

Para contestar cite:

Radicado ANI No.: *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-011155-3
Fecha: 28/09/2015 14:26:24->102
FUN: ANDRÉS FIGUEREDO SER-300
Anexos: Informe (29 folios)



Bogotá D.C.



PARA: Dr. ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente Gestión Contractual

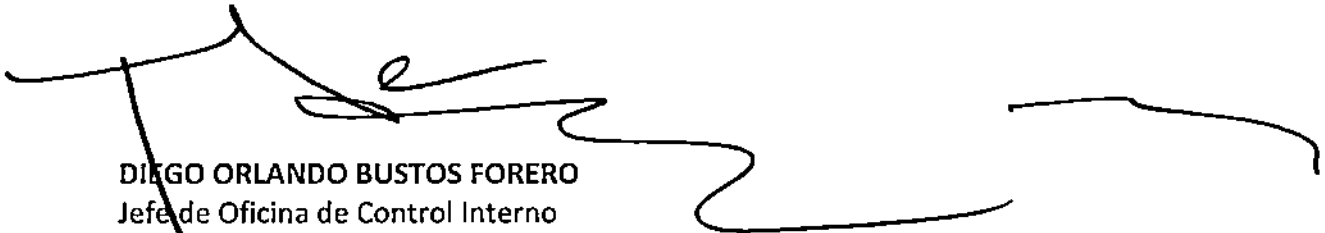
DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto portuario, Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (PEI 140)

Apreciado Doctor Figueredo:


Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto portuario Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (PEI 140) realizada los días 24 y 25 de agosto de 2015, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexo: Informe (29 folios)

CC. Dina Rafaela Sierra R. - Gerente de Proyectos Portuarios
Fernando Alberto Hoyos Escobar - Experto 7, Supervisor del Proyecto

Proyectó: Iván Mauricio Mejía Alarcón-Contratista Oficina de Control Interno. 
Nro Borrador: 2015102002072A
GADF-F-010



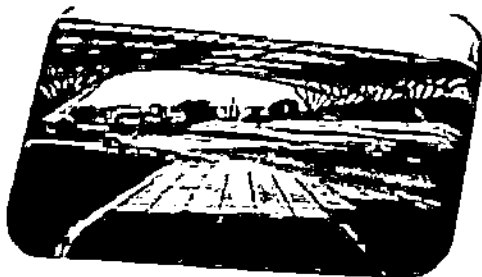
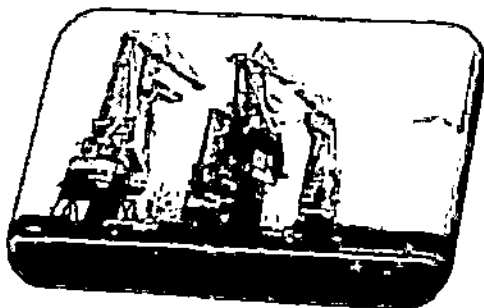
Agencia Nacional de
Infraestructura



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

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto
portuario, Puerto de Cartagena (Sociedad Portuaria)
(PEI 140)

2015



CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	4
2. ALCANCE	5
2.1. Componentes Analizados.....	5
2.2. Información de Contratos	5
3. METODOLOGÍA	7
3.1 Metodología Empleada.....	7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	9
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	9
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA	11
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	11
6.2 Descripción del proyecto a auditar.....	12
6.3 Temas abordados de manera específica:.....	16
6.3.1 Actuar de la Interventoría	16
6.3.2 Servicios asociados a pasajeros.....	19
6.3.3 Constatación de Aspectos Financieros.....	20
6.3.4 Operación e Instalaciones físicas	47
6.3.5 Recomendaciones Ambientales	50
6.4 Consideraciones principales de la auditoría.....	51
6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo	51
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	52
8.1 No Conformidades	52
8.1.1 Para la Interventoría	52
8.1.2 Para la Supervisión.....	53
8.2 Recomendaciones.....	55
8.2.1 Para la Interventoría	55
8.2.2 Para la Supervisión.....	56
8.3 Observaciones.....	57

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

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

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

Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI); la auditoría fue dada a conocer al supervisor del proyecto la última semana del mes de julio solicitando la información referente al proyecto, la cual fue entregada vía correo electrónico y de la cual se estableció una reunión previa a la auditoría para contextualizar el proyecto; en esta reunión realizada el 20 de Agosto se abordaron diferentes tópicos actuales que atraviesa el proyecto y que se quieren validar en la Auditoría y visita al puerto, posteriormente se remitió a las partes involucradas la decisión de auditar la concesión respectiva y la programación planteada de la auditoría.

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

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

1.2 Objetivos Específicos:

- Evidenciar el actual funcionamiento y desempeño de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en virtud de las recientes actuaciones de índole técnico, operativo y financiero respecto al cumplimiento del contrato 007 de 1993, 004 de 2010 y 003 de 2014.
- Llevar a cabo un seguimiento general a la función de la interventoría, recientemente adjudicada para el proyecto, y a la supervisión del mismo a través del cual se vislumbre el horizonte del proyecto y la ejecución asociada al plan de inversión vigente de la concesión.
- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.

- Verificar los avances y metodologías con las cuales se está abordando el arreglo directo de la contraprestación asociada al contrato 007 de 1993, referido al hallazgo No. 762 de implicación fiscal que abrió la Contraloría General de la República.

2. ALCANCE

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

2.1. Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle del proyecto de concesión portuaria, se resaltan las etapas de CONSTRUCCION, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN asociados a la explotación que viene realizando la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. - SPRC, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Consorcio Puertos 008-2015 en virtud del contrato 203 de 2015; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto portuario, descritos en la tabla 1, los cuales abarcan componentes administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, social, contraprestación y financiero.

No se llevó a cabo la Matriz de Evaluación de Desempeño debido a las actuaciones de la interventoría, las cuales no proporcionan los elementos de juicio y soportes necesarios para promover dicha evaluación, circunstancia sobre la cual tendremos ocasión de profundizar en los numerales 7 y 8 del presente informe.

Sin perjuicio de esto, se abordaron todas las temáticas implícitas en el contrato de interventoría referidas a las obligaciones contractuales y el acompañamiento que se está haciendo a las labores propias de la Sociedad Portuaria como concesionario.

2.2. Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Se otorga al concesionario el derecho a ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas, a cambio de la contraprestación económica de que trata la Cláusula Decimo Primera del contrato a favor de la Nación y el Distrito de Cartagena donde operará el mencionado puerto. El puerto será de servicio público, habilitado para el comercio exterior y para prestar servicio de toda carga; de igual manera se otorga el derecho a utilizar temporalmente muelles, patios, bodegas, y	Contrato 007 de 1993	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.

	<p>demás bienes relacionados a cambio de la contraprestación de que trata la cláusula décimo primera.²</p> <p>Permitir al concesionario la ocupación en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción, administración y operación de un puerto y la consolidación de un terreno adyacente (zona de uso público), localizado en la bahía de Cartagena, sector occidental del terminal marítimo de Manga, Distrito de Cartagena, Departamento de Bolívar, por un término de 20 años a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula octava del contrato.³</p> <p>Otorgar al concesionario una concesión para que ocupe de forma temporal y exclusiva los bienes de uso público descritos en la cláusula 2 para la construcción y operación de un terminal portuario, a cambio de una contraprestación económica a favor del concedente, en los términos descritos en la cláusula 13 del contrato.⁴ (Operación de naves mayores de turismo, buques de guerra y naves de gobierno)</p>	<p>Contrato 004 de 2010</p> <p>Contrato 003 de 2014</p>	
Interventor	Ejecutar para la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, financiera, jurídica, administrativa, ambiental y social del Contrato de Concesión Portuaria No 007 de 1993. ⁵	No. 203 de 2015	Consorcio Puertos 008-2015
Supervisor	Profesional de Planta		Ing. Fernando Hoyos

² Cláusula Primera del contrato 007 de 1993, Objeto original del contrato de concesión.

³ Cláusula Primera del contrato 004 de 2010, Objeto del segundo contrato de concesión de la SPRC.

⁴ Cláusula Primera del contrato 003 de 2014, Objeto del tercer contrato de concesión de la SPRC.

⁵ Capítulo 1. Cláusula 1.1 del contrato 203 de 2015, Contrato de interventoría.

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Fecha de Suscripción Contrato 007 de 1993	07 de mayo de 1993
Fecha de Terminación Estimada	07 de mayo de 2033
Fecha Acta de Inicio	13 de diciembre de 1993
Plazo Actual Estimado de contrato (años)	40
Fecha de Suscripción Contrato 004 de 2010	08 de junio de 2010
Plazo Actual Estimado de contrato (años)	20
Fecha de Suscripción Contrato 003 de 2014	26 de diciembre de 2014
Plazo Actual Estimado de contrato (años)	20

Fuente: Ficha técnica del Proyecto ANI, actualización Junio de 2015.

Tabla 3 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio Puertos 008-2015
Representante Legal	Ramiro Luis Agudelo López
Valor inicial del Contrato	\$ 277.135.600
Total	\$ 277.135.600
Tiempo	7 meses
Fecha de Inicio del Contrato	14 de mayo de 2015
Fecha de terminación del Contrato	14 de diciembre de 2015

Fuente: Información del contrato de Interventoría allegado por la supervisión.

Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Velnec S.A.	51%
GNG Ingeniería SAS	25%
Proyectos y Estructuras Especiales SAS	24%
TOTAL	100%

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

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

Se resalta en éste punto la información allegada por la supervisión y la concesión ya que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; la auditoría se centró en una verificación documental y fue corroborada con un recorrido físico al puerto, aun cuando las obras que se vienen ejecutando representan un alcance específico de expansión, son determinantes en el plan de inversiones del proyecto acorde a la resolución 1529 de 2014 expedida por la ANI y que comprende la fase 1, de las 3 fases previstas para el proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Mediante correos electrónicos generados por la Oficina de Control Interno dirigidos hacia el supervisor del proyecto a auditar. La recepción de la información se dio en medio magnético y se complementó en la visita del proyecto.

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

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

1. Ficha técnica del proyecto.
2. Contrato de concesión, Otro sí, adiciones, entre otros documentos contractuales.
3. Contrato de la interventoría con todos sus anexos.
4. Acta de inicio de interventoría.
5. Últimos informes de interventoría. (mes de mayo, junio y julio)

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

Entrevistas: Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la Sociedad Portuaria con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas, jurídicas y financieras.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al puerto, recorriendo las diferentes áreas del proyecto definidos previamente para verificar el estado general y la operación misma; de igual manera se visitaron los centros de gran incidencia, como el centro de control operativo del concesionario; las

áreas de ampliación de patios, los puntos de atraque donde se posicionaron las 2 nuevas grúas, se dio apoyo con material fotográfico y filmico aportado por la Sociedad Portuaria.

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

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.⁶
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 1 de 1991. Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.
- ✓ Documento Conpes 3744 de 2013 .Plan de Expansión Portuaria: Política Portuaria para un País más Moderno, conforme a lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley 1ª de 1991.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 007 de 1993, otro sí, adicionales y otros; Contrato 004 de 2010 y Contrato 003 de 2014)
- ✓ Resolución 1529 de 2014, aprobación del plan de inversiones adicionales para la ampliación de los patios para contenedores.
- ✓ Resolución 1583 de 2015, aprobación del cambio de grúas pórtico.
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 203 de 2015, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndice del contrato de Interventoría.

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Puerto de Cartagena (Sociedad Portuaria Regional de Cartagena), generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría. Adicionalmente, es importante aclarar que el ingeniero Fernando Hoyos fue designado como supervisor del proyecto Sociedad Portuaria Regional de Cartagena desde junio de 2015 y no fue quien formuló las metas y cronogramas para el desarrollo del proyecto en el presente año; sin embargo, el Ingeniero Hoyos durante un periodo de tiempo anterior estuvo a cargo de dicho proyecto.

En la revisión de los diferentes hallazgos, se verifica que frente a los mismos se ha dado cumplimiento en las unidades de medida propuestas por el supervisor para atender su causalidad, en virtud de dar efectivo cumplimiento y proceder al cierre respecto a lo solicitado por la Contraloría General de la República; esta completitud se genera conforme al plan de

⁶ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

choque para el cierre de hallazgos solicitados por Vicepresidencia de la República a 30 de junio del año 2015.

De manera particular se analizará el hallazgo No. 762 "La contraprestación por Infraestructura se cancela sin tener en cuenta las toneladas de carga movilizada del año anterior, como lo establece la Cláusula novena Otrosí No. 5 de 1998..." debido a la implicación fiscal que tiene este para la entidad.

De esta manera, queda pendiente la revisión de estos para que por parte de la comisión auditora de la Contraloría, se proceda a la verificación y cierre de los 6 hallazgos que mantenía el proyecto. En la tabla 5 se presenta un resumen de este particular.

Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	6	Plan de Mejoramiento Institucional	100%	100%

Se consultó ORFEO⁷; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Comentarios al reglamento condiciones técnicas de operación de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.	Informativo
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

⁷ Sistema de gestión documental interno - ANI

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

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

Se estableció el miércoles 19 de agosto una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 24 y 25 de agosto, a desarrollarse en las oficinas de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en la ciudad de Cartagena, Bolívar, y al mismo tiempo poder llevar a cabo un recorrido al proyecto.

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

Tabla 7. Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	24/08/2015	09:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto	24/08/2015	10:00 a.m.
Gestión administrativa, técnica, operativa	24/08/2015	10:30 a.m.
Recorrido muelles y grúas (ampliación del puerto)	24/08/2015	11:00 a.m.
Reunión con Interventoría	25/08/2015	8:00 a.m.
Gestión ambiental, social y financiera	25/08/2015	9:00 a.m.
Recorrido zona de Cruceros	25/08/2015	2:00 p.m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en la ciudad de Cartagena, Bolívar; tal como fue programada la jornada se abordaron las actuaciones que viene adelantando la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la actualidad del proyecto a través del personal de la concesión, información analizada en un periodo de tiempo referido a lo sucedido en el último año, adicional de las mayores novedades que ha tenido el proyecto y sus contratos.

La apertura de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación de los directivos financieros, técnicos y jurídicos de la Sociedad Portuaria; de la misma manera, por parte de la Interventoría acudió la coordinadora del proyecto junto al ingeniero residente; por parte de la ANI estuvieron presentes la supervisora técnica encargada del proyecto, la supervisora financiera del grupo portuario, el Jefe de la oficina de control interno y tres auditores de la oficina de control interno para la evaluación técnica y financiera del mismo.

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

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

1. Actuar de la interventoría
2. Servicios asociados a pasajeros
3. Constatación de aspectos financieros
 - a. Lectura de los estados financieros (EEFF)
 - b. Plan de Inversión
 - c. Contraprestación
4. Operación e Instalaciones físicas
5. Recomendaciones Ambientales

De esta manera, se requirió al personal de la Sociedad Portuaria, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de sus funciones.

A lo largo de la reunión llevada a cabo en las oficinas de la sociedad portuaria se pudo corroborar la información suministrada con documentos soporte generados en campo; adicionalmente, con registros fotográficos y fílmicos que denotan las actividades realizadas.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

Los desarrollos portuarios en Colombia nacen en los años 90s con la expedición de la Ley 1° de 1991 y la privatización de la actividad portuaria decretada por el gobierno nacional para impulsar por medio del sector privado la construcción, operación y mantenimiento de este negocio. Es así como en esta época se liquida lo que era la Empresa Puertos de Colombia - Colpuertos y se crea la Superintendencia General de Puertos en donde uno de sus principales objetivos fue impulsar el desarrollo portuario a través de la suscripción de contratos de concesión con compañías operadoras para la explotación de estos frentes marítimos de las costas colombianas.

En el año 1993 se adjudica el contrato de concesión 007 del 93 a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena – SPRC, el cual prevé una administración del puerto por un periodo de 20 años prorrogables por la misma cantidad de tiempo.

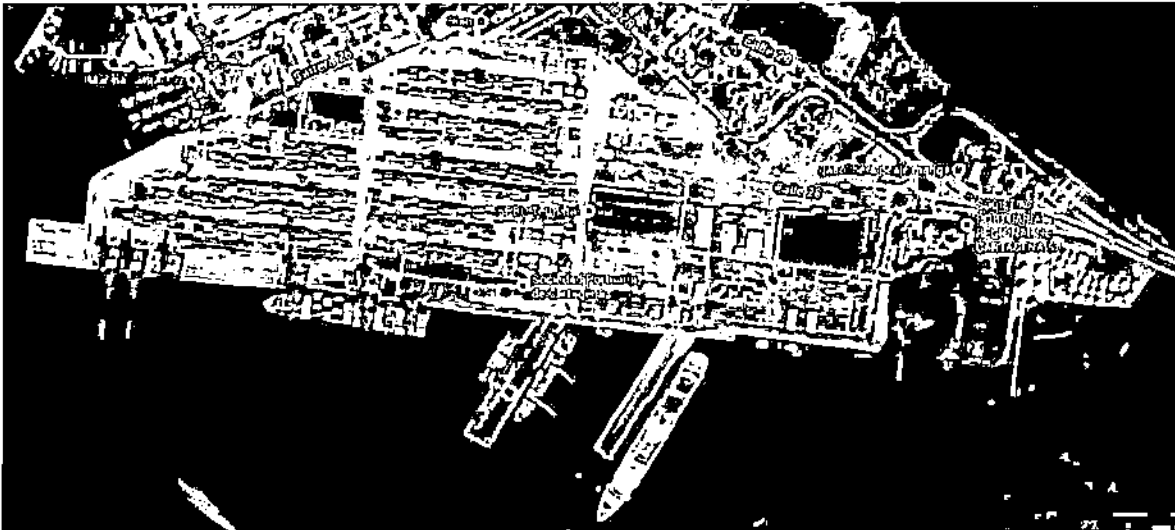
Durante los más de 20 años que lleva a cabo esta concesión portuaria, sin duda alguna son evidentes las mejoras que ha tenido el terminal portuario, pudiéndose enfocar en los siguientes focos de consolidación:

1. Inversiones en el mejoramiento y modernización de las instalaciones.
2. Orientación del terminal, principalmente en el manejo de contenedores.
3. Adquisición de equipos, especialmente de maquinaria para movilizar contenedores, y equipos de comunicación.
4. Adecuación de la zona para manejar buques de turismo, e impulso a la industria de cruceros.⁸

En vista de estas premisas para la optimización, desarrollo y ampliación del puerto nos encontramos hoy en día con un puerto significativamente más moderno; la competitividad en este modo de transporte de carga es bastante dinámica lo cual requiere esfuerzos de tipo económico y logístico para consolidar una terminal portuaria; es este sentido, el crecimiento ha sido según cifras de la Sociedad Portuaria en más del 700% conforme a lo recibido en el año 1993.

La especialidad del puerto sin lugar a dudas es la operación de tránsito de contenedores, la cual hace parte aproximadamente del 70% de las operaciones del puerto hoy en día y en un porcentaje del 30% aproximadamente se da el manejo de importación y exportación de contenedores; no hay que dejar de lado la operación turística del muelle para cruceros; sin embargo, esta no pesa tanto en la explotación comercial del puerto sino de la ciudad misma, entendiendo que en proporciones aproximadas un turista deja alrededor de US\$100 en Cartagena.

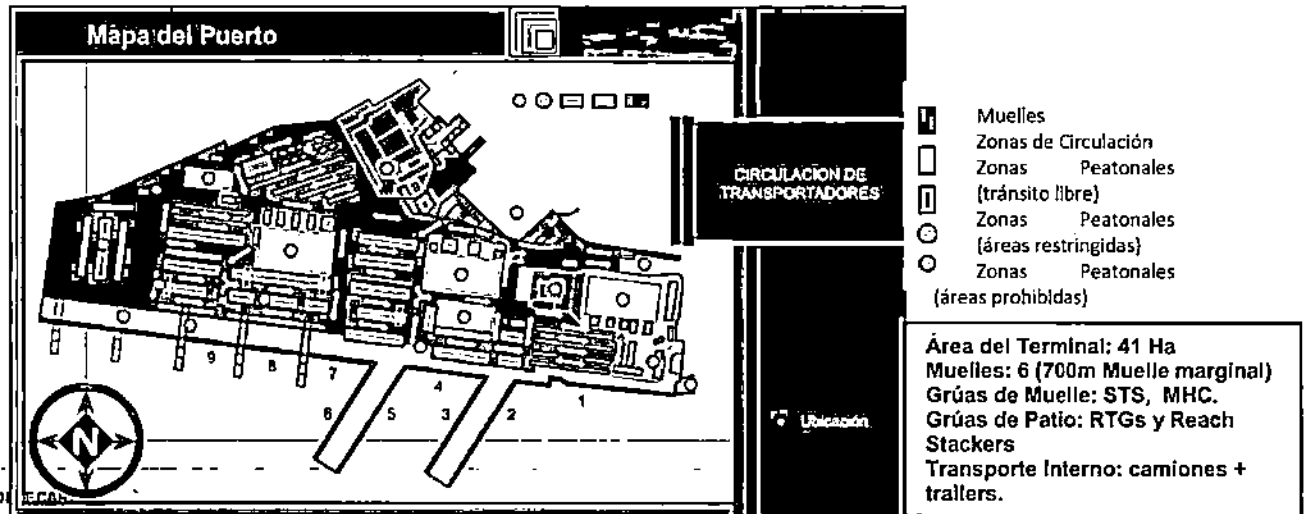
Ilustración 1. Vista General del proyecto



Fuente: Google Earth, Septiembre de 2015.

⁸ <http://cisne.puertocartagena.com/> Página Web Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, 2015.

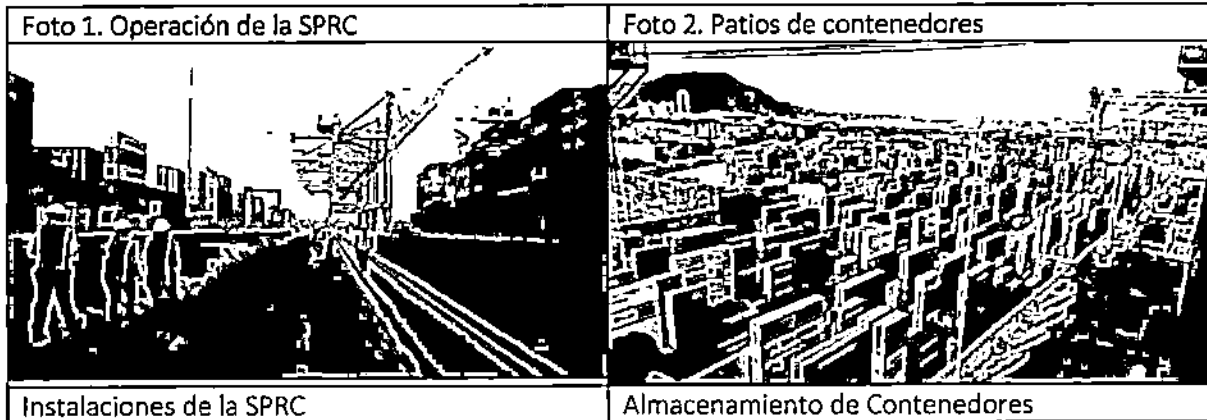
Ilustración 2. Zonas y áreas del proyecto



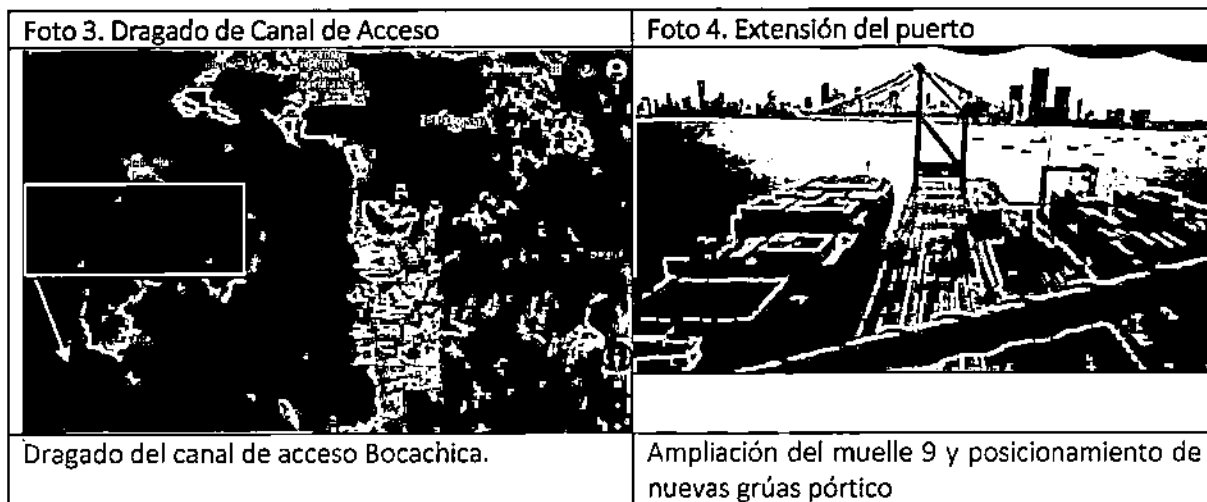
Fuente: <http://cisne.puertocartagena.com/> Mapa del puerto.

La sociedad portuaria cuenta hoy con un área de 41 hectáreas distribuidas en hasta 9 muelles o puntos de atraque dependiendo de la eslora del buque, con posibilidad de atender buques portacontenedores Post-Panamax, atendiendo las 24 horas del día los 365 días del año. En cuanto a equipos se cuenta con 7 grúas pórtico Superpost-Panamax, Post-Panamax y 2 grúas móviles, las cuales son capaces de mover contenedores desde 50 hasta 100 toneladas, también se cuenta con grúas RTG (Rubber Tyred Gantry) para la acomodación y manipulación de los contenedores en los patios, camiones, montacargas, plataformas entre otra maquinaria propia para un adecuado ejercicio y operación en el puerto.

Uno de los cambios más importantes que se ha presentado en esta Sociedad Portuaria es el cambio de bodegas de almacenamiento por la ampliación de patios contenedores, siendo un propósito específico del puerto la especialización en ser puerto en esta materia. Esto va ligado directamente con el área concesionada que tiene, la cual le permite ser un puerto de gran capacidad para almacenar y transbordar contenedores lo cual lo convierte en un puerto de gran manejo de tránsito en el cual alrededor del 70% de su operación se basa en este servicio; sin embargo, dentro de su objeto y alcance como puerto también tiene la potestad de manejo de graneles y otros servicios como importación de automotores las cuales cumple adecuadamente con la infraestructura y equipos en las instalaciones actuales.



El puerto se proyecta a ser uno de los más grandes de Suramérica y tener una capacidad de manejo de contenedores tanto de tránsito como de movilización de importación y exportación cercana a 2.2 millones de TEUS en 2014 a operar alrededor de 5 millones de TEUS en 2020. Este plan va ligado directamente a la ampliación y dragado del segundo canal de acceso a la bahía de Cartagena, Canal de Bocachica, del cual se vienen haciendo las adecuaciones de dragado y limpieza con aportes de la Nación (INVIAS) y los particulares portuarios que inciden en la operación de la bahía de Cartagena; de la misma manera, son determinantes las obras de adecuación del puerto que le permitirá poder operar con mayor eficiencia; en este sentido, se resaltan la adquisición de nueva maquinaria (Grúas, RTG, otros) así como las ampliaciones de muelles, la extensión de los patios para contenedores y las modificaciones necesarias para la recepción de buques de mayor capacidad.



Estos retos, sin duda, comprenden un ambicioso plan no solo para la Sociedad Portuaria sino para el país en general, donde ubicar un puerto con tal capacidad de competitividad a nivel latinoamericano y del caribe le producirá una mayor atención a la demanda de carga que se espera atraer y consolidar como uno de los *Hub* (Puerto central o de distribución de carga) más destacados del caribe.

Vale la pena resaltar los 2 contratos de concesión adicionales suscritos por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, estos son el 004 de 2010 y el 003 de 2014; para el primero, se establece una optimización del puerto enfocado en la ampliación de un muelle marginal junto con la adecuación de patios para el almacenamiento de contenedores, adquisición de grúas pórtico y RTG, así como el dragado adyacente a la nueva zona de operación del muelle; para el segundo contrato, se involucra la operación de atraque, permanencia y zarpe de naves mayores turísticas (Cruceros) entre otras, en uno de los muelles tipo espigón en T el cual prevé la movilización de pasajeros en la temporada de cruceros proyectada para 22 embarcaciones en los primeros 5 años y 32 a partir del sexto año, con un número importante de visitantes por embarcación que generarán ingresos adicionales al proyecto y al Distrito de Cartagena ya que su incidencia es eminentemente turística.

Cada uno de estos contratos tiene planes de inversión y contraprestaciones distintas al contrato original de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con la ANI; por lo tanto, su análisis es independiente uno del otro por tener alcances particulares y actividades previstas o realizadas de acuerdo a los tiempos previstos en cada uno.

Las dificultades que presenta el proyecto a mediano y largo plazo es la competencia por movilización de carga en la región; esto con miras a la ampliación del canal de Panamá y la creciente industria de buques debido a la envergadura de las nuevas naves que se fabrican, los cuales requieren infraestructura y maquinaria de mayor alcance para operar; adicionalmente es de urgencia la entrada de operación del segundo canal de acceso en el sector del canal de Bocachica; si bien ya se adelantaron las obras de dragado del canal principal con lo cual se amplió de 15 a más de 20 metros de profundidad, es urgente adelantar las obras del segundo canal de acceso, esto debido al tráfico marítimo que tiene la bahía y la capacidad para atender un mayor número de buques que no solo prestarán servicio a la SPRC sino a una cantidad de puertos alojados en cercanías la bahía; para este dragado es necesaria la inversión de más de US\$40 millones.

6.3 Temas abordados de manera específica:

6.3.1 Actuar de la Interventoría

El proyecto de concesión portuaria SPRC a lo largo de su ejecución no ha tenido interventoría, esto ha sido considerado por los entes de control como una posible falencia a la vigilancia y control que debe darse en un contrato de concesión de tal magnitud; en virtud de estas apreciaciones la ANI llevó a cabo el proceso VJ-VGC-CM-008-2015 por el cual se adjudicó la interventoría al proyecto SPRC, enfocado principalmente en el control de las obras referidas al plan de inversiones de la sociedad portuaria aprobado por la ANI y en el acompañamiento integral a las labores de funcionamiento del puerto.

El contrato fue adjudicado en el mes de mayo de 2015, cuyo objeto es *"La interventoría técnica, financiera, jurídica, administrativa, ambiental y social del contrato de concesión portuario 007 de 1993 suscrito entre la Superintendencia General de Puertos hoy Agencia Nacional de Infraestructura y la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena"*. Si bien el contrato de interventoría señala las actuaciones en virtud del contrato de concesión 007 de 1993, es

importante resaltar las actuaciones posteriores, adicionales y determinantes de la suscripción de los contratos 004 de 2010 y 003 de 2014, en los cuales se incrementa sustancialmente la operación del puerto con una ampliación y adquisición de equipos, y por otro lado la aprobación de operación de terminal de pasajeros tipo crucero.

Estos dos contratos suscritos por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y la ANI, han debido preverse para ser vigilados y controlados de igual manera por parte de la interventoría, en tanto que en los diagnósticos técnicos, financieros, jurídicos, administrativos, ambientales y sociales se requiere saber su avance y ejecución.

De manera concreta lo que queremos indicar es que el proceso planeativo debió haber considerado que se tratan 3 contratos suscritos con la misma Sociedad Portuaria, bajo la misma zona de influencia y unos objetos contractuales de control asociados al tema de contraprestación e inversión, lo cual podría haber generado una economía de escala a los costos relacionados con dicha dinámica y lamentablemente esto no ocurrió, pues solo se previó la vigilancia y control para el contrato 007 de 1993, que deja fuera de borda a los contratos 004 de 2010 y 003 de 2014.

Por otra parte se evidencia una actuación de la interventoría muy general sobre los objetivos que pretende la entidad respecto a la supervisión y control del contrato; esto se evidencia en los informes allegados a la entidad de manera mensual donde se denotan graves falencias de control por falta de consecución de información; este particular se considera altamente grave para la Oficina de Control Interno y para la ANI debido a que la ausencia de información no puede convertirse en falencia de control más aún que han pasado ya 3 meses de suscrito el contrato de interventoría y estos trámites se debieron llevar a cabo en el primer mes de ejecución.

Es importante señalar que la ANI debe propender por unas reuniones de compenetración entre las partes buscando satisfacer una necesidad estipulada en el contrato de interventoría; asimismo dejar un canal de comunicación entre las partes y un objetivo específico a llevar a cabo; encontramos entonces que esta socialización no se ha dado por lo cual la interventoría no viene emitiendo un análisis particular y detallado de diferentes temas de interés para la ANI.

Preocupa que los informes de interventoría carecen de análisis detallado de diferentes ítems como son: correlación del plan de inversión aprobado por ANI versus ejecución del mismo, seguimiento a disposiciones de la autoridad ambiental ANLA en informes anuales con las recomendaciones pertinentes, descripción de fechas, plazos y costos para las actividades a realizar en las fases previstas de trabajos constructivos (demoliciones, adecuación de patios, entre otros), seguimiento de pólizas del contrato de concesión, verificación de cumplimiento de las inversiones previstas en el contrato 004 de 2010, plan de desmonte de grúa pórtico G4 por obsoleta y su incidencia en la operación de la zona, inicio de operación de las 2 nuevas grúas que se encuentran en comisionamiento, ampliación de muros perimetrales del puerto, niveles de ruido que afecten la zona de Manga en virtud de las operaciones del puerto, verificación de estado y labores realizadas en los talleres acorde a normatividad ambiental, entre otras labores

que debe acometer la interventoría para que la entidad esté informada y pueda tomar decisiones sobre el cumplimiento contractual del concesionario. Cabe resaltar que el objeto de la interventoría es integral por lo tanto es responsabilidad de esta poder atender todos los componentes relacionados al proyecto, dando información satisfactoria para cada particular.

<p>Foto 5. Adecuación de patios</p> 	<p>Foto 6. Adecuación de patios</p> 
<p>Áreas que están siendo intervenidas constructivamente. (Vista en planta)</p>	<p>Áreas que están siendo intervenidas constructivamente. (vista directa)</p>
<p>Foto 7. Ampliación del puerto</p> 	<p>Foto 8. Plataforma de cruceros y muelle</p> 
<p>Expansión del puerto de acuerdo al contrato 004 de 2010</p>	<p>Área de operación de cruceros.</p>

Es claro que se viene adelantando un acompañamiento y análisis del hallazgo de la Contraloría referido a la contraprestación; sin embargo, en los informes no se señala el estado actual sobre el particular, las actuaciones realizadas y los escenarios previstos para la tercera mesa de trabajo; sabiendo que el contrato de interventoría está previsto para 7 meses vemos con preocupación que en este tiempo no sea posible adelantar las gestiones que logren aclarar el particular si no se actúa de manera más ágil, tanto por parte de la Interventoría como de la ANI, con miras a que permitan llegar a un acuerdo antes de finalizar el año.

La Oficina de Control Interno mediante diferentes documentos generados en los últimos años señala directrices para el adecuado actuar de las interventorías de los proyectos concesionados; estos se refieren en gran medida a satisfacer las necesidades de la entidad mediante ítems de control que deben llevar a cabo, es así como se puede señalar el documento de incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado, la guía de buenas prácticas de interventoría, la guía para la construcción de informes de interventoría, entre

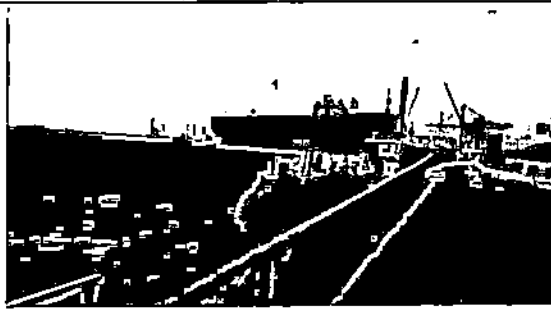

otros; sin duda alguna fueron documentos realizados para ayudar a los interventores a definir los parámetros en los cuales su labor puede ser comunicada hacia la entidad debido a su actuar cotidiano. De esta manera, le sugerimos al Consorcio Puertos 008-2015 tomar en cuenta estos documentos para la elaboración de sus próximos informes.

6.3.2 Servicios asociados a pasajeros

Para finales del año 2014, se firmó el contrato 003 de 2014 entre la SPRC con la ANI en el cual se autoriza la utilización y explotación de una nueva área definida para efectos de embarque de pasajeros; si bien mediante este documento contractual se definen unas inversiones en materia de infraestructura para la adaptación de la zona concesionada a este nuevo uso para la SPRC.

Es importante señalar que anteriormente esta zona la explotaba la Empresa de Desarrollo Urbano de Bolívar S.A. – EDURBE S.A. bajo un contrato de concesión suscrito con la Dimar en el año 1984, posteriormente EDURBE S.A. solicita a la ANI la ampliación de la concesión en el año 2014, la cual es concedida bajo los parámetros actuales; sin embargo, ésta realiza la cesión del contrato a la Sociedad Portuaria, quien hoy en día, es quien lleva a cabo la explotación.

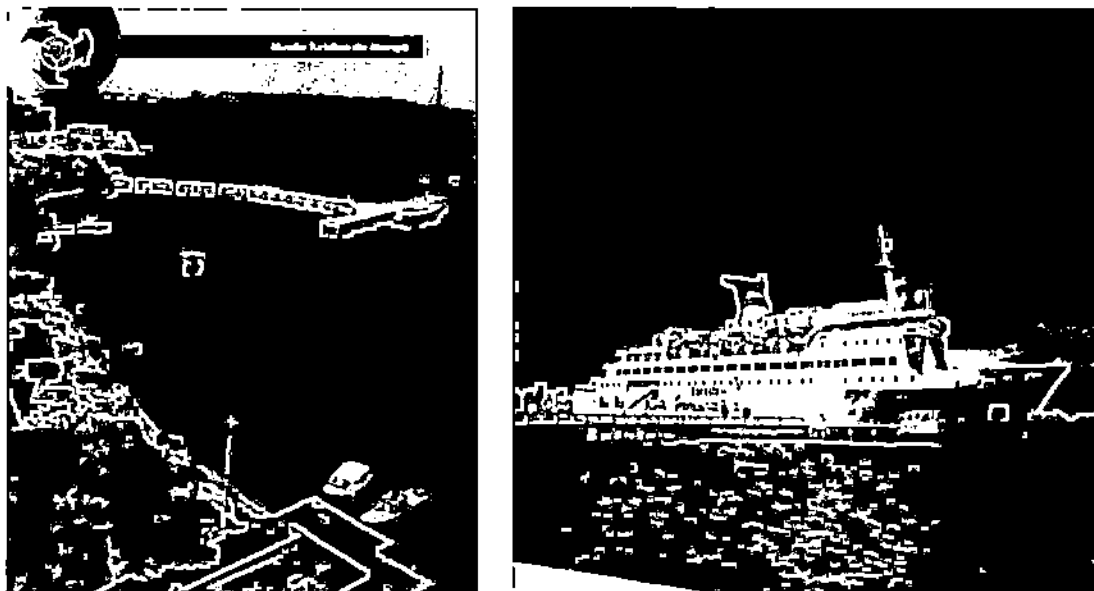
Son precisas las zonas en las cuales fue otorgada la concesión; sin embargo, es necesario establecer el control y uso de esta debido a la proyección dada de explotación, si bien el servicio de pasajeros y naves mayores turísticas enmarcan un gran impacto a la ciudad de Cartagena, no puede ser este particular una objeción a la zona de uso entregado a la SPRC bajo el contrato 007 de 1993, debido al uso de plataformas, muelles o espacios concesionados bajo otro objeto que impidan la explotación comercial asociada a carga. De esta manera es importante señalar el uso exclusivo de un contrato y el otro, si bien hacen parte de la misma persona jurídica cumplen dos disposiciones diferentes y usos diferentes que no deben entorpecer la labor normal del puerto.

Foto 9. Muelle para Cruceros	Foto 10. Corredor de ingreso al muelle
	
Muelle turístico internacional de Cartagena	Pasaje para entrada a migración. Antigua operación Edurbe SA

Las proyecciones de atención de naves turísticas señaladas en la cláusula 5, parágrafo 5.2 Volúmenes y clase de carga del contrato 003 de 2014, se enfocan en 22 embarcaciones para los primeros 5 años y de 32 embarcaciones a partir del sexto año; sin embargo, en la información

que aporta la SPRC en su página de internet bajo el documento "Programación temporada de cruceros 2015/2016 (<http://cisne.puertocartagena.com>) para la presente temporada se esperan 212 recaladas de embarcaciones con un promedio general de 1800 pasajeros cada una, en donde se utilizarán los muelles 2, 3, 5 y el Edurbe, evidenciando así una operación casi 10 veces mayor a la estipulada en el contrato de concesión y utilizando muelles adicionales a los pactados en dicho contrato, situación que puede evidenciar afectación al contrato principal de la SPRC, en virtud de su principal objeto contractual el cual es de movilización de carga de contenedores.

Ilustración 3. Muelle turístico internacional de Cartagena.



Fuente: EDURBE S.A. <http://www.edurbesa.gov.co/site2/images/pdf/ficha.pdf>

De la misma manera, es importante que la interventoría pueda evidenciar las inversiones a realizarse por cuenta de este contrato que prácticamente se involucra a la gran operación general de la Sociedad Portuaria, en donde las actividades son encaminadas al mejoramiento en sistema de amarre, relimpia de muelle y canal de acceso por un valor de US\$ 344.607, actividades que deben evidenciarse en un cronograma de obra previsto por la Sociedad Portuaria

6.3.3 Constatación de Aspectos Financieros

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

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

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.			
BALANCE GENERAL			
CUENTAS	2012	2013	2014
ACTIVO			
Activo Corriente			
Disponible	15,918,359,047	23,051,494,411	36,908,524,281
Inversiones Temporales	25,222,454,088	16,239,376,285	16,070,609,880
Deudores	18,607,347,152	21,258,122,035	38,421,250,865
Inventario de Suministros	14,457,284,367	14,163,042,918	14,259,194,138
Gastos Pagados por Anticipado	4,731,009,672	5,735,248,008	6,453,153,644
Total Activo Corriente	78,936,454,326	80,447,283,657	112,112,732,808
Activo No Corriente			
Deudores a Largo Plazo	3,830,846,494	1,350,927,388	0
Inversiones en Sociedades	16,957,329,271	16,957,329,271	8,157,086,258
Propiedades, Planta y Equipo - Neto	115,614,212,093	98,076,824,787	35,914,684,793
Total Activos No Corrientes	136,402,387,858	116,385,081,446	44,071,771,051
Diferido			
Contraprestación Anticipada Largo Plazo		37,566,441,956	35,411,389,563
Mejoras en Propiedades Ajenas y Otros	72,703,221,364	78,476,720,063	135,578,599,536
Corrección Monetaria Diferida Débito	194,586,290	279,269,000	725,226,000
Total Diferidos	72,897,807,654	116,322,431,019	171,715,215,099
Valorizaciones			
De Inversiones en Sociedades	36,897,461,338	80,679,596,057	73,168,331,470
De Propiedad, Planta y Equipo	59,009,145,759	66,629,541,158	40,055,667,445
Total Valorizaciones	95,906,607,097	147,309,137,215	113,223,998,915
Total Activo	384,143,256,935	460,463,933,337	441,123,717,873
Cuentas de Orden			
Deudoras	311,145,864,292	352,435,092,462	324,364,241,467
Acceptoras	756,879,531,379	961,581,719,065	1,195,459,648,707

PASIVO Y PATRIMONIO			
Pasivo Corriente			
Obligaciones Financieras	30,897,436,049	35,938,136,582	43,196,201,483
Proveedores	11,767,988,121	12,399,623,616	9,593,284,965
Cuentas por Pagar	2,920,540,611	3,672,389,511	3,583,386,432
Impuestos, Gravámenes y Retenciones	14,631,326,414	4,381,000,824	8,876,140,262
Obligaciones Laborales	2,131,336,413	3,925,742,478	4,989,155,130
Pasivos Estimados, Provisiones y Otros	480,194,684	396,520,763	6,457,767,225
Total Pasivo Corriente	<u>62,828,822,292</u>	<u>60,713,413,774</u>	<u>76,695,935,497</u>
Pasivos No Corrientes			
Obligaciones Financieras	179,893,967,690	211,886,279,894	214,750,797,055
Impuestos, Gravámenes y Retenciones	464,402,000	0	0
Obligaciones Laborales			1,309,078,960
Total Pasivo No Corriente	<u>180,358,369,690</u>	<u>211,886,279,894</u>	<u>216,059,876,015</u>
Diferido			
Corrección Monetaria Diferida Crédito	<u>347,003,690</u>	<u>342,961,000</u>	<u>277,575,000</u>
Total Pasivo	<u>243,534,195,672</u>	<u>272,942,654,668</u>	<u>293,033,386,512</u>
PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS			
Capital Suscrito y Pagado	927,108,000	927,108,000	927,108,000
Reservas	621,402,269	769,091,870	2,979,415,774
Revalorización del Patrimonio	2,959,782,579	2,959,782,579	2,959,782,579
Resultado del Ejercicio	40,194,161,318	35,556,159,005	28,000,026,093
Superávit por Valorizaciones	95,906,607,097	147,309,137,215	113,223,998,915
Total Patrimonio de los Accionistas	<u>140,609,061,263</u>	<u>187,521,278,669</u>	<u>148,090,331,361</u>
Total Pasivo y Patrimonio	<u>384,143,256,935</u>	<u>460,463,933,337</u>	<u>441,123,717,873</u>
Cuentas de Orden por Contra			
Deudoras	<u>311,145,864,292</u>	<u>352,435,092,462</u>	<u>324,364,241,167</u>
Acreedoras	<u>756,879,531,379</u>	<u>961,581,719,065</u>	<u>1,195,459,648,707</u>

ESTADO DE RESULTADOS

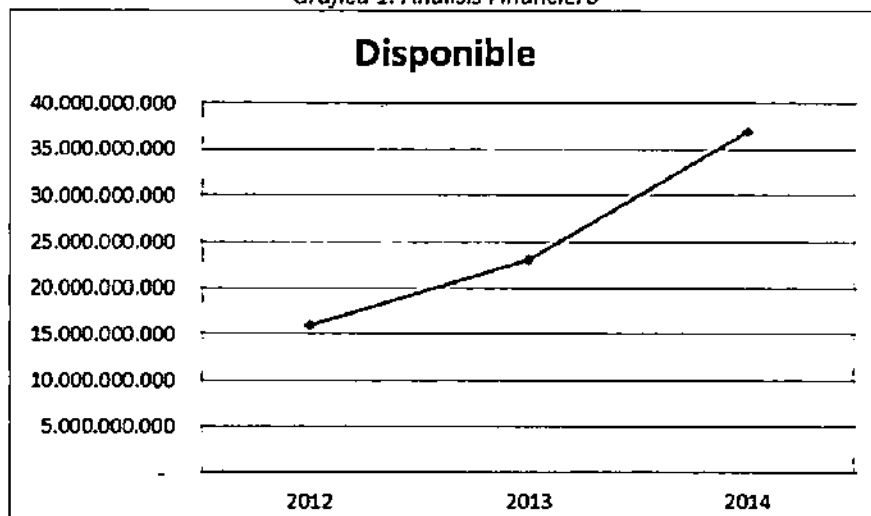
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.			
ESTADO DE RESULTADOS			
CUENTAS/AÑO	2012	2013	2014
INGRESOS OPERACIONALES			
Uso de Instalaciones	44,945,341,149	44,399,039,467	52,148,983,040
Almacenaje	21,251,299,318	19,468,395,498	24,352,797,999
Muellaje	3,289,826,600	3,782,303,092	4,511,820,978
Ingresos de Operaciones Portuarias	53,207,585,916	51,699,674,400	61,943,481,714
Otros Servicios	16,240,847,461	16,303,222,045	18,391,576,859
UTILIDAD BRUTA	138,934,900,444	135,652,634,502	161,348,660,590
COSTOS Y GASTOS OPERACIONALES	87,240,984,825	89,320,304,915	90,565,484,516
UTILIDAD OPERACIONAL	51,693,915,619	46,332,329,587	70,783,176,074
INGRESOS (EGRESOS) NO OPERACIONALES	3,917,691,301	- 3,629,888,582	- 37,963,029,981
Ingresos Financieros	7,100,154,839	11,591,271,523	4,984,389,581
Gastos Financieros	- 7,705,807,038	- 16,162,008,422	- 49,065,163,109
Otros Ingresos	500,248,058	1,937,000,954	7,617,183,054
Otros Egresos	3,812,287,160	996,152,637	- 1,499,439,507
PERDIDA O UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	47,776,224,318	42,702,441,005	32,820,146,093
PROVISIÓN IMPUESTO DE RENTA	7,582,063,000	7,146,282,000	4,820,120,000
UTILIDAD (PERDIDA) NETA DEL EJERCICIO	40,194,161,318	35,556,159,005	28,000,026,093
GANANCIA POR ACCIÓN	10,838.59	9,587.92	7,550.37

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

Tabla 8. Análisis financiero

DISPONIBLE		
2012	2013	2014
15,918,359,047	23,051,494,411	36,908,524,281

Gráfica 1. Análisis Financiero

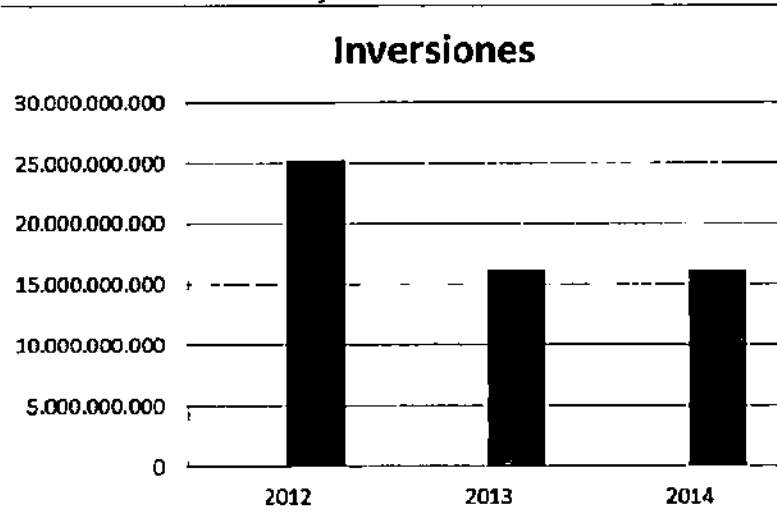


La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena ha aumentado considerablemente el disponible al pasar en el año 2012 de \$15.918.359.047=, en el año 2013 a \$23.051.494.411 y en el año 2014 a \$36.908.524.281=. Es decir, aumentó entre el año 2012 a 2013 en 44.81% y de 2013 a 2014 en 60.11%.

Tabla 9. Inversiones

INVERSIONES		
2012	2013	2014
25,222,454,088	16,239,376,285	16,070,609,880

Gráfica 2. Inversiones

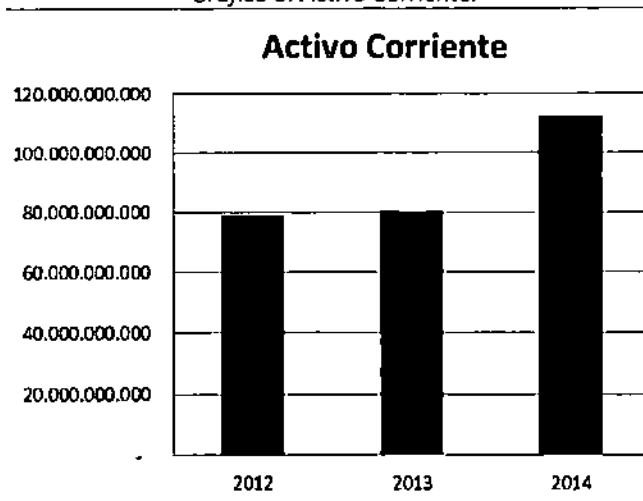


Las inversiones han ido disminuyendo desde el año 2012 al año 2014. Para el período comprendido entre 2012 y 2013 disminuyó en -35.62% y para el período de 2013 a 2014 disminuyó en -1.04%. Las inversiones de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena están conformadas por dos tipos de inversiones. Primero están las inversiones temporales que corresponden a fideicomisos de inversión en moneda nacional y segundo, inversiones en sociedades a largo plazo que corresponden a participaciones accionarias en Contecar S.A, Impoxmar S.A y Terminal Fluvial Andalucía S.A.

Tabla 10. Activo Corriente

ACTIVO CORRIENTE		
2012	2013	2014
78,936,454,326	80,447,283,657	112,112,732,808

Gráfica 3. Activo Corriente.

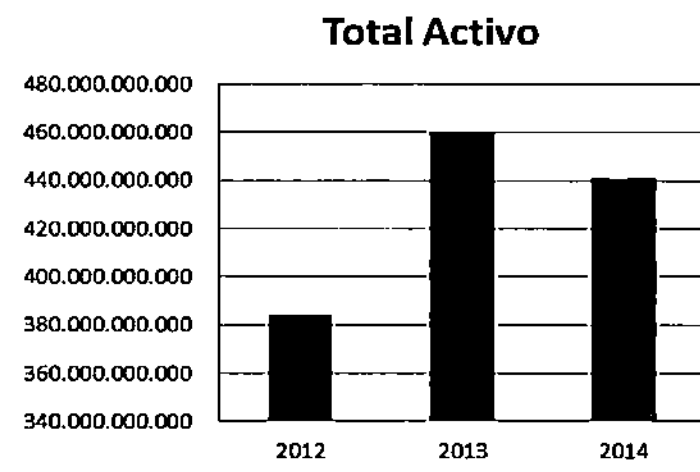


El activo corriente ha aumentado significativamente en los últimos tres años al pasar de \$78.936.454.326= en el año 2012 a \$112.112.732.808= en el año 2014, es decir aumentó \$33.176.278.482=. El activo corriente está conformado por: disponible, inversiones temporales, deudores, inventario de suministros y gastos pagados por anticipado.

Tabla 11. Total del Activo

TOTAL DEL ACTIVO		
2012	2013	2014
384,143,256,935	460,463,933,337	441,123,717,873

Gráfica 4. Total Activo.

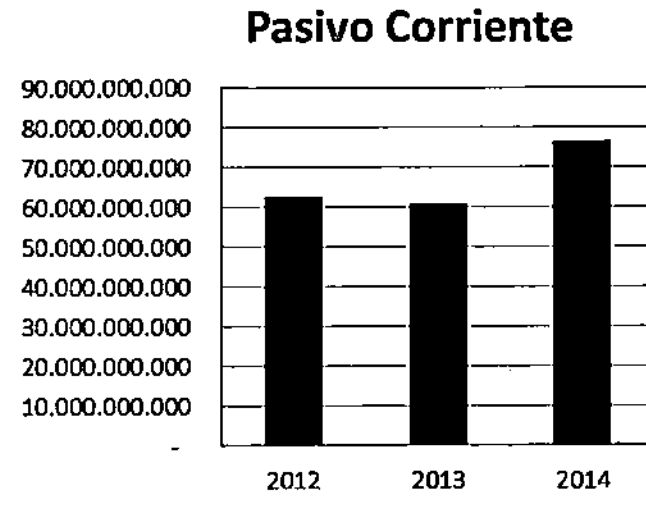


El total activo disminuyó para el año 2014, al pasar en el año 2013 de \$ 460.463.933.337= a 441.123.717.873=, correspondiente a un porcentaje de -4.20%.

Tabla 12. Pasivo Corriente

PASIVO CORRIENTE		
2012	2013	2014
62,828,822,292	60,713,413,774	76,695,935,497

Gráfica 5. Pasivo Corriente

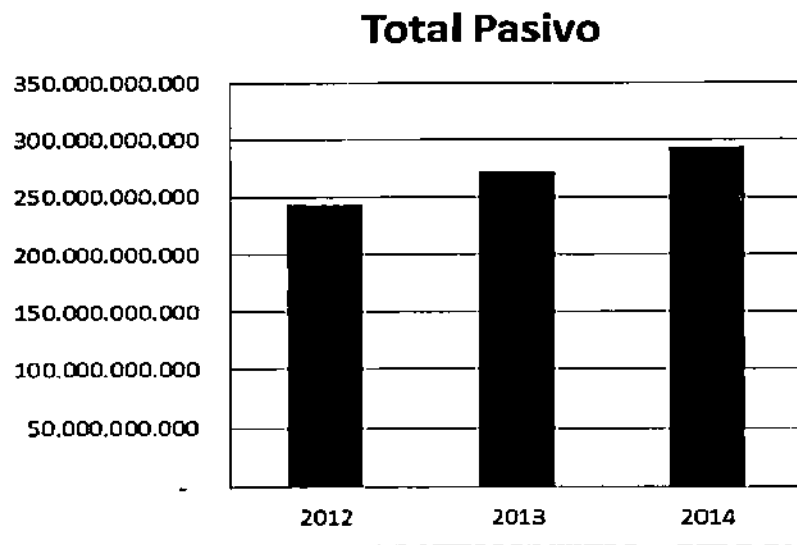


El pasivo corriente aumentó en el año 2014 al arrojar un saldo de \$76.695.935.497=, ya que para el año 2013 tenía un pasivo de \$60.713.413.774. Su incremento porcentual fue de 26.32%.

Tabla 13. Total Pasivo

TOTAL PASIVO		
2012	2013	2014
243,534,195,672	272,942,654,668	293,033,386,512

Gráfica 6. Total Pasivo



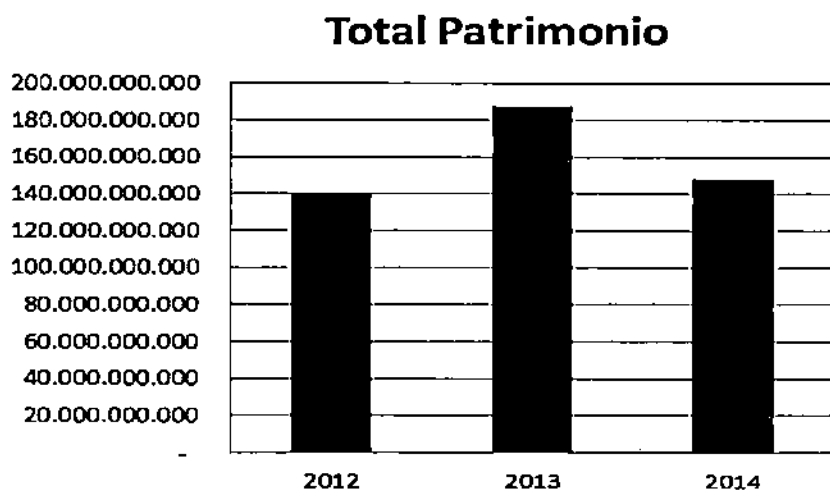
El total pasivo aumentó gradualmente, para el año 2012 estaba en \$243.534.195.672= el año 2013 en \$272.942.654.668= y para el año 2014 en \$293.033.386.512=. El aumento porcentual entre los años 2012-2013 fue de 12.08% y de 7.36% para los años 2013-2014.

Lo que nos muestra que la Sociedad Portuaria ha aumentado sus obligaciones a corto y largo plazo.

Tabla 14. Total Patrimonio

TOTAL PATRIMONIO		
2012	2013	2014
140,609,061,263	187,521,278,669	148,090,331,361

Gráfico 7. Total Patrimonio



El patrimonio ha tenido altibajos en los últimos tres años, tal como se muestra en las gráficas anteriores. Para el año 2012 arrojó un valor de \$140.609.061.263=, para el año 2013 aumentó a \$187.521.278.669= y para el año 2014 disminuyó a \$148.090.331.361=. Esta disminución se debe a que se redujeron los rubros de resultado del ejercicio y superávit por valorizaciones.

Tabla 15. Ingresos Operacionales

INGRESOS OPERACIONALES		
2012	2013	2014
138,934,900,444	135,652,634,502	161,348,660,590

Gráfica 8. Ingresos Operacionales



Los ingresos netos operacionales aumentaron en el último año considerablemente al pasar en el año 2013 de \$135.652.634.502= a \$161.348.660.590 en el año 2014, es decir aumentó en \$25.696.026.088=, correspondiente a un 18.94%.

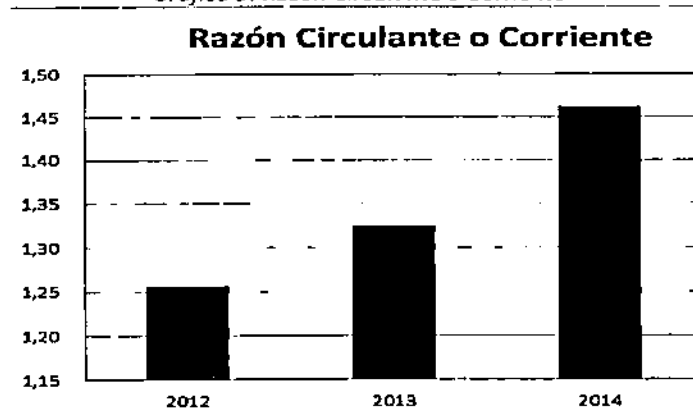
Los ingresos de la Sociedad Portuaria de Cartagena están conformados por: uso de instalaciones, almacenaje, muellaje, ingreso de operaciones portuarias y otros servicios. Los cinco (5) rubros mencionados anteriormente tuvieron un incremento importante para el año 2014, que representó el 18.94% de crecimiento con respecto al año inmediatamente anterior.

6.3.3.1.1 Indicadores Financieros:

Tabla 16. Razón Circulante o Corriente

RAZON CIRCULANTE O CORRIENTE		
2012	2013	2014
1.26	1.33	1.46

Gráfica 9. Razón Circulante o Corriente



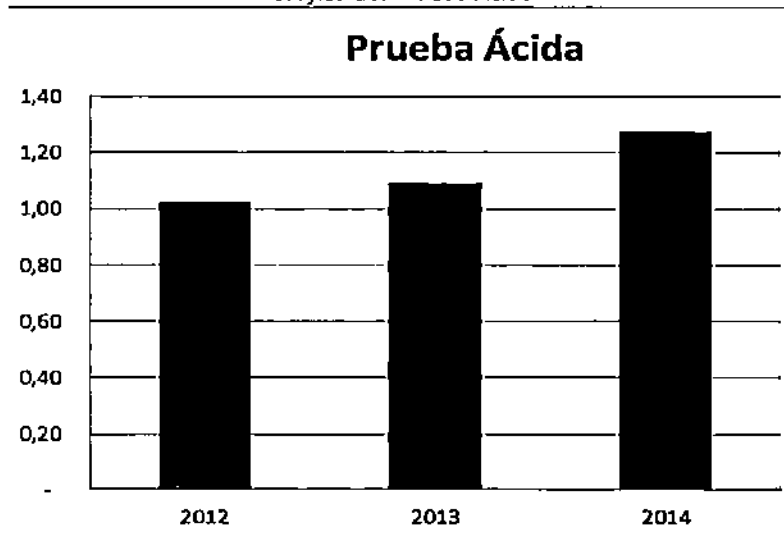
Este indicador nos revela: por cada peso de deuda a corto plazo con cuanto cuenta la empresa para respaldarla.

Para el año 2012 la Sociedad Portuaria contaba con \$1.26 para cubrir \$1 de deuda a corto plazo, en el año 2013 contaba con \$1.33 para cubrir \$1 de deuda a corto plazo y para el año 2014 contaba con \$1.46 para cubrir \$1 de deuda a corto plazo. Lo anterior denota que la Sociedad Portuaria se ha fortalecido en los últimos tres (3) años y cuenta con recursos suficientes para cubrir su deuda a corto plazo.

Tabla 17. Prueba Ácida

PRUEBA ACIDA		
2012	2013	2014
1.03	1.09	1.28

Gráfica 10. Prueba Ácida



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

A diciembre de 2014, la Sociedad Portuaria contaba con 1.03 veces para pagar sus pasivos corrientes, en el año 2013 contaba con 1.09 veces para cubrir su pasivo a corto plazo y en el año 2014 contaba con 1.28 veces para cubrir su pasivo corriente; es decir, la Sociedad Portuaria en el indicador de prueba ácida contaba con suficiente activo corriente (disponible, inversiones temporales, deudores y gastos pagados por anticipado), excluyendo los inventarios para cubrir sus obligaciones a corto plazo.

Tabla 18. Capital de Trabajo

CAPITAL DE TRABAJO		
2012	2013	2014
16,107,632,034.00	19,733,869,883.00	35,416,797,311.00

Gráfica 11. Capital de Trabajo



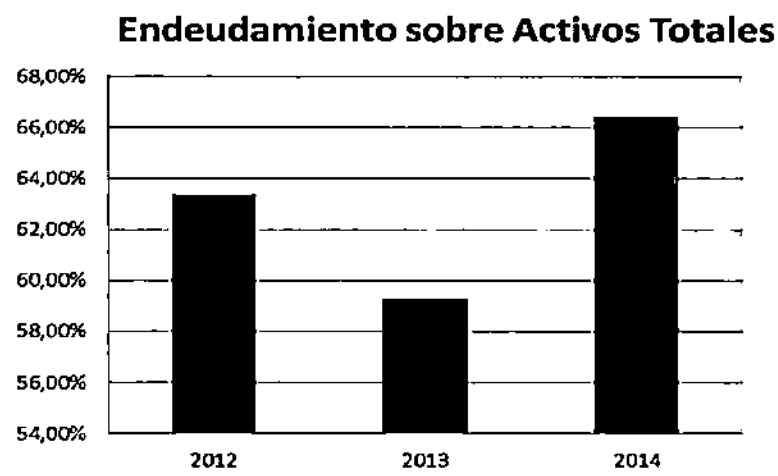
En relación al capital de trabajo se puede observar que para el año 2013 finalizó con un valor de \$19.733.869.883= y para el año 2014 de \$35.416.797.311=; estos valores representan los recursos con los que cuenta la empresa para cubrir las obligaciones a corto plazo, en este caso el activo corriente, es mayor al pasivo corriente (inferior a 360 días), lo que da un capital de trabajo suficiente para operar. Su crecimiento porcentual en el último año fue de 79.47%, una cifra optimista que genera tranquilidad para la operación del negocio.

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

Tabla 19. Endeudamiento sobre activos totales

ENDEUDAMIENTO SOBRE ACTIVOS TOTALES		
2012	2013	2014
63.40%	59.28%	66.43%

Gráfica 12. Endeudamiento sobre activos totales

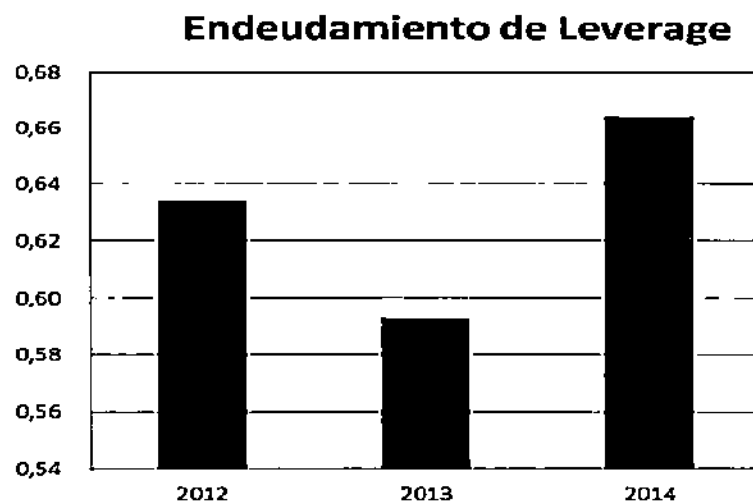


El resultado de este indicador nos revela la participación de los acreedores sobre el total de los activos de la compañía. Para el año 2013 fue de 59.28% y en el año 2014 de 66.43%. Este indicador en los últimos dos años ha ido aumentando, observamos que más de la mitad de la totalidad de los activos se encuentra comprometido con los acreedores, situación que debe controlarse ya que para el año 2014, por cada peso que el concesionario tiene en el activo debe \$0.66 centavos.

Tabla 20. Endeudamiento de Leverage

ENDEUDAMIENTO DE LEVERAGE		
2012	2013	2014
0.63	0.59	0.66

Gráfica 13. Endeudamiento de Leverage



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

Al observar la gráfica anterior se evidencia que tan comprometido se encuentra actualmente el patrimonio de los socios para con los acreedores, y el resultado para el año 2014 fue un porcentaje de 66.43%.

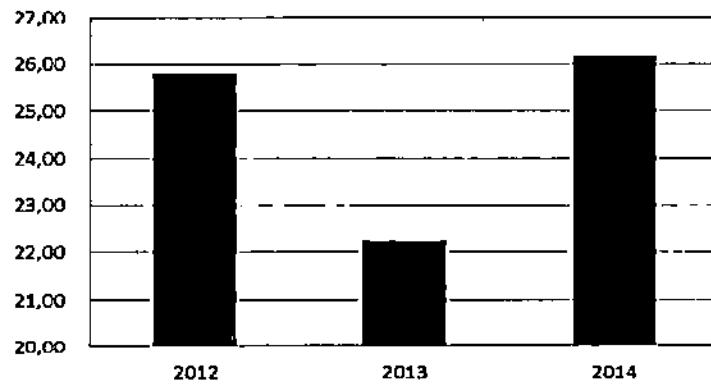
Con lo anterior, se vislumbra que la Sociedad Portuaria mantiene un equilibrio entre sus deudas respaldadas por los activos de la empresa y las deudas respaldadas con el patrimonio de los socios o accionistas.

Tabla 21. Concentración de Endeudamiento a Corto Plazo

CONCENTRACIÓN DE ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO		
2012	2013	2014
25.80	22.24	26.17

Gráfica 14. Concentración de Endeudamiento a Corto Plazo

Concentración de Endeudamiento a Corto Plazo



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

Para el 31 de diciembre de 2014, la Sociedad Portuaria tenía el 26.17% de la deuda concentrada en el corto plazo para cubrir las obligaciones que tiene con terceros con vencimiento corriente. Este indicador se ha mantenido estable en los últimos tres años.

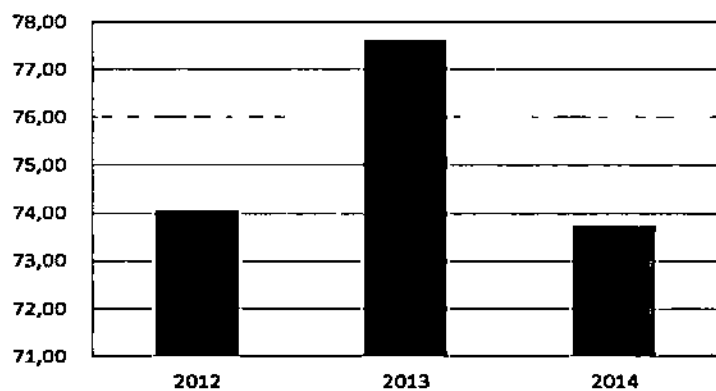


Tabla 22. Concentración de endeudamiento a largo plazo

CONCENTRACIÓN DE ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO		
2012	2013	2014
74.06	77.63	73.73

Gráfica 15. Concentración de Endeudamiento a Largo Plazo

Concentración de Endeudamiento a Largo Plazo



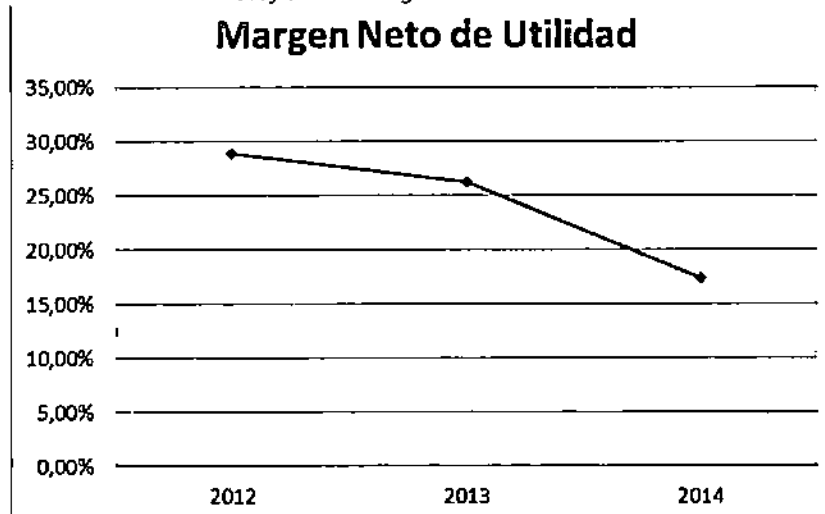
Este indicador nos señala qué porcentaje de los pasivos con terceros tienen vencimiento no corriente, es decir, superior a 360 días.

Para el 31 de diciembre de 2014, el puerto tenía el 73.73% de la deuda concentrada en el largo plazo para cubrir las obligaciones que tiene con terceros con vencimiento no corriente, lo que genera que la Sociedad Portuaria tenga un nivel de apalancamiento mayor por la estructura de financiamiento de su deuda. Este indicador se ha mantenido estable en los últimos tres años, lo que denota que tiene control sobre sus obligaciones financieras.

Tabla 23. Margen Neto de Utilidad

MARGEN NETO DE UTILIDAD		
2012	2013	2014
28.93%	26.21%	17.35%

Gráfica 16. Margen Neto de Utilidad



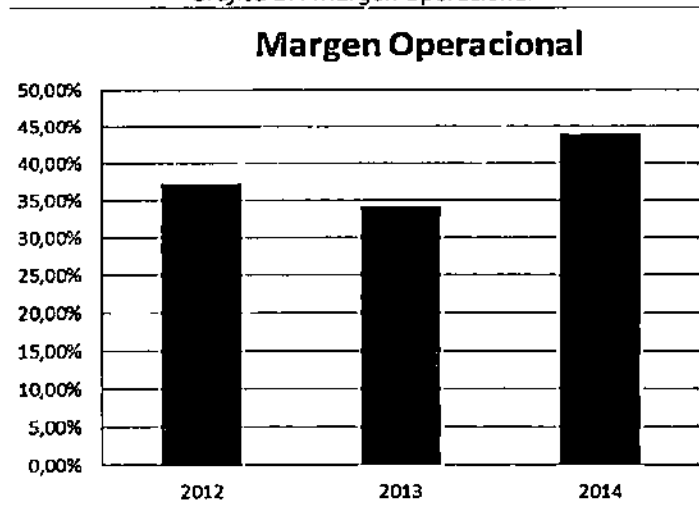
Mide el porcentaje de utilidad por cada peso (\$1) en ventas, después de deducir gastos e impuestos, es decir que tan eficientemente la empresa puede convertir ventas en ganancias netas.

Por cada peso que la empresa vendió en el 2014, obtuvo un margen de utilidad de 17.35%. Este porcentaje disminuyó relación con los años 2012 y 2013 al disminuirse en un -2.72% y -8.86% respectivamente.

Tabla 24. Margen Operacional

MARGEN OPERACIONAL		
2012	2013	2014
37.21%	34.16%	43.87%

Gráfica 17. Margen Operacional



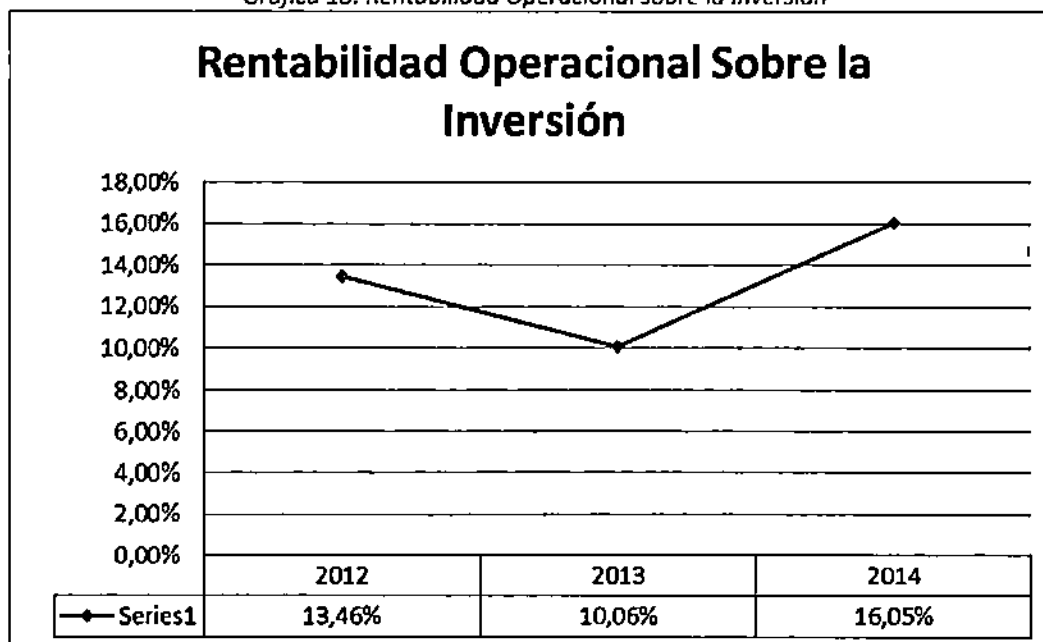
“Es la relación entre la utilidad operacional y las ventas totales (ingresos operacionales). Mide el rendimiento de los activos operacionales de la empresa en el desarrollo de su objeto social. Este indicador debe compararse con el costo ponderado de capital a la hora de evaluar la verdadera rentabilidad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

Por cada peso (\$1) en ventas obtuvo un margen operacional en el año 2014 de 43.87%. Este comportamiento se ha mantenido en los últimos tres (3) años.

Tabla 25. Rentabilidad Operacional sobre la Inversión

RENTABILIDAD OPERACIONAL SOBRE LA INVERSIÓN		
2012	2013	2014
13.46%	10.06%	16.05%

Gráfica 18. Rentabilidad Operacional sobre la Inversión



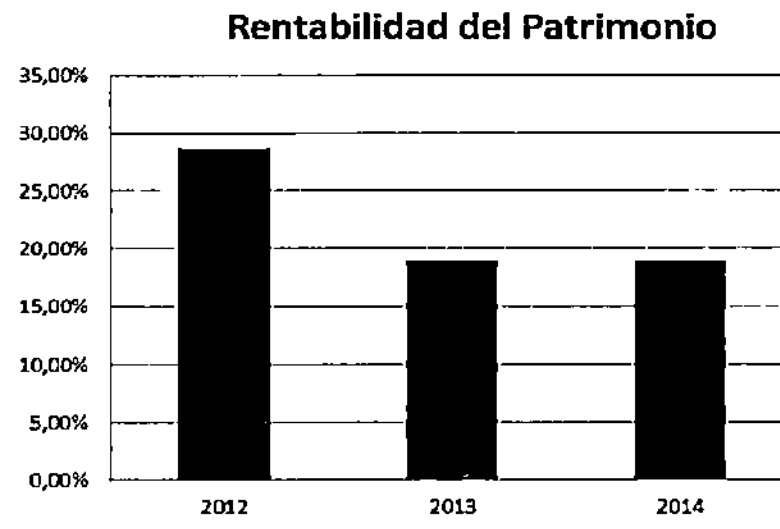
“Es la razón de las utilidades operacionales a los activos totales de la empresa. Evalúa la rentabilidad operacional (uso de los activos y gastos operacionales) que se ha originado sobre los activos.”

A diciembre de 2014, el concesionario por cada peso (\$1) invertido de los activos, obtuvo una rentabilidad operacional de 16.05%, es un resultado positivo que ha sido constante como se muestra en la gráfica anterior desde el año 2012.

Tabla 26. Rentabilidad del patrimonio

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		
2012	2013	2014
28.59%	18.96%	18.91%

Gráfica 19. Rentabilidad del Patrimonio



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

A diciembre de 2014, por cada peso (\$1) que invirtió un socio, generó un rendimiento del 18.91%, desde el año 2012 este indicador se ha mantenido positivo al estar en el 2012 en 28.59 y en el año 2013 en 18.96%, tal como lo muestra la gráfica anterior.

6.3.3.2 Plan de Inversión

Actualmente la SPRC ha ejecutado las inversiones relacionadas en su plan maestro de inversiones. La ANI mediante la resolución No. 1529 del 11 de noviembre de 2014, aprueba la realización de nuevas inversiones en el contrato de concesión portuaria No. 007 de 1993 – Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.

“Las obras a ejecutar consisten en la demolición de las bodegas 2 y 4 (bodegas 6 y 4 de acuerdo al contrato de concesión), edificios 7, 8, 9, 10 y 11 (casina y cafetería Oasis, edificio de operaciones, edificio contiguo al Oasis y edificios de la superintendencia portuaria de acuerdo al contrato de concesión), cobertizo No. 1 y No. 2 (cobertizo No. 12 de acuerdo al contrato de concesión), con el objeto de adecuar el área para utilizarla en patio de almacenamiento de contenedores”.



A continuación se muestra el registro fotográfico del avance de obras de la Resolución No. 1529:

Foto 11. Obras del Plan de Inversión resolución 1529	Foto 12. Obras del Plan de Inversión resolución 1529
	
Adecuación de patios, cambio de la estructura de pavimento rígida actual a pavimentos articulados.	Bodegas a demoler para ampliación de patios.

Adicionalmente la ANI expide la Resolución No. 583 del 26 de marzo de 2015, "por la cual se aprueban nuevas inversiones para la sustitución y disposición de Grúas en el terminal portuario de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. – Contrato de concesión portuaria No. 007 de 1993".

La ANI aprueba la sustitución y disposición de dos grúas pórtico (G3 y G4) y su reemplazo por dos (2) grúas pórtico Super Post Panamax.

A continuación se muestra el registro fotográfico de las grúas pórtico con que cuenta la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena:

Foto 13. Grúas de la SPRC	Foto 14. RTG (Rubber Tyred Gantry)
	
Grúas G3 y G4 a reemplazar.	RTG para movimiento de contenedores almacenados.

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

Por medio de la presente auditoría se realizó un selectivo de los soportes de inversión de capital privado en bienes de uso público del segundo semestre de 2014 y primer semestre de 2015 reportados a la ANI a través del formato GCSP-F-011 y constatar si efectivamente esos soportes corresponden a inversiones.

Para el análisis se tuvo en cuenta el concepto emitido por esta jefatura el 5 de noviembre de 2013 mediante correo electrónico a la interventoría Interpuertos sobre la diferencia de los conceptos de inversiones y gastos; y a su vez éste concepto fue revalidado por el Gerente G.I.T Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI mediante radicado No. 2014-308-006885-1 del 10 de abril de 2014, y fue el siguiente:

Tabla 27. Diferencia entre inversión y gasto

DIFERENCIA ENTRE INVERSIÓN Y GASTO	
INVERSIÓN	GASTO
1. Erogación de dinero que se puede recuperar en el futuro	1. Erogación de dinero que no es posible recuperar
2. Incrementa los ingresos	2. Disminuye los ingresos
3. Genera ingreso en más de un ejercicio económico	3. Generación de ingresos durante el ejercicio que se produce
4. Aquella compra más duradera en el tiempo	4. Se consume en el corto plazo
5. Erogación para elevar el nivel de lo que apenas puede ser satisfecho por el gasto	5. Erogación para mantener y operar el negocio
6. Mejorar o buscar un beneficio en el futuro, Ej. Producción, ingresos, renta, etc.	6. Satisfacer una necesidad

Partiendo de la diferencia entre estos dos conceptos, se procedió a analizar los soportes de inversión reportados por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en relación con las Resoluciones No. 1529 (demolición de bodegas) y la Resolución No. 583 (adquisición y reemplazo de dos grúas pórtico).

Para el segundo semestre de 2014, no se realizaron inversiones con respecto a las dos resoluciones citadas anteriormente; para el primer semestre de 2015 la Sociedad Portuaria reportó las siguientes:

Tabla 27. Inversión en Construcción de patios bodega no. 4


CONSTRUCCION PATIOS EN BODEGA No. 4		
Proveedor	Fecha	Valor
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	05/03/2015	\$ 24,861,669
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	13/06/2015	\$ 57,509,351
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	25/03/2015	\$ 31,335,491
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	13/04/2015	\$ 57,065,699
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	13/05/2015	\$ 56,970,861
Fundición De Lima S.A.	30/04/2015	\$ 184,800,000
Fundición De Lima S.A.	31/05/2015	\$ 85,050,000
Fundición De Lima S.A.	19/05/2015	\$ 99,750,000
HSP Construcciones SAS	31/05/2015	\$ 315,933,804
HSP Construcciones SAS	16/04/2015	\$ 226,472,186
HSP Construcciones SAS	13/05/2015	\$ 83,242,918
HSP Construcciones SAS	12/06/2015	\$ 217,630,563
Carlos Arturo Escobar Barbosa	25/06/2015	\$ 358,400
Carlos Arturo Escobar Barbosa	13/05/2015	\$ 358,400
Total		\$ 1,441,339,342

Tabla 28. Inversión para demolición de bodega No. 4

DEMOLICIÓN BODEGA No. 4		
Proveedor	Fecha	Valor
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	31/01/2015	\$ 9,196,248
Construcciones Compresores y E	31/01/2014	\$ 175,143,310
Total		\$ 184,339,558

Esta auditoría determinó excluir de los soportes de inversión los valores reportados como pagos por la prestación de servicios de interventoría técnica, administrativa, contable y ambiental del contrato civil SPRC No. 17-2015, consistente en reforzamiento, construcción de las pendientes y pavimentación con adoquín a la firma Gomez Cajiao y Asociados S.A., siendo así el valor a retirar en inversiones por construcción de patios es de \$227.743.071= y por el concepto de demolición de bodega el valor a retirar es de \$9.196.248=, cifras que fueron reportadas en el formato GCSP-F-011. En la siguiente imagen se muestra una copia del pago a la prestación de servicios por interventoría:

Ilustración 4. Factura de Vento Gomez Cajiao



FACTURA DE VENTA Factura No. 5268

GOMEZ CAJIAO Y ASOCIADOS S.A
 NIT: 860 034 335-9
 Dirección: CUA 19 No. 106-83
 Tel: 57(31) 6 67 14 14
 Fax: 57(31) 6 67 14 15
 BOGOTÁ-COLOMBIA
 www.igec-cos.com

*No somos AUTORES INVENTORES - IVA REGIMEN COMUN
 *Agencia de retención de IVA e ICA
 *Acuerdo Económico 7170 Tercer E.M/2003
 *Numeración por concepto de 4901 AL 10000 Resolución OMB
 No.310000076308 Fecha: 05/03/2014

Señales: SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL MANGA TERMINAL MARI TIEMO (teléfono 574 6607723) NIT: 800300693	Lugar de Ejecución del Trabajo: Cartagena <div style="text-align: right; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">5-161292</div>
--	---

FECHA 14.04.2015	FORMA DE PAGO Cobro a 30 días	CONTRATO N.º SPAC No. 18-2015	ACTA DE SERVICIOS PRESTADOS en CONFORMIDAD
---------------------	----------------------------------	----------------------------------	---

CANT.	DESCRIPCIÓN	CANT.	VALOR UNIT.	VALOR TOTAL
1	Por concepto de costos de personal y gastos reembolsables causados del 01 al 31 de Marzo del 2015, con el Contrato SPAC No. 18-2015 cuyo objeto es la "Prestación de servicios de Inventario Bienes, Administración, custodia y ambobarril del Contrato OMB SPAC No. 17-2015, consistente en el mantenimiento, construcción de los puentes y garimotras con un valor de 16.615 millones de pesos, que se realiza para el abastecimiento de transborderos y operación de grúas STGS y Bower's transferrió utilizado en la bodega bodega 4 de SPAC. Cartagena	1	45.134.568,00	45.134.568,00
SONE *** CINCUENTA Y SIETE MILLONES SESENTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS M/CTE ***		Subtotal	COP	45.134.568
		Iva 16%	COP	7.871.133
		Total	COP	53.005.701

Esta Factura se emite para todos los efectos a una hora de emitida, según el artículo 776 del Código de Comercio.

OBSERVACIONES:

Asesoramiento:

Recibido Por El cheque:

Los pagos realizados al Sr. Carlos Arturo Escobar Barbosa por concepto de grabación a través del sistema *time lapse* del patio construido también son excluidos por esta auditoría, los cuales suman \$716.800=.

Los cuales se encuentran relacionados en la construcción patios en bodega No. 4 y a continuación ilustramos una de las cuentas de cobro:

Ilustración 5. Cuenta de cobro

Cartagena de Indias, Mayo 5 de 2015.

SPRC
ARCHIVO

2015 MAY 20 P 9 31

SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL CARTAGENA
NIT. 800.200.969-1

CORRESPONDENCIA
NO IMPLICA ACEPTACIÓN

A

CARLOS ARTURO ESCOBAR BARBOSA
RUT. 79482658-0

DEBE..... \$ 350.000**

Trescientos cincuenta mil pesos Mcte

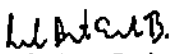
POR CONCEPTO DE GRABACION ATRAVES DEL SISTEMA TIME LAPSE DEL PATIO
CONSTRUIDO EN LA ANTIGUA BODEGA DE SPRC

SE ENTREGA MATERIAL EN FORMATO MP4 EN UN DVD

NOTA. PLAZO PARA PAGO: 15 DIAS

REGISTRADA
21 MAY 2015
ARCHIVO

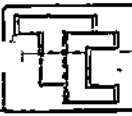
Atentamente,


Carlos Arturo Escobar B.
CC. 79482658.

Por otro lado, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena realiza inversiones a su cuenta y riesgo como es el caso de la adecuación de la zona de turismo, instalación de cuartos fríos, entre otros; valores que también son incluidos en el formato GCSP-F-011; sin embargo, estas inversiones no tienen reconocimiento en relación con reducir contraprestación o solicitar más tiempo de concesión.

Si bien es cierto que todas las inversiones que realiza a cuenta y riesgo la Sociedad Portuaria son incluidas en el formato GCSP-F-011, esta auditoría verificó que en el segundo semestre de 2014 adjuntaron soportes que no corresponden a inversiones, como es el caso de: Transformadores del caribe y representaciones SAS, factura No. 4201 del 26 de agosto de 2014, la cual corresponde al mantenimiento en sitio del transformador marca AQ Electric Suzhou, ubicado en grúa por valor de \$2.749.200=, factura No. 4295 por \$ 2.749.200= y factura No. 4329 por un valor de \$ 17.945.200= correspondiente al mantenimiento en sitio de ocho (8) transformadores. En la siguiente imagen ilustramos la factura No. 4201:

Ilustración 6. Factura no. 4201

 <p>TRANSFORMADORES DEL CARIBE Y REPRESENTACIONES S.A.S. Calle 75 No. 72 - 90, Apartado Aéreo No. 50851 TEL: 3152289 - 3150731; 3842197 - 3841187 - FAX: 3842191 E-mail: comercial@tracoca.com - www.tracoca.com - Barranquilla - Colombia NR. 802.022.642-3</p>	
<p>SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A. FACTURA DE VENTA NATHALIE SEDOLVEDA Cartagena 200306393 Teléfono: 716602781 Etiquetas: 4201</p>	
<p>RESOLUCIÓN 01 del 10 de mayo de 2010 de la Superintendencia de Industria y Comercio</p>	
<p>Valor correspondiente al mantenimiento en sitio de transformador marca AQ ELECTRIC SUZHOU, de 335 KVA, 900/440 V, tipo seco, ubicado en grta.</p>	
<p>VALOR SERVICIOS</p>	
<p>SPR: ARCHIVO REGISTRADA 21 MAR 2011 ARCHIVO</p>	
<p>Suma Grande Cuarenta y Seis millones Diez mil setecientos veintidós (2012) de Diciembre 21/2015 Actividad CIIU 3314 Trabajo de Instalación Eléctrica Actividad económica I.C.A., 104, Trabajo F.1000 Sector del sector industrial, las empresas ICA en el territorio. Actividad de prestación de servicios de mantenimiento eléctrico</p>	
<p>Sub-Total 2.370.000</p>	
<p>Impuesto de Venta 279.200</p>	
<p>Total 2.649.200</p>	
<p>Suma: Ocho millones setecientos cuarenta y nueve mil doscientos pesos ml.</p>	
<p>Empleado por: [Blank]</p>	
<p>Contratado por: [Blank]</p>	
<p>Suma a las grtas. de los TRANSFORMADORES DEL CARIBE Y REPRESENTACIONES S.A.S. TRANSFORMADORES DEL CARIBE Y REPRESENTACIONES S.A.S. CALLE 75 NO. 72-90, APARTADO AEREO NO. 50851, BARRANQUILLA, COLOMBIA IVA Régimen Común No. Radicación 02285-103</p>	
<p>Hechos recibido conforme a las mercancías y su valor como pagaré explico cumplido los condiciones de pago autorizada. Acorz Firma y Selo del Comprador</p>	

En las muestras seleccionadas que comprende el segundo semestre de 2014 y primer semestre de 2015, se observan soportes de pagos de varillas de cobre, hilos, cable flexible de silicona, bombillo *metal halide*, balasto, codo desconectable, rejilla hd, pareja de marco hd, entre otros, lo cual se le recomienda tanto a la interventoría como al supervisor avalar que efectivamente estos insumos correspondan a inversiones y no al reemplazo o sustitución de piezas por el deterioro del normal funcionamiento de las maquinarias y equipos con que cuenta la Sociedad Portuaria para cubrir su operación diaria.

6.3.3.3 Contraprestación:

La superintendencia general de puertos adicionó y modificó el contrato de concesión portuaria No. 007 del 8 de julio de 1993 mediante el otrosí No. 005 del 19 de junio de 1998. En la cláusula novena, numeral 11.2.2.1., *“la fórmula utilizada para determinar los valores consignados en la tabla que aquí se incluye, y que define el monto anual a pagar por contraprestación por infraestructura, es el siguiente”:*

$$Cinf = \text{Min} (CP, CP \times TD / Cap + CP \times 0.3 \times TT / Cap)$$

En donde:

- Cinf: Contraprestación por infraestructura por pagar.
Min: Mínimo entre dos valores.
CP: Contraprestación plena.
Hasta el año 2013, es de US\$1.509.301,00
Desde el año 2014 a 2033, es de US\$2.012.401,00
TD: Toneladas de carga domesticas movilizadas.
TT: Toneladas de carga de transbordo movilizadas.
Cap: Capacidad del terminal para el año del pago conforme a la tabla.

Para la anterior formula se tiene en cuenta una tabla de costos de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena en relación a las contraprestaciones futuras, en donde proyectan las toneladas de carga movilizadas (domésticas y de transbordo) desde el año 1994 hasta el año 2033, dicha tabla fue aprobada en su momento por la Superintendencia General de Puertos.

La sociedad portuaria ha venido cancelando la contraprestación aplicando la formula inmersa en el otro sí No. 005 del 19 de junio de 1998, modificación al contrato de concesión 007 de 1993, tomando los datos proyectados de las toneladas de carga movilizadas; en esta situación es en donde difiere con la Agencia Nacional de Infraestructura ya que la ANI al calcular la contraprestación toma las toneladas de carga movilizadas reales y al realizar el ejercicio comparativo se observa que las toneladas de carga reales son mayores a las proyectadas, lo que genera una diferencia de menor valor cancelado como contraprestación por parte de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.

Según el análisis efectuado por la ANI a través del gerente del grupo interno de trabajo financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y observando las reglas previstas en los actos contractuales, *“el pago de la contraprestación por infraestructura debe obedecer a los establecido en el acto administrativo que autorizó la modificación contractual, esto es, la Resolución 720 de 1998, que claramente señala que el valor de la contraprestación por infraestructura se determina contemplando el número real de toneladas movilizadas anualmente independientemente de que coincida o no con el año calendario del respectivo cobro, siguiendo la fórmula pactada”.*

El Grupo Interno de Trabajo Financiero de la Vicepresidencia de gestión Contractual, realizó el análisis de la contraprestación tomando las toneladas de carga proyectadas según la tabla de la SPRC versus las toneladas de cargas reales, reflejando el siguiente resultado:

- El valor de la contraprestación por infraestructura teniendo en cuenta la carga proyectada del otro sí No. 05 por USD \$9.144.418=, desde el año 1994 al año 2033.
- Valor de la contraprestación por infraestructura teniendo en cuenta la carga real el cual ascendería a USD \$10.355.466=, desde el año 1994 hasta el año 2033.

La ANI solicitó ante el INVIAS la certificación de los pagos por contraprestación que ha realizado la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y fue de USD\$9.714.177=, desde el año 1994 hasta el año 2033.

Lo cual refleja que el pago realizado por la SPRC no coincide con los resultados de aplicar la formula con la carga proyectada ni con la carga real. Y al realizar la diferencia entre los valores de la contraprestación de acuerdo a la carga real movilizada y el valor pagado por la sociedad portuaria, la diferencia es de USD\$641.289 a valores constantes de enero de 1997, como se muestra a continuación:

Contraprestación con carga real movilizada (1994-2033):	USD\$10.355.466=
Pagos realizados por la SPRC (1994-2033):	USD\$ 9.714.177=
Diferencia.....	USD\$ 641.289=

Ante esta situación la ANI expidió la Resolución No. 856 de 2014, "por la cual se ordena el pago de una suma por concepto de contraprestación por infraestructura al concesionario Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.", la suma de USD\$4.836.552= a 30 de junio de 2014, que corresponden a la diferencia de valor presente entre el valor que debió haber cancelado el concesionario, versus el valor pagado, USD\$641.289=, cifra que actualizada conforme a la TIR 12%, asciende a los USD\$4.836.552 a 30 de junio de 2014.

A renglón seguido, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena interpone recurso de reposición contra la Resolución No. 856 del 27 de junio de 2014 y la Agencia Nacional de Infraestructura mediante Resolución No. 500 del 4 de marzo de 2015, "por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución No. 856 del 27 de junio de 2014"; revoca en todas sus partes la Resolución No. 856 de 2014 y ordena sanear el procedimiento administrativo y para tal efecto disponer el inicio y agotamiento de una etapa de arreglo directo para definir la situación surgida respecto del pago de la contraprestación por infraestructura.

En estos momentos la ANI y la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena han realizado dos reuniones de arreglo directo referidas al tema de la contraprestación por infraestructura que presuntamente adeuda la SPRC. En la primera reunión, la ANI expuso sus argumentos sobre la deuda por contraprestación de la SPRC y en la segunda mesa de trabajo la SPRC manifestó sus argumentos en relación al mismo tema.

Actualmente la ANI se encuentra analizando los soportes y documentos entregados por la SPRC para emitir un concepto al respecto y fijar fecha para la tercera mesa de trabajo.

Independientemente de la situación anterior, en donde hay diferencias con la ANI por el valor cancelado por parte de la SPRC en cuanto a la contraprestación por infraestructura, el estado de cuenta de la Sociedad Portuaria es que se encuentra al día por este concepto hasta el año 2033, esto debido a que la ANI mediante la Resolución No. 1137 de 2013, *"autoriza el adelanto del pago de las contraprestaciones a favor de la nación en el contrato de concesión portuaria No. 007 de 1993 de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A."*

Ante la circunstancia anterior, la Contraloría General de la República abrió proceso de responsabilidad fiscal por la contraprestación dejada de pagar por la SPRC y a su vez recursos dejados de recaudar por parte de la ANI.

En la visita de auditoría, se evidenció un contrato de concesión adicional suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones – INCO y la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A., es el contrato No. 004 del 8 de junio de 2010, cuyo objeto social es *"permitir al concesionario la ocupación en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción, administración y operación de un puerto y la consolidación un terreno adyacente (zona de uso público), localizado en la bahía de Cartagena, sector occidental del Terminal Marítimo de Manga, Distrito de Cartagena, Departamento de Bolívar"*.

El contrato No. 004 de 2010 contempla un plan de inversiones, el cual el concesionario ha ejecutado en su completitud pero a su vez se observa en la Cláusula Octava, numeral 2), que el concesionario no pagará contraprestación por infraestructura debido a que la zona de uso público solicitada en concesión no cuenta con infraestructura.

Durante el recorrido por la Sociedad Portuaria, se evidenció que las dos grúas pórtico que pertenecen a la Resolución No. 583 de 2015 del contrato de concesión No. 007 de 1993, las cuales deberían reemplazar las grúas pórtico G3 y G4 de la SPRC, se encuentran en la zona concesionada de Muelle 9; por consiguiente, se estaría violando la Cláusula Décima del contrato de concesión No. 004 de 2010 que cita lo siguiente *"En el evento que el concesionario requiera efectuar obras e inversiones en la zona de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces"*.

Por lo tanto, se sugiere que el supervisor e interventoría realicen el seguimiento del plan de restitución y desmonte de las grúas pórtico G3 y G4, ya que el concesionario manifestó que se reemplazará y desinstalará solamente la grúa pórtico G3. Al existir un número superior a las 6 grúas pórtico ya autorizadas por la ANI en los planes de inversión para la operación del puerto, estarían incrementándose los niveles de producción del puerto, lo que acrecentaría la contraprestación y debería ser reconocido al estado.

Siendo así las cosas, es conveniente analizar y evaluar nuevamente el mecanismo de cálculo de contraprestación por infraestructura, ya que cambiarían las condiciones básicas bajo las cuales se

contrato de concesión portuaria No. 007 de 1993, teniendo en cuenta que el Estado puede realizar cambios en las condiciones de la concesión según lo establecido en la Ley 1 de 1991 y la Resolución No. 720 de 1998.

Por otro lado, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena suscribió con la Agencia Nacional de Infraestructura el contrato de concesión portuaria No. 003 de 2014, cuyo objeto es *"el otorgamiento al concesionario por parte del concedente, de una concesión para que ocupe en forma temporal y exclusiva los bienes de uso público descritos en la Cláusula 2 para la construcción y operación de un terminal portuario, a cambio de una contraprestación económica a favor del concedente, en los términos descritos en la Cláusula 13 de este contrato"* y su modalidad de operación consiste en desarrollar por parte del concesionario, la atención de naves mayores de turismo, buques de guerra y naves del gobierno.

Si bien este contrato contempla el pago de una contraprestación por el uso y goce temporal y exclusivo de las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias de uso público, este se perfeccionó el 26 de diciembre de 2014 y el concesionario viene cumpliendo cabalmente la obligación descrita en la cláusula 13 del contrato 003 de 2014.

6.3.4 Operación e Instalaciones físicas

Mediante la auditoría realizada en campo y presentada por la Sociedad Portuaria, se evidencia un incremento sustancial en la operación del puerto a medida que ha venido creciendo año tras año; las inversiones y trabajos realizados hasta la fecha denotan un puerto creciente y eficaz en su objetivo competitivo.

Si bien la ANI no realiza un ejercicio de supervisión directa referida a la operación portuaria específicamente, si es claro definir los parámetros de proyección del puerto y las metas internas de los mismos en función de la contraprestación que derive este tipo de cálculos; es así como se deben tomar las cargas que reporta el puerto a la Superintendencia de Puertos y Transporte en sus informes de movimientos de carga emitidos semestralmente; en estos se evidencia el comportamiento de cada uno de los puertos, donde se aprecia el movimiento de carga mensual y anual referido a tipo de carga, total movilizado, discriminación por importación – exportación, tránsito u otros. En este aspecto, es definitivo entender las proyecciones del puerto las cuales van ligadas a sus planes de inversión en mejora de la operación misma que les proporcione mayor competitividad nacional y regional.

Ilustración 7. Tráfico Portuario Enero-Junio 2015

TRAFICO PORTUARIO
SOC. PORTUARIAS DE SERVICIO PUBLICO ENERO-JUNIO - 2015

Unidades: Toneladas

SOCIEDAD PORTUARIA DE SERV. PUBLICO	EMPO	EMPO	COMERCIO EXTERIOR	CRISTALINA	FLUJUAL	TRANSICORDO	TRANSITO INTERNAL	TRANSITORA	TOTAL TRAFICO
ALPANEL S.A.	47.830	28.152	74.932	-	-	-	-	-	74.932
BARRANQUILLA INTERNACIONAL TERMINAL	105.646	-	105.646	-	-	-	-	-	105.646
COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	1.532.928	349.428	1.982.354	01.180	123	36	109.823	1.028	2.164.707
GRUPO PORTUARIO S.A.	100.486	535.825	728.111	-	-	-	-	-	728.111
LOCAMAR LTDA.	-	-	-	-	821	-	-	-	821
OCTAVIANO COLOMBIA S.A.	44.478	4.222	48.679	-	-	-	-	-	48.679
OLEODUCTO CENTRAL S.A.	-	10.232.835	10.232.835	-	-	-	-	-	10.232.835
RAILMISO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	585.174	204.455	789.639	212	-	-	-	20.458	816.329
PUERTO BARRANQUILLA S.A.	134.340	8.379	132.719	4.630	3.747	-	-	-	146.348
PUERTO DE MANOALA S.A.	226.836	247.272	474.108	-	-	-	-	-	474.108
PUERTO PASTA S.A.	33.541	10.420	43.942	6.013	-	-	-	-	49.954
ROMERO Y BURGOS Y CIA S. EN S.C.	-	-	-	-	221	-	-	-	221
S.P. DE LA PENINSULA S.A. PROLOGPORT S.A.	6.803	-	6.803	-	-	-	-	-	6.803
S.P. TERMINAL DE CONTENEDORES DE ETUFA	580.706	232.094	812.729	-	-	297.376	-	-	1.110.059
SAN ANDRES PORT SOCIETY	63.285	2.259	33.532	-	-	36.459	-	-	112.811
SOCIEDAD PORTUARIA DEL DIOCLE	-	-	-	-	-	14.773	-	-	14.773
SOCIEDAD PORTUARIA MICHELLMAR S.A.	-	119.545	119.545	-	-	-	-	-	119.545
SOCIEDAD PORTUARIA PORT MACALENA S.A.	448.778	215.904	664.778	-	-	-	-	-	664.778
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BARRA S.A.	31.882	-	31.882	-	-	-	-	-	31.882
SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A.	225.403	-	225.403	-	-	-	-	-	225.403
SOCIEDAD PORTUARIA SOLIDPORT S.A.	10.705	-	10.705	-	-	-	-	-	10.705
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO NUEVO S.A.	-	8.254.727	8.254.727	-	-	-	-	-	8.254.727
SPR BARRANQUILLA	1.554.122	545.854	2.099.976	10.173	-	-	20.749	-	2.120.898
SPR BUENAVENTURA	2.218.113	819.429	2.837.542	-	-	83.523	5.152.630	22.836	7.913.531
SPR CARTAGENA	679.686	573.053	1.252.739	-	-	-	-	-	1.252.739
SPR SANTA MARTA	1.004.673	1.958.800	2.963.473	3.502	-	3.094	-	-	3.969.069
SPR TUNISCO	-	7.425	7.425	-	11.008	-	-	-	18.433
TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA	940.253	557.520	1.497.773	-	-	-	2.337.847	-	3.835.620
YORAN S.A.	102.631	407.324	510.155	-	-	-	-	17.048	527.103
Total general	11.232.329	24.822.712	36.055.041	188.668	4.188	348.447	10.711.437	67.873	47.353.938

Fuente: Informe Superintendencia de Puertos y Transporte, Informe Consolidado Junio 2015

De esta manera, se evidencia que la SPRC es el cuarto puerto de mayor movilización de carga en lo corrido de 2015, con alrededor de 6.4 millones de toneladas se encamina como uno de los puertos de mayor operación en la costa norte colombiana y el cual se especializó en tránsito de contenedores y actividades de importación y exportación mediante contenedores. La especialización de la SPRC se enfoca en cargue y descargue de contenedores por lo cual se ajustan sus planes de inversión a la ampliación de patios en lugar de bodegas que permiten apilar en mayor cantidad contenedores no solo de exportación e importación sino de tránsito que llegan al puerto, convirtiéndose en este último ítem de operación alrededor del 70% de la operación de carga del puerto; las inversiones en grúas pórtico establecen un avance no solo en renovación y adquisición de nueva maquinaria, sino en los cargues de buques de mayor capacidad por lo cual generan una necesidad de este tipo de equipos, estas inversiones se encaminan a proyectar una competencia directa a nivel internacional ad portas de la entrada en operación del Canal de Panamá y su renovación para el tránsito de buques de mayor envergadura.

La SPRC tiene su concentración en tipo de carga definido en un 99,84% en carga a nivel de contenedores y apenas un 0.16% en otro tipo de carga denominada general, en la cual se pueden prever mercancías como importación de automotores entre otros.

Ilustración 8. Tráfico Portuario por tipo de carga entre Enero-Junio 2015

**TIPO DE CARGA POR
 SOCIEDADES PORTUARIAS DE SERV. PUBLICO ENERO- JUNIO 2015**

Unidades : Toneladas

SOCIEDAD PORTUARIA DE SERVICIO PUBLICO	CARBON AL GRANEL	CONTENED.	GENERAL	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLIDO DIFER. DE CARBON	TOTAL
ALFRANJE S.A.				74.032		74.032
BARROQUILLA INTERNACIONAL TERMINAL COMPANY S.A.		52.350	77.036		35.160	165.446
COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	225.625	421.418	223.749	130.995	1.162.020	2.164.707
GRUPO PORTUARIO S.A.	530.610		87.597		107.504	720.111
LEZAMAR LTDA.			821			821
OLTAMUNG COLOMBIA S.A.				48.678		48.678
OLEODUCTO CENTRAL S.A.				10.232.035		10.232.035
PALEMO S.O.CIEDAD PORTUARIA S.A.		4.601	302.568	58.692	432.497	810.320
PUERTO BUENAVISTA S.A.			12.968		133.377	146.346
PUERTO DE MARAFON S.A.			240.152	20.209	193.689	454.110
PUERTO RICA S.A.			23.678		25.278	48.954
RONERO Y BURGOS Y CIA S. EN C.				231		231
S.P. DE LA POMEYUA S.A. PEROPORT S.A.			8.903			8.903
S.P. TERMINAL DE CONTENEDORES DE BISTRUA TOLUEN S.A.		1.111.493				1.111.493
SAN ANDRES PORT SOCIETY		47.412	24.381		40.218	112.011
SOCIEDAD PORTUARIA DEL DIQUE				14.773		14.773
SOCIEDAD PORTUARIA MICHELLAMAR S.A.				119.543		119.543
SOCIEDAD PORTUARIA PORTMAGDALENA S.A.				664.770		664.770
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BARRA S.A.			303	31.679		31.982
SOCIEDAD PORTUARIA RIVERPORT S.A.			205.403			205.403
SOCIEDAD PORTUARIA COLUPORT S.A.			10.705			10.705
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO NUEVO S.A.	8.268.757					8.268.757
SPR BARRANQUILLA	304.655	520.441	480.028		867.770	2.230.624
SPR BUENAVENTURA	30.309	1.610.310	758.167	100.031	937.725	3.044.241
SPR CARTAGENA		6.395.602	10.654			6.406.256
SPR SANTA MARTA	1.518.351	505.483	170.855	102.195	1.002.330	3.299.211
SPR TUMBACO			11.998	7.495		19.493
TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA		6.766.839	77.659			6.844.498
VORPA S.A.				228.103		228.103
TOTAL	10.929.308	17.648.746	2,228.523	11,831.523	4,838.839	47,393.938

Fuente: Informe Superintendencia de Puertos y Transporte, Informe Consolidado Junio 2015



Los trabajos que se vienen adelantando por parte de la SPRC evidencian avances considerables, pero requieren un adecuado control y vigilancia; de acuerdo a la resolución No. 991 de 2013 donde se aprueba el plan de inversiones a llevar a cabo, se establecen 3 fases de mejoras al puerto en las cuales se denotan para la fase 1 la demolición de la bodega 2 (Bodega 6 del

contrato de concesión) y la bodega 4, asimismo como la pavimentación de 19.600m² de patio. Estos son los trabajos que actualmente se adelantan y están cercanos a su culminación.

La fase 2 establece demolición del cobertizo 2 (cobertizo 12 del contrato de concesión) y los edificios 10 y 11 (edificio de la superpuertos en el contrato de concesión) para dar cabida a un área mayor de patios de contenedores con la pavimentación de 11.000m².

La fase 3 que involucra la demolición de la bodega 1 (bodega 10 del contrato de concesión) y cobertizo 1, además de la pavimentación de 19.340m².

De la misma manera, la llegada de las grúas pórtico a inicios de agosto generarán un mayor volumen de operaciones por hora, lo que influirá en la capacidad de atender y despachar buques de una manera as ágil.

Es determinante para la ANI que la interventoría de un seguimiento constante a los trabajos que se vienen realizando con los cronogramas de ejecución pactados, con miras a establecer fechas y plazos estrictos para la entrega de estas adecuaciones, independiente que sean inversiones adicionales por cuenta y riesgo del concesionario debe darse un plazo máximo para llevar a cabo estas obras las cuales depararán mayor operación por cuenta de mayor capacidad de almacenamiento. Adicionalmente, verificar los adecuados procesos constructivos que se lleven a cabo guardando las medidas de seguridad para las adecuaciones a realizar debido a que la operación del puerto está inmersa en la cotidianidad de las actividades de obra que se realicen, de esta manera es importante es aislamiento de personal y maquinaria de obra que no entorpezca las labores cotidianas, puesto que pueden incidir de forma negativa.

6.3.5 Recomendaciones Ambientales

La auditoría de control interno en su función de seguimiento al proyecto de concesión de la Sociedad Portuaria solicitó información referida al informe o auto generado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, que en su ejercicio de control visita anualmente este tipo de proyectos; si bien la sociedad portuaria emite un informe anual con el compendio de acciones realizadas en materia ambiental para el seguimiento a los PMA y/o licencias ambientales con que cuenta el proyecto, ni por parte de la Sociedad Portuaria ni de la Supervisión del proyecto se entregó a esta oficina la información pertinente la cual buscaba verificar las acciones emprendidas por la concesión referidas a las recomendaciones que plantea la autoridad ambiental en virtud de la revisión y verificación de la información remitirá. De la misma manera se evidencia que la interventoría tampoco tiene conocimiento sobre el mismo ya que en su informe mensual también denota insuficiencia en la consecución de la información por parte de la Sociedad Portuaria.

Esta particularidad a juicio de la oficina de control interno deja un vacío importante debido al seguimiento que se pretendía hacer al componente, si bien en la visita de auditoría se dio una presentación referida a las acciones implementadas en el puerto sobre el componente

ambiental y las acciones que se llevan a cabo en la operación misma, se requería verificar contra las recomendaciones dadas por la ANLA que acciones se venían trabajando al respecto.

6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

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

6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo

En virtud del análisis realizado por los auditores referido a las acciones que viene implementando la interventoría, el tiempo que lleva en el proyecto y el alcance referido en el contrato 203 de 2015; evidenciamos que aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED que tiene la Oficina de Control Interno de la ANI no era pertinente ya que no podíamos evaluar diferentes ítems y componentes allí establecidos.

La interventoría está ligada de manera más directa a las actividades del plan de inversiones propuestos por el concesionario y aprobados mediante las resoluciones 991 de 2013 y 1529 de 2014. Lo cual evidencia una labor de seguimiento más técnica en puntos específicos citados por la resolución, la evaluación integral del funcionamiento del puerto no está prevista allí, más allá de un diagnóstico general en los diferentes componente que data el contrato de interventoría.

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, se llevó a cabo una correlación de las acciones que se vienen realizando conforme las obligaciones mismas de las partes, las cuales se presentan a lo largo del informe y quedarán evidenciadas en las conclusiones a que dé lugar el informe. Este análisis, presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

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

8.1 No Conformidades

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

8.1.1 Para la Interventoría

1. No se evidencia un control sobre las garantías que debe cumplir el concesionario, se presenta en el informe mensual del mes de agosto de 2015 un seguimiento con cuadros sin información sobre los amparos de cumplimiento, responsabilidad civil extracontractual, pago de salarios y prestaciones sociales, estabilidad de la obra y calidad de mantenimiento de las construcciones e inmuebles designados del contrato de concesión 007 de 1993. Es definitivo el seguimiento que debe hacer la interventoría al cumplimiento de las pólizas del contrato de concesión.
2. En virtud de las obligaciones administrativas dispuestas en el contrato de interventoría, no se evidencia actividades realizadas hasta la fecha por falta de documentación, dicha falta de documentación se aduce a la no entregada por la Sociedad Portuaria; esto incide de manera sustancial en el cumplimiento mismo del contrato de interventoría, más aun que pasados 3 meses de inicio del contrato no se haya logrado dicha información. Se sugiere a la interventoría dar alcance de manera inmediata a emprender labores de consecución y posterior vigilancia y control de este aspecto en colaboración con la ANI y la Sociedad Portuaria misma.
3. No se evidencia seguimiento por parte de la interventoría en el componente ambiental al proyecto, acorde al cumplimiento por parte del concesionario referido a las licencias ambientales que tiene el proyecto los planes de manejo ambiental adoptados para las actividades de tipo constructivo que se están llevando a cabo. Se requiere que la interventoría evidencie las acciones al respecto que viene realizando en virtud de que cumplan con los planes de manejo ambiental previstos y requerimientos ambientales para tal fin.
4. No se evidencia el sistema de identificación y previsión de los principales riesgos asociados al contrato de concesión que permita a la entidad estar atenta a las alertas que dicho

seguimiento pueda impulsar acciones sobre el desarrollo del contrato de concesión portuario.

5. No se evidencia gestión social llevada a cabo por la interventoría, en temas referidos a la gestión desarrollada por el concesionario como consecuencia de adecuada atención a usuarios, trámites de peticiones, quejas e incertidumbres de la comunidad para con el proyecto, y las medidas mismas dispuestas en el plan de manejo ambiental dispuesto o lo que la ley disponga para tal fin.
6. No se evidencia que la interventoría examina y ejerce control sobre LA/FT (Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo); este control es viable de realizar mediante solicitud a la Fiduciaria que maneja el Patrimonio Autónomo y las cuentas del contrato de concesión. Esta directriz está dada por el gobierno nacional a través de la Superintendencia Financiera de Colombia, con el propósito de detectar y reportar las operaciones que se pretendan realizar o se hayan realizado, para intentar dar apariencia de legalidad a operaciones vinculadas al LA/FT.

Las anteriores no conformidades se evidencian en el actuar que viene dando la interventoría en el desarrollo de sus funciones, en las cuales se enmarcan las dispuestas en la cláusula 1.3 del contrato 203 de 2015, el cual se refiere al alcance del contrato de interventoría. Se recomienda evaluar las actuaciones que se vienen presentando de manera urgente para dar cumplimiento a lo dispuesto por la Agencia en los objetivos que dieron lugar a la contratación de esta labor de vigilancia y control para un proyecto de concesión portuario.

8.1.2 Para la Supervisión

1. Se sugiere a la supervisión del proyecto definir conjuntamente con el concesionario y la interventoría los mecanismos por los cuales se pueda llevar a cabo una comunicación más fluida en términos de documentación necesaria para llevar a cabo el control previsto por la ANI en cabeza del Consorcio Puertos 008-2015. Debido a la falta de interacción entre las partes se evidencia una ausencia de control Ambiental, Social, Jurídico, Financiero, entre otros. De esta manera definir el alcance entre las partes para ejecutar de manera adecuada el contrato de interventoría.
2. Dentro de la documentación requerida a la supervisión del proyecto no se remitió el informe o auto generado por la autoridad ambiental referido al análisis del contenido del informe ambiental emitido por la sociedad portuaria, en dicho documento se resaltan las recomendaciones a seguir por parte de la concesión. No fue posible acceder por parte de la Oficina de Control Interno a este informe, tanto en requerimientos realizados a la Sociedad portuaria como a la Supervisión, este documento era necesario para evidenciar el avance en cumplimiento referido a temáticas ambientales.

3. Dentro de los soportes de los planes de inversión presentados a la ANI y que la jefatura de Control Interno auditó el segundo semestre de 2014 y primer semestre de 2015, se evidenció que los siguientes conceptos mostrados a continuación no son inversiones sino gastos asociados al proyecto:

CONSTRUCCION PATIOS EN BODEGA No. 4		
Proveedor	Fecha	Valor
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	05/03/2015	\$ 24,861,669
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	13/06/2015	\$ 57,509,351
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	25/03/2015	\$ 31,335,491
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	13/04/2015	\$ 57,065,699
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	13/05/2015	\$ 56,970,861
Carlos Arturo Escobar Barbosa	25/06/2015	\$ 358,400
Carlos Arturo Escobar Barbosa	13/05/2015	\$ 358,400
Total		\$ 228,459,871

Demolición Bodega No. 4		
Proveedor	Fecha	Valor
Gomez Cajiao y Asociados S.A.	31/01/2015	\$ 9,196,248
Total		\$ 9,196,248

4. Se evidenciaron inversiones que ha realizado la Sociedad Portuaria a su cuenta y riesgo que son incluidas en el formato GCSP-F-011; esta auditoría verificó que en el segundo semestre de 2014 adjuntaron soportes que no corresponden a inversiones, como es el caso de: Transformadores del caribe y representaciones SAS, factura No. 4201 del 26 de agosto de 2014, la cual corresponde al mantenimiento en sitio del transformador marca AQ Electric Suzhou, ubicado en grúa por valor de \$2.749.200=, factura No. 4295 por \$ 2.749.200= y factura No. 4329 por un valor de \$ 17.945.200= correspondiente al mantenimiento en sitio de ocho (8) transformadores.
5. Por otro lado, existe una diferencia entre el valor pagado por contraprestación por la SPRC y la liquidación hecha por la ANI, diferencia que a la fecha está siendo debatida mediante unas mesas de trabajo de acuerdo directo. Actualmente la CGR abrió proceso de responsabilidad fiscal contra la ANI, situación que aún sigue vigente.
6. Se evidenció que las dos grúas pórtico que pertenecen a la Resolución No. 583 de 2015 del contrato de concesión No. 007 de 1993, las cuales deberían reemplazar las grúas pórtico G3 y G4 de la SPRC, se encuentran en la zona concesionada de Muelle 9; por consiguiente, se estaría violando la Cláusula Décima del contrato de concesión No. 004 de 2010.

7. Se sugiere que el supervisor e interventoría realicen el seguimiento del plan de restitución y desmonte de las grúas pórtico G3 y G4, ya que el concesionario manifestó que se reemplazará y desinstalará solamente la grúa pórtico G3.

8.2 Recomendaciones

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

8.2.1 Para la Interventoría

1. Propiciar espacios y mecanismos de trabajo para adelantar la consecución de la información requerida de la concesión en virtud de las funciones de vigilancia y control a realizar contenidas en el contrato.
2. Implementar las recomendaciones citadas en los documentos de trabajo que tiene la ANI para la presentación de informes mensuales, estos documentos son:
 - a. Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado.
 - b. Guía de buenas prácticas para interventoría.
 - c. Guía para la construcción de informes de interventoría.
 - d. Manual de interventoría y supervisión de la ANI, versión 1 de abril de 2015.
3. Incorporar a la vigilancia y control los contratos 004 de 2010 y 003 de 2014 suscritos por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena con la ANI, en virtud de la incidencia de estos en la operación portuaria y actuaciones recientes de la concesión.
4. Llevar a cabo en concordancia con el concesionario y la ANI un plan de desmonte de las grúas pórtico previsto para el cuarto trimestre del año 2015, debido a la incidencia de este particular pueden afectarse de manera directa las operaciones portuarias; de la misma manera para efectos de disposición, cargue y traslado de esta debe hacerse un estricto seguimiento.
5. Verificar y darle cumplimiento a los tiempos de implementación de operación de las 2 nuevas grúas pórtico conforme al cronograma de comisionamiento previsto para su entrada en operación.
6. Verificar el avance de los trabajos de construcción y ampliación en altura del muro perimetral de la sociedad portuaria en virtud de la mitigación de ruido que se pretende llevar a cabo con esta disposición.
7. Adelantar un estricto seguimiento a las 3 fases de mejora del puerto dispuestas en las resoluciones 991 de 2013 y 1529 de 2014. Generar un cuadro de avance de lo previsto y lo

generado a la actualidad para saber el estado de avance real mensualmente ya que lo evidenciado no permite cuantificar porcentaje o inversiones de avance del particular.

8. Definir los inicios de la fase 2 y 3, en virtud de que la terminación de la fase 1 está próxima a culminar.
9. Verificar el cumplimiento en operación de muelles asociado a pasajeros de acuerdo a lo establecido en el contrato 003 de 2014, el cual da por sentado los muelles a utilizar para la operación turística.

8.2.2 Para la Supervisión


1. Adelantar de manera proactiva proyecciones de carga con los diferentes escenarios que presenta el proyecto como consecuencia de las inversiones realizadas a cuenta y riesgo de la sociedad portuaria en virtud de los trabajos que se vienen adelantando para la optimización del puerto. Esto permitirá determinar la nueva capacidad máxima y el crecimiento del mismo en el tiempo, evaluando así posibles nuevas inversiones a realizar.
2. Solicitar de manera más puntual el cumplimiento específico del contrato de interventoría conforme a los componentes que no presentan análisis o que están pendientes de información por entregar.
3. Seguir adelantando las mesas de trabajo del proceso de arreglo directo que se viene generando entre la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, la interventoría y la ANI, a fin de dar cuenta por lo estipulado en el hallazgo 372 generado por la Contraloría General de la República.
4. En las muestras seleccionadas que comprende el segundo semestre de 2014 y primer semestre de 2015, se observan soportes de pagos de varillas de cobre, hilos, cable flexible de silicona, bombillo *metal halide*, balasto, codo desconectable, rejilla hd, pareja de marco hd, entre otros, lo cual se le recomienda tanto a la interventoría como al supervisor avalar de que efectivamente estos insumos correspondan a inversiones y no al reemplazo o sustitución de piezas por el deterioro del normal funcionamiento de las maquinarias y equipos con que cuenta la Sociedad Portuaria para cubrir su operación diaria.
5. Se recomienda analizar y evaluar nuevamente el mecanismo de cálculo de contraprestación por infraestructura, ya que cambiarían las condiciones básicas bajo las cuales se proyectaron las cargas movilizadas domésticas y de trasbordo que contempla el otrosí No. 005 del contrato de concesión portuaria No. 007 de 1993.

8.3 Observaciones

1. La ANI debió prever que al llevar a cabo la suscripción de los contratos 004 de 2010 y 003 de 2014 con la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, estos se involucran de manera directa a la operación del contrato 007 de 1993, debido a la zona concesionada y adyacente otorgada a la SPRC, por lo cual se convierte en un uso y explotación de la misma zona bajo unas condiciones técnicas y operativas que gozan los mismos privilegios. En virtud de esto se deberían atender mediante una misma figura contractual con una contraprestación que asocie estas incorporaciones al contrato principal de la SPRC, estos contratos han debido llevarse a cabo mediante modificaciones u otro sí al contrato 007 de 1993.
2. En las cuentas del activo, se puede observar que los indicadores muestran un comportamiento con tendencia al alza en los activos corrientes, caso contrario con el activo no corriente que tiene tendencia a la baja que se debe al rubro de cuentas por cobrar, el cual disminuyó en el año 2014 con relación al año 2013. El activo total para el año 2014 disminuyó con respecto al año 2013 en un -4,20%.
3. En lo que respecta al pasivo, se observa que tanto el pasivo corriente (a corto plazo) como el pasivo total aumentó en el año 2014 un porcentaje de 26.32% y 7.36 respectivamente con respecto al año 2013. Las obligaciones financieras a corto y largo plazo son las que han ocasionado el aumento del pasivo del concesionario.
4. La cuenta de patrimonio ha sufrido de altibajos, para el año 2014 reflejó una disminución al pasar de \$187.521.278.669= en el 2013 a \$148.090.331.361= en el 2014. El patrimonio está conformado por las cuentas de capital suscrito y pagado, reservas, revalorización del patrimonio, resultado del ejercicio y superávit por valorizaciones. Si se observan las cifras del patrimonio, el rubro de capital suscrito y pagado representa el 0.63% del total patrimonio, es decir, que los aportes de capital de los accionistas del concesionario representa una mínima parte del total patrimonio.
5. En los indicadores financieros de liquidez analizados, como son: la razón circulante, la prueba acida y el capital de trabajo, los resultados de los tres indicadores fueron positivos. Esto quiere decir que el concesionario puede hacer frente de sus obligaciones a corto plazo sin contratiempos y tiene los recursos económicos suficientes para mantener la operación del negocio sin necesidad de recurrir a sus inventarios ni a su activo no corriente.
6. Los resultados de los indicadores financieros por endeudamiento, se analizaron cuatro (4): endeudamiento sobre los activos totales, endeudamiento de leverage o apalancamiento, concentración de endeudamiento a corto plazo y concentración de endeudamiento a largo plazo. En el endeudamiento sobre los activos totales se muestra que el concesionario para el año 2014 tiene comprometido el 66.43%, un porcentaje un poco alto. Es decir por cada \$1 peso que tiene el concesionario en el activo debe \$0.66 centavos pero se equilibra con el indicador de endeudamiento de leverage que arrojó un resultado para el año 2014 de 0.66%, es decir que el compromiso de los accionistas con los acreedores es mínimo, este indicador es lógico puesto que el concesionario no tiene mucho patrimonio que comprometer.

7. En los indicadores de endeudamiento, se analizó la concentración de endeudamiento a corto y largo plazo. En el corto plazo existe una concentración de la deuda en 26.17%, en el largo plazo es de 73.73%, es decir, que las obligaciones con terceros en su mayoría tienen vencimiento no corriente superior a 360 días. Si observamos la curva de crecimiento, se evidencia que el concesionario ha mantenido estos rangos en los últimos tres años, es decir que muestra que tiene control financiero de sus obligaciones a corto y largo plazo.
8. El concesionario nos muestra con los resultados de los indicadores de endeudamiento que existe un financiamiento externo (Pasivo) y un financiamiento interno (Patrimonio) y actualmente en las gráficas observamos que su mayor fuente de financiación es externa. Cabe recordar que del manejo eficiente de estas depende la salud financiera del ente económico. Un mal manejo en este sentido puede hacer que los esfuerzos operacionales se rebajen fácilmente.
9. Los indicadores de rentabilidad que se analizaron fueron los siguientes: margen neto de utilidad, margen operacional y rentabilidad operacional sobre la inversión. Los indicadores de margen operacional y rentabilidad operacional mostraron cifras positivas tal como se puede observar en las gráficas incorporadas en el presente informe. Esto quiere decir, que el concesionario cuenta con suficiente capacidad para generar ingresos. Con respecto al indicador de margen neto de utilidad, se observa que ha disminuido -8.86%, la mayor incidencia ha sido en los gastos no operacionales del rubro diferencia en cambio, en donde para el año 2013 arrojó un valor de \$-9.353.508.274= y para el año 2014 fue de \$-42.031.306.867=, una diferencia porcentual de -349.36%. En este aspecto como ya se mencionó anteriormente en el informe, el concesionario ha sido juicioso y ha tenido un manejo adecuado de sus obligaciones financieras pero se recomienda tener una estrategia para hacerle frente a situaciones macroeconómicas como es el caso de la diferencia en cambio, que si no se maneja bien puede absorber las utilidades que genere el concesionario y convertirlas en pérdida.
10. Se observa que la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena está adelantando dos planes de inversiones que son las Resoluciones No. 1529 de 2014 y No. 583 de 2015, las cuales se encuentra en ejecución y están dentro de los términos establecidos.
11. En el tema de contraprestación por infraestructura, se verificó que la Sociedad Portuaria cancelo lo pertinente a este concepto hasta el año 2033, fecha en que finaliza el plazo de la concesión.

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó:
Luz Jery Fung Muñoz – Auditor Financiero, Contratista Oficina de Control Interno.
Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Auditor Técnico, Contratista Oficina de Control Interno.