Requerimiento reemplazo de losas fracturadas. 5- Informe de visita para verificar que se realice el reemplazo de losas 6. Manual de Supervisión e Interventoría 7. Informe de cierre	Avance unidades de medida: 100%
872-14	Zonas de Servidumbre En visita de inspección a la zona de servidumbre en la Puerta Pekin, se evidenció desorden en la operación de vehículos que ingresan y salen de la Sociedad Portuaria y de otras empresas, lo anterior debido a deficiencias en la señalización, situación que genera inseguridad en la maniobra de los vehículos y puede disminuir la eficiencia en la operación del Puerto.	1: Requerimiento informe al Concesionario 2. Solicitud de informe a la Interventoría 3. Concepto de la Interventoría 4. Informe de visita 5: Manual de Interventoría y Supervisión 6. Oficio de traslado por no competencia a Secretaría de Tránsito de Buenaventura 7. Documento aclaratorio de responsabilidad y/o competencia 8. Informe de cierre	Avance unidades de medida: 100%

El único hallazgo con incidencia fiscal es el identificado con el No. 859-1, asociado a un pago por el mayor aprovechamiento de línea de playa, representada en la puesta en operación del muelle 14 del terminal portuario. En la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno, en noviembre de 2017,¹⁹ a la función pública de la Interventoría y de la Supervisión de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, se hizo la observación respecto de la conciliación del valor de contraprestación que debía pagar el Concesionario por el aprovechamiento descrito; al respecto, en la auditoría adelantada en junio de 2019 por parte de la Oficina de Control Interno, se evidenció que en diciembre de 2017 la ANI solicitó al Concesionario, fundamentada en análisis hechos por la Interventoría, el pago por el uso adicional de línea de playa, la suma de USD 415,894.60, sin la aplicación de intereses moratorios.²⁰

No obstante, lo anterior, mediante el Auto No. 0290 del 12 de abril de 2018 la Dirección de Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República (CGR) archivó la indagación preliminar No. 20160813, la que se abrió el 24 de febrero de 2017, por medio del Auto No. 0253, con

¹⁹ Memorando No. 20171020163813 del 27 de noviembre de 2017.

²⁰ Radicado No. 20173030416311 del 28 de diciembre de 2017.



la finalidad de verificar, entre otros, la afectación al patrimonio estatal referenciada en el hallazgo No 859-1.

A pesar del archivo de esa indagación preliminar por parte de la Dirección de Investigaciones Fiscales de la Contraloría General de la República (CGR), se evidenció que, mediante memorando No. 20183030195273 del 10 de diciembre de 2018, la Gerencia de Proyectos Portuarios informó al GIT de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica que, con el objetivo de obtener el pago de contraprestación adicional correspondiente al mayor aprovechamiento de línea de playa entre 2012 y 2014 con ocasión de la entrada en operación del muelle No. 14, el mayor aprovechamiento de línea de playa podría considerarse como sustento para demandar en reconvenición al Concesionario ante la demanda que este último presentó al Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá el 10 de octubre de 2018,²¹ cuyas pretensiones son:

“PRIMERA - Que se declare la nulidad de las Resoluciones 1349 de 2003 y 648 de 2013, por medio de la cual se aprobó el plan bianual de Inversiones 2013-2014 que la SPRBUN debe ejecutar en virtud del contrato de concesión No. 009 de 1994 y sus Otrosíes.

SEGUNDA - Que, como consecuencia de la declaración anterior se modifique el artículo segundo de la parte resolutive de la Resolución 648 de 2013 indicando que la TRM que se utilizará es la contemplada en el Otrosí No 2, esto es \$1900;

TERCERA - Que se reliquiden las inversiones que la SPRBUN ha realizado desde la expedición de los actos administrativos demandados a la tasa de cambio pactada en el Otrosí No. 2, esto es, \$1900;

CUARTA - Que en el evento que no prosperen las pretensiones anteriores, se declare que la variación de la tasa de cambio (TRM) ocurrido con posterioridad a la celebración del contrato es un hecho Imprevisto e Imprevisible que afecta el equilibrio económico del contrato y por lo tanto, SPRBUN tiene derecho a que dicho equilibrio le sea reestablecido reduciendo el valor de las inversiones obligatorias proporcionalmente a la diferencia de la tasa de cambio de \$1900 y las tasas de cambio superiores a \$1900;

QUINTA - Que se condene a la ANI a pagar agencias en derecho y costas del proceso.”

En este sentido, el área jurídica de la Supervisión Indicó, vía correo electrónico del 19 de junio de 2019, lo siguiente:

“(…) nos encontramos ante una controversia contractual y no frente a un simple cobro pendiente. En efecto, a pesar de que en criterio del Equipo de Apoyo a la Supervisión y la Interventoría del contrato si se presentó un mayor aprovechamiento de un recurso entregado en concesión, y ello eventualmente podría generar el reconocimiento del equivalente de dicho efecto de mayor aprovechamiento en términos de contraprestación adicional, el Concesionario ha rechazado expresamente la viabilidad del cobro, presentando una serie de argumentos que claramente se oponen a los de la Entidad. (...)”

²¹ Radicado No. 20184091077102 del 17 de octubre de 2018.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	---	---

Como se mencionó previamente, respecto del trámite arbitral, según lo reportado por el GIT de Defensa Judicial, a la fecha se está a la espera de que el respectivo Juez Civil del Circuito de Bogotá designe los árbitros que conformarán el panel arbitral; por ende, no se cuenta con una contestación formal de parte de la Entidad que incluya la reconvencción a presentar por parte de la ANI con relación al cobro por el mayor aprovechamiento de línea de playa.

Por otra parte, en el recorrido de verificación a la ejecución del plan de inversiones (Ver sección 5.1), adelantado los días 13 y 14 de junio de 2019, se validó el adecuado estado de la infraestructura disponible en el muelle 14, lo cual se evidencia con las siguientes fotografías:

<p>Foto 40. Muelle 14</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>	<p>Foto 41. Medidas preventivas ANLA muelle 14</p>  <p>Fuente: Visita OCI, 13 y 14 de junio de 2019.</p>
<p>El muelle No. 14 tiene capacidad para el manejo de granel líquido y carbón. Con base en el inventario de infraestructura de la Interventoría, con corte a diciembre de 2018, tiene una longitud total de 190 m y un ancho promedio de 22 m.</p>	<p>A partir de la Resolución No. 01797 de 2018 de la ANLA, se construyeron y adecuaron los bordillos del muelle 14 con el objetivo de que estos fueran continuos y que tengan la capacidad de contener derrames y prevenir la caída de sustancias líquidas al mar.</p>

7.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Con corte a 31 de mayo de 2019 no se evidenciaron no conformidades abiertas en el Plan de Mejoramiento por Procesos de la Entidad. La última no conformidad que se cerró, asignada a la Supervisión, fue la No. 3532, señalada en la auditoría adelantada por la Oficina de Control Interno, en noviembre de 2017,²² cuyo contenido y plan de mejoramiento se presentan a continuación:

²² Memorando No. 20171020163813 del 27 de noviembre de 2017.



Tabla 11. No conformidad No. 3532.

NO CONFORMIDAD	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
<p>3532 (Supervisión)</p> <p>A partir del oficio No. 2 de 2008, el concesionario ha tomado sus propias decisiones con respecto al plan maestro de inversión ya que se han ejecutado planes bienales sin aprobación de la ANI, lo que ha sido reconocido por la interventoría y por la Entidad; sin embargo, no se cuenta con lineamientos para acotar los tiempos de aprobación de este tipo de planes. Esta situación se mantiene ya que durante la auditoría se evidenció que el concesionario viene adelantando inversiones propuestas en el plan bienal 2017-2018, el cual, a pesar de entregarlo a la Entidad en diciembre de 2016, no cuenta con la aprobación correspondiente. El silencio administrativo de la Entidad podría beneficiar los intereses de explotación comercial del concesionario, más no a la razón de ser de una concesión portuaria, al poner en consideración el artículo 25 de la Ley 80 de 1993.</p>	<p>1. Presentar resolución de aprobación de plan bienal 2017-2018.</p> <p>2. Realizar mesas de trabajo en conjunto con Supervisión, Interventoría y Concesionario para imputar inversiones al plan maestro de inversión.</p> <p>Fecha de inicio: 27/11/2017</p> <p>Fecha de finalización: 31/12/2018</p>

Fuente: Plan De Mejoramiento por Procesos de la ANI con corte a 31 de mayo de 2019. Disponible para descarga en el enlace <https://www.ani.gov.co/planes/plan-mejoramiento-procesos-pmp-21720>

Con base en la tabla precedente, la no conformidad No. 3532 se señaló en virtud de los tiempos que han demandado la aprobación de los planes bianuales. Al respecto, la Oficina de Control Interno considera que, como lo manifestó en la auditoría adelantada en noviembre de 2017 y en la sección 5.2, se recomienda analizar y definir mecanismos entre la Supervisión, el Concesionario y la Interventoría para reducir esos tiempos de aprobación, los cuales se ven afectados por los alcances que el Concesionario da a las propuestas iniciales presentadas cada 30 de noviembre, previo a cada bianualidad, y por los tiempos que requiere la Interventoría y la Supervisión para llevar a cabo la revisión correspondiente desde el área técnica, financiera y jurídica:

7.3 Verificación atención a organismos de control del Estado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte

Se consultó ORFEO con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, así como de la Superintendencia de Puertos y Transportes. Con el fin de tener una muestra representativa de solicitudes, se consultó la existencia de comunicaciones a partir de abril de 2018. Al respecto se evidenció lo siguiente para cada uno de los organismos de control y de la Superintendencia:

1. **Contraloría General de la República:** Se evidenciaron cuatro comunicaciones de parte del Ente de Control. Se resalta el recibo de la comunicación con radicado ANI No. 20184090388912 del 19



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

de abril de 2018, mediante la cual la Dirección de Investigaciones Fiscales de la CGR archivó las diligencias fiscales asociadas a la indagación preliminar No. 2016-00813, asociada al hallazgo No. 859-1 (Ver sección 7.1). También, respecto de hallazgos señalados por el Ente de Control, se evidenció que se rechazó la solicitud de la Entidad para que el hallazgo No. 862-4, actualmente a cargo de la ANI, se trasladara al Ministerio de Transporte. Por último, se evidenció solicitud de información sobre dragados realizados en la ejecución del contrato de concesión No. 009 de 1994, en virtud de la auditoría financiera adelantada al INVIAS sobre el proyecto *Drenaje Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura*.

2. **Defensoría del Pueblo:** Se evidenció el traslado de una petición proveniente de la asociación sindical Asintrainpacífico, respecto de solicitudes dentro del procedimiento administrativo de modificación de las cláusulas del contrato de concesión No. 009 de 1994. El requerimiento fue contestado al Ente de Control fuera de término.
3. **Procuraduría General de la Nación:** Se evidenciaron siete requerimientos. Se resalta el seguimiento por parte del Ente de Control al cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, en especial sobre el cumplimiento del numeral 12.19 del contrato de concesión, asociado a la operación portuaria por parte del Concesionario, y a solicitudes de información respecto de peticiones por parte de terceros. En términos generales, se evidenció una atención oportuna por parte de la Entidad.
4. **Superintendencia de Puertos y Transporte:** Se evidenciaron dos comunicaciones provenientes de la Superintendencia, asociadas a traslados de solicitudes realizadas por terceros. Estas se atendieron en término por parte de la Entidad.

El detalle de estas solicitudes se presenta en el anexo No. 2.

8. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 14 de junio se realizó reunión de cierre con la participación de la Supervisión, la Interventoría y la Oficina de Control Interno, el 17 de junio se remitieron vía correo electrónico las conclusiones del proceso de auditoría a la Interventoría, el 17 y el 25 de junio a la Supervisión y el 19 de junio, vía correo electrónico, se comunicó al personal encargado de notificar actos administrativos de la Vicepresidencia Jurídica situaciones evidenciadas en el desarrollo de la auditoría respecto de la notificación y comunicación de la Resolución No. 2319 de 2018 *Por la cual se aprueba el Plan Bienal de Inversiones 2017-2019 del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994*. 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.

Las conclusiones del ejercicio de auditoría (buenas prácticas, recomendaciones y no conformidades), se listan en seguida. Lo anterior a partir del análisis descrito en el cuerpo del presente informe.

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 y de la Interventoría.

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

8.1.1 Por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)

1. Se evidenció que la ANI cuenta con un equipo interdisciplinario para la gestión y seguimiento del contrato de concesión No. 009 de 1994, 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 la 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 del Concesionario, se evidenció que desde la Supervisión se llevan a cabo solicitudes de documentación actualizada al Concesionario que permitan evidenciar la conservación y protección del medio ambiente en el área entregada en concesión y se adelantan visitas a la terminal portuaria con el objetivo de validar el cumplimiento de las obligaciones ambientales *in situ*. En estas visitas también se adelantan comités de carácter ambiental con la participación de la Interventoría y del Concesionario. Se considera que este tipo de actividades fomentan el control ambiental por parte de la ANI en la ejecución del contrato de concesión No. 009 de 1994.
4. Se evidenció que en conjunto con la Interventoría y el Concesionario se ha diseñado e implementado un cronograma de actividades para conciliar e imputar las inversiones aprobadas y ejecutadas a la fecha. Se evidenciaron avances en las inversiones de la Fase III y de los planes bianuales 2011-2012, 2013-2014 y 2015-2016.

8.1.2 Por parte de la Interventoría

El detalle de los aspectos positivos y gestión que da valor agregado se presenta en la Tabla 9. A continuación se presentan los aspectos más relevantes identificados en la auditoría:

1. La Interventoría ha diseñado e implementado un formato de encuesta sobre buen gobierno corporativo teniendo en cuenta lineamientos de la Superintendencia de Industria y Comercio, el cual aplica periódicamente al Concesionario con el fin de verificar que sus políticas estén alineadas con los objetivos previstos en el contrato de concesión.
2. La Interventoría ha diseñado e implementado un formato de seguimiento a la señalización temporal en obra, el cual se entrega diligenciado a la Supervisión dentro de los anexos de los informes mensuales. La implementación de este formato, al igual que las encuestas de seguimiento sobre buen gobierno corporativo señaladas en el numeral anterior, evidencia atención a los resultados de las auditorías adelantadas por la Oficina de Control Interno, puesto que auditoría técnica adelantada en noviembre de 2017 se hicieron observaciones al respecto.
3. A pesar de que los riesgos asociados al diseño y a la construcción se encuentren en cabeza del Concesionario, la Interventoría lleva a cabo recomendaciones de carácter técnico con el fin de que las actividades asociadas al plan de inversiones sean ejecutadas de la mejor manera y que su vida útil no se vea afectada por errores en la construcción.

	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

4. Se evidenció que la Interventoría ha venido trabajando en acciones para subsanar la causa raíz que dio lugar a la no conformidad señalada en la auditoría técnica adelantada en noviembre de 2017, con relación a la ausencia de auditorías de ingresos que permitan validar una correcta liquidación de la contraprestación portuaria, conforme a lo establecido en la cláusula cuarta del otrosí No. 2 del 30 de mayo de 2008.
5. Se evidenció que el conocimiento y análisis del contrato de concesión por parte de la Interventoría, así como la memoria del proyecto adquirida en la ejecución del contrato de concesión, dan valor agregado a la toma de decisiones.
6. Se evidenció seguimiento por parte de la Interventoría a las obligaciones que el Concesionario debió cumplir para atender las solicitudes de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), específicamente las relacionadas con la Resolución 1791 del 12 de octubre de 2018 *"Por la cual se impone medida preventiva de suspensión de actividades) en muelle 14 y en las instalaciones operadas por CIAMSA"*.
7. Mensualmente la Interventoría reporta el estado del cumplimiento de las fichas del plan de manejo ambiental asociadas a la gestión social del Concesionario, mediante las cuales se hace seguimiento al programa de información y participación comunitaria, programa de vinculación de mano de obra local, programa de educación ambiental a la comunidad y programa de educación ambiental para el personal vinculado a la SPRBUN.

8.2 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 se presenten los planes de mejoramiento correspondientes, los cuales deben ser remitidos al correo electrónico dsaenz@ani.gov.co para su revisión y formalización.

No se identificaron no conformidades asociadas a la gestión de la Interventoría.

A continuación se presentan las no conformidades evidenciadas para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión) y para la Vicepresidencia Jurídica:

8.2.1 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)

1. No se evidenció que en el terminal de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura se cuente con una valla con la información del contrato de concesión No. 009 de 1994, 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-*.
2. No se evidenció oportunidad en la aprobación de las pólizas actualizadas del contrato de Interventoría No. SEA-15-2012 ya que las actualizaciones a las pólizas de Responsabilidad Civil



Extracontractual y de Seguro de Cumplimiento se constituyeron en febrero de 2017, sin que a la fecha se cuente con la aprobación de la ANI, situación que contraría lo previsto en la sección 9.07 (b) de dicho contrato y en el artículo 41 de la Ley 80 de 1993.

8.2.2 Para la Vicepresidencia Jurídica

1. No se evidenció que se haya dado cumplimiento al artículo cuarto de la Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018 Por la cual se aprueba el Plan BIANUAL de Inversiones 2017-2018 del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994, según el cual se debía comunicar la Resolución a la Superintendencia Delegada de Puertos de la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Capitanía del Puerto de Buenaventura, a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, a la Alcaldía Distrital de Buenaventura y al Consorcio Interpuertos en su calidad de Interventor del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994, lo cual contraría los lineamientos definidos en la Ley 1437 del 18 de enero de 2011 Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

8.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría y de la Supervisión, todas formuladas con el propósito de asegurar el éxito del proyecto. Como se mencionó previamente, las recomendaciones son optativas para mejora interna de los controles que se ejercen desde la Interventoría y desde la Supervisión:

8.3.1 Para la Interventoría

1. No obstante la Supervisión estudia una posible prórroga al contrato de interventoría No. SEA-15-2012, se recomienda a la Interventoría diseñar y, en caso de ser procedente, implementar un plan de trabajo conciliado con la Supervisión para la liquidación de ese contrato y para la entrega documental, considerando los lineamientos definidos en la Ley General de Archivos (594 de 200) y en el mismo contrato de interventoría. Lo anterior con el fin de que la liquidación se dé dentro del plazo máximo, de seis meses, acorde a la sección 8.02 del contrato No. SEA-15-2012.
2. En caso de que la ANI apruebe la prórroga al contrato de interventoría No. SEA-15-2012, se recomienda conciliar con la Supervisión las precisiones que requiere el contrato de interventoría No. SEA-15-2012 con el fin de que estas queden definidas en esa posible modificación contractual. Dentro de las precisiones se tienen, entre otras, la fecha de entrega de informes mensuales, ejecución de ensayos de laboratorio, acceso a los diseños de detalle y disponibilidad de planos as built de los proyectos ejecutados en el terminal portuario.
3. Se recomienda indicar en los Informes mensuales de interventoría el momento del tiempo al que hacen referencia cada una de las actividades allí descritas ya que el reporte de información proveniente del Concesionario, correspondiente a periodos anteriores, puede llegar a generar confusiones en el lector.



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

4. Se evidenció que la Interventoría actualiza el inventario de los bienes de uso público que hacen parte de la concesión, tanto infraestructura como equipos; no obstante, a la fecha la Entidad cuenta con el inventario actualizado a diciembre de 2017. En este sentido, con el objetivo de que la Supervisión cuente con información actualizada, se recomienda radicar en lo que queda del primer semestre de 2019, el inventario actualizado con corte a diciembre de 2018.
5. La Interventoría debe alertar al Concesionario y notificar a la Entidad sobre la ausencia de una valla con la información del contrato de concesión No. 009 de 1994 en la terminal portuaria ya que esta situación 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-.*
6. A pesar de que se lleva a cabo seguimiento a la ejecución del plan de inversión, se recomienda a la Interventoría diseñar e implementar un diagrama de Gannt, el cual permitiría identificar las rutas críticas de los planes bianuales, identificar la relación entre las diferentes actividades, cumplimiento de las duraciones estimadas y vincular el seguimiento físico y financiero a las inversiones. Se debe tener en cuenta que la implementación de esta herramienta se define en la sección 2.4.2 de la Metodología y Plan de Cargas de Trabajo (Anexo 8) del contrato de interventoría No. SEA-15-2012.
7. Con el objetivo de asegurar la calidad de la información presentada por la Interventoría en sus informes mensuales, se recomienda fortalecer el autocontrol en los reportes que allí se presentan. Por ejemplo, en el recorrido de auditoría la Interventoría indicó que la ejecución de las actividades correspondientes a la demolición y reforzamiento estructural del muelle No. 8 correspondían a la fase 1 de esa actividad; no obstante, se evidenció que en los informes mensuales No. 88 y No. 89 se reportó que el avance corresponde a la fase 2. Otro ejemplo de oportunidades de mejora de la información presentada se evidenció en el reporte del estado de ejecución del plan bianual 2017-2018 presentado la tabla 4-17 del informe mensual No. 89, en el cual la sumatoria de las inversiones reportadas como ejecutadas no concuerda con el total allí indicado.
8. Una vez se hayan finalizado los ejercicios de imputación correspondientes a fase III y a los planes de las bianualidades 2011-2012, 2013-2014 y 2015-2016, se recomienda corregir y remitir a la Supervisión los formatos semestrales de inversión GCSP-F-011 y GCSP-F-044, con el fin de que la información reportada en esos formatos contables coincida plenamente con lo acordado en los documentos de imputación que se lleguen a suscribir entre la ANI, la Interventoría y el Concesionario.
9. Con el propósito de que la Entidad tenga total certeza de la correcta liquidación de la contraprestación portuaria pagada por el Concesionario a la fecha, se recomienda a la Interventoría radicar en la Entidad, previo a la terminación vigente del contrato de Interventoría



No. SEA-015-201: 1) los resultados de las auditorías de ingresos correspondientes a las vigencias 2014, 2015 y 2018; y 2) concepto sobre los pagos de contraprestación efectuados por la SPRBUN a partir del inicio del contrato de Interventoría No. SEA-15-2012 y hasta el 21 de febrero de 2014, momento en el que la metodología de contraprestación cambió de línea de playá a la definida en el Decreto No. 1873 de 2008.

10. Se considera que se podrían adelantar ejercicios de verificación de la composición accionaria del Concesionario con el objetivo de, en caso de ser procedente, generar alertas a la Entidad sobre accionistas que pueden poner en riesgo el normal desarrollo del contrato de concesión No. 009 de 1994.
11. Con el propósito de generar alertas a la ANI sobre situaciones que pueden poner en riesgo la ejecución de inversiones faltantes del plan maestro, se podría, en conjunto con el área financiera de Interventoría, analizar el impacto de la Resolución No. 1342 de 2018, de la Alcaldía Distrital de Buenaventura, *Por medio de la cual se declaran como sujetos pasivos del cobro del impuesto predial unificado, a los tenedores a título de arrendamiento, uso, usufructo u otra forma de explotación comercial que se haga mediante establecimiento mercantil dentro de las áreas objeto del contrato de concesión correspondiente a puertos aéreos y marítimos.*
12. En caso de considerarlo procedente, se recomienda asesorar a la ANI en el trámite de modificación contractual asociado a la exclusión de la cláusula décima segunda, numeral 12.19 del contrato de concesión No. 009 de 1994, con el objetivo de que se dé cabal cumplimiento a los dos últimos actos administrativos asociados: Resolución No. 0082 de 2019 y Resolución No. 610 de 2019.
13. Se recomienda que los reportes de índices de desempeño de Interventoría consideren a completitud los indicadores objetivo acordados por el INCO (hoy ANI) y el Concesionario tras la suscripción del otrosí No. 2 al contrato de concesión (*Productividad por buque en movimientos/hora, Productividad por grúa para contenedores en movimientos hora, productividad muelle en Teu/metros muelle, Demoras de buque en horas, Demoras para ingreso de camión en horas y tiempo de permanencia del buque en horas*). Asimismo, se podría asignar el rango en el que se encuentra el resultado del cálculo de estos indicadores acorde a los rangos definidos en esa modificación contractual. En el caso de que estos índices y rangos definidos en el otrosí No. 2 no permitan obtener análisis sobre la eficiencia y nivel de competitividad de la terminal portuaria, se podrían, proponer junto con el Concesionario y la ANI, indicadores aceptados internacionalmente para tal fin. Lo anterior con el fin de dar cabal cumplimiento a la obligación definida en la cláusula séptima del otrosí No. 2 del contrato No. 009/1994 y contar con herramientas estadísticas que permitan tomar decisiones a favor de la competitividad del terminal portuario.
14. Con el objetivo de evitar medidas de suspensión por parte de la ANLA, la Interventoría podría llevar a cabo un análisis en el que se identifiquen situaciones que, de materializarse, impactarían negativamente el medio ambiente y así generar alertas de carácter preventivo al Concesionario.



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

15. Se podrían adelantar análisis de la información remitida mensualmente por el Concesionario con el objetivo de retroalimentar su gestión. Se tiene el caso de los reportes de la gestión de seguridad industrial del Concesionario, en los cuales se reportan los resultados mensuales en materia de accidentalidad.
16. Se recomienda implementar un canal de comunicación con el profesional Social de la Supervisión con el fin de identificar los lineamientos de la ANI en materia de gestión social.
17. Se recomienda analizar y definir con la Supervisión el nivel de detalle del inventario de las instalaciones dentro de la zona de uso público que debe presentar la Interventoría al final de su contrato ya que ese inventario puede ser una oportunidad para que la ANI cuente con información actualizada y georreferenciada de los límites de la zona de uso público y de la infraestructura disponible dentro del terminal portuario.

8.3.2 Para el Equipo de Coordinación y Seguimiento al Proyecto (Supervisión)

1. Con el propósito de dar cabal cumplimiento al principio *Acumulación de Inversiones* definido en la sección 3.1 del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994, según *"el cual el costo real de las inversiones, verificado por la Interventoría se imputará al Plan de Inversión, de manera acumulativa en la medida en que aquellas se vayan ejecutando"* (Subrayado fuera de texto), se recomienda que los ejercicios de imputación, incluido los de reemplazo, se lleven a cabo una vez se culmine la ejecución de los planes bianuales. A pesar de que se vienen adelantando ejercicios de imputación, a la fecha el contrato de concesión no cuenta con documentos que certifiquen el acuerdo entre la ANI, Concesionario e Interventoría respecto de la imputación de las inversiones ejecutadas.
2. Se recomienda analizar y definir mecanismos entre la Supervisión, el Concesionario y la Interventoría para reducir los tiempos de aprobación de los planes bianuales ya que estos se ven afectados por los alcances que el Concesionario da a las propuestas iniciales presentadas cada 30 de noviembre, previo a cada bianualidad, y por los tiempos que requiere la Interventoría y la Supervisión para llevar a cabo la revisión correspondiente desde el área técnica, financiera y jurídica.
3. Se recomienda evaluar con el Concesionario la viabilidad de ejecutar inversiones adicionales una vez se ejecute el 100% del plan de inversión contractual, con el fin de asegurar que el terminal portuario continúe siendo competitivo en lo que queda de la concesión. Se considera que la competitividad de la terminal marítima condiciona sus ingresos y estos últimos pueden llegar a afectar los pagos de contraprestación que el Concesionario debe pagar a la Nación y al municipio de Buenaventura anualmente hasta 2034, acorde a lo definido en la cláusula quinta del otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994.
4. Se recomienda continuar con la gestión que se ha venido implementado para definir con oportunidad la viabilidad de prórroga al contrato de interventoría No SEA-015-2012 y para que la Entidad defina las acciones a implementar para que el contrato de concesión No. 009 de 1994



cuenta con Interventoría a partir de agosto de 2019. Se debe tener en cuenta que las acciones tardías, por parte de la Entidad, en esta materia pueden llevar a que el contrato de concesión pierda por un intervalo de tiempo el control de una Interventoría, lo que, adicional a ir en contra de lo definido en el contrato de concesión y a los lineamientos definidos en la Ley 1474 de 2011, daría lugar a la materialización del riesgo del proceso de *Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte* de la Entidad²³ denominado *Limitaciones en el seguimiento al desarrollo de los contratos de concesión*.

5. En caso de que el Concesionario continúe con la intención de adelantar el trámite de modificación contractual asociado a la exclusión de la cláusula décima segunda, numeral 12.19 del contrato de concesión No. 009 de 1994, se recomienda asegurar el cabal cumplimiento de los lineamientos definidos en las Resoluciones No. 082 de 2019 y No. 610 de 2019.
6. Teniendo en cuenta que la fecha prevista de finalización del contrato de Interventoría No. SEA-15-2012 es el 14 de agosto de 2019, se recomienda adelantar la gestión necesaria para que luego de la terminación de este contrato se cuente con los documentos y soportes necesarios que permitan a un nuevo interventor continuar con los ejercicios que no se logren culminar por parte del Consorcio Interpuertos.
7. Se debe definir el procedimiento para dar de baja equipos e Infraestructura que por sus condiciones no se puedan revertir a la Nación. En la presente auditoría se evidenció que en el terminal portuario se tienen tres grúas pórtico que, por sus condiciones actuales, se prevé, dejarán de operar y que se tienen seis grúas RTG que fueron reemplazadas por RTGs de mayor capacidad. Se evidenció que la Interventoría ha recomendado a la ANI, informar al Concesionario el destino de este tipo de bienes, así como el procedimiento para darle de baja en la contabilidad. En la auditoría la Interventoría indicó, entre otras alternativas, que le ha propuesto a la Entidad entregar estos equipos a la Sociedad de Activos Especiales S.A.S (SAE).
8. Se recomienda fortalecer el acercamiento interinstitucional con la ANLA para obtener el pronunciamiento de esa Autoridad respecto del *Reglamento de Condiciones Técnicas de Operaciones Portuarias (RCTO)* presentado por el Concesionario en agosto de 2018. Como la Supervisión ha manifestado en sus solicitudes de pronunciamiento a la ANLA, la Entidad requiere de ese concepto para proceder con el trámite interno de aprobación del RCTO.
9. Dado que se evidenció que el terminal portuario no cuenta con la valla informativa de la que trata la Resolución No. 1219 de 2015 y teniendo en cuenta que esta situación ha sido recurrente en varios de los proyectos portuarios que han sido visitados por la Oficina de Control Interno en 2018 y lo que va de 2019 (i.e. Sociedad Portuaria Algranel S.A., Sociedad Portuaria Bavaria S.A., Grupo Coremar Shorebase S.A., Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y CENIT – Terminal Coveñas), se recomienda revisar que al interior del GIT Portuario la aplicabilidad de la Resolución

²³ 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



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

No. 1219, con el fin de determinar acciones para su cumplimiento o adelantar acciones con el Ministerio de Transporte para definir su aplicabilidad.

10. Conforme al procedimiento *Administración de permisos de concesión portuaria* (GCSP-P019) se debe elaborar un informe trimestral por parte del Equipo de Apoyo a la Supervisión con el uso del formato GCSP-F-049. En la auditoría se evidenció la disponibilidad de este tipo de Informes; no obstante, se están entregando en el formato Fm-184, el cual no hace parte del Sistema Integrado de Gestión vigente en la Entidad.
11. Se recomienda actualizar la información disponible en el espacio de la página web de la ANI destinado a la ficha técnica del proyecto (<https://www.ani.gov.co/proyecto/puertos/sociedad-portuaria-regional-de-buenaventura-sa-21406>) ya que se evidenció que no cuenta con información asociada al contrato de interventoría No. SEA-15-2012 y, una vez se cuente con los documentos que certifiquen la imputación de las Inversiones, subir esta información en el espacio destinado para el proyecto en SECOP (<https://www.colombiacompra.gov.co/secop/concesiones-de-las-sociedades-portuarias>). Lo anterior con el fin de 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"*.
12. Se recomienda al área social de la Supervisión adelantar acercamientos con el área social de Interventoría y del Concesionario con el propósito de dar a conocer los propósitos de la Entidad en materia social en la ejecución de los proyectos de concesión portuaria. 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 y supervisar la gestión social en el desarrollo de los proyectos a cargo de la Agencia.
13. Se recomienda que desde la Supervisión se adelante gestión para que entre la Vicepresidencia de Gestión Contractual y la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno se analice la pertinencia de contar con profesionales del GIT de Riesgos en los equipos de Supervisión de proyectos de concesión portuaria ya que, según lo reportado por ese GIT en el desarrollo de la auditoría, el recurso humano disponible para el seguimiento a los riesgos de los contratos de concesión a cargo de la ANI se requiere para los proyectos carreteros, aeroportuarios y ferroviarios, los cuales tienen riesgos asignados al público que se encuentran definidos y establecidos por Ley en una matriz de riesgos y sobre los cuales se deben hacer planes de aportes al Fondo de Contingencias del Estado Colombiano, lo cual no sucede en el modo portuario.
14. No obstante, el alcance de la presente auditoría se enmarca en la ejecución del contrato de concesión No. 009 de 1994; se evidenció que la Fiduciaria Bogotá no ha realizado el pago oportuno al Consorcio Interpuertos con relación a la interventoría que ejerce sobre el contrato de concesión No. 003 de 2008, en ejecución por parte de la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena - Contecar. Con base en el radicado No. 20194090525412 del 22 de mayo de 2019 se tiene un pago pendiente de \$8,496,639.68. En este sentido, se recomienda al GIT Portuario adelantar la gestión correspondiente con la Fiduciaria Bogotá para evitar la materialización de un perjuicio económico a la interventoría.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

15. Se recomienda que, a través de la Supervisión, se le reitere al Concesionario que la Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018, *Por la cual se aprueba el Plan Bidual de Inversiones 2017-2018 del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994*, se le notificó electrónicamente el 31 de diciembre de 2018 (certificado de comunicación electrónica No. E11512462-R de 4-72 servicios portales) ya que se evidenció que este último, en su solicitud de modificación de inversiones a ejecutar dentro de la vigencia del plan bidual 2017-2018 radicada en la Entidad con el No. 20194090442202 del 2 de mayo de 2019 indicó que no existe una resolución de aprobación de parte de la ANI al respecto. En esa solicitud se evidenció que el Concesionario trabaja sobre una propuesta del plan bidual en la cual se han retirado actividades aprobadas en el acto administrativo mencionado, tales como construcción y mecanización de la bodega F, adecuación patio PARE para contenedores llenos y ampliación puerta Pekín y que se han modificado montos de inversiones para que estos se ajusten a la situación real de las inversiones ejecutadas. Por ejemplo, se tiene el caso de la adecuación del patio Colfecar, cuya inversión aprobada es de USD 2,000,000 y en la propuesta a la que hace seguimiento es de USD 600,000.

No obstante, la imputación al plan de inversión se haga con costos ejecutados y que el Concesionario tenga la facultad de solicitar modificaciones a los planes bionales en virtud de las prioridades de la terminal portuaria, se considera que este último debe solicitar alcances sobre las inversiones aprobadas por la Entidad.

Elaboró:

Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	--	--

ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se anexan más adelante:

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Verificación de antecedentes.
- Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 4: Metodología de la auditoría.
- Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño.



Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 009 de 1994. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un contrato de concesión portuaria: administrativo, técnico, operación, jurídico, financiero, ambiental, predial y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interpuertos, en virtud del contrato No. SEA-15-2012, y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría, lo cual permitió analizar el cumplimiento de sus obligaciones. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 4; año 2019.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 5; año 2019.
- Manual de Seguimiento a Proyectos 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 en el link "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos".



	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p align="center">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	---

Anexo 2: Verificación de antecedentes

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20184090388912 del 19 de abril de 2018 la Dirección de Investigaciones Fiscales de la CGR archivó las diligencias fiscales asociadas a la indagación preliminar No. 2016-00813.	No aplica.	No aplica.
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20194090180362 del 21 de febrero de 2019 la CGR informa a la Oficina de Control Interno que rechazó la solicitud del traslado del hallazgo No. 862-4 a cargo de la ANI, al Ministerio de Transporte.	No aplica.	No aplica.
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20194090357952 del 8 de abril de 2019 se solicitó información para la auditoría financiera que se adelanta al INVIAS respecto del proyecto <i>Drenaje Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura</i> .	Se atendió solicitud mediante radicado ANI No. 20193030115741 del 11 de abril de 2019.	Atendida en término
Mediante comunicación con radicado ANI No. 20194090458042 del 7 de mayo de 2019 se solicitó información sobre la ejecución de dragados en el marco de las inversiones del plan maestro.	Se atendió requerimiento mediante radicado ANI No. 20193030144901 del 10 de mayo de 2019	Atendida en término

DEFENSORÍA DEL PUEBLO		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante comunicación radicado ANI No. 20184090442042 del 4 de mayo de 2018 se hace traslado de petición por parte de AsintraInporpacífico de ser vinculado como parte tercera interesada dentro del procedimiento administrativo de modificación de las cláusulas del contrato de concesión No. 009/1994.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20183030178131 del 23 de mayo de 2018 indicando que se dará respuesta al peticionario.	Atendida fuera de término



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado ANI No. 20184090451102 del 8 de mayo de 2018 se solicitó a la Entidad informar sobre procesos sancionatorios en curso, en particular sobre el cumplimiento del numeral 12.19 del contrato de concesión 009/1994.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20187050159261 del 24 de mayo de 2018 indicando la trazabilidad de los sancionatorios adelantados contra SPRBUN. Se informó que no se adelanta un proceso sancionatorio con relación al numeral 12.19 del contrato de concesión 009/1994.	Atendida fuera de término
Mediante radicado ANI No. 20184090457882 del 9 de mayo de 2018 se solicitó a la Entidad informar sobre procesos sancionatorios en curso, en particular sobre el cumplimiento del numeral 12.19 del contrato de concesión 009/1994.	Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20187050159261 del 24 de mayo de 2018 indicando la trazabilidad de los sancionatorios adelantados contra SPRBUN. Se informó que no se adelanta un proceso sancionatorio con relación al numeral 12.19 del contrato de concesión 009/1994.	Atendida en término
Mediante radicado ANI No. 20184090556142 del 5 de junio de 2018 se solicitó a la Entidad copia del pronunciamiento para dar respuesta a solicitud por parte de OPP Graneles radicada mediante comunicación No. 20184090451052 del 8 de mayo de 2018.	Se dio respuesta con el radicado ANI No. 20187050181021 del 13 de junio de 2018.	Atendida en término
Mediante radicado ANI No. 20184090569182 del 8 de junio de 2018 se solicitó a la Entidad copia de los oficios 2017030246651, 20173030246651, y 20184090079092.	Se dio respuesta con los radicados ANI No. 20187050181021 del 13 de junio de 2018, y 20183030189191 del 19 de junio de 2018.	Atendida en término
Mediante radicado ANI No. 20184090569372 del 8 de junio de 2018 se solicitó copia del pronunciamiento con el que se dio respuesta a la solicitud de OPP Graneles con radicado No. 20184090451052 del 8 de mayo de 2018.	Se dio respuesta con el radicado ANI No. 20187050181021 del 16 de junio de 2018.	Atendida en término
Mediante radicado ANI No. 20184090707992 del 16 de julio de 2018 se trasladó petición de parte de Enrique Ferrer Morcillo.	Se dio respuesta con el radicado ANI No. 20183030237711 del 30 de julio de 2018.	Atendida en término
Mediante radicado ANI No. 20194090191062 del 25 de febrero de 2019 se solicitó información sobre la	Se dio respuesta con el radicado ANI No. 20197050066151 del 4 de marzo de 2019.	Atendida en término



	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p>GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
gestión adelantada para modificar el contrato de concesión así como la gestión respecto de la oposición de operadores portuarios.		

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE		
DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
Mediante radicado ANI No. 20184091364602 del 27 de diciembre de 2018 se trasladó solicitud de la empresa Van Oord Dredging and Marine Contractors BV Sucursal Colombia.	Se dio respuesta con radicado ANI No. 20193030007421 del 14 de enero de 2019.	Atendida en término
Mediante radicado ANI No. 20184091364882 del 27 de diciembre de 2018 se trasladó solicitud de la CGR con relación a queja del señor Freddy Caicedo, mediante la cual manifestó depreciación de los predios aledaños a la terminal portuaria.	Se dio respuesta con radicado ANI No. 20193030006101 del 11 de enero de 2019	Atendida en término

	<p align="center">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p align="center">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	
---	---	---

Anexo 3: Información detallada de contratos de concesión e interventoría

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 009 DE 1994	HITO	FECHA
	Suscripción contrato	21 de febrero de 1994
	Terminación inicial	21 de febrero de 2014
	Terminación según otrosí No. 2	21 de febrero de 2034

Fuente: Otrosí No. 2 al contrato de concesión No. 009 de 1994.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Alcaldía de Buenaventura	15.00%
Cl. de Azúcares y Mielles S.A.	7.17%
Colmares II S.A.S	1.49%
Compañía Transportadora S.A.	1.61%
Consultorías de Inversiones S.A.	10.57%
Equimac S.A.	4.15%
Eugenio Florez Hernandez	1.19%
Fidelcomiso Fidubogota IP BUN	6.14%
Harinera del Valle S.A.	10.16%
Ingenio Maria Luisa S.A.	2.49%
Inversiones Chondular S.A.S.	4.04%
Patrimonio Autónomo Inversiones M y AM	5.03%
Port Agraneles Ltda	1.36%
Ministerio de Transporte	2.00%
Otros accionistas minoritarios (**)	27.59%
TOTAL	100%

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

OTROSÍ AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 009 DE 1994	PRINCIPALES MODIFICACIONES ACORDADAS
Otrosí No. 1 del 27 de enero de 2004	El Instituto Nacional de Concesiones, hoy ANI, reemplaza en el contrato al Ministerio de Transporte y/o Superintendencia General de Puertos; por lo tanto, se convierte en la entidad contratante.
Otrosí No. 2 del 30 de mayo de 2008	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se incorpora el plan maestro de Inversiones por valor de USD 449,696,303 a precios constantes de 2007, así como utilización de áreas, reorganización física del terminal e incorporación de nuevas áreas portuarias a la concesión. 2. Se obliga a contratar una interventoría de obras e inversiones, auditoría de ingresos e interventoría operativa, cuyos costos serán asumidos por el concesionario. 3. Se fija la contraprestación que seguirá pagando el concesionario entre el 21 de febrero de 2014 y el 21 de febrero de 2034. (Decreto 1873 de 2008). 4. Se amplía el plazo de la concesión por veinte (20) años más.

	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

OTROSÍ AL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 009 DE 1994	PRINCIPALES MODIFICACIONES ACORDADAS
	<ol style="list-style-type: none"> 5. Se establecen índices de desempeño como garantía de calidad del servicio. 6. Se establece la obligación de pronunciamiento ambiental por parte de las autoridades, previo a la ejecución de nuevas obras. 7. Se instaura la obligación de implementar control en las relaciones laborales. 8. Se estipula la responsabilidad por el manejo del puerto. 9. Se actualizan las garantías. 10. Se obliga a modificar el reglamento técnico de operaciones. 11. El concesionario asume todos los riesgos inherentes a la ejecución del plan de Inversiones.
Otrosí No. 3 del 29 de enero de 2010	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modificar las inversiones aprobadas para las fases 2 y 3 del plan maestro de inversión y reordenarlas en la fase denominada III. 2. Destinar los USD 5,000,000, que faltó discriminar de las Inversiones aprobadas; a dragado y ampliación de las áreas de maniobra interna. 3. Se impondrán las sanciones previstas en la Ley 1ª de 1991 cuando el concesionario incumpla con sus obligaciones, en especial por el incumplimiento en la ejecución del plan maestro de inversión pactado. 4. El concesionario debe constituir un encargo fiduciario para la administración de los recursos que se dispongan para pagar el valor de interventorías y auditorías.

Fuente: Elaboración propia a partir de otrosí No. 1, 2 y 3 al contrato de concesión No. 009 de 1994.

INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. SEA-15-2012	Nombre Interventoría	Consortio Interpuertos
	Representante legal	Santiago Páez Talero
	Valor Inicial	\$9,200,656,000
	Adición a partir de otrosí No. 1	\$4,057,852,400
	Suscripción contrato	18 de enero de 2012
	Terminación inicial	14 de febrero de 2017
Terminación según otrosí No. 1	14 de agosto de 2019	

Fuente: Elaboración propia a partir de otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. SEA-15-2012.

OTROSÍ AL CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. SEA-15-2012	PRINCIPALES MODIFICACIONES ACORDADAS
Otrosí No. 1 del 14 de febrero de 2017	Prorrogar el contrato en un término de treinta (30) meses y se acordó adicionar al valor inicial del mismo la suma de \$4,057,852,400.

Fuente: Elaboración propia a partir de otrosí No. 1 al contrato de interventoría No. SEA-15-2012.



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

COMPOSICIÓN ACCIONARIA CONSORCIO INTERPUERTOS	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
Ingeniería, Consultoría Y Planeación S.A – Incoplan S.A	45%
Cartagena De Ingeniería S.A – Carinsa	25%
Sertic S.A.S	25%
Ingeproyect Ltda	5%
TOTAL	100%

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



	<p style="text-align: center;">AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA</p> <p style="text-align: center;">Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura</p>	 <p style="text-align: center;">GOBIERNO DE COLOMBIA</p>
---	---	--

Anexo 4: 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 13 de mayo de 2019 se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al Gerente del Equipo Portuario y al Líder del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión); adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales adicionales a partir de la entrevista de auditoría a la Supervisión.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto, aportada en medio;

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 7 de junio de 2019 se llevó a cabo una entrevista al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto en la Oficina de Control Interno de la ANI. El 11 de junio de 2019 se tuvo complemento de lo reportado en la entrevista mediante una presentación del proyecto por parte de la Gerencia del Equipo Portuario de la ANI a la Jefe de la Oficina de Control Interno y al auditor técnico. La interventoría se entrevistó el 12 de junio en sus oficinas en la ciudad de Bogotá.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y por la Interventoría, como parte de las acciones adelantadas para el seguimiento y control del proyecto.

Visitas de campo: Los días 13 y 14 de junio la Jefe de la Oficina de Control Interno y el auditor técnico visitaron la terminal portuaria con el fin de validar el avance físico del plan de inversiones reportado por la Interventoría. Se hizo énfasis en las inversiones aprobadas mediante Resolución No. 2319 del 24 de diciembre de 2018 *Por medio de la cual se aprueba el Plan BIANUAL de Inversiones 2017-2018 del Contrato de Concesión Portuaria No. 009 de 1994.*

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

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se identificaron buenas prácticas y recomendaciones, las cuales se detallan en el cuerpo del informe de auditoría.

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



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura



GOBIERNO DE COLOMBIA

Actividad	Día	Hora	Lugar
Apertura de auditoría	04/06/2019	9:00 – 9:30	Bogotá
Entrevista con la Supervisión	07/06/2019	8:00 – 16:00	
Presentación del proyecto por parte de la Gerencia del Equipo Portuario	11/06/2019	16:00 – 17:00	
Entrevista a la Interventoría y aplicación de la MED (componentes jurídico y financiero)	12/06/2019	8:00 – 12:30	
Entrevista a la Interventoría y aplicación de la MED (componentes ambiental, social, técnico, operativo, predial y administrativo)	12/06/2019	14:00 – 18:30	
Reunión de inicio de recorrido con la participación del Concesionario, Interventoría, Supervisión y Oficina de Control Interno	13/06/2019	10:00 – 11:00	Buenaventura
Recorrido por el proyecto (Muelles 1 a 9, patios y edificios aledaños)	13/06/2019	11:00 – 18:00	
Recorrido por el proyecto (Muelles 10 a 14, patios y edificios aledaños)	14/06/2019	08:00 – 11:30	
Reunión de cierre con la participación de Interventoría, Supervisión y Oficina de Control Interno	14/06/2019	11:30 – 13:00	

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. La Interventoría y la Supervisión dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión No. 009 de 1994.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

Anexo 5: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

En el marco del desarrollo de la auditoría técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la gestión de la interventoría. A continuación, se presenta el análisis de la calificación obtenida por la interventoría en los aspectos que evalúa la MED (i.e. administrativo, técnico, operativo, financiero, jurídico, ambiental, social, predial).

1. Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.²⁴

2. Resultados de la medición con la MED

La calificación global es calculada con base en el promedio ponderado de las calificaciones individuales de cada uno de los ocho componentes; mientras tanto, la calificación de cada componente se calcula como el promedio simple de entre las calificaciones de los criterios del componente. La calificación de cada criterio se hace con base en la tabla de calificación de la MED:

Tabla de calificaciones de la MED.

Calificación	Cod.	Asignación	Explicación para la asignación de calificación
Excelente	E	100	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor tiene implementado a la letra los novedosos, claros y garantizados alcances muy superiores a las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Buena	B	75	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Regular	R	50	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor cumple parcialmente con los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
Mala	M	25	El auditor verifica documental y operativamente que el interventor realiza de forma incompleta y poco organizada, los alcances totales de las condiciones contractuales o de BP previstas para el criterio evaluado.
No tiene Nada	N	0	El interventor no tiene ningún trabajo y resultados evidenciados en la Auditoría, del criterio evaluado.

²⁴ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada en la auditoría.



Dentro de esta evaluación se tuvieron en cuenta criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la MED de interventorías lo largo de sus años de gestión.

3. Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario, lo cual debe complementarse con la adopción de buenas prácticas de información y comunicación con este último y con la ANI.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento; según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
3. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionados con la revisión y control financiero del contrato de concesión. Asimismo, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados y la contraprestación recibida por el Estado, arrojando un balance en términos de ingresos, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. **Operativo:** en este componente la Interventoría deberá realizar seguimiento al estado y funcionamiento de la infraestructura disponible y de las operaciones que se prestan en el puerto regional de Buenaventura.
6. **Ambiental:** el actuar de la interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

7. **Social:** este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación: usuario – concesión – interventoría. En la auditoría se verifica el control de la interventoría a las fichas de gestión social del Plan de Manejo Ambiental del Concesionario.
8. **Predial:** este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario sobre los lotes que hacen parte de la zona de uso público.

A continuación se presenta la calificación discriminada por criterio de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED realizada a la Interventoría:

01 Componente Administrativo			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Organización de la interventoría	E	C
2	Sistema de gestión de calidad Interventoría	B	C
3	Capacitación equipo de Interventoría	B	BP
4	Gestión documental y archivo de la Interventoría	E	C
5	Verificación del código de buen gobierno del concesionario	B	C
6	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C
7	Suscripción y vigencia de garantías	B	C
8	Sistemas de control interno adoptados por el concesionario (SCI)	B	C
9	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (Project Online y Aniscoplo)	NA	C
10	Entrega de Informes de Interventoría	B	C
11	Proceso de planeación en reversión	NA	BP
12	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP
13	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C
14	Entrega de documentación	NA	C
15	Copias de seguridad, bases de datos y/o software informáticos	NA	C



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



GOBIERNO
DE COLOMBIA

02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Diagnóstico Inicial de Inversiones ejecutadas y obras en ejecución	B	C
2	Elaboración y actualización de Inventario de bienes de uso público	B	C
3	Verificación de los estudios y diseños previos de las obras e inversiones en la terminal portuaria	B	C
4	Verificación de cumplimiento de cronograma previsto en el plan de Inversiones	B	C
5	Verificación de ejecución de obras descritas y aprobadas en los planes de inversión y de acuerdo a especificaciones técnicas	B	C
6	Revisión de señalización de obra en frentes de construcción en zonas de cesión	E	C
7	Verificación del área de uso público entregada en concesión	B	C
8	Verificación de profundidad del canal de acceso al puerto mediante batimetría	B	C
9	Verificación de mantenimiento de infraestructura	B	C
10	Verificación de mantenimiento de equipos	B	C
11	Recorridos de verificación en compañía de la ANI y del concesionario	B	C
12	Alertas acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
13	Contenido técnico en el Informe mensual de interventoría	B	C
14	Recorrido final	NA	C

03 Componente Financiero			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Seguimiento a patrimonio autónomo de la concesión	B	C
2	Control de Ingresos y costos de la actividad portuaria	B	C
3	Actualización de Inventario de activos	B	C
4	Seguimiento a la aprobación y ejecución de los planes de inversión	B	C
5	Seguimiento y control del plan de inversiones	B	C
6	Verificación al cálculo y pagos de contraprestación y de tasas de vigilancia del concesionario	B	C
7	Acciones frente a modificaciones contractuales	NA	C
8	Modelaciones financieras por cambios en el alcance del proyecto	NA	BP
9	Tasación y determinación de multas u otros mecanismos de apremio por incumplimientos	NA	C
10	Alertas acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
11	Contenido financiero en el Informe mensual de Interventoría	B	C
12	Entrega de activos	NA	C
13	Seguimiento a activos en leasing	NA	C

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Diagnóstico de obligaciones contractuales del concesionario	B	C
2	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C



	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	 GOBIERNO DE COLOMBIA
---	--	---

04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
3	Apoyo jurídico a la ANI con relación a modificaciones contractuales	B	C
4	Verificación en cambios en la composición accionaria	NA	BP
5	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
6	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
7	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
8	Análisis de riesgos relacionados con el contrato de concesión	B	C
9	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	B	C
10	Alertas acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
11	Contenido Jurídico en el Informe mensual de interventoría	B	C
12	Proceso de transferencia de los bienes muebles e inmuebles	NA	C
13	Verificación de paz y salvos necesarios dentro del proceso de reversión	NA	C
10	Alertas acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
11	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
12	Proceso de transferencia de los bienes muebles e inmuebles	NA	C
13	Verificación de paz y salvos necesarios dentro del proceso de reversión	NA	C

05 Operativo			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Constatar el estado y cumplimiento de los reglamentos técnicos de operación	B	C
2	Seguimiento a las operaciones portuarias y logísticas desarrolladas en la terminal	B	C
3	Seguimiento a información de Muellaje y almacenamiento.	B	BP
4	Alertas acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
5	Contenido Operativo en el Informe Mensual	B	C

06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Diagnóstico Inicial ambiental	B	C
2	Control de obligaciones ambientales del concesionario	B	C
3	Seguimiento a los trámites de actualización o modificación de la licencia ambiental	B	C
4	Seguimiento a Indicadores ambientales del concesionario	NA	BP
5	Verificación de cumplimiento de requerimientos de la autoridad ambiental en los seguimientos periódicos que esta hace al proyecto	B	C
6	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
7	Análisis de ensayos de laboratorio de aire, agua y ruido	B	BP
8	Control de obligaciones del componente SG-SST del concesionario	B	BP
9	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	NA	C
10	Contenido ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría técnica a las funciones públicas de supervisión y de
Interventoría asociadas al proyecto Sociedad Portuaria Regional
de Buenaventura



**GOBIERNO
DE COLOMBIA**

06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
11	Necesidad de cesión del PMA o de la licencia ambiental	NA	C
12	Identificar y cuantificar pasivos ambientales	NA	C

07 Componente Social			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Diagnóstico inicial social	B	C
2	Verificación del cumplimiento de las obligaciones sociales requeridas en las licencias ambientales y o PAGAS	B	C
3	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C
4	Seguimiento a Gestión Social asociadas a responsabilidad social empresarial	NA	BP
5	Alertas acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	NA	C
6	Contenido Social en el Informe Mensual	B	C
7	Identificar y cuantificar pasivos sociales	NA	C

08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C/ BP
1	Diagnóstico inicial predial	B	C
2	Solicitudes y consultas de la ANI en materia predial	B	C
3	Verificación de ausencia de invasiones y de acciones preventivas y de restitución	NA	BP
4	Alertas acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C

