

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
**Memorando No. 2015-102-000432-3**  
Fecha: 09/01/2015 09:26:12->102  
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300  
Anexos:21 folios



Bogotá D.C.

**PARA:** Dr. ANDRES FIGUEREDO SERPA  
Vicepresidencia 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 líneas férreas del Atlántico (FENOCO) PEI 142.


Apreciados Doctores:

Queremos resaltar en esta oportunidad la gravedad de las conclusiones y recomendaciones sobre la situación financiera del concesionario, con el fin de que se adopten las decisiones que sean necesarias para superar dicha crisis, antes de que se acaezca un fenómeno empresarial que puede lamentar el estado.

Cordialmente,

  
**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe de Oficina de Control Interno

C.C. Dr. LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO-Presidente.  
Dra. DINA RAFAELA SIERRA ROCHELS – Gerente de proyectos férreos y portuarios.

Proyectó: Luz Jeni Fung Muñoz-Contratista Oficina de Control Interno. 

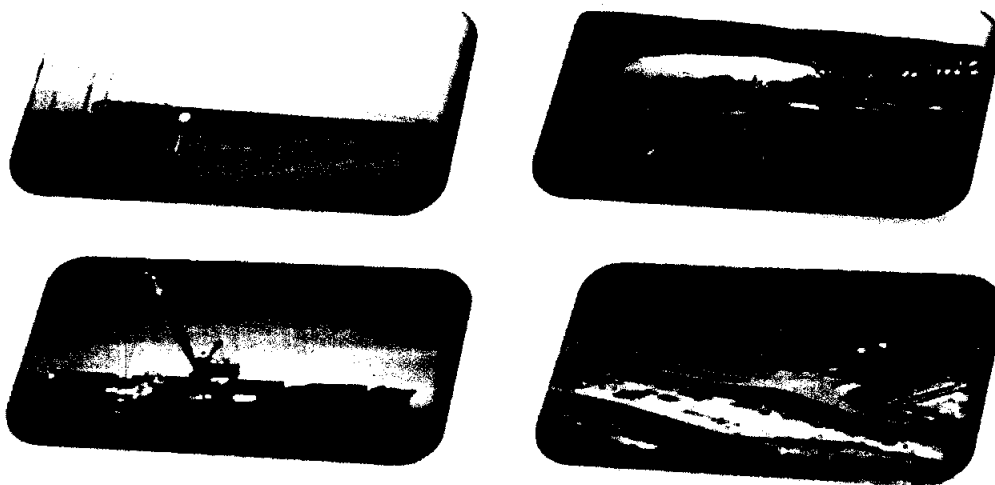
Nro. Borrador:

SIG Fm-04

*Agencia Nacional de Infraestructura*

# INFORME DE AUDITORIA

Ministerio de Transporte



**Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de  
interventoría asociadas al proyecto líneas férreas del Atlántico  
(FENOCO)  
PEI 142**

# 2014

## TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. OBJETIVOS.....	4
3. ALCANCE.....	5
4. METODOLOGÍA.....	6
5. DESARROLLO DEL INFORME.....	6
5.1. CONSTATACIÓN DE ASPECTOS FINANCIEROS.....	11
5.1.1. Indicadores Financieros.....	22
5.1.2. Explicación del procedimiento del cargue y transporte de las toneladas de Carbón.....	33
6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	39
7. PAPELES DE TRABAJO.....	40

## 1. INTRODUCCIÓN

---

Sabido es por los directivos de la entidad, que 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. No en vano, la propia Constitución Política de Colombia lo trata como un principalísimo instrumento gerencial en sus artículos 209 y 269, junto con el control posterior, o de segundo grado, a cargo de las Contralorías, al decir de la H. Corte Constitucional en su sentencia C 1192 del 13 de septiembre de 2000.

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente 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,

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 informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como de 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) el cual fue aprobado en sesión del comité de coordinación de control interno del 9 de Diciembre de 2013, en donde se incorporaron visitas evaluativas de manera general, sin especificar el proyecto por razones de acierto estratégico a la hora de la visita..

Por otro lado, la visita técnica fue anunciada mediante correo electrónico, en donde se informó al Supervisor del proyecto el propósito de la prueba de auditoría.

## 2. OBJETIVOS

Con fundamento en el mencionado plan de acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo que la Interventoría del proyecto viene realizando desde la celebración de su contrato en el año 2006, se programó la verificación y seguimiento de las obligaciones de la Interventoría y de la supervisión en los aspectos financieros del proyecto Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A – Fenoco S.A., para lo cual se realiza el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría del proyecto férreo en mención, realizada entre los días 26 y 28 de noviembre de 2014 por parte del auditor designado para el efecto, la profesional Luz Jeni Fung. La documentación suministrada por el apoyo técnico a la supervisión del contrato, así como otra información que fue investigada, preparada y recaudada por parte del equipo auditor, sirvió como insumo para estudiar todos los aspectos financieros relacionados con la concesión.

El seguimiento a las labores de la interventoría ejercida por CONSORCIO INTERFERREA ATLANTICO es valioso en la presente auditoría, en vista de que es necesario comprobar las acciones realizadas por la ANI y la propia interventoría, relacionadas con el tema financiero.

### 3. ALCANCE.

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

- Promover la evaluación de los estados financieros de los dos últimos años.
- Evaluar y verificar las herramientas de control para el transporte de carbón de los operadores Drummond y C.I Prodeco.
- Verificar la facturación a los operadores actuales por parte de Fenoco y la contraprestación recibida por parte de la ANI en el mes de septiembre del año en curso.

#### **Información de Contratos:**

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Concesión para la rehabilitación, reconstrucción, conservación operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la red del Atlántico.	O-ATLA-00-99	Ferrocarriles del Norte de Colombia - Fenoco
INTERVENTOR	Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y del mantenimiento del Contrato de Concesión No 0-ATLA-00-99, sus adicionales y Otrosíes de la Red Férrea del Atlántico.	265 del 25 de Mayo de 2012	Consortio Interférica Atlántico -IRFA-
SUPERVISOR	Contratista.		Julián David Rueda Acevedo

#### 4. METODOLOGÍA.

---

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente aceptada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances que se tienen para tal fin, para lo cual se hizo necesario efectuar una planeación y ejecución de los trabajos requeridos con el objeto de generar un documento de auditoría que contenga información valiosa para la entidad y para el Estado.

Se resalta en éste punto la documentación obtenida por parte de la auditoría para llevar a cabo posteriormente el recorrido por el proyecto, realizar análisis documental en las oficinas de Interventoría y así generar el presente informe, a saber:

- ▲ Último informe de interventoría radicado en la ANI del período del 24 de septiembre al 23 de octubre de 2014.
- ▲ Reunión con el interventor financiero Dr. Jaime Morales el 20 de noviembre del año en curso en las instalaciones de la ANI.
- ▲ Documentación suministrada por el profesional Flabio Andrés Aguirre, Gestor T1 G12 del grupo financiero de gestión contractual de la ANI.

#### 5. DESARROLLO DEL INFORME

---

Se efectuó una reunión preliminar en las instalaciones de la ANI el 20 de noviembre del año en curso con el interventor financiero Dr. Jaime Morales, en la que se hizo un breve resumen de las actividades que adelanta la interventoría en aspectos financieros en la ciudad de Bogotá.

El Dr. Jaime Morales, expresa que para efectos del informe de interventoría que se presenta a la Agencia Nacional de Infraestructura, realiza un control de la facturación a los operadores Drummond y Prodeco por parte de Fenoco y el recaudo de la respectiva cartera.

Para la elaboración de dicho informe, el interventor financiero se basa en la información enviada desde la ciudad de Santa Marta por la interventoría, concesionario y los informes de fiducia de Cititrus.

El día 26 de noviembre de 2014 se adelantó reunión de apertura en las instalaciones de la interventoría, con la presencia de los ingenieros Jaime Casas, German Brizneda y Mario Vacca funcionarios del Consorcio Interférrea del Atlántico.

El primer tema que se abordó para su revisión fueron los hallazgos imputados por la Contraloría General de la República:

N h		Descripción de las Metas	Denominación de la Unidad de medida de la Meta	Detalle del Avance
7	<p><b>H7-10</b> la mayoría de los 128 pasos_a_nivel están sin la señalización establecida en el Manual de Señalización Vial vigente. (irregulares)</p> <p><b>H21-31</b> En las poblaciones comprendidas entre Chiriguana y Santa Marta, por donde pasa la línea férrea, persiste la existencia de pasos_a_nivel irregulares, que interfieren sobre la seguridad de la población y operación férrea. Además es evidente la ocupación de los predios paralelos a la vía férrea especialmente en las cercanías a los poblados. Al respecto no se evidencia avance de los compromisos pactados desde agosto de 2005 con las alcaldías y corporaciones regionales, que permitan la minimización de esta problemática, que en la actualidad muestra 1957 invasiones en todo el corredor férreo.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informe actualizado de la interventoría con los trabajos de plan de movilidad del concesionario incluyendo observaciones de la Superintendencia de puertos y transportes, en él se incluyen los pasos a nivel regularizados y no regularizados</li> <li>2. Realizar la contratación de las formulaciones e implementaciones de los planes de reasentamientos (que sean requeridos, según licencia ambiental), en la segunda línea faltante</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informe interventoría actualizado señalización pasos a nivel</li> <li>2. Contratos formulación Plan de Reasentamiento</li> <li>3. Contrato implementación Plan de Reasentamientos e</li> <li>4. Informe actuaciones de FNC sobre invasiones en el corredor</li> </ol>	<p>La señalización de los pasos a nivel regulares ya se implementó y es la adecuada. Adjuntan informes de interventoría donde justifican este avance. En cuanto al reasentamiento de la población, Fenoco ha hecho querellas ante las alcaldías municipales y el proceso ha quedado en esa instancia. Se han presentado actuaciones de FNC sobre invasiones en el corredor. 75%</p>
13	<p><b>INCO expide al concesionario Paz y Salvo</b> sin que se encuentre realmente al día con la entidad, el cual es usado por parte de Fenoco, como soporte para la evasión de obligaciones contractuales y más aún si tenemos en cuenta el hecho que se ha venido presentando incumplimiento en el Plan de Obras reportado por la Interventoría. Además, Existe omisión por parte de la entidad, para determinar el riesgo que asume frente a compradores y vendedores, en lo que respecta a la venta de acciones de Fenoco antes de la suscripción del otrosí, nos encontramos frente al cambio de accionistas, donde se considera que la responsabilidad debe ser compartida entre los antiguos y nuevos accionistas, pero no es claro si en el negocio de compraventa de acciones los nuevos accionistas están dispuestos a asumir responsabilidad por los incumplimientos y las consecuencias de los mismos, antes de la realización del negocio, es decir antes de marzo de 2006.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Acuerdo Conciliatorio firmado entre la ANI y Fenoco donde se realiza la conciliación de los temas en disputa en el marco del contrato No O-ATLA-00-99.</li> <li>2. Otros No 19 que enmarca los acuerdos establecidos en el acuerdo conciliatorio del mes de junio de 2013.</li> <li>3. Levantamiento de la sanción por el incumplimiento del CTC por parte de Fenoco, como parte de los acuerdos establecidos en el marco del acuerdo conciliatorio</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informe con acuerdo conciliatorio del mes de junio de 2013</li> <li>2. Otrosí 19 del 1 de octubre de 2014.</li> <li>3. Comunicación de ANI sobre el levantamiento de la sanción por el incumplimiento del CTC</li> </ol>	<p>El acuerdo conciliatorio y el otrosí 19 subsanaron el presente hallazgo al 100%, sin perjuicio de las responsabilidades disciplinarias, fiscales y penales, si a ello hubiere lugar, determinadas por los organismos de control del estado.</p>



17	<p><b>H69</b> En el tramo que va de la Estación Grecia a Puerto Berrío, persiste la presencia de invasiones urbanas, en su mayoría a lado y lado de la franja férrea, así como pasos a nivel irregulares ubicados a lo largo del trayecto. De igual forma, existen <b>nuevas invasiones</b>, a lado y lado del corredor férreo entre el Km. 220 y el Km. 222 entre Dorada y Puerto Berrío, alcantarilla colapsada en el Km. 346+650; en determinados sectores cerca a Cabañas, existe invasión de la vegetación a la banca férrea por falta de rocería de la misma y deshierbe en todo el trayecto.</p> <p><b>H77</b> A lo largo de la vía férrea entre Santa Marta y Puerto Drummond, se observaron <b>nuevas invasiones</b> urbanas y en las afueras de la ciudad, que en su mayoría ocupan la franja a lado y lado del eje de la vía férrea. A septiembre de 2006 el número de invasiones asciende a 786, que corresponde al 59% de la totalidad del corredor férreo entre Chiriguaná y Santa Marta, el cual está afectado por 1336 invasiones. En la ciudad de Santa Marta se han venido incrementando con mayor auge las invasiones sobre el corredor férreo, pues según el último censo realizado por Fenoco S.A. en el 2007 en esta zona urbana se encontraron 1.190 invasiones.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Copia de los dos nuevos contratos adjudicados con los alcances técnicos asociados.</li> <li>2. Solicitar a la Interventoría de corredor Chiriguaná - Santa Marta de estado de invasiones actuales en el corredor.</li> <li>3. Solicitar a la Interventoría de los corredores La Dorada - Chiriguaná y Bogotá - Belencito, el estado de invasiones actuales en el corredor en cumplimiento de las obligaciones enmarcadas en el contrato de obra 418 y 356 de 2013.</li> <li>4. Recopilación de las gestiones adelantadas por Fenoco para la restitución del Corredor férreo</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Minutas contratos con alcances técnicos</li> <li>2. Actas de inicio</li> <li>3. Informes de Interventorías sobre estado de invasiones en los corredores férreos objeto de este hallazgo</li> <li>4. Informes de seguimiento al mantenimiento corredor Dorada - Chiriguaná</li> <li>5. Oficinas con actuaciones del concesionario referidas a la restitución del corredor</li> </ol>	<p>En cuanto a las invasiones en el corredor férreo entre Chiriguaná y Santa Marta se han hecho los informes de interventorías y se han interpuesto las querellas ante las alcaldías y corporaciones pertinentes. Los otros corredores están desafectados por Fenoco. 25%</p>
22	<p>Como resultante del análisis y selectiva realizada a los elementos dado en concesión se estableció un faltante en Bello, Santa Marta, Facatativá y Barrancabermeja que asciende a los \$19'92M. El cual deberá ser aclarado por el concesionario FENOCO S.A. cuando se adopte la decisión definitiva sobre el inventario de los elementos desafectados. De igual manera, se le debe dar el tratamiento establecido por las normas a los hurtos encontrados.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informe de estado final del proceso de liquidación presentado por Interventoría de los tramos desafectados al sur de Chiriguaná realizado entre Fenoco y ANI el 31 de octubre de 2013, que conste que no existen faltantes de inventarios durante el proceso de entrega</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informes de Liquidación Interventoría</li> <li>2. Actas de entrega y recibo ANI-Fenoco</li> </ol>	<p>Acta de liquidación con radicado No. 2014-307-024602-1 del 15 de diciembre de 2014; firmado por el Vicepresidente Jurídico y avalado por las Vicepresidencias de Planeación, Riesgo y Entorno y la Vicepresidencia de Gestión Contractual. 100%.</p>
246	<p><b>H20-30 -AR 2006 - Administrativo</b> Existe inconformidad y oposición a las obras de construcción de la doble línea y a la operación actual, por parte de la población de Aracataca (Magdalena), debido al impacto del ruido, vibraciones y polvillo que genera el paso de los trenes que transportan carbón; así como la intransitabilidad que se presenta por el estacionamiento del tren conformado por dos locomotoras y 120 góndolas, pues se interrumpe el acceso de la población residenciada al lado izquierdo de la línea férrea hacia los centros educativos y de salud ubicados en el lado derecho. Al respecto se observaron fisuras y grietas en la fachada de las construcciones habitacionales adyacentes a la línea férrea en la</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Acuerdo Conciliatorio firmado entre la ANI y Fenoco donde se realiza la conciliación de los temas en disputa en el marco del contrato No O-ATLA-00-99.</li> <li>2. Otrosí No 19 que enmarca los acuerdos establecidos en el acuerdo conciliatorio del mes de junio de 2013.</li> <li>3. Informes mensuales que reflejen los avances en la culminación de la segunda Línea Fenoco</li> <li>4. Gestión ante los Ministerios de Ambiente y Transporte la viabilidad de la terminación de la</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informe con acuerdo conciliatorio del mes de junio de 2013</li> <li>2. Otrosí 19 del 1 de octubre de 2014.</li> <li>3. Informe mensual de Interventoría sobre avances para culminación segunda línea</li> <li>4. Informe gestiones adelantadas ante ministerios</li> </ol>	<p>Esta con el acta de conciliación, el otrosí 19, liquidación de los tramos desafectados. Informe de Fenoco e interventorías. 100%.</p>

	<p>Estación de Aracataca.</p> <p><b>H 248-41 AR 2007 - Administrativo</b> El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial mediante Resolución 2351 de 2008, sobre la construcción de la segunda línea férrea ha aprobado la licencia ambiental para tan sólo 111 Km. A junio de 2010 se encuentra pendiente lo correspondiente a 71,5 Km., sin que se vislumbre una salida presupuestal y contractual en este aspecto, debido en parte a la no viabilidad económica que según INCO implica la construcción de las variantes de 67 kilómetros exigidas por el Ministerio de Ambiente que ascienden a un costo aproximado de US\$130 millones.</p> <p><b>H 246 - 39 A 2009</b> - El plazo establecido para la construcción aún sin terminar de la doble línea férrea comprendida entre Chiriguana y Santa Marta venció el 31 de diciembre de 2008, además entre otros aspectos el Concesionario no ha realizado ninguna acción correctiva en el tramo desafectado luego de la suscripción del Otrósí 12 de marzo 28 de 2006; todo esto sin que se observe desde octubre de 2009 gestión efectiva por parte del INCO que conlleve a la aplicación de las sanciones establecidas por el incumplimiento presentado por el Concesionario FENOCO, que según el informe final de la Interventoría COVIFA de febrero de 2010 en gran parte se atribuyen al Concesionario. Además de la deficiente gestión sobre el cumplimiento del contrato, se origina una representativa disminución en la exportación de carbón proyectada a 66.5 millones de toneladas por año (en el 2009 según la Interventoría los distintos operadores movilizaron 45 millones) y un menor valor en los ingresos por regalías y excedentes por transporte, los cuales según el INCO serían destinados a la financiación de nuevos proyectos.</p>	<p>segunda línea.</p> <p>5. Actuaciones de Fenoco para obtención de posibilidad de segunda línea paralela en Aracataca</p>	<p>5. Informe Fenoco sobre gestiones Aracataca</p>	
251	<p>El Concesionario Fenoco a partir del 30 noviembre de 2010, cesa su obligación contractual sobre los bienes por desafectar de la Concesión Red Férrea del Atlántico, sin embargo, hasta la fecha (julio de 2010), no se ha culminado el proceso de verificación y entrega de los mismos, tales como los bienes muebles que se encuentran ubicados en el kilómetro cinco y en los Talleres de Faca Vapor; además de la realización del barrido, junto con el INVIAS de todas las estaciones que va entregar FENOCO.</p>	<p>1. Informe de estado final del proceso de liquidación presentado por Interventoría de los tramos desafectados al sur de Chiriguana realizado entre Fenoco y ANI el 31 de octubre de 2013, que conste que no existen faltantes de inventarios durante el proceso de entrega</p>	<p>1. Informes de Liquidación Interventoría 2. Actas de entrega y recibo ANI-Fenoco</p>	<p>El acta de liquidación resume todo esto 100%, sin perjuicio de las responsabilidades disciplinarias, fiscales y penales, si a ello hubiere lugar, determinadas por los organismos de control del estado.</p>

252	<p>A junio de 2010 el Concesionario Fenoco, no ha realizado las acciones correctivas pertinentes para el cierre de las observaciones y no conformidades técnicas, ambientales de comunicaciones y proyecto, dejadas por la Interventoría COVIFA en su informe final de febrero 19 de 2010. Situación que vislumbra fallas en la gestión por parte del INCO y Concesionario, las cuales inciden negativamente en la calidad de las obras en construcción, mantenimiento, y seguridad de la operación férrea.</p>	1. Solicitar al concesionario el levantamiento de las no conformidades.	1. informe de seguimiento al levantamiento de las no conformidades objeto del informe de Interventoría	Se realizó informe de levantamiento de las no conformidades. 100%
722	<p><b>Hallazgo Administrativo - Contrato de Concesión Red Férrea del Atlántico.</b> Se presentó incumplimiento a las metas y objetivos del plan de acción y del plan estratégico, al determinarse el incumplimiento al objeto del contrato de concesión Red Férrea del Atlántico FENOCO, debido a las siguientes situaciones: • No se adelantó oportuno proceso de sanción al concesionario por incumplimiento del anexo III, numeral 2, del otrosí No. 12, en el cual se establecía como fecha máxima para la terminación de la construcción de la segunda línea, el 31 de diciembre de 2008; solo inicia la primera comunicación al concesionario el 10/08/2010 (un año ocho meses después), mediante oficio 20103070107201, con el cual hizo la notificación por incumplimiento del plan de obras de la construcción de la segunda línea.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Entidad no ha exigido al concesionario la responsabilidad de obtener la licencia ambiental, soportándose en lo citado en la hoja No. 3 del anexo III, numeral 2 – Doble línea, del otrosí No. 12, que dice “Además incluirá la solución de impactos sociales y ambientales”; ni en los numerales 9 y 10, de la cláusula 14, obligaciones del concesionario derivadas de la concesión de infraestructura, del otrosí No. 12.</li> </ul> <p>El concesionario Controvierte lo argumentado, aduciendo que la construcción de la segunda línea en el sector 2, no ha sido posible iniciarla, principalmente porque la misma incluye cinco centros poblados que requieren de solución de impacto social, que inciden en la aprobación de la licencia ambiental, el concesionario mediante comunicación No. 2010-409-02577-2, argumenta que las compensaciones son responsabilidad de la Agencia o del estado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incumplimiento de la cláusula 23 del otrosí No. 12, en los literales i el plan de obras y (iii) cronograma de ejecución de las mismas, la cláusula 29 variación plan de obras establece ante la presencia de</li> </ul>	<p>1. Acuerdo Conciliatorio firmado entre la ANI y Fenoco donde se realiza la conciliación de los temas en disputa en el marco del contrato No O-ATLA-00-99.</p> <p>2. Otros No 19 que enmarca los acuerdos establecidos en el acuerdo conciliatorio del mes de junio de 2013.</p> <p>3. Levantamiento de la sanción por el incumplimiento del CTC por parte de Fenoco, como parte de los acuerdos establecidos en el marco del acuerdo conciliatorio</p>	<p>1. Informe con acuerdo conciliatorio del mes de junio de 2013</p> <p>2. Otrosí 19 del 1 de octubre de 2014.</p> <p>3. Comunicación de ANI sobre el levantamiento de la sanción por el incumplimiento del CTC</p> <p>4. Informe mensual de Interventoría sobre avances para culminación segunda línea</p>	Acuerdo conciliatorio y el acta No. 43. 100%, sin perjuicio de las responsabilidades disciplinarias, fiscales y penales, si a ello hubiere lugar, determinadas por los organismos de control del estado.

<p>situaciones constitutivas de fuerza mayor que sean sobrevinientes e impredecibles, podrán incluirse variaciones, sin embargo el concesionario no ha demostrado que estos hechos hayan sido sobrevinientes y/o impredecibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El concesionario FENOCO, inicio demanda el 14/01/2010, ante tribunal de arbitramento por el no reconocimiento y pago al concesionario por las actividades de control operación, mantenimiento, administración y vigilancia en los tramos desafectados desde el 01/10/2007 y hasta el 10/09/2008. Con pretensiones por valor de \$33.509.millones, es importante anotar que el proceso aún se encuentra activo, sin fallo que decida sobre las pretensiones. Lo anterior ha representado el incumplimiento clausula 1 objeto del contrato de concesión el cual es optimizar los beneficios fiscales que se pueden obtener al explotar el potencial carbonífero de la zona oriental del país, al aumentar la capacidad de transporte entre los distritos carboníferos del Departamento del Cesar y los puertos marítimos en el Departamento de Magdalena.</li> </ul>			
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

### 5.1 CONSTATAION DE ASPECTOS FINANCIEROS

Como se indicó entre los objetivos del presente informe se analizarán los estados financieros del concesionario Fenoco S.A., de los años 2012, 2013 y un análisis de los estados financieros parciales a septiembre de 2014.

**Lectura de los estados financieros (EEFF) y los efectos que refleja.**

<b>FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A. - FENOCO S.A.</b>			
<b>BALANCE GENERAL</b>			
<b>(En miles de pesos)</b>			
<b>CUENTAS</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Septiembre 2014</b>
<b>ACTIVO</b>			
<b>Activo Corriente</b>			
Disponible	2,961,738	3,173,886	5,942,984
Inversiones Temporales	4,279,689	10,363,353	8,398,808
Deudores	70,557,475	66,159,552	47,099,568
Inventarios	14,683,640	10,664,087	12,901,166
Intangible	11,201,577	2,592,189	755,502
Gastos pagados por anticipado	2,382,092	3,051,123	2,860,074
Cargos diferidos	-	1,651,060	-
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>106,066,211</b>	<b>97,655,250</b>	<b>77,958,102</b>
<b>Deudores a largo plazo</b>	<b>45,735,827</b>	<b>21,957,675</b>	<b>10,668,175</b>
<b>Equipo, neto</b>	<b>52,896,603</b>	<b>47,793,444</b>	<b>43,671,276</b>
<b>Cargos diferidos, netos</b>	<b>333,066,338</b>	<b>336,162,936</b>	<b>377,658,781</b>
<b>Valorizaciones</b>	<b>2,178,523</b>	<b>3,824,193</b>	<b>3,824,193</b>
<b>Total activos</b>	<b>539,943,502</b>	<b>507,393,498</b>	<b>513,780,527</b>
<b>CUENTAS DE ORDEN</b>			
Deudoras	279,653,117	339,474,471	334,413,170
Acreedoras	222,384,921	79,491,556	41,010,876
<b>PASIVOS Y PATRIMONIOS DE LOS ACCIONISTAS</b>			

<b>PASIVO CORRIENTE:</b>			
Obligaciones Financieras	89,031,838	52,328,480	66,117,352
Proveedores	3,912,562	3,722,063	1,558,908
Cuentas por pagar	74,385,767	27,351,710	27,731,066
Impuestos, gravámenes y tasas	5,011,928	4,739,835	721,959
Obligaciones laborales	2,412,860	2,534,202	327,711
Pasivos estimados y Provisiones	22,418,567	12,043,609	16,943,338
Anticipos y avances recibidos	8,635,642	1,832,000	
Depósitos recibidos	11,716,912	2,767,954	762,779
Ingresos recibidos para terceros	105,104	-	
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>217,631,180</b>	<b>107,319,853</b>	<b>114,163,113</b>
<b>PASIVO LARGO PLAZO:</b>			
Obligaciones Financieras	-	109,871,571	135,955,114
Pasivos estimados y provisiones	5,154,751	14,100,383	10,984,676
impuestos, gravámenes y tasas	3,637,196	-	
Anticipos y avances recibidos	101,635,506	96,110,702	82,945,789
Depósitos recibidos	9,812	9,812	9,812
Ingresos recibidos por terceros	19,977,776	19,977,776	8,644,451
Crédito por corrección monetaria diferida	12,269,158	11,558,413	11,022,918
<b>Total pasivo largo plazo</b>	<b>142,684,199</b>	<b>251,628,657</b>	<b>249,562,760</b>
<b>Total Pasivos</b>	<b>360,315,379</b>	<b>358,948,510</b>	<b>363,725,873</b>
<b>PATRIMONIO DE LOS ACCIONISTAS:</b>			
Capital social	114,847,790	114,847,790	114,847,790
Reservas	18,271,118	62,601,810	29,773,005
Resultado del ejercicio	47,890,324	-32,828,805	-
Resultado del ejercicio interiores	-3,559,632	-	-
Utilidad neta del periodo	-	-	1,609,666
Superávit por valorizaciones	2,178,523	3,824,193	3,824,193
<b>Total patrimonio de los accionistas</b>	<b>179,628,123</b>	<b>148,444,988</b>	<b>150,054,654</b>

	-	-	
Total pasivos y patrimonios de los accionistas	<b>539,943,502</b>	<b>507,393,498</b>	<b>513,780,527</b>
	-	-	
<b>CUENTAS DE ORDEN</b>			
ACREEDORAS	<b>222,384,921</b>	<b>79,491,556</b>	<b>41,010,876</b>
	-	-	
DEUDORAS POR CONTRA	<b>279,653,117</b>	<b>339,474,471</b>	<b>334,413,170</b>
	-	-	

### ESTADO DE RESULTADOS

FERROCARRILES DEL NORTE DE COLOMBIA S.A. - FENOCO S.A.			
ESTADO DE RESULTADOS			
(En miles de pesos)			
CUENTAS/AÑO	2012	2013	SEPTIEMBRE 2014
Ingresos operacionales	146,511,239	148,987,448	98,106,403
Costos de prestación de servicios	- 69,247,911	- 57,254,596	- 43,577,925
UTILIDAD BRUTA	77,263,328	91,732,852	54,528,478
Gastos Operacionales	- 40,062,802	- 46,092,641	- 31,994,733
UTILIDAD OPERACIONAL	37,200,526	45,640,211	22,533,745
INGRESOS (GASTOS) NO OPERACIONALES:			
Ingresos no operacionales	8,933,517	8,044,546	4,834,783
Ingresos financieros (Nota 20)	43,027,058	13,671,297	28,766,648
Gastos no operacionales (Nota 23)	- 4,641,047	- 53,738,416	- 2,467,545
Gastos financieros (Nota 21)	- 25,121,483	- 38,478,507	- 47,991,553

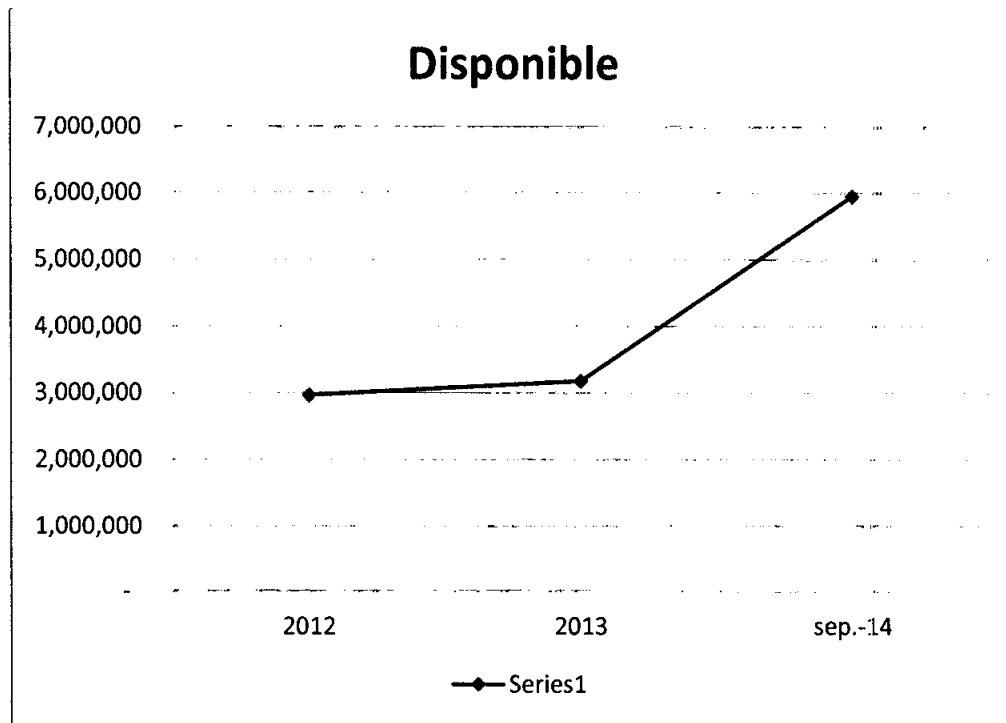
Total ingresos (gastos) no operacionales	22,198,045	- 70,501,080	- 16,857,667
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS DE RENTA	59,398,571	- 24,860,869	5,676,078
IMPUESTOS DE RENTA Y COMPLEMENTARIOS E IMPUESTOS SOBRE LA RENTA PARA LA EQUIDAD (CREE)	- 11,508,247	- 7,967,936	- 4,066,412
UTILIDAD NETA DEL PERIODO			
UTILIDAD (PÉRDIDA) NETA DEL EJERCICIO	47,890,324	- 32,828,805	1,609,666
UTILIDAD NETA POR ACCIÓN	416.99	- 285.85	14.02

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 los estados financieros parciales a septiembre de 2014.

Los valores relacionados en el desarrollo de la presente auditoría están expresados en miles de pesos.

DISPONIBLE		
2012	2013	sep-14
2,961,738	3,173,886	5,942,984



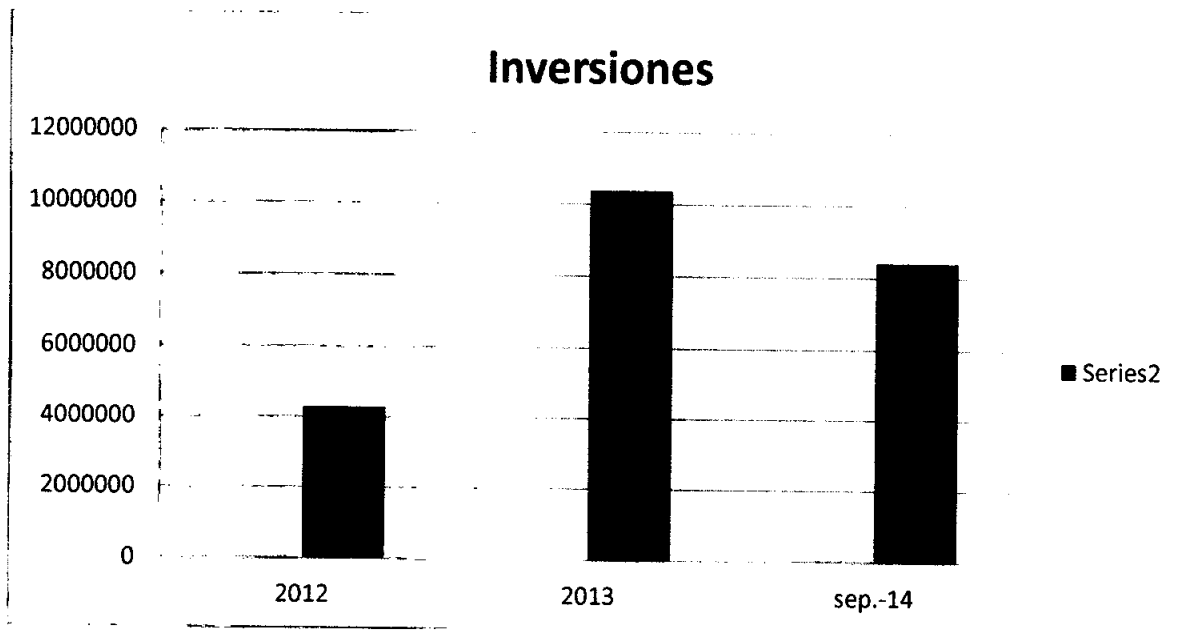


En la gráfica anterior se evidencia el claro incremento que tuvo el rubro del disponible a partir del año 2014; en tan solo 9 meses de ejecución del año 2014 el aumento del disponible fue de \$ 2.769.098= más que el año inmediatamente anterior.

El disponible está conformado por los saldos que se encuentran en las cuentas de caja y bancos al final de cada período fiscal.

INVERSIONES		
2012	2013	sep-14
4,279,689	10,363,353	8,398,808

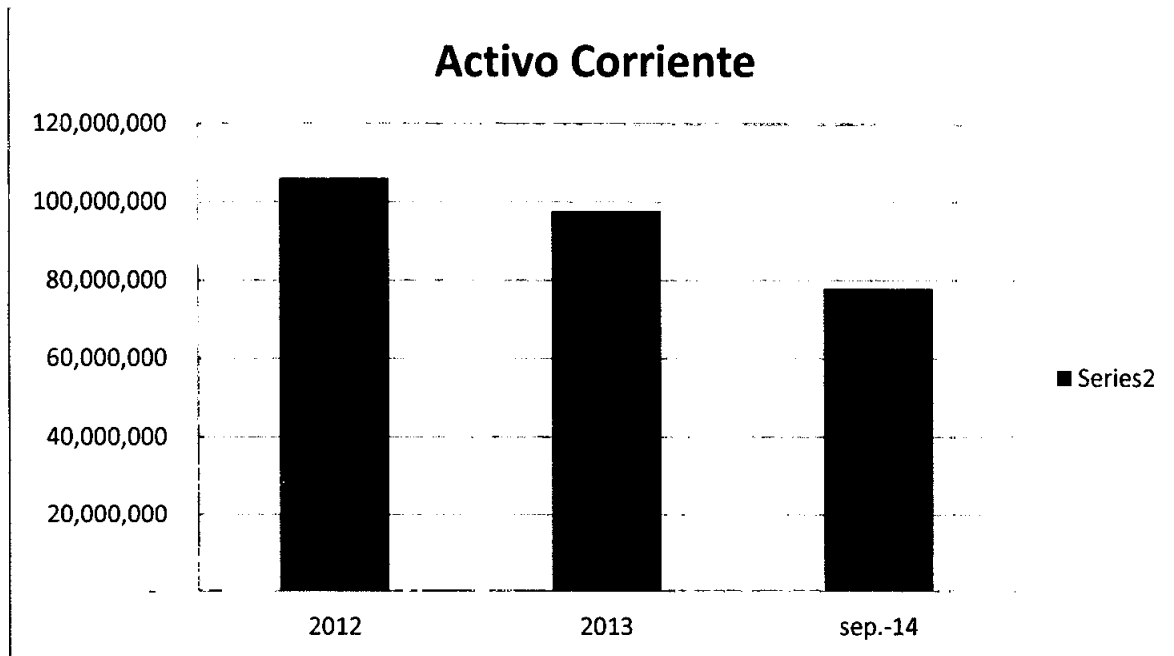
*Handwritten signature*



Las inversiones que presenta el concesionario corresponden a derechos en fideicomisos constituidos para el manejo del recaudo de facturación del 100% de toneladas transportadas en virtud del contrato de concesión.

En este rubro se observa un notable incremento en el año 2013; al pasar de \$4.279.689= del año 2012 a \$10.363.353 en el 2013, una variación de \$6.083.664=. Para el año 2014 se observa que el comportamiento del recaudo se mantiene con respecto al 2013.

ACTIVO CORRIENTE		
2012	2013	sep-14
106,066,211	97,655,250	77,958,102

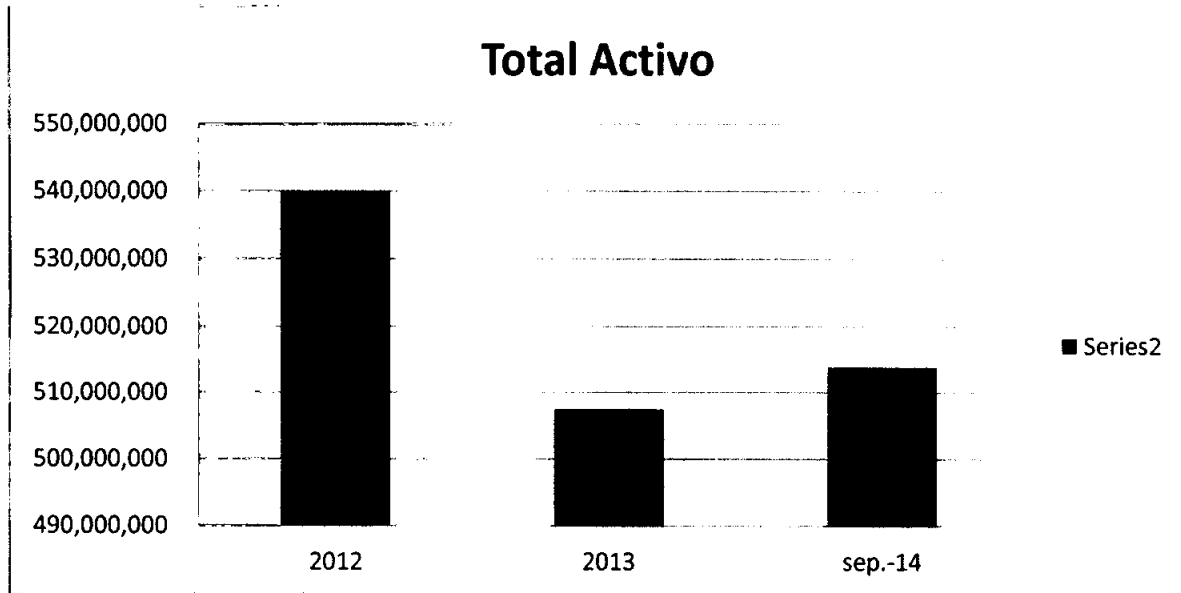


*"Se entiende por activos corrientes aquellos activos que son susceptibles de convertirse en dinero en efectivo en un periodo inferior a un año".*

Por consiguiente, en las anteriores gráficas que ilustran el activo corriente del concesionario se evidencia la curva en descenso de los últimos tres años en relación de un año con otro, es decir, que si bien se ha dado un crecimiento, este se ha ido desacelerando. Las cuentas que componen el activo corriente son: disponible, inversiones, deudores, inventarios, intangible y gastos pagados por anticipado.

Este indicador no se puede descuidar, ya que el activo corriente es de vital importancia en una empresa porque con ello, es que la empresa puede operar, pagar nómina, adquirir mercancía, pagar sus pasivos, etc.

TOTAL DEL ACTIVO		
2012	2013	sep-14
539,943,502	507,393,498	513,780,527



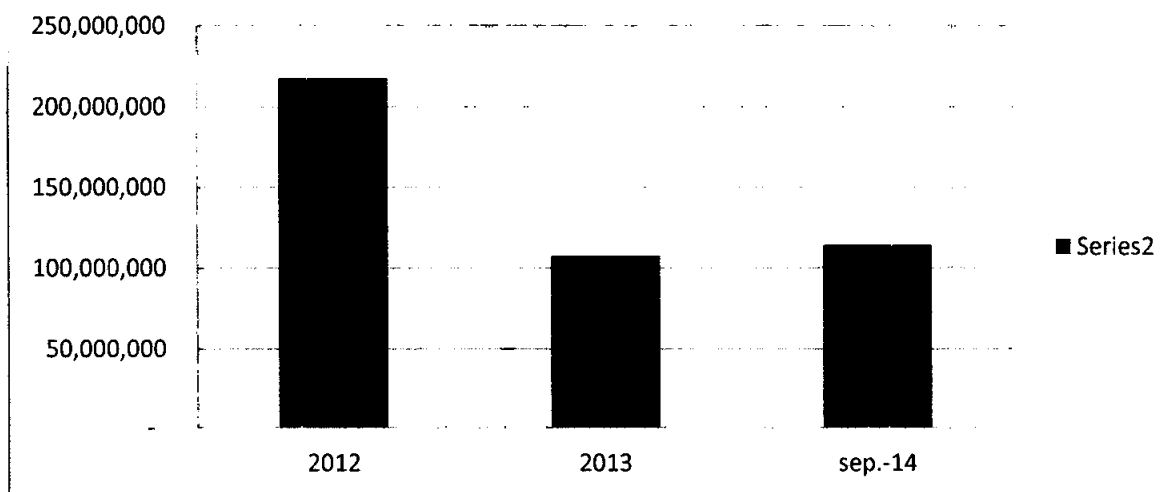
El comportamiento de los activos de la empresa ha sido irregular ya que en el año 2013 se observa una disminución de los activos totales con respecto al 2012, en la ejecución del año 2014 hasta el mes de septiembre se nota un leve incremento, donde los cargos diferidos tuvieron un aumento bastante considerable.

Los cargos diferidos son los de organización y preoperativos existentes hasta el momento del inicio de la etapa preoperativa (28 de marzo de 2006) y asociados con las actividades de rehabilitación, reconstrucción y conservación, se amortizan durante la vigencia del contrato de concesión.

Los cargos diferidos corresponden a: organización y preoperativos, ampliación segunda línea, software y licencias, construcción puente Rio Frio, mejoras propiedad ajena, ajustes por inflación, cargos por corrección monetaria diferida, entre otros.

PASIVO CORRIENTE		
2012	2013	sep-14
217,631,180	107,319,853	114,163,113

### Pasivo Corriente

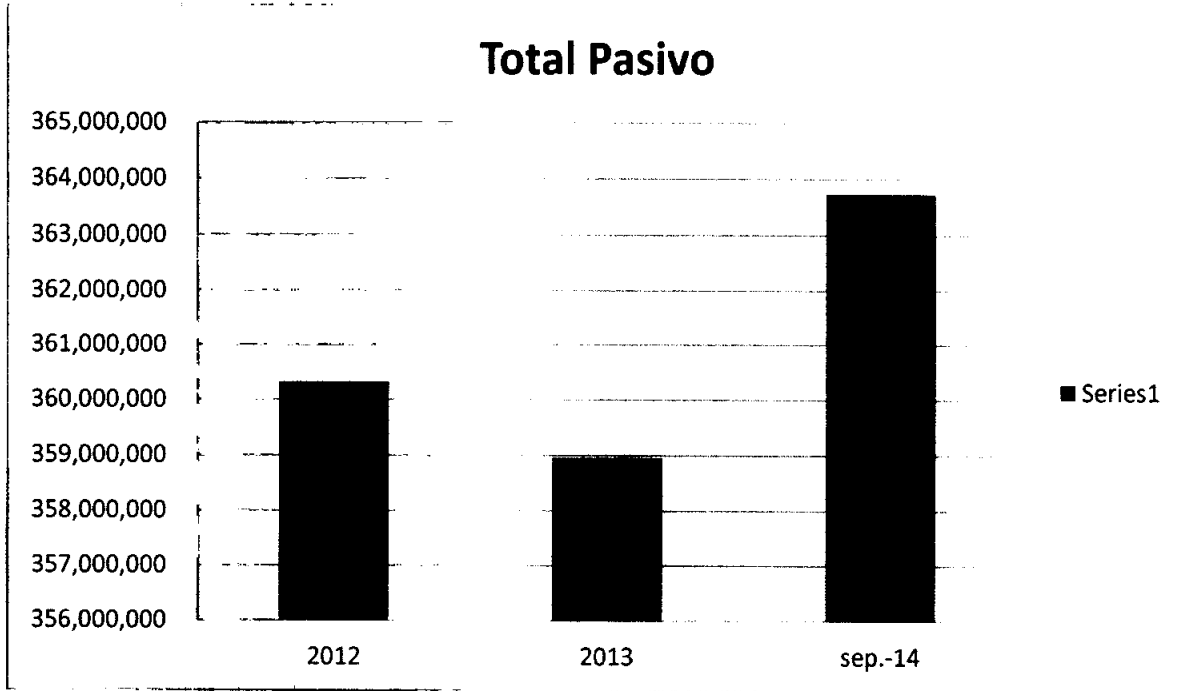


*"Los pasivos corrientes son los pasivos que la empresa debe cancelar en un plazo igual o inferior a un año".*

El concesionario redujo considerablemente su pasivo corriente en el año 2013, que pasó de \$217.631.180= en el 2012 a \$107.319.853= en el 2013. En el periodo comprendido de enero a septiembre de 2014 se presenta un pasivo corriente por valor de \$114.163.113=, un leve aumento con respecto al año inmediatamente anterior. Desde el año 2012 a septiembre de 2014 las cuentas que han tenido una reducción considerable son las obligaciones financieras y las cuentas por pagar.

Las cuentas que conforman el pasivo corriente en el balance general suministrado por el concesionario son las siguientes: obligaciones financieras, proveedores, cuentas por pagar, impuestos, gravámenes y tasas, obligaciones laborales, pasivos estimados y provisiones, depósitos recibidos.

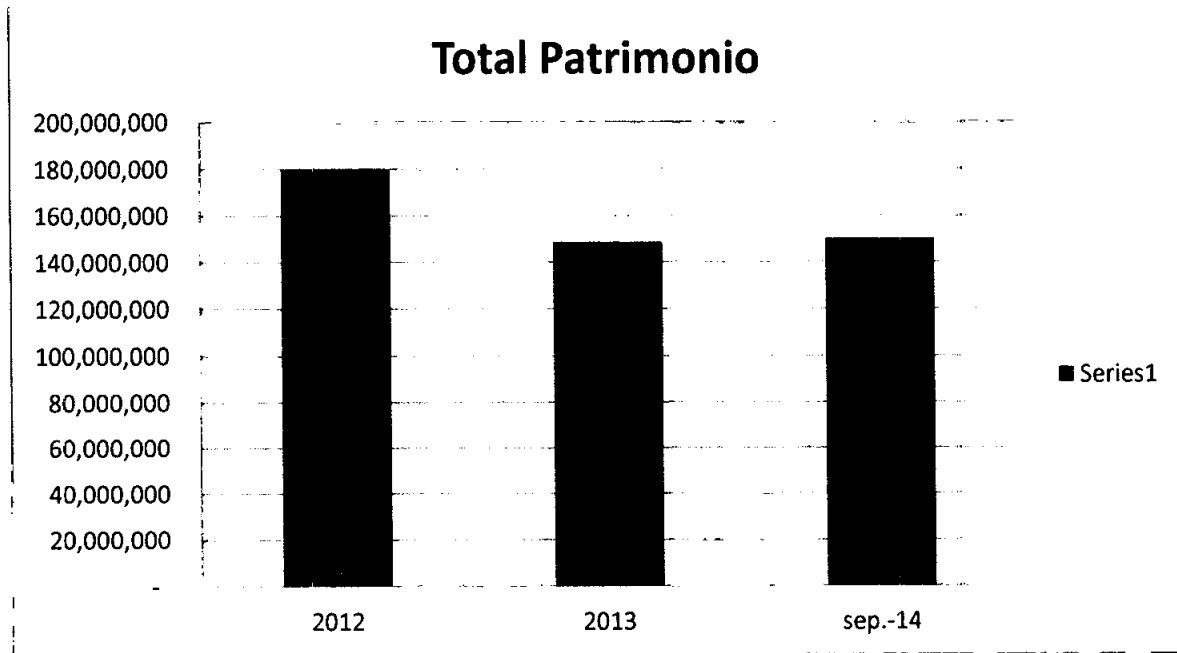
TOTAL PASIVO		
2012	2013	sep-14
360,315,379	358,948,510	363,725,873



*"Un pasivo es una deuda o un compromiso que ha adquirido una empresa, institución o individuo".*

El concesionario en los años 2012 y 2013 presentó un comportamiento similar en el monto de sus pasivos totales, para los primeros 9 meses de 2014 se observa un aumento al pasar de \$ 358.948.510 en el 2013 a \$363.725.873 en el 2014. El rubro que aumentó el monto de los pasivos totales se encuentra en el grupo de los pasivos a largo plazo, en particular las obligaciones financieras.

TOTAL PATRIMONIO		
2012	2013	sep-14
179,628,123	148,444,988	150,054,654



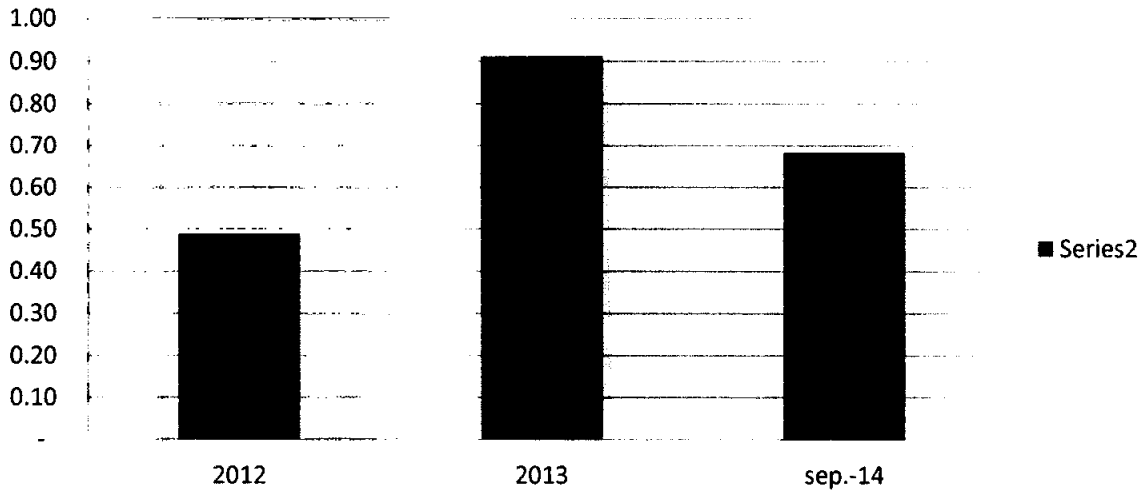
El patrimonio es el conjunto de bienes y derechos pertenecientes a una persona, natural o jurídica.

En las gráficas observamos un comportamiento regular y razonable del patrimonio del concesionario.

#### 5.1.1 Indicadores Financieros

RAZON CIRCULANTE O CORRIENTE		
2012	2013	sep-14
0.49	0.91	0.68

### Razón Circulante o Corriente

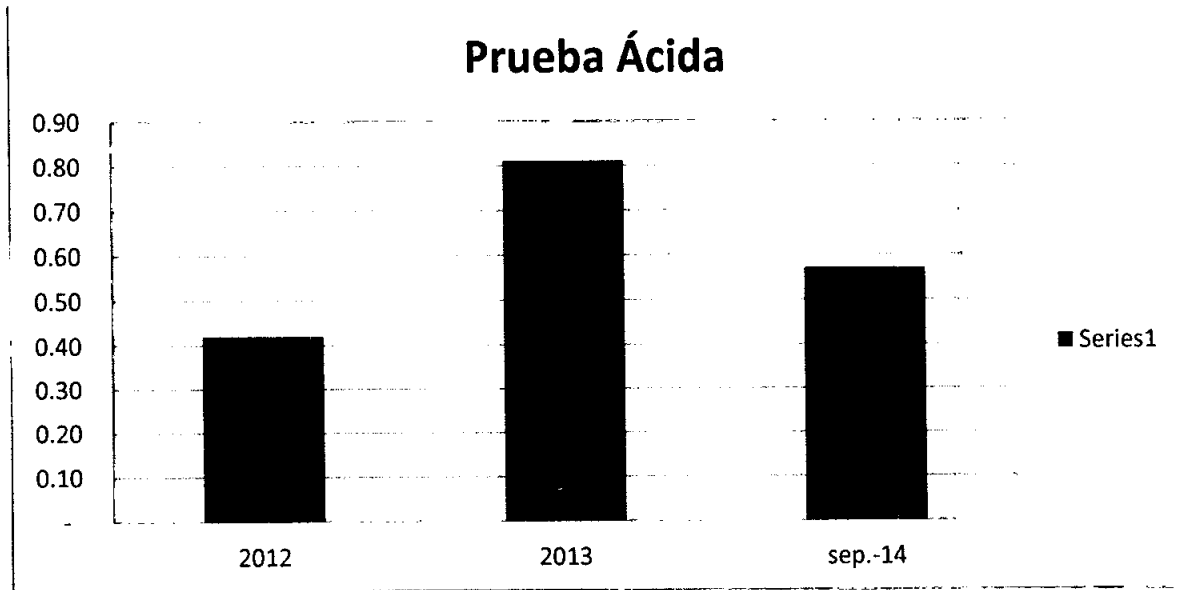


Este indicador nos revela: por cada peso de deuda a corto plazo con cuanto cuenta la empresa para respaldarla.

A septiembre de 2014, la empresa cuenta con 0.68 pesos para cubrir \$1 peso de deuda a corto plazo. Es decir, que los problemas de razón circulante de los años 2012 y 2013 según muestran las cifras de las gráficas anteriores, aún siguen vigentes. Los resultados de este indicador son una alerta para el concesionario, ya que es muy probable que existan problemas de liquidez para cubrir las deudas a corto plazo del concesionario.

PRUEBA ACIDA		
2012	2013	sep-14
0.42	0.81	0.57

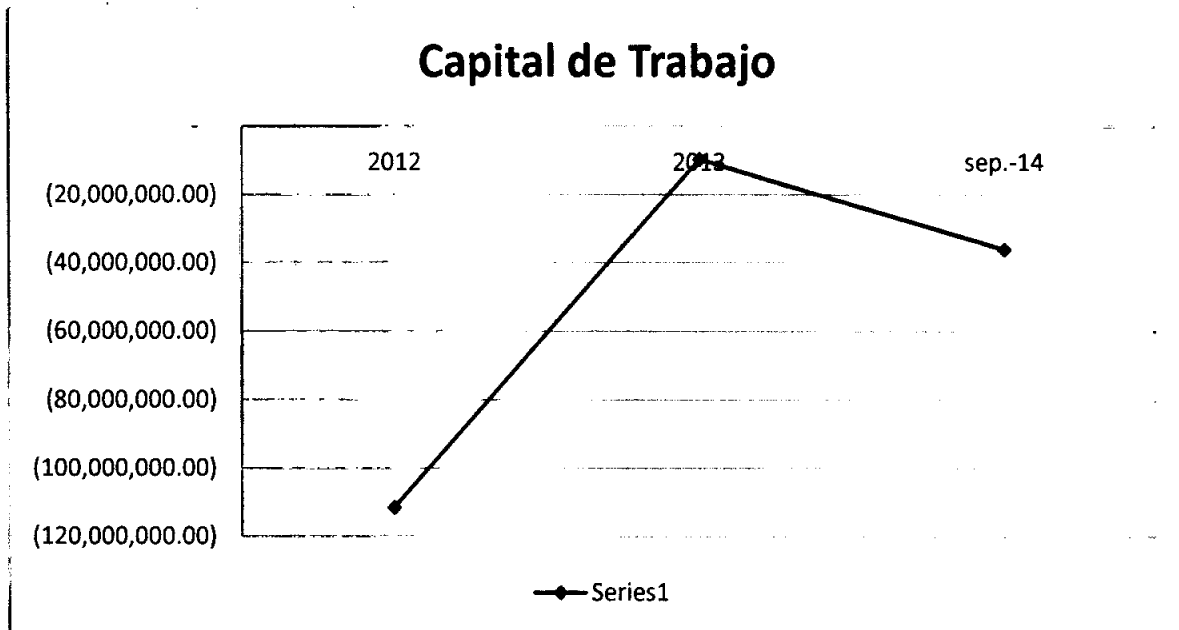




*“Para determinar la disponibilidad de recursos que posee la empresa para cubrir los pasivos a corto plazo, se recurre a la prueba ácida, la cual determina la capacidad de pago de la empresa sin la necesidad de utilizar sus inventarios.”*

A septiembre de 2014, Fenoco S.A. cuenta con 0.57 veces para pagar sus pasivos corrientes, situación que no ha mejorado con respecto a los años 2012 y 2013. Al igual que el indicador de razón circulante, este resultado es de cuidado puesto que el concesionario se encuentra por debajo de los estándares óptimos para operar.

CAPITAL DE TRABAJO		
2012	2013	sep-14
- 111,564,969.00	- 9,664,603.00	- 36,205,011.00



El concesionario a septiembre de 2014, presenta un negativo de -\$36.205.011 para cubrir las obligaciones a corto plazo, debido a que el pasivo corriente (inferior a 360 días), es mayor al activo corriente.

Los últimos tres años han sido con resultados negativos, incluyendo parcialmente el año 2014. El año más crítico fue el 2012 con un capital de trabajo negativo por -\$111.564.969=, para el año 2013 el concesionario se intentó recuperar pero al final siguió negativo por -\$9.664.603=. En lo corrido del 2014 hasta septiembre el valor es de -\$36.205.011=.

Fenoco ha informado que para el año 2014 se han presentado eventualidades que han incidido negativamente en el capital de trabajo durante estos nueve meses, como son:

- *“...Suspensión de actividades de cargue de carbón mediante barcazas, en el puerto carbonífero de Drummond ubicado en Ciénaga (Magdalena) durante los meses de enero a marzo, situación que generó disminución importante en las toneladas de carbón transportadas durante el primer trimestre.*
- *Clasificación del activo corriente al activo no corriente de \$19.462 millones, correspondiente a anticipos entregados a General Electric y G.E. Transportation por el proyecto de ITCS.*

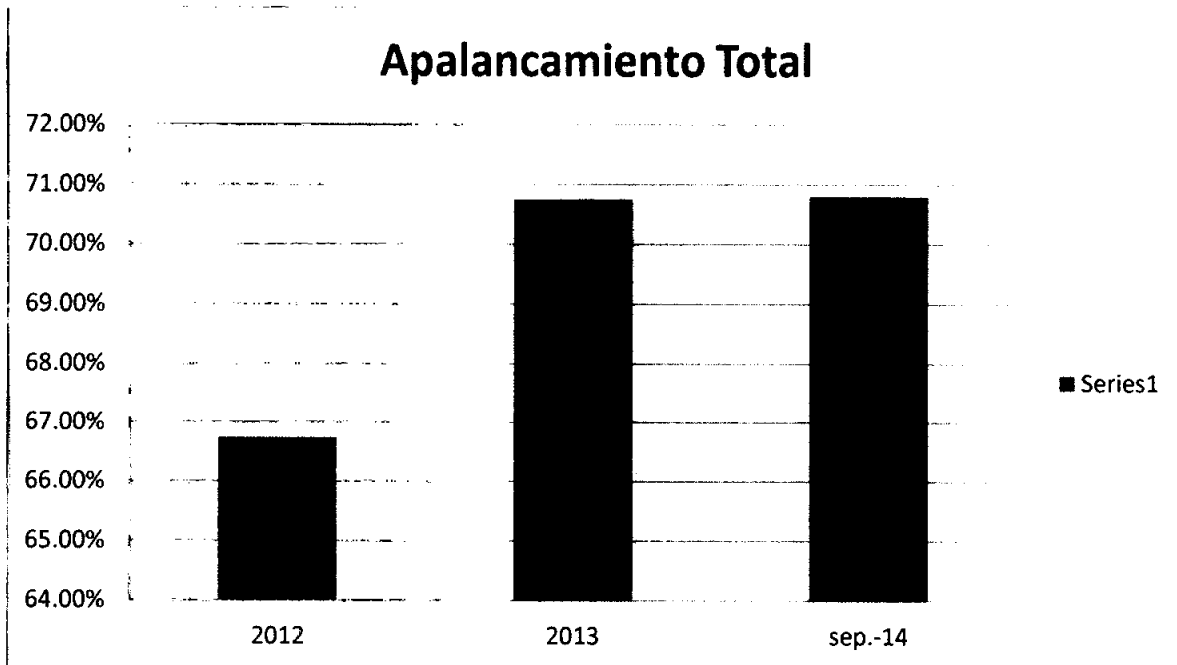
- *Incremento en la porción del pasivo corriente, por las cuotas de capital que se vencerán en los próximos 12 meses.*
- *Incremento en la porción del pasivo corriente por la reclasificación del corto al largo plazo de \$3.021 millones; correspondientes a la cuantía estimada para cubrir procesos civiles; que de acuerdo a la calificación emitida por parte del asesor legal están próximos a su conciliación.*

*Como medida para mejorar el capital de trabajo, la administración de Fenoco ha obtenido las siguientes opciones de financiación:*

- ◆ *Se cuenta con el respaldo de los accionistas, quienes, según acta de asamblea del 20 de diciembre de 2013, otorgaron a la compañía un cupo de crédito hasta por USD \$18 millones, con plazo de pago a un año desde la fecha de desembolso y con la posibilidad de extender su vencimiento hasta un plazo máximo de 5 años, o capitalizar el monto del crédito al vencimiento de su término inicial o en cualquier momento con posterioridad al vencimiento de dicho término. Actualmente, se han utilizado USD \$ 3.8 millones de este cupo otorgado.*
- ◆ *Se recibió información de una de las entidades financieras para crédito rotativo por las cuotas de capital que se abonen durante el año 2014, las cuales ascienden a USD \$16.3 millones con vencimiento a dos años, de los cuales a la fecha, han utilizado USD \$9.2 millones.*
- ◆ *Fue aprobado un nuevo cupo de crédito por aproximadamente USD \$6.3 millones con vencimiento a un año.*
- ◆ *Las inversiones de capital se seguirán financiando a largo plazo ya sea con créditos del sector bancario o créditos otorgados por los accionistas. Es importante mencionar que para los futuros proyectos de inversión asociados a la construcción de la segunda línea, Fenoco tiene a su disposición un valor de USD \$2.4 millones de recursos de los accionistas por concepto de Acces Fee y un cupo aprobado con Bancolombia por USD \$43 millones para la construcción de "Incremental Train Control System" en adelante "ITCS" por sus siglas en inglés con plazo de dos años. Dicho crédito está respaldado con un contrato de fianza otorgado por los accionistas de manera limitada a la proporción de su participación accionaria en el capital de Fenoco a la fecha del otorgamiento de la garantía..."*

Adicional a lo anteriormente citado, la administración de Fenoco está trabajando de manera conjunta con sus accionistas para buscar mecanismos que permitan reestructurar el endeudamiento actual a un plazo mayor.

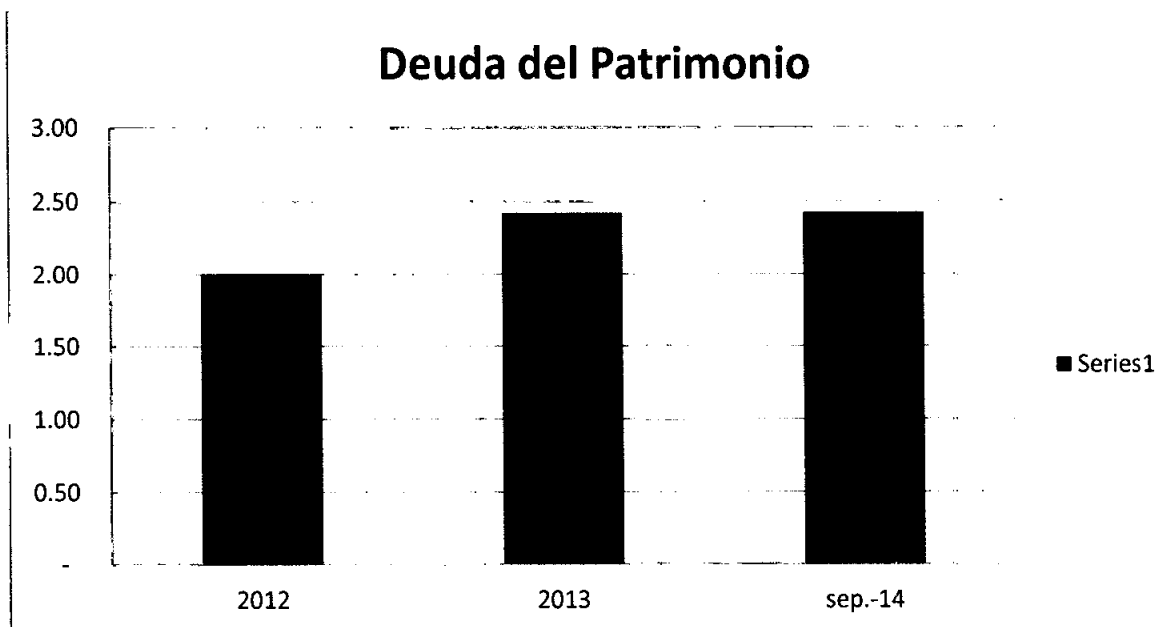
LEVERAGE O APALANCAMIENTO TOTAL		
2012	2013	sep-14
66.73%	70.74%	70.79%



El resultado de este indicador nos revela cuánto debo por cada peso invertido, es decir que por cada peso invertido a septiembre de 2014, el concesionario debe 70.79%.

Situación que se ha ido acrecentado en los últimos años.

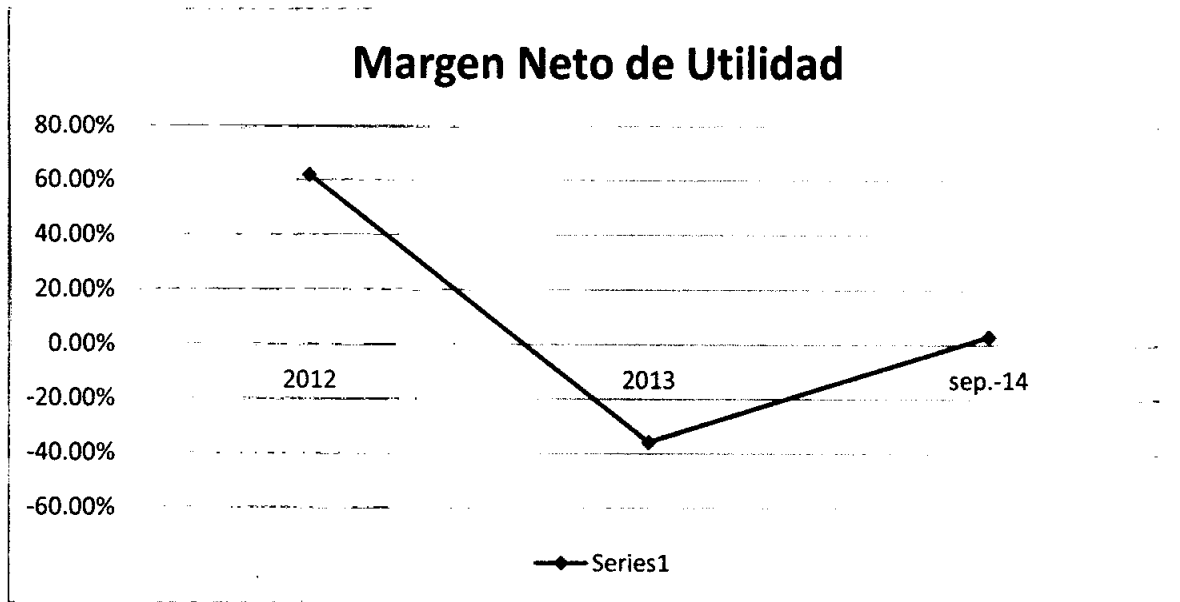
DEUDA DEL PATRIMONIO		
2012	2013	sep-14
2.01	2.42	2.42



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 se evidencia que tan comprometido se encuentra actualmente el patrimonio de los socios para con los acreedores, y los resultados son muy preocupantes porque su nivel de compromiso supera el 100% por cada peso de patrimonio.

MARGEN NETO DE UTILIDAD		
2012	2013	sep-14
61.98%	-35.79%	2.95%

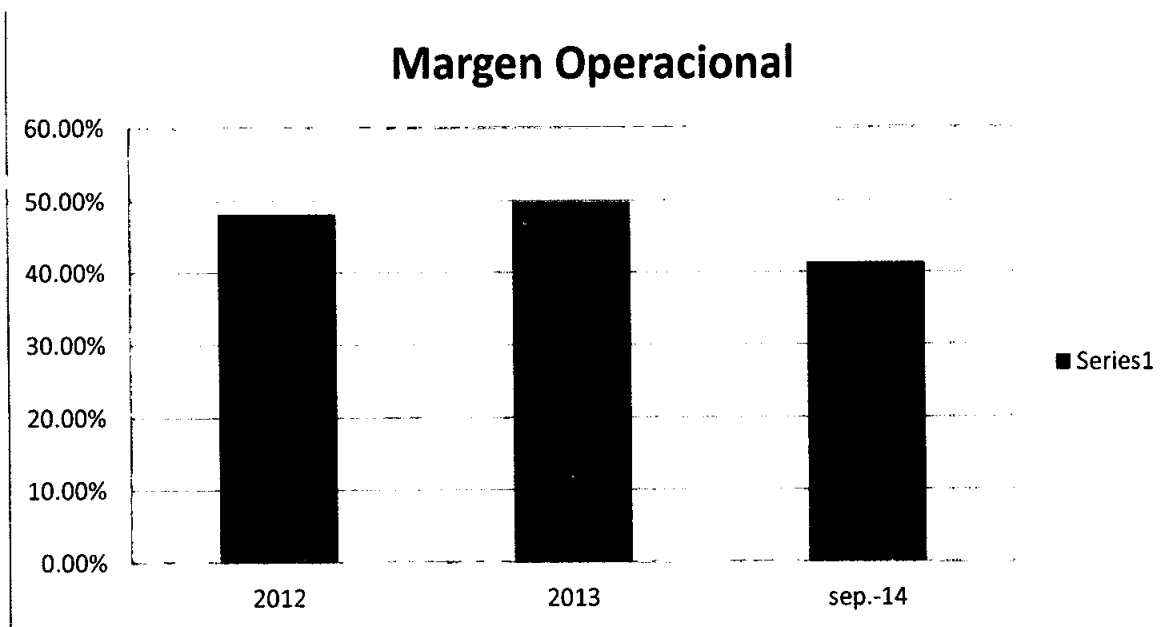


Mide el porcentaje de utilidad por cada peso (\$1) en ventas, después de deducir gastos e impuestos.

Por cada peso que la empresa vendió a septiembre de 2014, obtuvo un margen de utilidad de 2.95%.

En el año inmediatamente anterior observamos que la empresa tuvo una merma significativa del 35.79%, situación que mejoró en lo que va corrido del año.

MARGEN OPERACIONAL		
2012	2013	sep-14
48.15%	49.75%	41.32%

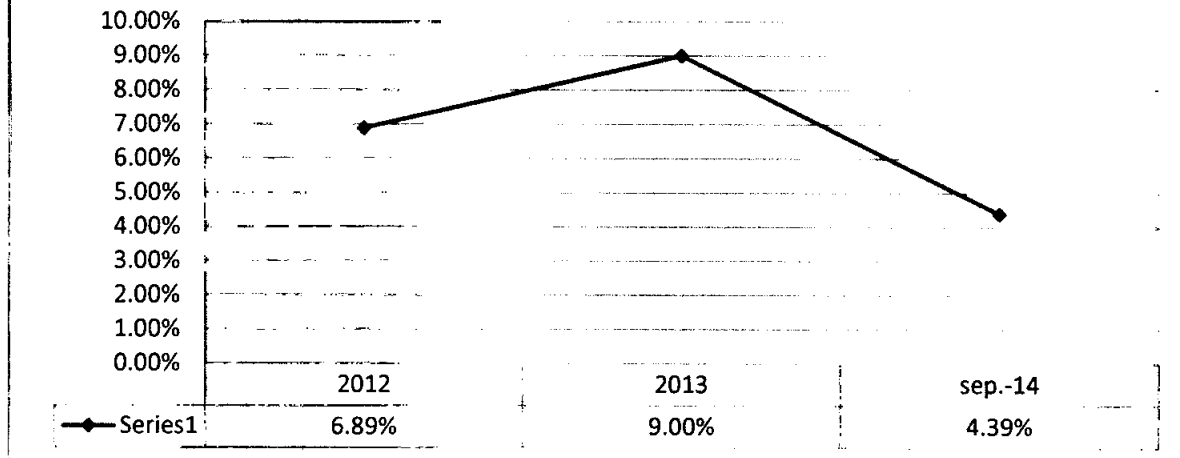


*"Es la relación entre la utilidad operacional y las ventas totales (ingresos operacionales). Mide el rendimiento de los activos operacionales de la empresa en el desarrollo de su objeto social. Este indicador debe compararse con el costo ponderado de capital a la hora de evaluar la verdadera rentabilidad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

Por cada peso (\$1) en ventas obtuvo un margen operacional a septiembre de 2014 de 41.32%. En contraste con los años anteriores su comportamiento se ha mantenido a un ritmo estable.

RENTABILIDAD OPERACIONAL SOBRE LA INVERSIÓN		
2012	2013	sep-14
6.89%	9.00%	4.39%

### Rentabilidad Operacional Sobre la Inversión



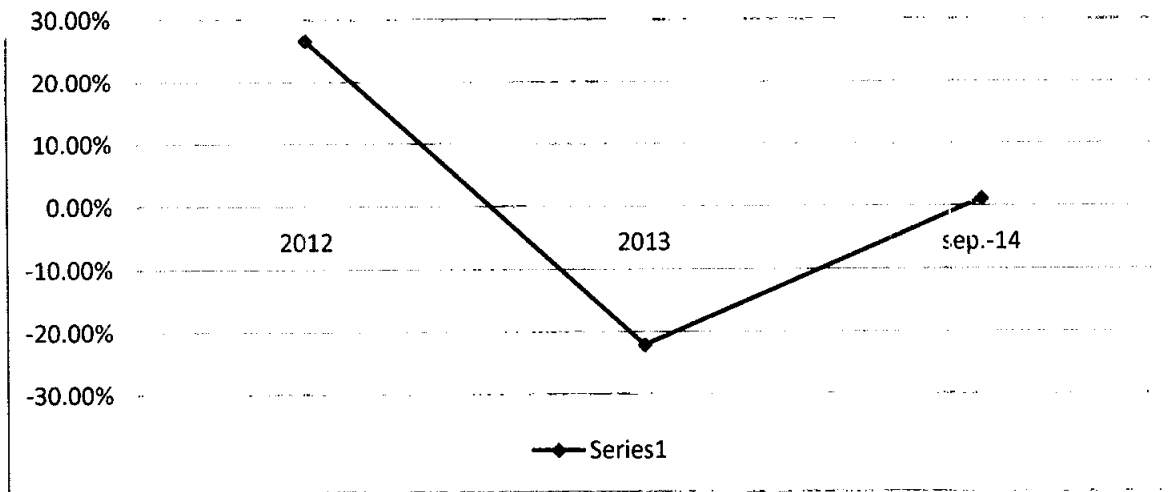
*"Es la razón de las utilidades operacionales a los activos totales de la empresa. Evalúa la rentabilidad operacional (uso de los activos y gastos operacionales) que se ha originado sobre los activos."*

A septiembre de 2014, el concesionario por cada peso (\$1) invertido de los activos, obtuvo una rentabilidad operacional de 4.39%, es un resultado positivo pero que ha ido decreciendo como se muestra en la gráfica anterior desde el año 2012.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO		
2012	2013	sep-14
26.66%	-22.12%	1.07%



## Rentabilidad del Patrimonio



Mide la capacidad de la empresa para generar utilidad a favor del propietario.

A septiembre de 2014, por cada peso (\$1) del socio, generó un rendimiento del 1.07%, desde el año 2012 este indicador ha sido muy volátil al estar en el 2012 en 26.66%, pasar a negativo en el 2013 a -22.12%, tal como lo muestra la gráfica anterior.

### 5.1.2 Explicación del procedimiento del cargue y transporte de las toneladas de carbón

El proceso inicia con el lavado de vagones durante el cargue del tren como se muestra a continuación:



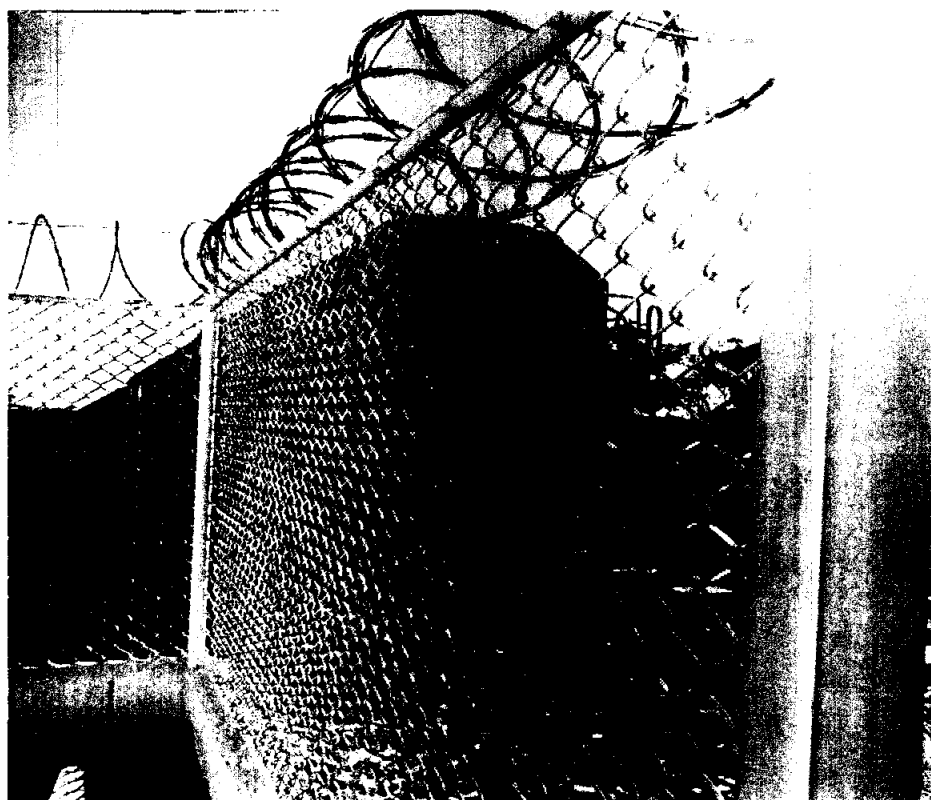
Cada operador en el punto de cargue de las toneladas de carbón, presenta unas básculas de peso que registra el peso de cada vagón. Estas básculas se deben calibrar periódicamente para garantizar

la precisión del peso que transporta cada tren. Los operadores Drummond y Prodeco, adjuntaron certificación de calibración de cada una de sus básculas, procedimiento realizado por Laboratorios de Metrología Sigma.

Fenoco a su vez, también tiene instalado unas básculas a la altura de Ciénaga – Magdalena, tal como se muestra en las imágenes a continuación. Esta báscula aparte de suministrar datos como peso aproximado de los vagones, cantidad de vagones que transporta el tren, determinar que la carga esté debidamente acomodada en los vagones y prever que no ocurra un volcamiento, velocidad del tren, que las ruedas de los trenes estén en óptimas condiciones, es decir, todos aquellos aspectos que permitan garantizar la seguridad ferroviaria.

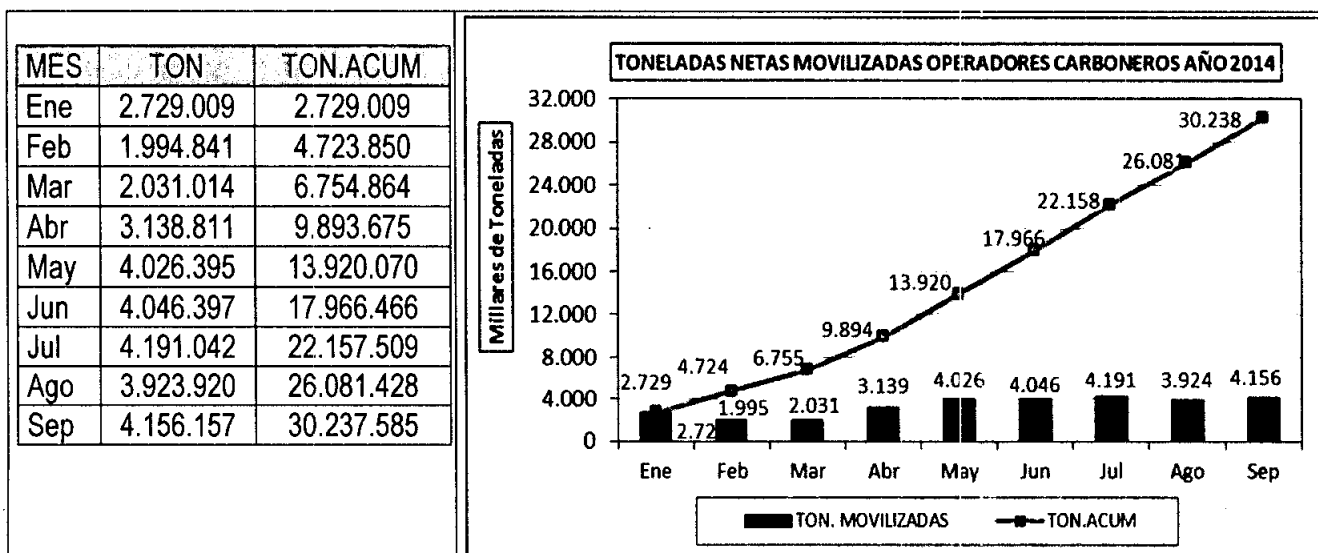


En la imagen anterior observamos que la báscula de medida es la que se encuentra dentro del ovalo rojo, los datos se registran sin importar a qué velocidad pase el tren; una vez ha transitado el tren los datos son procesados y almacenados en un pequeño centro de almacenamiento de la información que se encuentra a un lado de la línea férrea, como lo muestran las siguientes imágenes:



Las básculas del concesionario Fenoco a la fecha de hoy no se encuentran calibradas, por tanto se hace necesario que se tramiten cuanto antes ya que la información que suministran estas básculas no es solo de pesajes sino también valora datos que son de suma importancia en cuanto a seguridad ferroviaria.

Las toneladas de carga que salen de las minas de cada uno de los operadores (Drummond y Prodeco) son enviadas en línea (vía fibra óptica) al concesionario Fenoco al centro de control de operaciones, a continuación relacionamos las toneladas de carga de carbón que se han transportado en el transcurso del año 2014 con corte a septiembre del mismo año.



Fuente: Boletín informativo Diario, Fenoco S.A.

Si comparamos la información relacionada en el cuadro anterior con los registros que tiene la ANI, la información presenta diferencias en los meses de enero, febrero y mayo de 2014, como lo podemos observar en la siguiente tabla:

Toneladas transportadas reportadas a la ANI	
enero	2,193,023
febrero	2,846,162
marzo	2,031,014
abril	3,138,811
mayo	4,026,333
junio	4,046,397
julio	4,191,042
agosto	3,923,920
septiembre	4,156,157
<b>Total</b>	<b>30,552,859</b>

Se enviará un oficio a la interventoría en donde se le solicitará conciliar las cifras en los meses que presentan diferencias, las cuales suman -315.274 toneladas de diferencias a favor a la ANI.

PROYECCIONES DE CARGA		
MES	PROYECTADO	EJECUTADO
Ene	2.763.498	2.729.009
Feb	1.614.269	1.994.841
Mar	1.782.763	2.031.014
Abr	4.366.598	3.138.811
May	4.581.763	4.026.395
Jun	4.525.598	4.046.397
Jul	4.675.063	4.191.042
Ago	4.675.063	3.923.920
Sep	4.525.598	4.156.157
Oct	4.675.063	
Nov	4.525.598	
Dic	4.581.763	

Fuente: Fenoco. S.A.

En la gráfica anterior se muestra un comparativo entre las proyecciones de carga de las toneladas de carbón hechas por Fenoco vs las ejecutadas. En términos generales, se observa que las cifras proyectadas se encuentran por debajo de las ejecutadas, lo cual en cierta forma afectaría la planeación financiera establecida por el concesionario para el año 2014.

Para el mes de septiembre del presente año, se presentó la siguiente facturación por operador correspondiente al transporte de toneladas de carbón.

FE1-5149	8-sep.-14	1-7 Septiembre de 2014	600,500.28	1,417,784,164.00
FE1-5150	15-sep.-14	8-14 Septiembre de 2014	632,545.04	1,539,528,222.00
FE1-5151	22-sep.-14	15-21 Septiembre de 2014	600,723.34	1,441,499,211.00

FEI-5152	29-sep.-14	22-28 Septiembre de 2014	527,479.06	1,302,422,706.00
FEI-5153	30-sep.-14	29-30 Septiembre de 2014	179,575.00	444,402,441.00
<b>Total septiembre 2014</b>			<b>2,540,822.72</b>	<b>6,145,636,744.00</b>

FEOC-7955	8-sep.-14	1-7 Septiembre de 2014	391,071.94	923,322,806.00
FEOC-7960	15-sep.-14	8-14 Septiembre de 2014	391,454.89	952,747,730.00
FEOC-7962	22-sep.-14	15-21 Septiembre de 2014	365,378.35	876,764,008.00
FEOC-7968	29-sep.-14	22-28 Septiembre de 2014	346,141.64	854,674,177.00
FEOC-7974	30-sep.-14	29-30 Septiembre de 2014	121,287.36	300,155,350.00
<b>Total Septiembre 2014</b>			<b>1,615,334.18</b>	<b>3,907,664,081.00</b>

Los valores concernientes al transporte de carbón de Drummond y Prodeco, están conciliados con los registros de la ANI y los reportados por Fenoco y la interventoría.

Los recursos originados por la explotación económica del objeto del contrato son manejados a través de un fideicomiso que en este caso es Cititrus.

El concesionario Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A., presenta la siguiente composición accionaria:

No.	DESCRIPCIÓN	No. ACCIONES	PORCENTAJE
1	Drummond Coal Mining LLC	47.045.100	41.0 %
2	CI Prodeco S.A	27.674.490	24.1 %
3	Carbones de La Jagua S.A	13.837.245	12.0 %
4	Colombia Natural Resources I S.A.S (CNR)	9.686.262	8.4 %
5	CNR Transport S.A.S	9.686.262	8.4 %
6	Consortio Minero Unido S.A.	4.150.599	3.6 %
7	Sloandes Logistics S.A.S.	2.767.832	2.4 %
	<b>TOTAL</b>	<b>114.847.790</b>	<b>100.0 %</b>

## 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se realizan las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- ◆ Se recomienda al grupo férreo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual incorporar los soportes pertinentes en el sitio FTP destinado para PMI (WNSCP) para que se puedan subsanar los hallazgos imputados por la Contraloría General de la República.
- ◆ En el análisis de los estados financieros, el activo corriente muestra un leve descenso con respecto al 2012, este indicador es vital importancia porque con ello, es que la empresa utiliza los recursos para operar, pagar nómina, adquirir mercancía, pagar sus pasivos, etc. Así mismo ha sucedido con el total de los activos que presenta una leve disminución con respecto al año 2012.
- ◆ Con el pasivo corriente se ha presenta lo contrario al activo corriente, se ha ido incrementando en los últimos tres años, lo que no es un buen síntoma en el momento de hacer un balance de estas dos cuentas, lo que quiere decir, que es más alto el pasivo corriente que actualmente tiene la empresa lo que en un futuro pondría en riesgo a la empresa y se vea en problemas para cubrir sus pasivos con un activo que no los puede cubrir en su totalidad.
- ◆ Los indicadores financieros no muestran resultados muy alentadores, la razón circulante ha estado por debajo de \$1 los últimos dos años, es decir que por cada peso de deuda a corto plazo que tiene la empresa no fue posible cubrirla en su totalidad, ya que en los años 2012 y 2013 los resultados fueron 0.49 y 0.91 respectivamente, y en el corte a septiembre de 2014 el resultado fue de 0.68.
- ◆ En el indicador de la prueba ácida el resultado es igual de desalentador, la empresa no tiene disponibilidad de recursos para cubrir sus pasivos sin la necesidad de recurrir a sus inventarios, en los tres periodos estudiados los resultados han sido negativos.
- ◆ El capital de trabajo ha sido negativo en los tres periodos estudiados, situación en la que Fenoco se pronunció planteando las posibles causas y soluciones ante esta situación.
- ◆ Una de las causas expuestas por Fenoco por la falta de capital de trabajo, distinta a una reclasificación de cuentas, es la suspensión de actividades de cargue de carbón mediante barcazas, en el puerto carbonífero de Drummond durante los meses de enero a marzo de 2014, situación que generó disminución importante en las toneladas de carbón transportadas durante el primer trimestre del 2014.



- ◆ Dentro de las soluciones planteadas por Fenoco ante la falta de capital de trabajo, está la de diversas fuentes de financiación, que si bien son muy importantes no subsanan del todo la falta de liquidez. Conseguir recursos para financiar o subsanar la falta de liquidez no garantiza que después de cierto tiempo la empresa tenga los recursos suficientes para cubrir sus pasivos, es decir, buscar una solución alterna que le permita a la empresa aumentar sus ingresos y de esta forma poder cubrir todas las obligaciones contraídas.
- ◆ Se observó que las básculas de pesaje dinámico ubicadas al margen de la línea férrea de Ciénaga – Magdalena no cuenta con el certificado de calibración actualizado.
- ◆ En las toneladas transportadas desde enero a septiembre de 2014 se observó una diferencia de 315.274 toneladas a favor de la ANI, es decir Fenoco tiene en sus registros un total acumulado de 30.237.585 mientras que la ANI tiene un total acumulado por toneladas de carbón transportadas de \$30.552.859. Situación que se le requerirá a la interventoría aclarar mediante un oficio emanado por esta jefatura.
- ◆ Se observó que los ingresos del concesionario, indiferente de su modalidad de recaudo (crédito o contado), son consignados a la cuenta del patrimonio autónomo de la concesión en Cititrus.
- ◆ En las proyecciones de carga de toneladas de carbón realizadas por Fenoco vs las ejecutadas o transportadas en el período de enero a septiembre de 2014, se observó que las cifras proyectadas se encuentran por encima de las ejecutadas, situación que en cierta forma afecta la planeación financiera elaborada por el concesionario.
- ◆ Se estudió al detalle la facturación generada en el mes de septiembre de 2014, en donde se facturó un total de \$10.053.300.825=, correspondiente a 4.156.156,9 toneladas de carbón, en donde, \$6.145.636.744= son facturas generadas a nombre de Drummond y \$3.907.664.081= corresponde al valor facturado a Prodeco.

## 7. PAPELES DE TRABAJO


---

Para el desarrollo de este informe se realizaron varios papeles de trabajo (listas de chequeo), los cuales se encuentran organizados, legajados y numerados en la carpeta PEI (142), estos son parte integral del informe y reposan en la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Conforme al procedimiento Pd-26 los responsables de los procesos deben tomar las acciones correctivas y preventivas en el plan de mejoramiento por procesos, para lo cual el Oficina de Control Interno en su rol de asesoría los acompañará cuando lo requieran en la elaboración del plan de mejoramiento por procesos.

Este informe es una herramienta de trabajo que contribuye al mejoramiento de la gestión de la Agencia Nacional de Infraestructura frente a las metas planteadas por la Presidencia de la Republica para el cuatrienio 2010-2014.

Cordialmente,



**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Luz Jeni Fung Muñoz-Contratista Control Interno. 