

**INFORME DE AUDITORÍA GUBERNAMENTAL
CON ENFOQUE INTEGRAL
MODALIDAD ESPECIAL**

**CONTRATO DE CONCESIÓN No.VAL-0868804 “CORREDOR DE ACCESO
RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”
Vigencia: Desde 1998 hasta Septiembre 2010**

**Cartagena de Indias, D.T. y C.
Enero 15 de 2011**



**AUDITORÍA GUBERNAMENTAL CON ENFOQUE INTEGRAL
MODALIDAD ESPECIAL**

**CONTRATO DE CONCESIÓN No.VAL-0868804 “CORREDOR DE ACCESO
RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA”**

Contralor Distrital de Cartagena **HERNÁNDO DARÍO SIERRA PORTO**

Directora Técnica de Auditoría Fiscal **AURA E. BUSTAMANTE ALVARADO**

Responsable de la Entidad **JUDITH PINEDO FLORÉZ
GERMAN FONSECA CASTILLO**

Coordinador del SEHGAC **WILMER SALCEDO MISAS**

Equipo de Auditoría **EDUARDO DEL RIO RODRIGUEZ (Líder)
EDINSON BARON MARRUGO
MARIANO GUERRERO VASQUEZ
EMILIO BULDING SIERRA
HADER QUIÑONES GONZALEZ**

TABLA DE CONTENIDO

1. HECHOS RELEVANTES	4
2. CARTA DE CONCLUSIONES	6
3. RESULTADOS DE LA AUDITORIA	16
3.1 GESTION	16
3.2 CONTRATACION	16
3.3. FINANCIERA	27
3.4 DENUNCIAS Y QUEJAS	35
4.0 ANEXOS	
4.1 Matriz de Codificación de hallazgos	37
4.2 Acta de Visita de Obras	41
4.3 Análisis Respuesta de la entidad	71

1. HECHOS RELEVANTES

Como resultado de la Licitación Pública No.VAL-002 del año 1997, el día treinta y uno (31) del mes de Diciembre del año mil novecientos noventa y ocho (1998), se suscribió el Contrato de Concesión No. VAL- 0868804 entre el Distrito de Cartagena de Indias D.T. y C, y el Consorcio -GERCON LTDA- ALVAREZ Y COLLINS S.A.- KMC INGENIEROS LTDA.

Actualmente la CONCESION VIAL DE CARTAGENA S.A., desarrolla todas las actividades del proyecto por cesión realizada por el Consorcio Ejecutor Inicial.

El valor inicial del contrato fue por la suma de **\$66.019.000.000** a precios de Octubre de 1997 los cuales se discriminaron así:

Obras de infraestructura y rehabilitación	\$61.929.000.000
Interventoría	\$2.914.000.000
Gastos de Recaudo de Valorización	\$1.176.000.000

El plazo inicial del contrato fue ciento ochenta (180) meses distribuidos en tres etapas cuyos plazos ofrecidos para la ejecución de cada una de las etapas del contrato fueron:

Diseños y programación..... 6 meses
Construcción de infraestructura.....24 meses
Operación plena.....150 meses

Este plazo inicial se modificó y quedó en ciento noventa y un (191) meses, debido a la ampliación de la etapa de construcción según el Acta suscrita el día 21 de Octubre del año 2002.

Se evidenció que en desarrollo del contrato hasta la fecha se han generado diez y siete (17) otrosí, los cuales fueron revisados y analizados dentro de este proceso auditor.

Se observó que en el Otrosí N°2 se modifica la Tasa de Interés Corriente pactada para el pago de la Contribución de Valorización y modifica el valor del riego inicial de \$15.000 Millones de pesos a \$43.000 Millones de pesos.

En el Otrosí N°3 y N°4 se realizaron modificaciones al alcance físico básico. El concesionario, conjuntamente con la comunidad y el concedente, identificaron la necesidad de ejecutar obras complementarias para mejorar la operación del proyecto en el área de influencia.

En los otrosí 5, 6 y 7 se amplían el plazo de la etapa de construcción justificadas por la reubicación de las Torres Metálicas en San Isidro y en la Avenida Crisanto

Luque, por los problemas técnicos en la vía por la Loma del Marión y en el sector del Puente Bazurto, también por problemas de orden público ocasionados por las protestas de la comunidad en el sector de la Cuchilla.

En el Otrosí N°8 se aprueban compensaciones por valor de \$1.596.084.697 a precios de Octubre de 1997, inversiones realizadas por el Concesionario fuera de las obligaciones contractuales. Dentro de estas obras se destaca el cumplimiento de un fallo de tutela en contra del Departamento Administrativo de Valorización Distrital y el Concesionario, confirmado por el Juzgado Segundo Civil del Circuito, para la Construcción de un Puente Peatonal con las especificaciones técnicas que permitan su acceso y uso a todas las personas discapacitadas o no, en las inmediaciones del Colegio Olga González de Arraut.

En el Otrosí N°9 se incorporan al alcance del contrato la obligación del concesionario de ejecutar una inversión adicional hasta un máximo de CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS (\$4.975.968.334) de origen del contrato que serán invertidos en el diseño y la construcción de las obras ordenadas por el Tribunal Administrativo de Bolívar en la sentencia del 24 de junio de 2004.

Estas obras adicionales ocasionaron mayores gastos al proyecto generándose al concesionario mayor tiempo para la recuperación de la inversión.



Cartagena de Indias D.T. y C., 15 de Febrero de 2011

Doctor(a)
JUDITH PINEDO FLOREZ
Alcaldesa Mayor de Cartagena de Indias D.T.y C.
GERMAN FONSECA CASTILLO
Director Dpto. Admt. Valorización Distrital
Ciudad.

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, con fundamento en las facultades otorgadas por el artículo 267 y 272 de la Constitución Política y la Ley 42 de 1993, practicó Auditoría Gubernamental con Enfoque Integral Modalidad Especial al Contrato de Concesión N° VAL-0868804, teniendo en cuenta los principios de eficiencia, eficacia, equidad, con que administró los recursos puestos a su disposición y los resultados de su gestión en el área, actividad o proceso examinado. La auditoría incluyó la comprobación de que las operaciones financieras, administrativas y económicas se realizaron conforme a las normas legales, estatutarias y de procedimientos aplicables.

Es responsabilidad de la administración el contenido de la información suministrada por la entidad y analizada por la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias D. T y C. La responsabilidad del órgano de control consiste en producir un informe integral según su modalidad que contenga el concepto sobre el examen practicado.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con normas de auditoría gubernamental colombianas (NAGC) compatibles con las normas internacionales de auditoría (NIAS) y con políticas y procedimientos de auditoría gubernamental con enfoque integral prescritos por la Contraloría General de la República, consecuentes con las de general aceptación; por lo tanto, requirió acorde con ellas, de planeación y ejecución del trabajo, de manera que el examen proporcione una base razonable para fundamentar nuestro concepto.

La auditoría incluyó el examen, sobre la base de pruebas selectivas, de las evidencias y documentos que soportan el área, actividad o proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales; los estudios y análisis se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo, los cuales reposan en los archivos de la Dirección Técnica de Auditoría Fiscal.

ALCANCE DE LA AUDITORÍA

La auditoría a que se refiere el presente informe tuvo el siguiente alcance:

Pie de la Popa, Calle30 No18a 2-26 Tels.: 6560977-6560969

contraloriadecartagena.gov.co

A LA VANGUARDIA DEL CONTROL FISCAL PARTICIPATIVO

Se examinó la gestión y resultados obtenidos en desarrollo del contrato N° VAL-0868804 cuyo objeto está definido por el numeral 4° del artículo 32° de la Ley 80 de 1993 y los artículos 30 y siguientes de la Ley 105 de 1993, los pliegos de condiciones y sus adendos, fue el de otorgar al Contratista la Concesión para que realice los estudios y diseños definitivos, la construcción de las obras y el mantenimiento y operación durante el periodo de concesión del proyecto denominado “CORREDOR DE ACCESO RÁPIDO A LA VARIANTE DE CARTAGENA” conformado por los subproyectos Corredor de Carga, Zona Industrial y Portuaria, y accesos desde la Zona Industrial de Mamonal, el cual incluye:

- Financiación del proyecto
- Revisión de los estudios y diseños.
- Adquisición de los predios que se requieran.
- Construcción de las obras viales y de infraestructura para la operación.
- Montaje e instalación de iluminación.
- Instalación de elementos para señalización y seguridad vial.
- Facturación y recaudo de la contribución de valorización y de las tarifas de peaje.
- Mantenimiento y operación del proyecto durante el período de concesión y demás aspectos que se derivan de un contrato de esta naturaleza y ofrecidos por el Concesionario.

Se examinó la gestión y resultados obtenidos en desarrollo del proyecto, a través de los indicadores financieros a nivel micro y el nivel de cumplimiento de la Tasa Interna de Retorno (TIR) del Modelo Financiero del Proyecto pactada en la Cláusula Cuarta Parágrafo Quinto, en donde se determinó el 17.22% anual en términos reales después de impuestos.

En relación con la evaluación Financiera del Proyecto se examinaron los Estados Financieros del Proyecto a través de los Informes Mensuales de Gestión presentados por FIDUAGRARIA en su calidad de voceros del Fideicomiso Corredor Vial de Cartagena y en cumplimiento de lo dispuesto en el Contrato de Fiducia.

Se evaluó el modelo financiero del proyecto, a través del control de la Tasa Interna de Retorno, del Valor Presente Neto y del análisis de los Estados Financieros Projectados del contrato de Concesión Vial – 0868804 – Corredor de acceso Rápido a la Variante de Cartagena, emitiendo el concepto sobre el cumplimiento de la propuesta financiera presentada por el concesionario.

En el análisis legal del contrato de concesión, se examinó el contrato original VAL-0868804 de Diciembre 31 de 1998 y los diez y siete (17) otrosí que se han generado hasta la fecha del presente informe; se examinaron los informes técnicos operativos presentados por EDURBE S.A como entidad supervisora de la Etapa de Operación Plena del Contrato de Concesión VAL-0868804 y los Informes

de Interventoría presentados por éste relacionados con la construcción de las obras aprobadas en el OTROSI N°9.

En la evaluación de la construcción de las obras correspondiente al contrato original VAL-0868804 y sus adicionales, se verificó la ejecución de las obras pertenecientes al Alcance Físico Básico del proyecto.

Se evaluó las actividades de Control Interno realizadas por la Oficina de Control Interno del Distrito de Cartagena de Indias, en relación con la ejecución del contrato de Concesión Val-0868804.

LIMITACIONES

En el trabajo de auditoría se presentaron limitaciones que afectaron el alcance de nuestra auditoría y las cuales se describen así:

- La entrega de la oficina para adelantar la auditoría fue demorada en cuatro (4) días.
- El suministro, en perfecto estado físico y en funcionamiento del apoyo logístico (Computador e Impresora) se demoró treinta y dos (32) días hábiles respecto del término de la fase de ejecución de la auditoría; es decir, el 74.42% del tiempo programado para evaluar la información solicitada.
- La información solicitada por la comisión auditora en su mayor parte fue entregada en forma inoportuna e incompleta y alguna no fue entregada.

En virtud de estas limitaciones el equipo auditor solicitó la apertura de un proceso administrativo sancionatorio en contra de los funcionarios presuntamente responsables.

Los hallazgos se dieron a conocer oportunamente a la entidad dentro del desarrollo de la auditoría, las respuestas de la administración fueron analizadas y se tuvieron en cuenta.

CONCEPTO SOBRE EL ANÁLISIS EFECTUADO

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, como resultado de la auditoría adelantada, conceptúa que la gestión en las áreas y actividades auditadas, es con observaciones, como consecuencia de los siguientes hechos:

GESTIÓN

El Distrito de Cartagena de Indias a través de su Departamento Administrativo de Valorización Distrital, en su calidad de Concedente en el contrato de Concesión

VAL-0868804, no han sido eficiente en el control y seguimiento de las distintas fase de que consta el proyecto, lo anterior se evidenció en la no entrega de la información solicitada debido a que no reposa en sus archivos éstos documentos y para tratar de cumplir con los requerimientos realizados por la comisión de auditoría, el D.A.V.D. siempre los solicitaba al Concesionario para su entrega lo cual ocasionó un desfase en los términos del proceso auditor debido a la entrega inoportuna en que lo hacía.

El Departamento Administrativo de Valorización Distrital, tiene implementado parcialmente los procesos establecidos en la Ley 594 de 2000, Ley de Archivos, en lo referente a la organización de su memoria institucional y en referencia con este contrato.

El Departamento Administrativo de Valorización no aportó los documentos solicitados para verificar las evidencias de sus actuaciones como Concedente, lo cual se observó en los informes mensuales de la entidad supervisora (EDURBE S.A.) pues, la comisión auditora evidenció que la Supervisión presentó unas observaciones durante el desarrollo del contrato en la fase de operación plena o de recuperación de la inversión del concesionario y estas recomendaciones debían ser tenidas en cuenta para tomar las acciones correctivas que cada una de ellas ameritaba.

El Distrito de Cartagena de Indias-Departamento Administrativo de Valorización Distrital, al Contrato de Concesión VAL-0868804, le adicionó mayores gastos a través de obras adicionales, lo cual incidió en el modelo financiero del proyecto, al permitir mayor tiempo al concesionario en recuperar la inversión, debido a que en la fecha de suscripción del Otrosí N°9 (11 de Septiembre de 2006), el Concesionario se encontraba en la etapa de operación plena.

Las obras contempladas en el Otrosí N°9, no tuvieron la debida planeación por parte del Concedente, en razón a que las actividades contractuales se fueron modificando durante el desarrollo del contrato inicial y estas alteraron sustancialmente el objeto del adicional N° 9, el cual era el cumplimiento de las obras ordenadas dentro del fallo proferido por el Tribunal Administrativo de Bolívar en fecha 24 de Junio de 2004 cuyo costo inicial de \$4.975.968.334 a precio de Octubre de 1997, se encuentra actualmente, según las actas de obras de Julio de 2010 en una inversión realizada por el Concesionario de \$15.631.518.640,84 a precios de Octubre de 1997 y a precios corrientes de \$36.459.424.290,47.

CONTRATACIÓN

En el análisis del Contrato de Concesión N° VAL- 08 68804 entre el Distrito de Cartagena de Indias D.T. y C, y el Consorcio -GERCON LTDA- ALVAREZ Y COLLINS S.A.- KMC INGENIEROS LTDA se observó los siguientes:

Actualmente la CONCESION VIAL DE CARTAGENA S.A., desarrolla todas las actividades del proyecto por cesión realizada por el Consorcio Ejecutor Inicial.

El valor inicial del contrato fue por la suma de **\$66.019.000.000** a precios de Octubre de 1997.

El plazo inicial del contrato fue ciento ochenta (180) meses distribuidos en tres etapas cuyos plazos ofrecidos para la ejecución de cada una de las etapas del contrato fueron:

Diseños y programación..... 6 meses
Construcción de infraestructura.....24 meses
Operación plena.....150 meses

Se evidenció que en desarrollo del contrato hasta la fecha se han generado diez y siete (17) otrosí de los cuales se analizaron los más relevantes.

Se observó que en el Otrosí N° 2 se modifica la Tasa de Interés Corriente pactada para el pago de la Contribución de Valorización y modifica el valor del riego inicial de \$15.000 Millones de pesos a \$43.000 Millones de pesos, esto conllevó a que el Distrito no aportara los \$15.000 Millones que debía aportar al modelo financiero del proyecto vía presupuesto distrital y quedara solamente recursos del riego de valorización y de peajes.

En el Otrosí N° 3 y N° 4 se realizaron modificaciones al alcance físico básico. Estas modificaciones no alteraron el valor inicial del contrato de concesión y permitieron optimizar el proyecto, lo cual repercute en un mejor nivel de servicio y se atienden las inquietudes de la comunidad junto con el estudio socioeconómico, elaborado por el Concesionario, que arrojó como resultado una reubicación de las casetas de peaje, que ayudan a mitigar el impacto social.

El concesionario, conjuntamente con la comunidad y el concedente, identificaron la necesidad de ejecutar obras complementarias para mejorar la operación del proyecto en el área de influencia (...) el concesionario profundizará en el estudio socio económico los temas en que se requieran durante la ejecución del contrato y especialmente sobre la viabilidad jurídica y financiera de asignar un 5% de sobretasa al recaudo de los peajes para la ejecución de obras complementarias del proyecto solicitadas y priorizadas por las comunidades en la zona de influencia del proyecto, por lo que se concluye que se trasladan los riesgos al Distrito.

En los Otrosí 5, 6 y 7 se amplían el plazo de la etapa de construcción justificadas por la reubicación de las Torre Metálicas en San Isidro y en la Avenida Crisanto Luque, por los problemas técnicos en la vía por la Loma del Marión y en el sector del Puente Bazurto, también por problemas de orden público ocasionados por las protestas de la comunidad en el sector de la cuchilla cuyos residentes no dejaban trabajar hasta tanto no los indemnizaran, problemas encontrados con las acometidas de tuberías de acueducto, tuberías de gas, el traslado del CAI del

Pie de la Popa, Calle30 No18a 2-26 Tels.: 6560977-6560969

contraloriadecartagena.gov.co

A LA VANGUARDIA DEL CONTROL FISCAL PARTICIPATIVO

Bosque hasta las nuevas instalaciones construidas por el Concesionario en el parque del Bosque y la reubicación de la tubería de Asbesto Cemento que alimenta el barrio Martínez Martelo por la antigua vía de acceso al nuevo Puente Bazurto.

En el Otrosí N° 8 se aprueban compensaciones por valor de \$1.596.084.697 a precios de Octubre de 1997, inversiones realizadas por el Concesionario fuera de las obligaciones contractuales; pero necesarias para el funcionamiento del proyecto y ejecutadas dentro del período de construcción de las obras del alcance físico básico(Entre Octubre del 2000 y Marzo del 2004).

Estas compensaciones ocasionaron mayores gastos al proyecto que debieron ser incluidos en el modelo financiero del proyecto y recuperar la inversión a través de la Tasa Interna de Retorno pactada.

En el Otrosí N° 9 se incorporan al alcance del contrato la obligación del concesionario de ejecutar una inversión adicional hasta un máximo de CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS (\$4.975.968.334) de origen del contrato que serán invertidos en el diseño y la construcción de las obras ordenadas por el Tribunal Administrativo de Bolívar en la sentencia del 24 de junio de 2004.

Estas obras adicionales ocasionaron mayores gastos al proyecto generándose al concesionario mayor tiempo para la recuperación de la inversión.

FINANCIERA

ANALISIS DE LA TASA INTERNA DE RETORNO – TIR-

El cálculo de la tasa interna de retorno se hace a partir del flujo de caja proyectado presentado como soporte de la propuesta económica. En la propuesta económica la proyección se hace a 15 años y se toman como ingresos del proyecto los recursos generados por concepto de valorización y peajes.

Los egresos del proyecto se conforman principalmente por: Obras de infraestructura y rehabilitación, conservación y mantenimiento, gastos generales de operación y costos recaudo peajes.

En el flujo de caja proyectado tenemos para los tres (3) primeros años unos ingresos totales por \$28.150.155 (en miles) y unos egresos totales por \$69.741.454 (en miles) para un flujo neto de caja negativo por \$41.591.299 (en miles), a partir del cuarto año y hasta el año quince se presenta un flujo neto de caja positivo por \$109.916.283 (en miles). Del cuarto año al año quince en el flujo de caja proyectado se tienen ingresos totales por \$157.456.845 (en miles) y

egresos totales por \$47.540.562 (en miles). El flujo neto de caja positivo proyectado para los quince años es de \$68.324.984 (en miles). Para los quince años proyectados se tienen ingresos totales por \$185.607.000 (en miles) y egresos totales por \$117.282.016 (en miles). La TIR calculada en el flujo de caja proyectado es de 17,22%. La inversión del concesionario de acuerdo al flujo de caja proyectado se concentra principalmente en los tres primeros años por valor de \$69.741.454 (en miles). La TIR al periodo 12 (año 2010) calculada en el flujo de caja proyectado es de 15,10%.

Para el análisis de la Tasa Interna de Retorno TIR sin incluir los egresos asociados al Otrosí 9 que trata sobre la Transversal 54 tenemos desde el año 1 (1999) hasta el año 12 (2010) a precios constantes, los siguientes datos:

(Cifras en miles)

Ingresos por Peajes	\$ 93.861.251
Ingresos por Valorización	\$ <u>33.491.884</u>
Total Ingresos	\$ <u>127.353.135</u>
Egresos	\$ <u>101.660.079</u>
Flujo de Caja Neto	\$ 25.693.056

La Tasa Interna de Retorno sin incluir los egresos asociados al Otrosí 9 al año 12 (2010) está en 10,56%, faltando un 6,66% para llegar al 17,22% pactado contractualmente.

Tomando en cuenta las proyecciones de ingresos, egresos y los flujos netos para este escenario la TIR del 17,22% se cumple en el año 17 (2015).

Para el cálculo y verificación de la Tasa Interna de Retorno teniendo en cuenta los egresos generados por el Otrosí 9 que empieza en el año 9 (2007) tenemos que se generan costos y gastos adicionales al proyecto por valor de \$16.562.468 (en miles) a precios de Octubre de 1997. La inclusión del Otrosí 9 hace que los egresos totales sumen \$185.325.467(en miles). El análisis de la Tasa Interna de Retorno con el Otrosí 9 desde al año 1 (1999) hasta el año 12 (2010) a precios constantes da como resultado el 4,97%, teniendo en cuenta los siguientes datos:

(Cifras en miles)

Ingresos por Peajes	\$ 93.861.251
Ingresos por Valorización	\$ <u>33.491.884</u>
Total Ingresos	\$ <u>127.353.135</u>
Egresos	\$ <u>118.222.547</u>
Flujo de Caja Neto	\$ 9.130.588

Las obras correspondientes al Otrosí No.9 (Trv. 54), impacta el valor de la TIR disminuyéndola en 5,59%. La TIR con los costos y gastos del Otrosí 9 al año 12 (2010) está en 4,97%, faltando un 12,25% para llegar al 17,22% pactado contractualmente.

Tomando en cuenta las proyecciones de ingresos, egresos y los flujos netos para este escenario la TIR del 17,22% se cumpliría en el periodo 22 (año 2019).

ANALISIS DEL VALOR PRESENTE NETO

El Valor Presente Neto para el caso del contrato de concesión VAL 0868804 no es el indicador pactado contractualmente a tener en cuenta para determinar la rentabilidad del inversionista. El Valor Presente Neto es un procedimiento que permite calcular el valor presente de un determinado número de flujos de cajas futuros, originados por una inversión. Es utilizado para tomar decisiones sobre la inversión a realizar; si es mayor que la unidad se dice que el proyecto puede aceptarse y si es menor que la unidad debería rechazarse. La fórmula que nos permite calcular el valor presente neto es:

$$VPN = - I_0 + \sum C_f / (1+i)^t$$

I_0 = es la inversión inicial

C_f =son los flujos de caja netos

i = es la tasa de interés

t =es el numero de periodos

Para el caso del contrato de concesión VAL 0868804 el Valor Presente Neto está determinado por los flujos de caja proyectados en la propuesta inicial. De acuerdo a la propuesta presentada por el concesionario el Valor Presente Neto del proyecto es el siguiente:

Periodo	Flujo Caja	$(1+i)^t$	VNA
1	-12.517.807	1,172202303	-10.678.879,38
2	-25.173.435	1,374058238	-18.320.500,76
3	-3.900.057	1,610674231	-2.421.381,63
4	14.438.417	1,888036042	7.647.320,64
5	14.571.844	2,213160196	6.584.179,50
6	8.773.717	2,594271477	3.381.957,93
7	8.930.171	3,041010999	2.936.579,64
8	8.010.037	3,564680095	2.247.056,34
9	7.964.023	4,178526216	1.905.940,66
10	7.953.553	4,898078051	1.623.811,00
11	7.648.524	5,74153837	1.332.138,45
12	7.900.028	6,730244498	1.173.809,96
13	8.013.206	7,889208097	1.015.717,41
14	7.728.082	9,247747897	835.671,79

Pie de la Popa, Calle30 No18a 2-26 Tels.: 6560977-6560969

contraloriadecartagena.gov.co

A LA VANGUARDIA DEL CONTROL FISCAL PARTICIPATIVO



15	7.984.681	10,84023138	736.578,47
Totales	68.324.984		0,00

El valor presente neto es cero por lo que la tasa i tomada para su cálculo es 17,22%, la TIR del proyecto. La TIR es la rentabilidad que nos está proporcionando el proyecto. Teniendo en cuenta los parámetros establecidos para la toma de decisiones basada únicamente en el Valor Presente Netos para este caso al inversionista le sería indiferente el proyecto.

CONTROL INTERNO

En relación con las actuaciones realizadas por la oficina de control interno del Distrito de Cartagena en el desarrollo del Contrato de Concesión VAL-0868804, se analizó el informe general de auditoría realizada al Departamento Administrativo de Valorización Distrital y la comisión auditora observó que los resultados de esta auditoría no evidencian controles y seguimientos definidos que permitan concluir acciones correctivas en el desarrollo del contrato y sus adicionales.

PLAN DE MEJORAMIENTO

En los procesos auditores realizados en vigencias anteriores, no se suscribieron planes de mejoramiento, por lo tanto la Oficina de Control Interno no presentó a la comisión de auditoría, los documentos que soportan el seguimiento y control del cumplimiento de acciones de mejoramiento.

RELACIÓN DE HALLAZGOS

En desarrollo de la presente auditoría, se establecieron cinco (5) hallazgos administrativos, de los cuales dos (2) tienen alcance disciplinario, uno (1) tiene alcance disciplinario y fiscal, y dos (2) no tienen alcance.

Atentamente,

HERNANDO DARIO SIERRA PORTO
Contralor Distrital de Cartagena de Indias

Revisó: -WILMER SALCEDO MISAS- Coordinador Sector
-AURA E. BUSTAMANTE ALVARADO- Directora Técnica Auditoría Fiscal

3. RESULTADOS DE LA AUDITORÍA

3.1 GESTIÓN

HALLAZGO N°1 LEY DE ARCHIVOS

Durante el desarrollo a la evaluación de la gestión fiscal del Concedente en el contrato de Concesión VAL-0868804, el Departamento Administrativo de Valorización Distrital no aportó en forma oportuna la documentación solicitada, debido a que no ha implementado la Ley 594 de 2000- Ley de Archivos en lo referente a la organización de la memoria institucional de la entidad, en especial la del proceso contractual del Contrato de Concesión. Hallazgo Administrativo con alcance Disciplinario.

HALLAZGO N°2 INTERVENTORIA TECNICA Y ADMINISTRATIVA

El Departamento Administrativo de Valorización Distrital no contrató desde su inicio, la Interventoría Técnica y Administrativa a la ejecución de las obras correspondientes al OTROSI N° 9; lo anterior en el período de Octubre 2 de 2006 al 15 de Mayo de 2009; período en el cual el DAVD ejerció directamente el control de la construcción de las obras correspondientes al plan de manejo de tráfico; ocasionando un deficiente control a la ejecución del Otrosí 9 durante los 31 meses y 13 días que fue ejercido directamente por el D.A.V.D; lo anterior debido a debilidades en el control interno del distrito y gestión del DAVD como concedente. Hallazgo Administrativo sin alcance.

HALLAZGO N°3 CONTROL INTERNO

La Oficina de Control Interno del Distrito de Cartagena de Indias, durante el desarrollo del Contrato de Concesión VAL-0868804, no realizó el seguimiento para determinar la calidad de los procedimientos y valorar la pertinencia de los resultados obtenidos en la auditoría practicada al contrato de Concesión. Hallazgo Administrativo sin alcance.

3.2 CONTRATACION

La etapa de diseño y programación inició el día 18 de mayo del año 1999 y finalizó el 18 de Noviembre de 1999 dando cumplimiento al plazo establecido de seis (6) meses.

La etapa de construcción se inició el día 21 de Diciembre del año 1999 y finalizó el día 5 de Noviembre del año 2002, obedeciendo las distintas ampliaciones del plazo que se presentaron legalizadas a través de los otrosíes que se suscribieron para tal efecto.

Se evidenció que en desarrollo del contrato se generaron diez y siete (17) otrosí los cuales se analizaron y detallan las observaciones más relevantes de cada uno de ellos así:

En el Otrosí N° 1, suscrito el 25 de Agosto del año 1999, se modificó la cláusula primera, párrafo primero del contrato inicial y su objeto fue la variación al alcance físico básico inicial, lo cual no incidió en el valor del contrato inicial.

Se observó que el 29 Agosto de 2000 se suscribe el otrosí N°2 por medio del cual se modifica la Tasa de Interés Corriente pactada para el pago de la Contribución de Valorización y modificar el valor del riego inicial de 15.000 Millones de pesos a 43.000 Millones de pesos.

Se observó que el 7 de Diciembre de 2000 se suscribe el otrosí N°3 por el cual se realizaron modificaciones del alcance físico básico. En un plazo máximo de 90 días a partir de la fecha de suscripción de éste otrosí, el Concesionario debió presentar al Concedente los diseños faltantes. El concedente tuvo un plazo de 15 días para verificar que estos se ajusten a los requisitos exigidos.

En un plazo máximo de 60 días a partir de la fecha de suscripción de éste otrosí, el Concesionario debió presentar al Concedente los estudios socioeconómicos definitivos.

Se observó que el 6 de Diciembre de 2001 se suscribe el otrosí N° 4 a través del cual el plazo total para la ejecución de las tres etapas se amplió a 185 meses a partir del 18 de mayo de 1999.

Según el documento, las modificaciones que se realizan optimizan el proyecto, lo cual repercute en un mejor nivel de servicio y se atienden las inquietudes de la comunidad junto con el estudio socioeconómico, elaborado por el Concesionario, que arrojó como resultado una reubicación de las casetas de peaje, que ayudan a mitigar el impacto social.

En este estado del proyecto se encontraba el Concesionario, realizando la etapa de construcción y ultimando los estudios definitivos del proyecto, como también mostrando su alcance a los representantes de los propietarios de los predios gravados con el riego de valorización y beneficiarios del proyecto. Se plantearon algunas alternativas para los diseños y parte del alcance físico, como respuesta a las inquietudes de la comunidad e iniciativa del Concesionario, fundados en los estudios y antecedentes que comprendieron análisis de los volúmenes de tráfico, conveniencias técnicas de las modificaciones solicitadas de acuerdo con el tráfico actual y esperado, en forma que permita garantizar una efectiva adecuación de las obras a las necesidades del servicio para satisfacer las necesidades de los usuarios. El estudio socio económico realizado por el concesionario, arrojó como

resultado una reubicación de las casetas para el recaudo, sin que esta modificación implique un mayor costo de las obras para lograr el alcance físico básico, ni erogación para el distrito o extensión en el tiempo de recaudo de peaje, por concepto de las obras objeto de la compensación, ni mayor valor en el cobro por mantenimiento vial durante la operación.

Con el estudio de las compensaciones se acordó adicionar un rubro para cubrir los costos de la ampliación del contrato de Interventoría, debido a la extensión del plazo de la etapa de construcción del proyecto. El concesionario solicitó en el oficio GG-CVC778-01 la ampliación del plazo por un periodo de (5) meses a partir de la legalización del presente otrosí. El concesionario, conjuntamente con la comunidad y el concedente, identificaron la necesidad de ejecutar obras complementarias para mejorar la operación del proyecto en el área de influencia (...) el concesionario profundizara en el estudio socio económico los temas en que se requieran durante la ejecución del contrato y especialmente sobre la viabilidad jurídica y financiera de asignar un 5% de sobretasa al recaudo de los peajes para la ejecución de obras complementarias del proyecto solicitadas y priorizadas por las comunidades en la zona de influencia del proyecto, por lo que se concluye que se trasladan los riesgos al Distrito.

La etapa de operación de los peajes se inicia a partir del día 25 de Julio de 2001 con la entrada en servicio de las estaciones de peajes ubicadas en el sector del FONDO ROTATORIO (La Heroica) y sector ABOCOL (Corralito de Piedra).

Luego el día 3 de noviembre del año 2001 entra en servicio la estación de peaje ubicada en el sector de VIKINGOS (India Catalina).

En fecha enero del año 2002, entra en operación la estación de peaje ubicada en el sector de CEBALLOS.

En fecha 3 de diciembre del año 2002, entra en operación la estación de peaje ubicada en el sector de BAZURTO.

Se evidenció que las actividades iniciales correspondientes al alcance físico básico y que fueron modificadas a través de los otrosís 1, 3, y 4 se compensaron obras por valor de \$8.509.189.467 con lo cual no se modificó el valor inicial del contrato y el objeto del mismo.

En los otrosís 5, 6 y 7 se amplían el plazo de la etapa de construcción justificadas por la reubicación de las Torres Metálicas en San Isidro y en la Avenida Crisanto Luque, por los problemas técnicos en la vía por la Loma del Marión y en el sector del Puente Bazurto, también por problemas de orden público ocasionados por las protestas de la comunidad en el sector de la cuchilla cuyos residentes no dejaban trabajar hasta tanto no los indemnizaran, problemas encontrados con las acometidas de tuberías de acueducto, tuberías de gas, el traslado del CAI del Bosque hasta las nuevas instalaciones construidas por el Concesionario en el parque del Bosque y la reubicación de la tubería de Asbesto Cemento que

alimenta el barrio Martínez Martelo por la antigua vía de acceso al nuevo Puente Bazurto.

ANÁLISIS DEL OTROSI N°8: Este otrosí se suscribe el 19 de Febrero del 2004 y en la cláusula primera se aprueban compensaciones por valor de \$1.596.084.697 a precios de Octubre de 1997, inversiones realizadas por el Concesionario fuera de las obligaciones contractuales; pero necesarias para el funcionamiento del proyecto y ejecutadas dentro del período de construcción de las obras del alcance físico básico (Entre octubre del 2000 y marzo del 2004).

Se incluyó adicionar mensualmente a partir de abril de 2004 la suma de \$10.285.960, como costo del personal a utilizar para el control de tránsito y tráfico y las siguientes sumas anuales adicionales por mantenimiento periódico de la vía, a precios de Octubre de 2007.

1) CONTROL DE TRANSITO

Abril del año 2004	\$10.285.960,00
Mayo a Diciembre 2004..... 8x\$10.285.960,00---	-----\$82.287.680,00
Año 2005 a Año 2015..... 11x12x\$10.285.960,00.....	\$1.357.746.720,00

TOTAL CONTROL DE TRAFICO..... \$1.450.320.360,00

2) MANTENIMIENTO PERIODICO

Año 2004.....	\$272.000.000,00
Año 2005.....	\$272.000.000,00
Año 2006.....	\$306.000.000,00
Año 2007.....	\$306.000.000,00
Año 2008.....	\$476.000.000,00
Año 2009.....	\$476.000.000,00
Año 2010.....	\$476.000.000,00
Año 2011.....	\$612.000.000,00
Año 2012.....	\$612.000.000,00
Año 2013.....	\$612.000.000,00
Año 2014.....	\$748.000.000,00
Año 2015.....	\$748.000.000,00

TOTAL MANTENIMIENTO PERIODICO.....\$5.919.000.000,00

3) OBRAS COMPENSADAS EN EL OTROSI N°8

TOTAL OBRAS COMPENSADAS.....\$1.596.084.698,57

Con la adición de las inversiones detalladas anteriormente, se ocasionaron mayores gastos al proyecto que se compensan con más tiempo al concesionario para recuperar la inversión.

ANÁLISIS DEL OTROSÍ N°9

Como resultado de la ACCIÓN POPULAR N° 002-2002-003 0-00 contra el DISTRITO TURISTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA DE INDIAS, el 24 de Junio de 2004 el Tribunal Administrativo de Bolívar, Sala de Decisión, resolvió:

“PRIMERO: Accédase a las pretensiones de la acción, respecto al Primer Tramo de Vía comprendido desde la Estación de Combustible el Amparo hasta la Estación de Combustible Las Murallas, en consecuencia se ordena lo siguiente:

A) Ordenase al Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, adecuar las medidas de los andenes y separadores de la vía, construir los separadores que se requieran en el tramo de la vía, teniendo en cuenta las intersecciones y accesos más importantes, de conformidad con el dictamen pericial (folio 3 del cuaderno del dictamen), para la cual dispondrá de seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de esta providencia.

B) Ordenase al Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias realizar un estudio por intermedio del DATT, acerca de las necesidades de señalización tanto horizontal como vertical en los tramos de la vía que así lo requieran. Esta orden deberá ser cumplida en el plazo de tres (3) meses, que se contarán desde que quede en firme la presente providencia.

C) Ordenase al Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias adoptar las medidas que determine el DATT, con el fin de realizar una adecuada señalización de este primer tramo de vía. Para el cumplimiento de esta orden se dispondrá de tres (3) meses, contados desde cuando el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte le presente los estudios de que trata el literal anterior y el Distrito cumpla con lo ordenado en el literal anterior.

D) Ordenase al Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, a través del DATT, evaluar en qué sitios de este Primer Tramo de Vía, se requieren puentes peatonales. Esta orden deberá ser cumplida dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ejecutoria de la sentencia.

E) Ordenase al Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, realizar la construcción de los nuevos puentes peatonales que determine el estudio realizado para el efecto por el DATT. La presente orden deberá ser cumplida dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la presentación de las evaluaciones a que se refiere el anterior literal.

SEGUNDO: Declarase probada la excepción de cosa juzgada, respecto de las pretensiones correspondientes al Segundo Tramo de Vía, comprendido desde la Estación de Combustible Las Murallas hasta la vía denominada Corredor de Carga, por lo expuesto en la parte motiva de esta sentencia.

TERCERO: Deniéguese las demás pretensiones formuladas en esta demanda, por estar demostrada la excepción de cosa juzgada respecto de las otras peticiones.

CUARTO: Reconócese y páguese, a título de incentivo, a favor del señor JOAQUIN AUGUSTO TORRES NIEVES, la suma de 10 salarios mínimos mensuales legales vigentes (10 s.m.l.v.) que pagarán el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias y la Concesión Vial de Cartagena S.A. solidariamente.

QUINTO: Envíese copia de la presente sentencia a la Defensoría del Pueblo para los fines indicados en el Art. 80 de la Ley 472 de 1998”. (Entre comillas para resaltar).

Esta sentencia fue apelada por el Distrito y el Consejo de Estado-Sala de lo Contencioso Administrativo- Sección Primera, el 9 de Marzo de 2006, profirió sentencia de segunda instancia mediante el cual resuelve el recurso de apelación interpuesto por el actor contra la sentencia emanada del Tribunal Administrativo de Bolívar el 24 de junio de 2004 en virtud de la cual decidió de fondo la controversia entablada mediante la acción popular interpuesta.

La Secretaría General del Consejo de Estado notificó mediante edicto de fecha 29 de marzo del 2006 el fallo enunciado.

La sentencia ejecutoriada falló los siguientes:

“Primero.- CONFIRMANSE los numerales primero a quinto de la sentencia de 24 de junio de 2004, proferida por el Tribunal Administrativo de Bolívar.

Segundo.- ADICIONASE la sentencia apelada con los siguientes numerales:

6. ORDENASE al Comandante de la Policía de Distrito Turístico de Cartagena y a la STT(sic) que dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la ejecutoria del presente fallo, adopten las medidas que aseguren que a más tardar dentro de los quince (15) días hábiles siguientes:

Implementen en forma permanente un operativo de policía de tránsito que organice y controle el tráfico peatonal y vehicular; prevenga que la comisión de infracciones de tránsito ponga en riesgo la vida e integridad personal de los peatones, debiéndose conminar a los peatones para que empleen los puentes peatonales, crucen las calles por las intersecciones y para que aborden el servicio de transporte público en los paraderos habilitados; y a los conductores para que no dejen y recojan pasajeros en las intersecciones ni estacionen sobre las cebras. De igual modo, deben implementarse operativos con efectivos que sancionen eficazmente a los contraventores.

7. ORDENASE a las autoridades del Distrito Turístico de Cartagena adelantar una campaña educativa para que los peatones empleen los puentes peatonales, crucen las calles por las cebras y las intersecciones y aborden el servicio de transporte público en los paraderos habilitados; para que los conductores no dejen ni recojan pasajeros en las intersecciones y respeten las cebras y para que unos y otros conozcan las sanciones que acarrearán la trasgresión de las normas de tránsito.

8. INSTASE al Alcalde del Distrito Turístico de Cartagena, a la Concesión Vial de Cartagena y a la STT (sic) a cumplir en la presente vigencia fiscal las órdenes impartidas por el Tribunal de Bolívar en la sentencia de 3 de marzo de 2004.

9. CONFORMASE el Comité de Verificación que se encargará de velar por el estricto cumplimiento de lo aquí ordenado con el Secretario (sic) de Tránsito y Transporte, un representante de la Concesión Vial de Cartagena, el actor popular, el señor Defensor Regional del Pueblo, el Personero Distrital y el Procurador Delegado en lo Administrativo ante el a quo.”

En virtud del fallo de la sentencia ejecutoriada, la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias expide la Resolución N° 0474 del 11 de Julio de 2006, “Por medio de la cual se ordena unas medidas tendientes al cumplimiento de una providencia” y es así como en el ARTÍCULO TERCERO, ordena a la Concesión Vial de Cartagena para que en la presente vigencia fiscal cumpla las órdenes impartidas por el Tribunal de Bolívar en la sentencia del 3 de Marzo de 2004.

En esta misma Resolución N° 0474 del 11 de Julio de 2006, en el ARTÍCULO CUARTO, se ordena al Departamento de Valorización Distrital, a la Secretaría de

Hacienda y a la Secretaría de Infraestructura, estudiar y adoptar el mecanismo más viable para cumplir, las órdenes impartidas por el Tribunal de Bolívar en la sentencia del 24 de junio de 2004 y por el Consejo de Estado respecto al Tramo de Vía comprendido desde la Estación de Combustible El Amparo hasta la Estación de Combustible Las Murallas.

Con el fin de dar cumplimiento a las órdenes impartidas por el Tribunal Administrativo de Bolívar en la sentencia del 3 de marzo de 2004, el Distrito de Cartagena de Indias, el día 11 de Septiembre de 2006 suscribe el contrato adicional al Contrato de Concesión N° 0868804, cuyo objeto consiste en la incorporación al alcance del contrato de la obligación del concesionario de ejecutar una inversión adicional hasta un máximo de CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS (\$4.975.968.334) de origen del contrato que serán invertidos en el diseño y la construcción de las obras ordenadas por el Tribunal.

En relación con éste OTROSI N°9 se observó los siguientes hechos:

El plazo de ejecución del contrato inicial fue de treinta (30) meses incluida la etapa de Diseño y Programación; mientras que el contrato adicional tiene un plazo de 36 meses muy superior este plazo si se tiene en cuenta que el Alcance Físico Básico del contrato inicial incluye mas obras y la Inversión del Adicional N° 9 (\$4.975.968.334) representa sólo un 7,54% de la inversión inicial de \$66.019.000.000.

Las obras relacionadas en el otrosí N° 9, no hicieron parte del ALCANCE FISICO BASICO inicial del contrato de Concesión VAL-0868804 de fecha 31 de Diciembre de 1998 y no se debieron considerar como obras complementarias en razón a que no eran necesarias para la implementación y operación del proyecto, que de hecho funcionaba sin que esta obra se estableciera como indispensable o complementaria de aquella que constituyó la Concesión Vial del conocido Corredor de acceso rápido a la Variante de Cartagena. Las obras pertenecientes al Alcance Físico Básico del Subproyecto B se recibieron en Julio 24 de 2001 y las obras pertenecientes al Alcance Físico Básico del Subproyecto A se recibieron en Noviembre 6 de 2002 y por consiguiente con el recibo de estas obras se da por terminada la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN de las obras objeto del Contrato de Concesión VAL-0868804 en concordancia con el Alcance Físico establecido en el OTROSI N°4 de Diciembre 6 de 2001.

Por otra parte, las obras del Otrosí N° 9 no se debieron considerar como obras complementarias en consideración a que para realizar obras complementarias al contrato de concesión VAL-0868804, se debió tener en cuenta para su financiación lo establecido en la **CLAUSULA DECIMA NOVENA: OBRAS COMPLEMENTARIAS.** (...) El CONCEDENTE compensará el precio de éstas obras con cargo a los recursos de la cuenta de excedentes de peajes y/o aportes del

CONCEDENTE si los hubiere y/o con recursos de la cuenta de peaje que se obtuvieren antes de la suscripción del acta de inicio de la etapa de operación, y el acta de inicio de ésta etapa se suscribió el día 25 de Julio del año 2001 con la entrada en servicio de las estaciones de peajes ubicadas en el sector del FONDO ROTATORIO (La Heroica) y sector ABOCOL (Corralito de Piedra). En razón a lo anterior, las obras correspondientes al otrosí 9 no contaban con los recursos de la cuenta de peajes establecidos para realizarlas como obras complementarias y conforme a dicha cláusula en caso que lo fueran solo podían realizarse con recursos de la cuenta de excedentes que establece el contrato, considerado como la ley del negocio entre las partes.

Como resultado de la finalización de la etapa de construcción de las obras correspondientes al alcance físico básico del contrato de concesión Val-0868804; el 2 de Diciembre de 2002 se suscribe el ACTA por medio del cual se autoriza la Operación Plena del Proyecto “Corredor de Acceso Rápido a la Variante de Cartagena” de acuerdo con lo establecido en el Pliego de Condiciones, en el Contrato y en especial con el numeral 18 del Reglamento de Operación de la Concesión y lo preceptuado en la Ley 105 de 1993.

La comisión de auditoría observó que según lo prescrito por el artículo 32 de la Ley 105 de 1993, en los contratos de concesión para obras de infraestructura vial solamente hay lugar a la aplicación de las cláusulas excepcionales de modificación, interpretación y terminación unilaterales durante la realización por el concesionario de las inversiones para la construcción o rehabilitación objeto del contrato; terminada esta etapa e iniciada la de operación, precluye la posibilidad de hacer uso de estas facultades exorbitantes, por lo tanto el Distrito de Cartagena de Indias-Valorización Distrital, con el fin de cumplir las órdenes impartidas por el Tribunal de Bolívar en la sentencia de 3 de marzo de 2004, hizo uso de estas facultades exorbitantes, adicionándole más obras al contrato.

Estas obras adicionales al contrato de concesión afectaron al modelo financiero del proyecto generándose de esta manera mayores gastos al proyecto lo cual incide en el mayor tiempo al concesionario para recuperar la inversión, debido a que en la fecha de suscripción del Otro Si N°9 del 11 de Septiembre de 2006, el Concesionario se encontraba en la etapa de operación plena; específicamente en el período número 8 del proyecto y en la recuperación de la inversión y de acuerdo a los cálculos realizados por la comisión de auditoría, en este año 8 (AÑO 2006) y con las proyecciones calculadas se estaría cumpliendo la TIR del 17.22% en el período 17, es decir en el año 2015, o sea que faltarían 9 años de operación plena. Con la adición de las obras correspondientes a éste OTROSI N ° 9, durante el periodo del 2007 al 2010 con los valores reportados hasta la fecha por el D.A.V.D, la TIR se estaría cumpliendo en el período 22 o sea en el año 2019, extendiéndose cinco (5) años más el periodo de cumplimiento de la TIR pactada.

Dentro de las obras del otrosí N°9 por valor de \$4.975.968.334 se observó que las actividades relacionadas con la Rehabilitación Ave. Bosque Sector Clínica Enrique de la Vega-Pontón Canal de San Pedro se presupuestó en \$3.540.770.687 y el valor de \$1.435.197.647 correspondió a la Pavimentación de varias Calles relacionadas con el plan de manejo de tráfico.

Como resultado del análisis realizado a la ejecución de estas obras, la comisión de auditoría observó que con el fin de dar cumplimiento a lo ordenado por el Tribunal Administrativo de Bolívar, el Distrito de Cartagena de Indias-Valorización Distrital; incluyeron inicialmente la construcción de tres (3) puentes peatonales, cien (100) señales verticales, 2.328 metros lineales de Separador Central, 21.024 metros cuadrados de andenes en concreto, 5.156 metros lineales de Sardineles en concreto, 10.112 metros lineales de demarcación continuas y 5.056 metros lineales de otro tipo de demarcación continua. Con la construcción de estas obras se debía cumplir el fallo de la Sentencia que ordena el Tribunal.

Estas actividades se modificaron, a través del Acta de Reunión de fecha 21 de Agosto de 2007, en la cual el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias decide ejecutar las obras de Rehabilitación de entre tres alternativas que le presentó el Departamento Administrativo de Valorización Distrital y autoriza a la Concesión Vial de Cartagena S.A para que programe el inicio de las obras que trata la alternativa 3 por valor de \$11.339.514.823 a precios de Octubre de 1997 sin incluir el costo del mayor valor por la actualización de los diseños, la elaboración del Plan de Manejo Ambiental y el Plan de Manejo de Tráfico, la reubicación de los servicios públicos, la especificación del concreto para pavimento, la especificación de los concretos con resistencia a la compresión de 4000PSI y 3500PSI y por último la mayor longitud de los puentes peatonales. Esta alternativa cambió las características iniciales de rehabilitación de la transversal 54 por la construcción de una Vía de Dos Calzadas con tres carriles por calzada y teniendo en cuenta la posibilidad de utilizar ésta vía como pretronal, y en un futuro troncal, del SITM. Este diseño contempla una estructura de pavimento utilizando placas de concreto de espesor 27 centímetros.

Se observó que el valor actual de las inversiones realizadas por el Concesionario en las obras correspondientes al Otrosí N° 9 y según el acta de obra del mes de Julio de 2010, está discriminado de la manera siguiente:

1. Obras civiles, obra básica (Precios Octubre 1997) \$ 12.584.276.522
2. Redes Húmedas y Secas (Precios Octubre 1997) \$ 3.047.242.119

El valor actual de las inversiones realizadas por el Concesionario en relación con el valor inicial del Contrato VAL-0868804, indica que para realizar esta inversión se ha empleado un tiempo de 50 meses que indica una falta de planeación teniendo en cuenta que las obras del Alcance Físico Básico Inicial por valor de \$66.019.000.000 se ejecutaron en 30 meses incluida la fase de diseño y planeación.

HALLAZGO N° 4. PLANEACION DE OBRAS ADICIONAL N° 9

Las obras contempladas en el Otrosí N° 9, no tuvieron la debida planeación por parte del Concedente, tanto en tiempo como en inversión, en razón a que las actividades contractuales se fueron modificando durante el desarrollo del contrato inicial y estas alteraron sustancialmente el objeto del Adicional N° 9, el cual era el cumplimiento de las obras ordenadas por el Tribunal Administrativo de Bolívar cuyo costo inicial de \$4.975.968.334 a precio de Octubre de 1997, se encuentra actualmente en una inversión realizada por el Concesionario de \$15.631.518.640,84 a precio de Octubre de 1997 y a la fecha no se han ejecutado el total de las obras motivo del Adicional N° 9, por ende se eleva este Hallazgo Administrativo con alcance Disciplinario.

HALLAZGO N° 5 FINANCIACIÓN IRREGULAR DE OBRAS DEL OTRO SI N° 9

El Distrito de Cartagena de Indias-Departamento Administrativo de Valorización Distrital, suscribió el Otrosí N° 9 (11 de Septiembre de 2006), fecha en la que el concesionario está en la etapa de operación plena, la cual se inició el 25 de Julio de 2001, y durante el desarrollo de ésta etapa es irregular realizar obras complementarias tal y como lo aprobó el Distrito, y adicional a eso, para realizar estas obras complementarias de dicho Otrosí del contrato de concesión VAL-0868804, el Distrito debió aprobar la financiación con los recursos previstos en el Contrato de Concesión, en su **CLAUSULA DECIMA NOVENA: OBRAS COMPLEMENTARIAS**. El cual reza: *"(...) El CONCEDENTE compensará el precio de éstas obras con cargo a los recursos de la cuenta de excedentes de peajes y/o aportes del CONCEDENTE si los hubiere y/o con recursos de la cuenta de peaje que se obtuvieren antes de la suscripción del acta de inicio de la etapa de operación"*. Debido a que como ya anotamos anteriormente esta obra no es complementaria. En razón a lo anterior, las obras correspondientes al Otrosí N° 9 tenían que ser financiadas con recursos del Distrito y/o con otro mecanismo de financiación que no fuera el que se utilizó en este proceso, contrariando lo establecido en la Ley 105 de 1993 y la clausula decima del Contrato VAL-0868804, por lo que este Hallazgo Administrativo tiene alcance Disciplinario por lo antes expuesto.

3.3 FINANCIERA

El contrato de concesión vial 0868804 Corredor de Acceso Rápido a la Variante de Cartagena tiene como fundamento financiero el cumplimiento de la Tasa Interna de Retorno (TIR) del Modelo Financiero del Proyecto, pactada en la Cláusula Cuarta Parágrafo Quinto, en donde se determinó en el 17,22% en términos reales después de impuestos.

ANÁLISIS DE LA TASA INTERNA DE RETORNO – TIR-

El proyecto empezó en el año 1999 que es el año 1, pactado inicialmente a 15 años, terminando en el año 2013, siempre y cuando el Concesionario haya recuperado la TIR pactada del 17,22%.

En ese año 1 se ejecutó la etapa de Programación y Diseño. Para el primer año a precios constantes se perciben ingresos por concepto de Valorización la suma de \$10.391.675 (en miles) y se ejecutaron egresos por valor de \$2.828.428 (en miles).

Comparados los ingresos ejecutados con los proyectados tenemos que para el primer año se proyectaron ingresos por \$6.000.000 (en miles) y se recaudaron \$10.391.675 (en miles). La diferencia en los ingresos radica en que se recaudaron por concepto de valorización en el primer año un mayor valor al proyectado debido a incentivos por pronto pago.

La etapa de Construcción empezó a partir del año 2 (2000) y terminó en el año 4 (2002). En esta etapa el proyecto generó ingresos a precios constantes por valor de \$17.812.749 (en miles) y se ejecutaron egresos por \$61.783.79 (en miles), de este valor corresponden a Obras de Infraestructura y Rehabilitación \$59.016.766 (en miles) para un flujo neto negativo al corte del año 4 (2002) de \$19.541.857 (en miles).

Comparados los ingresos y los egresos del flujo de caja proyectados del año 2 al año 4 con los ejecutados, los ingresos proyectados fueron \$39.342.758 (en miles) mientras que los ejecutados fueron \$17.812.748 (en miles) para una diferencia de \$21.530.010 (en miles) debido al menor recaudo por peajes ejecutado que los ingresos por peaje proyectados. Los Egresos para esta etapa se proyectaron en \$53.977.833 (en miles) y se ejecutaron \$61.783.791(en miles) para una diferencia de \$7.805.958 (en miles). Los egresos ejecutados superan a los proyectados debido a que se ejecutaron mayores gastos en obras de infraestructura y rehabilitación del año 2 al año 4. Los mayores gastos se financiaron con aportes del inversionista que a diciembre 31 del año 2001 sumaron \$17.455.175 (en miles).

La etapa de operación de los peajes se inicia a partir del día 25 de Julio del año 3 (2001) con la entrada en servicio de las estaciones de peajes ubicadas en el sector del FONDO ROTATORIO (La Heroica) y sector ABOCOL (Corralito de Piedra). Luego el día 3 de Noviembre del año 3 (2001) entra en servicio la estación de peaje ubicada en el sector de VIKINGOS (India Catalina). En fecha de Enero del año 4 (2002), entra en operación la estación de peaje ubicada en el

sector de CEBALLOS. En fecha 3 de Diciembre del año 4 (2002), entra en operación la estación de peaje ubicada en el sector de BAZURTO.

En la etapa de construcción los peajes generaron ingresos a precios constantes por \$4.791.350 (en miles) y por Valorización \$13.021.399 (en miles). Al final de la etapa de construcción el flujo neto negativo generado fue de \$36.407.795 (en miles). Este flujo neto negativo en la etapa de construcción es financiado con los aportes del inversionista con \$24.675.000 (en miles) y créditos de proveedores.

Para el análisis de la Tasa Interna de Retorno se toma el flujo de caja real generado desde el año 1999 hasta el año 2010, teniendo en cuenta los ingresos generados por concepto de Peajes y de Valorización y los egresos destinados exclusivamente al proyecto.

A partir del año 5 (2003) empieza la etapa de operación plena del proyecto, en esta etapa hasta el año 12 (2010) se percibieron ingresos a precios constantes por concepto de peajes de \$89.069.900 (en miles) y por concepto de valorización \$10.078.810 y se generaron egresos a precios constantes por \$37.047.858 (en miles) para un flujo neto positivo de \$62.100.858 (en miles).

La Inversión en efectivo (Equity) del concesionario fue de \$24.675.000 y los gastos financiados con títulos de inversión en circulación (bonos) sumaron \$41.000.000 (en miles), para un total de aporte de capital al proyecto de \$65.675.000 (en miles).

Para el análisis de la Tasa Interna de Retorno TIR sin incluir los egresos asociados al Otrosí 9 que trata sobre la Transversal 54 tenemos desde el año 1 (1999) hasta el año 12 (2010) a precios constantes, los siguientes datos:

(Cifras en miles)

Ingresos por Peajes	\$ 93.861.251
Ingresos por Valorización	\$ 33.491.884
Total Ingresos	\$127.353.135
Egresos	\$101.660.079
Flujo de Caja Neto	\$ 25.693.056

La Tasa Interna de Retorno sin incluir los egresos asociados al Otrosí 9 al año 12 (2010) está en 10,56%, faltando un 6,66% para llegar al 17,22% pactado contractualmente.

Tomando en cuenta las proyecciones de ingresos, egresos y los flujos netos para este escenario la TIR del 17,22% se cumpliría en el año 17 (2015).

Para el cálculo y verificación de la Tasa Interna de Retorno teniendo en cuenta los egresos generados por el Otrosí 9 que empieza en el año 9 (2007) tenemos que se generaron costos y gastos adicionales de obras al proyecto por valor de

Pie de la Popa, Calle30 No18a 2-26 Tels.: 6560977-6560969

contraloriadecartagena.gov.co

A LA VANGUARDIA DEL CONTROL FISCAL PARTICIPATIVO

\$16.930.918 (en miles) a precios constantes. (Ver cuadro N° 1). La inclusión del Otrosí 9 hace que los egresos totales sumen \$118.222.547 (en miles). El análisis de la Tasa Interna de Retorno con el Otrosí 9 desde al año 1 (1999) hasta el año 12 (2010) a precios constantes da como resultado el 4,97%, teniendo en cuenta los siguientes datos:

(Cifras en miles)

Ingresos por Peajes	\$ 93.861.251
Ingresos por Valorización	\$ 33.491.884
Total Ingresos	\$127.353.135
Egresos	\$118.222.547
Flujo de Caja Neto	\$ 9.130.588

La Tasa Interna de Retorno incluyendo el Otrosí 9 (Trv 54), impacta el valor de la TIR disminuyéndola en 5,59%. La TIR con los costos y gastos del Otrosí 9 al año 12 (2010) está en 4,97%, faltando un 12,25% para llegar al 17,22% pactado contractualmente.

Tomando en cuenta las proyecciones de ingresos, egresos y los flujos netos para este escenario la TIR del 17,22% se cumpliría en el año 22 (2019).

ANÁLISIS DEL EQUITY DEL CONCESIONARIO

El Equity es el aporte que hace el inversionista en la etapa de Programación, diseño y construcción en el contrato de concesión vial VAL- 0868804. Para su análisis tomamos el flujo de caja proyectado comparado con el flujo de caja incluyendo el Equity (aportes del inversionista). Los aportes del Inversionista se dieron en los años 3 (2001) con un aporte de \$17.455.175 (cifra en miles) y el año 4 (2002) con un aporte de \$7.219.825 (cifra en miles), para un aporte total de \$24.675.000 (cifra en miles). El flujo de caja donde se sustentan la propuesta financiera del inversionista no incluye los aportes Equity; en este flujo de caja los ingresos y egresos estimados a valores constantes de octubre de 1.997 arroja una tasa interna de retorno de 17,22%, tasa pactada en la Cláusula Cuarta Parágrafo Quinto del contrato de concesión vial VAL -086804 como la rentabilidad del inversionista. En el flujo de caja proyectado sin los aportes del Equity tenemos que los ingresos estimados en los años 1, 2 y 3 que corresponden a la etapa de programación, diseño y construcción son \$28.150.155 (cifra en miles) y con los aportes del Equity suman \$45.605.330 (en miles). Los egresos estimados totales para la etapa de programación, diseño y construcción suman \$69.741.454 (cifra en miles).

La tasa interna de retorno calculada sin incluir los ingresos Equity es 17,22%, que es la rentabilidad pactada contractualmente. (Ver Ilustración 1).

Ilustración 1° Flujo de Caja del Proyecto sin el Capital de Riesgo del Inversionista

FLUJO DE CAJA PROYECTADO SIN INGRESOS EQUITY									
		Ingresos				Ingresos Totales	Egresos Totales	Flujo Neto	
Etapa	AÑO	Peaje	Valorización	Alcaldía	Equity				
1 Programación, diseño y construcción	1	1999	0	3.000.000	3.000.000	0	6.000.000	18.517.807	-12.517.807
	2	2000	0	3.000.000	3.000.000	0	6.000.000	31.173.435	-25.173.435
	3	2001	10.150.155	3.000.000	3.000.000	0	16.150.155	20.050.212	-3.900.057
Subtotal Etapa 1			10.150.155	9.000.000	9.000.000	0	28.150.155	69.741.454	-41.591.299
2 Operación Plena	4	2002	11.192.603	3.000.000	3.000.000	0	17.192.603	2.754.186	14.438.417
	5	2003	11.338.107	3.000.000	3.000.000	0	17.338.107	2.766.263	14.571.844
	6	2004	11485502	0	0	0	11.485.502	2.711.785	8.773.717
	7	2005	11657785	0	0	0	11.657.785	2.727.614	8.930.171
	8	2006	11832652	0	0	0	11.832.652	3.822.615	8.010.037
	9	2007	12010142	0	0	0	12.010.142	4.046.119	7.964.023
	10	2008	12190294	0	0	0	12.190.294	4.236.741	7.953.553
	11	2009	12373148	0	0	0	12.373.148	4.724.624	7.648.524
	12	2010	12558745	0	0	0	12.558.745	4.658.717	7.900.028
	13	2011	12747126	0	0	0	12.747.126	4.733.920	8.013.206
	14	2012	12938333	0	0	0	12.938.333	5.210.251	7.728.082
	15	2013	13132408	0	0	0	13.132.408	5.147.727	7.984.681
Subtotal Etapa 2			145.456.845	6.000.000	6.000.000	0	157.456.845	47.540.562	109.916.283
Total			155.607.000	15.000.000	15.000.000	0	185.607.000	117.282.016	68.324.984
TIR			17,22%						

ANALISIS DEL VALOR PRESENTE NETO

El Valor Presente Neto para el caso del contrato de concesión VAL 0868804 no es el indicador pactado contractualmente a tener en cuenta para determinar la rentabilidad del inversionista. Tomamos como ilustración el indicador del Valor Presente Neto como un procedimiento que permite calcular el valor presente de un determinado número de flujos de cajas futuros, originados por una inversión. Es utilizado para tomar decisiones sobre la inversión a realizar; si es mayor que la unidad se dice que el proyecto puede aceptarse y si es menor que la unidad debería rechazarse. La fórmula que nos permite calcular el valor presente neto es:

$$VPN = - I_0 + \sum C_f / (1+i)^t$$

I_0 =es la inversión inicial

C_f = son los flujos de caja netos

i =es la tasa de interés

t =es el numero de periodos

Para el caso del contrato de concesión VAL 0868804 el Valor Presente Neto está determinado por los flujos de caja proyectados en la propuesta inicial. De acuerdo a la propuesta presentada por el concesionario el Valor Presente Neto del proyecto es el siguiente:

Ilustración N° 3

Periodo	Flujo Caja	$(1+i)^t$	VNA
1	-12.517.807	1,172202303	-10.678.879,38
2	-25.173.435	1,374058238	-18.320.500,76
3	-3.900.057	1,610674231	-2.421.381,63
4	14.438.417	1,888036042	7.647.320,64
5	14.571.844	2,213160196	6.584.179,50
6	8.773.717	2,594271477	3.381.957,93
7	8.930.171	3,041010999	2.936.579,64
8	8.010.037	3,564680095	2.247.056,34
9	7.964.023	4,178526216	1.905.940,66
10	7.953.553	4,898078051	1.623.811,00
11	7.648.524	5,74153837	1.332.138,45
12	7.900.028	6,730244498	1.173.809,96
13	8.013.206	7,889208097	1.015.717,41
14	7.728.082	9,247747897	835.671,79
15	7.984.681	10,84023138	736.578,47
Totales	68.324.984		0,00

El valor presente neto es cero por lo que la tasa i tomada para su cálculo es 17,22%, la TIR del proyecto, esto significa la indiferencia del proyecto para un inversionista, es decir no lo es rentable invertir su dinero. Pero para el proyecto la TIR es la rentabilidad que nos está proporcionando el proyecto.

ANALISIS DEL PERIODO DE RECUPERACION DE LA INVERSION – PRI -

El Periodo de Recuperación de la Inversión para el caso del contrato de concesión VAL 0868804 no es el indicador pactado contractualmente a tener en cuenta para determinar la rentabilidad del inversionista. El Periodo de Recuperación de la Inversión es un procedimiento que permite calcular el tiempo o plazo en que el inversionista recupera lo invertido.

Para el caso del contrato de concesión VAL 0868804, el valor de la inversión fue estimada a precios de octubre de 1997 en \$66.019.000.000. El Periodo de Recuperación de la Inversión está determinado por los Ingresos reales totales a precios constantes acumulados desde al año 1 (1999) hasta el año 12 (2010) y los egresos ejecutados vinculados directamente en la inversión del proyecto. De acuerdo al flujo de caja real del proyecto a precios constantes hasta el 2010 (año 12) tenemos:

Ingresos Totales Acumulados hasta 2010	\$ 127.353.135.951
➤ Peajes	\$93.861.251.056
➤ Valorización	\$33.491.884.895
Egresos Totales Acumulados hasta 2010	<u>\$ 101.660.079.376</u>
Flujo Neto Acumulado	\$ 25.693.056.575

Ilustración N° 4

PERIODO DE RECUPERACION DE LA INVERSION			
Periodo	FLUJO ANUAL	FLUJO ACUMULADO	SALDO NETO
0	66,019,000,000	0	0
1	7,563,246,305	7,563,246,305	-58,455,753,695
2	-13,637,700,729	-6,074,454,424	-72,093,454,424
3	-19,541,857,169	-25,616,311,593	-91,635,311,593
4	55,227,515,954	29,611,204,360	-36,407,795,640
5	2,738,792,587	32,349,996,947	-33,669,003,053
6	8,036,111,149	40,386,108,096	-25,632,891,904
7	6,653,798,336	47,039,906,432	-18,979,093,568
8	10,396,983,090	57,436,889,522	-8,582,110,478
9	8,318,038,491	65,754,928,012	-264,071,988
10	8,584,038,283	74,338,966,295	8,319,966,295
11	8,389,575,807	82,728,542,102	16,709,542,102
12	8,983,514,473	91,712,056,575	25,693,056,575

Dado el caso que el periodo de recuperación de la inversión fuese el método contractual del contrato de concesión Val-0868804, en el periodo 12 (2010) por \$25.693.056.575, nos indicaría que la inversión por \$66.019.000.000 se recuperó en un 100%, teniendo en cuenta que los egresos totales por \$101.660.079.376 incluyen la inversión ejecutada por \$66.019.000.000 y los gastos asociados al proyecto por \$35.641.079.376. Hasta el año 12 (2010) el concesionario no ha recuperado su rentabilidad pactada mediante una Tasa Interna de Retorno "TIR" de 17,22%, que es lo contractual.

Cuadro N°1 Relación de los valores de las Obras de l Proyecto con el Otro si N°9

<u>INCIDENCIA DEL OTROSI No. 9 EN EL MODELO FINANCIERO DEL PROYECTO SEGÚN ACTAS CON CORTE A JUNIO DE 2010</u>			
<u>ACTIVIDADES DEL PROYECTO</u>	<u>Valor Inicial</u>	<u>Mayor Valor Obras del Proyecto</u>	<u>Valor Final</u>
Obras de Infraestructura y rehabilitación	61.929.000.000	-	61.929.000.000
Interventoria	2.914.000.000	1.299.399.942	4.213.399.942
Costo recaudo valorización	1.176.000.000	-	1.176.000.000
Obras complementarias	-	15.631.518.641	15.631.518.641
<u>VALOR OBRAS INICIALES</u>	<u>66.019.000.000</u>	<u>16.930.918.583</u>	<u>82.949.918.583</u>
<u>PORCENTAJE MAYOR VALOR</u>		<u>25.65%</u>	

Las obras denominadas complementarias correspondientes al Otrosí N° 9 sumaron \$16.930.918.583 incluido el costo de la Interventoria, incrementando el valor inicial del contrato en un 25.65%.

Efecto Financiero del Otro Si N°9

El principal efecto financiero que ocurre al incluir en el flujo de caja los egresos asociados al otro si N° 9 es la disminución de la tasa interna de retorno, la cual pasa de 10,56% en el año 12 (2010) al 4,97% en el mismo año, disminuyéndola en 5,59%, esto trae como consecuencia la extensión en el tiempo del contrato de concesión VAL-0868804 pasando de 17 años (2015) a 22 años (2019) para cumplir con la tasa interna de retorno pactada del 17,22% teniendo en cuenta los ingresos y egresos ejecutados hasta el año 12 (2010) y las estimaciones para los siguientes años. El otro si N° 9 concerniente a la Transversal 54 se construye entre los años 9 (2007) hasta el año 12 (2010) del contrato de concesión VAL-0868804, periodo que corresponde a la etapa de operación plena en la propuesta financiera del concesionario. Para este periodo del año 9 (2007) al año 12 (2010)

la financiación de las obras como complementarias se deben financiar de acuerdo a lo establecido en la Clausula Decima Novena del Contrato, pero; estas se financiaron con los recursos de ingresos de peajes correspondientes a los recursos de recuperación de la inversión, ocasionando ampliación al tiempo del contrato para obtener la TIR del 17,22%.

ANALISIS A LOS ESTADOS FINANCIEROS DEL PROYECTO HASTA EL AÑO 2010.

De acuerdo al Balance General a corte diciembre 31 de 2001, año 3 del proyecto, el Fideicomiso Corredor Vial de Cartagena presenta activos por \$75.028.735 (en miles), representados principalmente por Construcciones en Curso con \$36.536.983 (en miles) y Cargos Diferidos con \$33.423.184 (en miles). En el pasivo se refleja Ingresos Recibidos por Anticipados Valorización por \$27.285.659 (en miles). En el patrimonio se reflejan aportes en dinero de los acreedores fiduciarios por \$17.455.175 (en miles), que son los aportes del inversionista o socios del Corredor Vial de Cartagena. En cuentas contingentes deudoras se tiene en Bienes y Valores entregados en Garantía \$35.590.000 (en miles). Al corte diciembre 31 de 2001, tercer año del proyecto y segundo de la etapa de construcción la estructura financiera del Fideicomiso Corredor Vial de Cartagena presenta un nivel de endeudamiento del 76,30%, con una índice de solidez (patrimonio/activo) del 23,69%. En el año 2001, a precios corrientes los ingresos por concepto de valorización fueron \$6.680.614 (en miles) y por concepto de peajes \$1.052.560 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$7.733.174 (en miles) y los egresos a precios corrientes fueron \$36.761.141 (en miles). Para el año 2002, último año de la etapa de construcción tenemos que los activos se incrementan hasta \$98.936.987 (en miles), representados principalmente en construcciones en curso con \$49.994.667 (en miles) y cargos diferidos con \$49.737.890. El pasivo está por \$69.354.130 (en miles), representados principalmente en cuentas por pagar por \$34.776.090 e ingresos recibidos por anticipados valorización por \$26.780.557 (en miles). Para el año 2002 los aportes en dinero de los Acreedores Fiduciarios suma \$24.675.000 (en miles). En cuentas contingentes deudoras se tiene en Bienes y Valores entregados en Garantía \$50.490.000 (en miles). Para el año 2002, a precios corrientes, los ingresos por concepto de valorización fueron \$5.094.629 (en miles) y por concepto de peajes \$6.500.384 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$11.595.013 (en miles) y los egresos a precios corrientes fueron \$27.632.248 (en miles). La estructura financiera del Fideicomiso Corredor Vial de Cartagena para el año 2002 presenta un nivel de endeudamiento del 70,28%, con un índice de solidez (patrimonio/activo) del 29,71%. Para el año 2003 primer año de operación plena, los activos suman \$106.400.348 (en miles), representados principalmente por Construcciones en Curso por \$103.265.781. El pasivo está en \$79.971.035, representados principalmente por Cuentas por Pagar por \$41.413.346 (en miles) e Ingresos Anticipados Valorización por \$29.388.379 (en miles). El patrimonio está en \$ 26.429.313 (en miles), representados

principalmente por los aportes en dinero de los acreedores fiduciarios por \$24.675.000 (en miles). En cuentas contingentes deudoras se tiene en Bienes y Valores entregados en Garantía \$51.790.000 (en miles). Para el año 2003 se recibieron a precios corrientes ingresos por concepto de valorización la suma de \$4.985.289 (en miles) y por concepto de peajes \$13.262.654 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$18.247.944 (en miles).

A diciembre 31 de 2009, año 11 de la concesión el valor de los activos es \$100.032.727, representados principalmente en Inversiones por \$18.492.511 (en miles) y en Construcciones en Curso por \$57.250.188 (en miles). Los pasivos suman \$67.190.588 (en miles), representados principalmente en títulos de inversión en circulación por \$32.800.000 (en miles). El valor del patrimonio de la concesión está en \$32.842.139 (en miles). La estructura financiera del Fideicomiso Corredor Vial de Cartagena presenta un nivel de endeudamiento del 67,16%, con una índice de solidez (patrimonio/activo) del 32,83%.

A septiembre 30 de 2010, año 12 de la concesión, el valor de activos suma \$104.448.308 (en miles), representados principalmente en inversiones por \$15.646.973 (en miles), propiedad, planta y equipos por \$32.707.049 (en miles) y en construcciones en curso por \$42.196.019 (en miles). Los pasivos suman \$56.565.817 (en miles), representados principalmente en títulos de inversión en circulación por \$20.500.000 (en miles) y obligaciones financieras por \$8.125.000 (en miles). El patrimonio está en \$47.882.491 (en miles). Los aportes fiduciarios presentan un saldo acumulado de 44.127.207 (en miles). La estructura financiera del Fideicomiso Corredor Vial de Cartagena presenta un nivel de endeudamiento del 54,15%, con una índice de solidez (patrimonio/activo) del 45,84%.

Para el año 6 (2004) de la concesión se recibieron ingresos a precios corrientes por concepto de valorización la suma de \$4.195.286 y por concepto de peajes \$15.847.419 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$20.042.705 (en miles). Para el año 7 (2005) de la concesión se recibieron ingresos a precios corrientes por concepto de valorización la suma de \$1.988.738 (en miles) y por concepto de peajes \$17.099.281 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$19.088.019 (en miles). Para el año 8 (2006) de la concesión se recibieron ingresos a precios corrientes por concepto de valorización la suma de \$6.749.038 (en miles) y por concepto de peajes \$20.724.003 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$27.473.042 (en miles). Para el año 9 (2007) de la concesión se recibieron ingresos a precios corrientes por concepto de valorización la suma de \$477.207 (en miles) y por concepto de peajes \$25.616.077 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$26.093.284 (en miles). Para el año 10 (2008) de la concesión se recibieron ingresos a precios corrientes por concepto de valorización la suma de \$76.606 (en miles) y por concepto de peajes \$29.401.579 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$29.478.185 (en miles). Para el año 11 (2009) de la concesión se recibieron ingresos a precios corrientes por concepto de valorización la suma

de \$22.275 (en miles) y por concepto de peajes \$30.437.966 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$30.460.241 (en miles). Para el año 12 (2010) de la concesión se recibieron ingresos a precios corrientes a corte agosto 31 por concepto de valorización la suma de \$2.698 (en miles) y por concepto de peajes \$22.816.244 (en miles), para un total de ingresos operacionales de \$22.818.943 (en miles). Para los meses septiembre, octubre, noviembre y diciembre la proyección de los ingresos nos arroja la suma de \$10.582.594 (en miles). El total ingresos por concepto de peajes a precios corrientes incluyendo la proyección es de \$33.398.839 (en miles).

El total de ingresos recibidos a precios constantes desde el año 1 (1999) hasta el año 12 (2010) son \$127.353.135 (en miles) y representan el 86,76% de los ingresos proyectados para el mismo periodo, los cuales están en el orden de los \$146.789.133 (en miles). El total de gastos ejecutados para el mismo periodo son \$101.660.079 (en miles) y representan el 99,48% de los egresos estimados, los cuales están en el orden de los \$102.190.118 (en miles).

CIERRE FINANCIERO DEL PROYECTO

La estructura financiera contractualmente establecida utilizada para el financiamiento de la inversión en pesos corrientes fue:

(Cifras en miles)

Capital	\$ 17.190.432
Crédito	\$ 35.329.692
Valorización	\$ 30.000.000
Peajes	\$ 10.000.000
Total	\$92.520.124

De acuerdo al pasivo reflejado en el balance general a diciembre 31 de 2001, los acreedores fiduciarios aportan en dinero \$17.455.175 (en miles). Para el año 2002 los aportes de los acreedores fiduciarios se incrementan en \$5.023.541(en miles), para un aporte total de \$22.478.716 (en miles). Para el año 2003 los aportes se incrementan en \$2.196.284 (en miles) para un aporte acumulado de \$24.675.000 (en miles). Para el año 2008 los aportes de los acreedores fiduciarios se incrementan en \$19.000.000 (en miles), para un aporte acumulado de \$43.675.000 (en miles). Para el 2007 se emiten bonos por valor a \$41.000.000 (en miles).

En la etapa de programación y diseño y la etapa de construcción la inversión en efectivo fue de \$24.675.000 (en miles). El valor total aportado por los inversionistas en las etapas de programación y diseño, construcción y operación a diciembre 31 de 2009 suman \$32.842.138 (en miles).

De acuerdo a los aportes de los acreedores fiduciarios la cantidad de inversión en efectivo (Equity) del proyecto realizado por los inversionistas es del orden de los \$24.675.000 (en miles). El valor patrimonial de la concesión a diciembre 31 de 2001 es de \$17.907.908. Para diciembre 31 de 2009 el valor de los aportes de los acreedores fiduciarios está en \$32.842.138 (en miles).

3.4. DENUNCIAS Y QUEJAS

Denuncia N° D-016-2010

Presuntas irregularidades cometidas en los cálculos financieros de los adicionales N° 8/2005 y 09/2006 del contrato de concesión No.V AL-0868804 cuyo alcance físico corresponde a la construcción de un corredor vial de acceso rápido que conforman puentes, vías, empalmes entre vías, cambios y corrimientos en las redes de servicios públicos, diseños estudios, cálculos y otras actividades relacionadas, en la ciudad de Cartagena.

HECHOS

El ciudadano WILLIAM MURRA BABUM, en su calidad de Representante Gremial de la Asociación Colombiana de Ingenieros Capitulo Bolívar – ACIEMBOL, presentó denuncia ante el Zar Nacional Anticorrupción, Doctor OSCAR ORTIZ, denuncia ésta que fue trasladada a la Contraloría Distrital de Cartagena por la Contraloría General de la República, por intermedio del Contralor Delegado para la Participación Ciudadana Dr. JOSÉ DAVID BOHORQUEZ ZEA.

DENUNCIA

El quejoso manifiesta que **“una serie de funcionarios Distritales y Abogados sin ética profesional se aprovecharon de un fallo de Acción Popular que ordenaba la instalación de unos puentes peatonales y señalizaciones en una vía que no hace parte de la concesión por una suma de (\$1.000.000.000) para convertirla en una obra vial de casi (\$32.000.000.000) a valor actualizado. De la misma forma indica que se aprovecharon para modificar la columna vertebral de la concesión favoreciendo al contratista.**

Adjunta copia del Acta de Reunión celebrada el 11 de septiembre de 2006, suscrita por el que fuera Director del Departamento Administrativo de Valorización Distrital, Miguel Ramírez, modificando junto con el Representante Legal de la Concesión Vial de Cartagena S.A de manera sustancial el objeto del Adicional No.09. Sin embargo, el Director Financiero de la Empresa de Desarrollo Urbano de Bolívar EDURBE S.A, Supervisor de la Concesión, rechazó enérgicamente la referida acta, pues recordó que el propio Concejo Distrital había solicitado que a la Concesión no se le podían

incluir nuevas obras, en atención a la terrible fórmula de actualizar geoméricamente los precios.

No obstante se le dio plena validez al acta referida, permitiendo que se ejecuten obras con sobrecostos que tendrán que pagar los usuarios de los peajes. En atención a ello, el denunciante solicitó vía mail a la Alcaldesa, el 04 de febrero del año corriente la suspensión de la ejecución de la misma por la presunta lesión enorme causado al patrimonio del Distrito de Cartagena.

Indica que el pasado 16 de febrero de 2009 estuvo reunido con el actual Director del Departamento Administrativo de Valorización Distrital, que indicó que no tenía conocimiento del acta celebrada, mediante la cual obligaban a la contratación de la reubicación de servicios públicos con sobrepagos del 18% y la construcción de la vía con sobrepagos del 25%.

Se queja de que en vez de llamar a una convocatoria pública para realizar los trabajos, simplemente se contrata a quienes pertenecen a cuerdas políticas. Pone de presente que la Asociación está convencida de que sí era dable actuar y frenar esa serie de actuaciones de ejecución de obras con sobrepago”.

Esta denuncia se recibe en términos generales en contra del Distrito de Cartagena-Valorización Distrital-Concesionario, pero debido a que la auditoría se circunscribe a la evaluación del contrato de concesión No.VAL-0868804, en este sentido se incorpora dicha denuncia al proceso auditor.

Se anexa la matriz de análisis de las observaciones de los denunciantes.

INVESTIGACION

Tomando como fuente la indagación de auditoría, se consultó la información aportada por el sujeto de control y los resultados de la investigación se aportan con el Informe Definitivo de la auditoría al contrato de concesión.

Denuncia N° D-030-2010

Denuncia del señor Nemesio Morad Haydar.

“Génesis de la denuncia. Incumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas dentro del Contrato de Concesión N° 0868804 del 31 de Diciembre de 1998 y consecuente daño a tercero”. En este orden de ideas la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, asume el conocimiento de la presente denuncia, en acatamiento de los artículos 25,26,28,, 43 y 327 del Código de Procedimiento Penal y los delitos contra la Administración Pública, reglados en el Código Penal artículo 133 y siguientes y se pronuncia a través de la presente comisión auditora en los siguientes términos: “Si bien es cierto, que la Sociedad Concesión Vial de Cartagena S.A, se obligó con el Distrito de Cartagena de Indias a ejecutar los estudios, diseños, obras de rehabilitación y construcción, operación y

mantenimiento del Corredor de Acceso Rápido a la Variante de Cartagena, obteniendo del Distrito como contraprestación la cesión de los derechos de recaudo de peaje en las cinco estaciones que existen actualmente y en las estaciones que se llegasen a ubicar en cualquiera de las rutas del proyecto, así como la contribución de valorización decretada y liquidada para el proyecto, teniendo además por parte del Distrito la cesión de los derechos económicos derivados de la obra y su operación. Se debe acotar que la comisión auditora, difiere con el denunciante en la afirmación “incumplió con el diseño y el mantenimiento correctivo de la obra licitada”, por cuanto tal afirmación corresponde al resorte de instancias judiciales (Tribunal de lo Contencioso Administrativo, entre otros). Frente a los perjuicios ocasionados al querellante y/o a otros ubicados sobre el Barrio el Bosque, a la altura de la diagonal 21 entre calle la giralda y la paz, se debe señalar que el señor Morad Haydar, interpuso acción de Tutela en fecha 13 de octubre de 2010, cuyo juzgado de conocimiento fue el 13 Civil Municipal, quien denegó la pretensiones del referido señor, quien posteriormente impugnó tal decisión. Dada así las cosas, la comisión en su momento con la presentación final del informe de auditoría dará a conocer los pormenores del citado contrato, antes no, por tratarse de un asunto con reserva, hasta tanto no se libere el informe final de auditoría por aquello del derecho a la prueba que lleva implícito la garantía a la defensa que es de rango Constitucional.

4.0 ANEXOS

4.1. Matriz de Hallazgos

Dirección Técnica de Auditoría Fiscal

ENTIDAD AUDITADA: CONTRATO DE CONCESION VAL-0868804

VIGENCIA: TERMINO DE LA CONCESIÓN

MODALIDAD AUDITORÍA: ESPECIAL

No.	Descripción del Hallazgo	ALCANCE				
		Administrativo	Fiscal	Cuantía	Disciplinario	Penal
1	Durante el desarrollo a la evaluación de la gestión fiscal del Concedente en el contrato de Concesión VAL-0868804, el Departamento Administrativo de Valorización Distrital no aportó en forma oportuna la documentación solicitada, debido a que no ha implementado la Ley 594 de 2000, Ley de Archivos para la organización de la memoria institucional de la entidad. Hallazgo Administrativo con alcance Disciplinario.	X			X	
2	El Departamento Administrativo de Valorización Distrital no contrató inicialmente la Interventoría Técnica y Administrativa a la ejecución de las obras correspondientes al OTROSI No.9; lo anterior en el período de Octubre 2 de 2006 al 15 de Mayo de 2009; es decir, de los 36 meses del término del Otrosí	X				



	No.9, el control a la ejecución del Otrosí 9 durante 31 meses y 13 días fue ejercido directamente por el D.A.V.D. Hallazgo Administrativo sin alcance.					
3	La Oficina de Control Interno del Distrito de Cartagena de Indias, durante el desarrollo del Contrato de Concesión VAL-0868804, no realizó el seguimiento para determinar la calidad de los procedimientos y valorar la pertinencia de los resultados obtenidos en la auditoría practicada al contrato de Concesión. Hallazgo Administrativo sin alcance.	X				
4	Las obras contempladas en el Otrosí N° 9, no tuvieron la debida planeación por parte del Concedente, tanto en tiempo como en inversión, en razón a que las actividades contractuales se fueron modificando durante el desarrollo del contrato inicial y estas alteraron sustancialmente el objeto del Adicional N° 9, el cual era el cumplimiento de las obras ordenadas por el Tribunal Administrativo de Bolívar cuyo costo inicial de \$4.975.968.334 a precio de Octubre de 1997, se encuentra actualmente en una inversión realizada por el Concesionario por valor de \$15.631.518.640,84 a precio de Octubre	X			X	



	de 1997 y a la fecha no se han ejecutado el total de las obras motivo del Adicional N°9 Hallazgo Administrativo con alcance Disciplinario.					
5	El Distrito de Cartagena de Indias-DAVD, suscribió el Otrosí N° 9 (11 de Septiembre de 2006), fecha en la que el concesionario está en la etapa de operación plena y durante el desarrollo de ésta etapa es irregular realizar obras complementarias tal y como lo aprobó el Distrito, y adicional a eso para realizar estas llamadas obras complementarias de dicho Otrosí del contrato de concesión VAL-0868804, el Distrito no podía aprobar la financiación con los recursos previstos en la CLAUSULA DECIMA NOVENA: OBRAS COMPLEMENTARIAS. En razón a lo anterior, las obras correspondientes al Otrosí N° 9 tenían que ser financiadas con recursos del Distrito y/o con otro mecanismo de financiación que no fuera el que se utilizó en este proceso, contrariando lo establecido en la Ley 105 de 1993 y la clausula decima del Contrato VAL-0868804, por lo que este Hallazgo Administrativo tiene alcance Disciplinario y Fiscal cuya cuantía se determinará en la indagación preliminar del proceso de responsabilidad fiscal que	X	X		X	



Contraloría Distrital
de Cartagena de Indias

se adelante.					
Total	5	1		3	

Dirección Técnica de Auditoría Fiscal

ANALISIS DE LA DENUNCIA PRESENTADA POR EL CONSEJO GREMIAL DE BOLÍVAR y ACIEM (Asociación Colombiana de Ingenieros Capitulo Bolívar).

FECHA DE RECEPCIÓN: 08 y 09 DE NOVIEMBRE DE 2010

	Descripción de los hechos del quejoso	Análisis de la Comisión Auditora
1	<p>El contrato ha sufrido hasta donde nosotros conocemos, Septiembre de 2006, 9 modificatorios siendo los de mayor relevancia los siguientes:</p> <p>OTROSI No.4: Se modificó el alcance físico, se amplió plazo de construcción y se dejó claramente establecido que el mantenimiento y operación es del concesionario, todo de acuerdo con el esquema tarifario propuesto.</p>	<p>En el Otrosí No.3 y No.4 se realizaron modificaciones al alcance físico básico. Estas modificaciones no alteraron el valor inicial del contrato de concesión y permitieron optimizar el proyecto, lo cual repercute en un mejor nivel de servicio y se atienden las inquietudes de la comunidad junto con el estudio socioeconómico, elaborado por el Concesionario, que arrojó como resultado una reubicación de las casetas de peaje, que ayudan a mitigar el impacto social.</p> <p>El concesionario, conjuntamente con la comunidad y el concedente, identificaron la necesidad de ejecutar obras complementarias para mejorar la operación del proyecto en el área de influencia (...) el concesionario profundizará en el estudio socio económico los temas en que se requieran durante la ejecución del contrato y especialmente sobre la viabilidad jurídica y financiera de asignar un 5% de sobretasa al recaudo de los peajes para la ejecución de obras complementarias del proyecto solicitadas y priorizadas por las comunidades en la zona de influencia del proyecto, por lo que se concluye que se trasladan los riesgos al Distrito.</p>



2

OTROSÍ No.8: Se autorizan compensaciones por inversiones adicionales (\$1.596.000.000 precios de 1997), se incrementaron el valor del mantenimiento y el de operación (\$5.916.000.000 los 150 meses de operación precios de Octubre 1997). Se garantizó la TIR en el 17.22 siendo que el concesionario, al presentar propuesta para hacerse al puntaje que obtuvo, renunció a la garantía de tráfico mínimo, es decir, la obtención o no de ese valor era absoluta responsabilidad del contratista.

En el Otrosí No.8 se aprueban compensaciones por valor de \$1.596.084.697 a precios de Octubre de 1997, inversiones realizadas por el Concesionario fuera de las obligaciones contractuales; pero necesarias para el funcionamiento del proyecto y ejecutadas dentro del período de construcción de las obras del alcance físico básico(Entre Octubre del 2000 y Marzo del 2004).

Se incluyó adicionar mensualmente a partir de abril de 2004 la suma de \$10.285.960, como costo del personal a utilizar para el control de tránsito y tráfico y otro valor adicional por mantenimiento periódico de la vía.

Dentro de estas obras se destaca el cumplimiento de un fallo de tutela en contra del Departamento Administrativo de Valorización Distrital y el Concesionario, confirmado por el Juzgado Segundo Civil del Circuito, para la Construcción de un Puente Peatonal con las especificaciones técnicas que permitan su acceso y uso a todas las personas discapacitadas o no, en las inmediaciones del Colegio Olga González de Arraut.

Estas compensaciones ocasionaron mayores gastos al proyecto que debieron ser incluidos en el modelo financiero del proyecto y recuperar la inversión a través de la Tasa Interna de Retorno pactada.

En relación con el valor de la Tasa Interna de Retorno del 17.22%, no es cierto lo afirmado por el quejoso de que la obtención o no de ese valor era absoluta responsabilidad del contratista. La comisión de auditoría verificó que está establecido en la



		Cláusula Cuarta-Recuperación de la Inversión-Parágrafo Quinto. “La Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto se determina en el <u>17.22%</u> anual en términos reales después de Impuestos.”
3	OTROSI No.9: Aprovechando un fallo popular confirmado por el Honorable Consejo de Estado, se excedieron en su interpretación que no era cosa diferente a instalar unas señalizaciones y puentes peatonales y autorizaron obras de pavimentación de calles a un costo de \$1.435.197.647 a precios de Octubre de 1997 y reconstrucción de la Transversal 54 por \$3.540.770.687 a precios de Octubre de 1997.	<p>En virtud del fallo de la sentencia ejecutoriada, la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias expide la Resolución No.0474 del 11 de Julio de 2006, “Por medio de la cual se ordena unas medidas tendientes al cumplimiento de una providencia” y es así como en el ARTÍCULO TERCERO, ordena a la Concesión Vial de Cartagena para que en la presente vigencia fiscal cumpla las órdenes impartidas por el Tribunal de Bolívar en la sentencia del 3 de Marzo de 2004.</p> <p>En esta misma Resolución No. 0474 del 11 de Julio de 2006, en el ARTÍCULO CUARTO, se ordena al Departamento de Valorización Distrital, a la Secretaría de Hacienda y a la Secretaría de Infraestructura, estudiar y adoptar el mecanismo más viable para cumplir, las órdenes impartidas por el Tribunal de Bolívar en la sentencia del 24 de junio de 2004 y por el Consejo de Estado respecto al Tramo de Vía comprendido desde la Estación de Combustible El Amparo hasta la Estación de Combustible Las Murallas.</p> <p>Con el fin de dar cumplimiento a las órdenes impartidas por el Tribunal Administrativo de Bolívar en la sentencia del 3 de marzo de 2004, el Distrito de Cartagena de Indias, el día 11 de Septiembre de 2006 suscribe el contrato adicional al Contrato de Concesión No.0868804, cuyo objeto consiste en la</p>



incorporación al alcance del contrato de la obligación del concesionario de ejecutar una inversión adicional hasta un máximo de CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS (\$4.975.968.334) de origen del contrato que serán invertidos en el diseño y la construcción de las obras ordenadas por el Tribunal. Las obras relacionadas en el otrosí No.9, no hicieron parte del ALCANCE FISICO BASICO inicial del contrato de Concesión VAL-0868804 de fecha 31 de Diciembre de 1998 y no se debieron considerar como obras complementarias en razón a que no son necesarias para la implementación y operación del proyecto, que de hecho funcionaba sin que esta obra se estableciera como indispensable o complementaria de aquella que constituyó la Concesión Vial del conocido Corredor de acceso rápido a la Variante de Cartagena. Las obras pertenecientes al Alcance Físico Básico del Subproyecto B se recibieron en JULIO 24 DE 2001 y las obras pertenecientes al Alcance Físico Básico del Subproyecto A se recibieron en NOVIEMBRE 6 DE 2002 y por consiguiente con el recibo de estas obras se da por terminada la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN de las obras objeto del Contrato de Concesión VAL-0868804 en concordancia con el Alcance Físico establecido en el OTROSI No.4 de Diciembre 6 de 2001.

4	No era dable incrementar los costos de mantenimiento en el Otrosí 8 ya que en el número 4 quedó claramente establecida la regla a seguir en este ítem.	Los costos de mantenimiento se incrementan debido a que al área de pavimento construido contractualmente se le debe adicionar el área de pavimento intervenido con ocasión de las obras del otrosí No.4 y No.8, teniendo como consecuencia que los costos de mantenimiento vial durante la operación del proyecto aumentarían para el concesionario.
5	No se podía modificar con el otrosí 8 la columna vertebral del contrato, esto es, la parte financiera.	El concedente le dio aplicación a lo establecido en el Artículo 27 de La Ley 80 de 1993, con el fin de adoptar las medidas necesarias que aseguraran la efectividad de los pagos y reconocimientos al contratista.
6	Varios de los considerandos del otrosí 9 no se ajustan a la realidad. Con el otrosí 9 vuelven a modificar las condiciones económicas del contrato principal trasladando al Distrito los riesgos que antes eran del contratista.	No se especifican los considerandos que no se ajustan a la realidad. El considerando tenido en cuenta para la suscripción del Otrosí No.9 fue el de dar cumplimiento a las órdenes impartidas por el Tribunal Administrativo de Bolívar en la sentencia del 3 de marzo de 2004.
7 8	Los precios establecidos para las diferentes obras contempladas en el otrosí 9, al ser tasados a octubre 1997, están muy por encima del mercado y como muestra se toma el presupuesto oficial que la Secretaria de Infraestructura Distrital elaboró a solicitud del alcalde de la época, a septiembre 2006, fecha del otrosí, por 4.433 millones de pesos contra 7.000 millones de pesos que resultaría pagando a través de peajes el distrito por los \$3.540.770.687 de la Transversal 54.	El valor de la inversión \$66.019.000.000 del contrato original VAL-0868804 es a precios de Octubre de 1997 y las actividades de las obras de infraestructura es a precios global cada una y los precios establecidos para las actividades contempladas en el Otrosí No.9 fueron revisados y aprobados por la Interventoría Técnica y Administrativa, ejercida directamente por el Departamento Administrativo de



		Valorización Distrital, el cual tuvo en cuenta los análisis de precios unitarios presentados por el concesionario. No se habla de presupuesto oficial, debido a que las obras adicionales se establecieron como obras complementarias y no fueron objeto de adjudicación por medio de Licitación Pública o Convocatoria Pública.
9	La construcción de la Transversal 54 en 3 carriles en concreto rígido no tiene contrato modificatorio que la ampare legalmente por cuanto nunca se firmó el Otrosí 10. Los funcionarios han dado carácter de obligación contractual de ejecución a un acta de fecha 21 de Agosto de 2007, que no es más que una constancia de reunión hecha para analizar tres alternativas propuestas por el concesionario, sus pro y contras, acta suscrita por el Alcalde, su jefa jurídica, el Director del DAVD y el concesionario. La alternativa en discusión vale \$11.339.514.823 a precios de Octubre 1997.	El objeto del Otrosí No.9 consiste en la incorporación al alcance del contrato de Concesión VAL-0868804, la obligación del concesionario de ejecutar una inversión adicional hasta un máximo de (\$4.975.968.334) de origen del contrato que serán invertidos en el diseño y la construcción de las obras relacionadas en el Cuadro Anexo No.1 y dentro de esas obras se encuentra la Rehabilitación de la Ave. Bosque Sector Clínica Enrique de la Vega-Pontón Canal de San Pedro por un valor de \$3.540.770.687; por lo anterior, en el acta de fecha 21 de Agosto de 2007 suscrita por el Alcalde, Jefe Jurídico Distrital, Director del DAVD y el Concesionario, aprueban la realización de “mayor cantidad de obra”, figura ésta que no requiere de contrato adicional sino la autorización de la administración.
	La verdadera acta de inicio es la suscrita entre el DAVD y el concesionario el 2 de Octubre de 2006. El 16 de Abril del año 2007, suscriben un acta para el recibo de los diseños respectivos de la vía estipulada en el otrosí 9 pero resulta que los diseños corresponden a una vía de dos calzadas tres carriles en concreto rígido que no es lo que se autorizó en	Se verificó que el acta de inicio del adicional No.9 se suscribe el 2 de Octubre de 2006 y fue firmado por el Representante Legal del Concesionario y el Director del DAVD. El Otrosí No.9 dentro de su objeto incluía el diseño y la construcción de las obras relacionadas en el Cuadro Anexo No.1 y dentro de esas obras se

10	dicho otrosí. Otra cosa que debe tenerse presente es que la fecha de esa última es muy anterior al 21 de Agosto.	encuentra la Rehabilitación de la Ave. Bosque Sector Clínica Enrique de la Vega-Pontón Canal de San Pedro y el diseño definitivo que se recibió el 16 de Abril del 2007 fue el que como alternativa 3 decidió ejecutar el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias a través del Acta de fecha 21 de Agosto de 2007 página 8 en el literal i).
11	El acta de reunión de fecha 4 de Septiembre de 2007 suscrita entre el Director del DAVD y el concesionario parece que no tiene validez contractual por razones legales ya que compromete al concedente quien es directamente el Distrito de Cartagena en razón a que fija precios para cantidades de obras que no estaban contempladas en la propuesta a precios de Octubre de 1997 pero se requieren en la Transversal 54, además de que reconoce los gastos en que incurran las empresas de servicios públicos en las reubicaciones de las redes respectivas más un AUI del 18% sobre esos gastos.	En la cláusula DECIMA NOVENA: OBRAS COMPLEMENTARIAS, se establece que si la ejecución de la obra complementaria incluye un ítem no previsto en la propuesta el precio unitario debe ser acordado conjuntamente entre el CONCEDENTE y el CONCESIONARIO. El concedente del contrato de concesión VAL-0868804 es la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias, representado legalmente por el Alcalde Mayor o a quien él delegue y en este caso el Director del Departamento Administrativo de Valorización Distrital actúa como concedente debido a que estaba facultado para suscribir el documento, mediante decreto de delegación.
12	Tenemos conocimiento que el valor de la Transversal 54 que inició legalmente en \$3.540.770.687 a precios de Octubre de 1997, que posteriormente, alegando que el acta del 21 de Agosto de 2007 la convirtió en una obra de \$11.339.514,82, hoy está bordeando los 23.025 millones de pesos a precios de Octubre de 1997.	Dentro de las obras del otrosí No.9 por valor de \$4.975.968.334 se observó que las actividades relacionadas con la Rehabilitación Ave. Bosque Sector Clínica Enrique de la Vega-Pontón Canal de San Pedro se presupuestó en \$3.540.770.687 y el valor de \$1.435.197.647 correspondió a la Pavimentación de varias Calles. El valor actual de las inversiones realizadas por el Concesionario en las obras correspondientes al Otrosí No.9 y según el acta de obra del mes de Julio

		de 2010, está discriminado de la manera siguiente: 3. Obras civiles, obra básica(Precios Octubre 1997) \$ 12.584.276.522 4. Redes Húmedas y Secas (Precios Octubre 1997)..\$ 3.047.242.119
13	<p>Cifras de la carta de Edurbe de fecha 20 de Octubre de 2010, como Interventor de la Transversal 54 son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valor inicial Otrosí 9 parte Transversal 54: \$3.540.770.687 - Valor con que se iniciaron los trabajos por un acta de fecha 21 de Septiembre de 2006: \$11.339.514.823. - Valor obras ejecutadas: \$15.284.835.002. - Valor obras contratadas en construcción: \$1.951.083.291. - Valor obras complementarias: \$5.789.980.703. - Valor estimado final: \$23.025.598.996. 	<p>El valor actual de las inversiones realizadas por el Concesionario en las obras correspondientes al Otrosí No.9 y según el acumulado del acta de obra del mes de Julio de 2010, está discriminado de la manera siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Obras civiles, obra básica(Precios Octubre 1997) \$ 12.584.276.522 2. Redes Húmedas y Secas (Precios Octubre 1997)..\$ 3.047.242.119
14	<p>Analizar que cualquier obra adicional definida como complementaria, se presupueste a precios de Octubre de 1997 ya que ello implica que éstas salen como mínimo un 30% más costosa que a precios del mercado, y definir si esa preocupación tiene asidero o es infundada.</p>	<p>La cláusula DECIMA NOVENA: OBRAS COMPLEMENTARIAS, establece que si los ítems contemplados en las obras complementarias corresponden a ítems establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará será el establecido para el ítem respectivo actualizado a la fecha de suscripción de las actas de recibo de obra. La actualización del precio unitario será efectuado con el aumento porcentual en el índice de Precios al Consumidor del DANE entre Octubre de 1997 y la fecha del mes anterior a la suscripción del acta de obra.</p>



15	<p>De acuerdo a la tabla del IPC desde Octubre de 1997 hasta Septiembre de 2010, la diferencia de precios que hace dañina la fórmula del contrato, es que : i) El IPC para esa fecha bordeaba el 18%, ii) Entre 1998 y 2002, Colombia entró a recesión y no todos los precios de los materiales básicos de obras de infraestructura se incrementaron al mismo ritmo del IPC, iii) En los últimos años hemos tenido revaluación del peso lo que hace que los precios de materiales y maquinarias importadas hayan bajado o por lo menos mantenido precios anteriores, iv) Mientras que en 1997 los intereses llegaban al 49% hoy se consiguen créditos al 12% anual.</p>	<p>El contrato de Concesión VAL-0868804, no establece una fórmula para los precios, debido a que su objeto está definido por el numeral 4° del Artículo 32 de la Ley 80 de 1993 y los Artículos 30 y siguientes de la Ley 105 de 1993.</p> <p>Por tratarse de un Contrato de Concesión, hay que tener en cuenta la CLAUSULA CUARTA: RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN.- La recuperación de la inversión en el proyecto, más los costos de la operación, el mantenimiento y en general todos los costos relacionados en la propuesta, durante la concesión, se hará mediante la cesión que el CONCEDENTE hace a favor del CONCESIONARIO de los derechos de recaudo del peaje en los sitios indicados en la propuesta, lo cual garantizó, y la cesión de contribución de valorización decretada y liquidada para este proyecto, que también el CONCEDENTE garantiza. La cesión de la Contribución de Valorización esta expresada en pesos Colombianos de Octubre de 1997 y se actualizará con el aumento del Índice de Precios al Consumidor (Total Nacional) establecido por el DANE, tomando como índice Inicial el mes de Octubre de 1997. La cesión de los Derechos de Recaudo de Peajes de las distintas estaciones, las tarifas están expresadas en pesos Colombianos de Octubre de 1997 y serán actualizadas de acuerdo con lo estipulado en los Parágrafos Primero y Segundo de la cláusula cuarta.</p>
----	---	--



16	<p>Tabla resumen de IPC</p> <table border="0"> <tr> <td>Oct-97</td><td>84,48</td><td>Sep-04</td><td>152,83</td> </tr> <tr> <td>Ago-99</td><td>107,41</td><td>Sep-05</td><td>160,50</td> </tr> <tr> <td>Sep-99</td><td>107,76</td><td>Sep-06</td><td>167,85</td> </tr> <tr> <td>Oct-99</td><td>108,14</td><td>Sep-07</td><td>176,25</td> </tr> <tr> <td>Nov-99</td><td>108,66</td><td>Sep-08</td><td>189,60</td> </tr> <tr> <td>Dic-99</td><td>109,23</td><td>Sep-09</td><td>193,72</td> </tr> <tr> <td>Sep-00</td><td>117,68</td><td>Sep-10</td><td>195,97</td> </tr> <tr> <td>Sep-01</td><td>127,06</td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Sep-02</td><td>134,64</td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Sep-03</td><td>144,22</td><td></td><td></td> </tr> </table>	Oct-97	84,48	Sep-04	152,83	Ago-99	107,41	Sep-05	160,50	Sep-99	107,76	Sep-06	167,85	Oct-99	108,14	Sep-07	176,25	Nov-99	108,66	Sep-08	189,60	Dic-99	109,23	Sep-09	193,72	Sep-00	117,68	Sep-10	195,97	Sep-01	127,06			Sep-02	134,64			Sep-03	144,22			<p>Los Índices de Precios del Consumidor señalados por los denunciante no corresponden al Total Nacional certificado por el DANE; los aplicados por la Comisión de Auditoría corresponden al Total Nacional certificado por el DANE, los cuales se detallan así:</p> <table border="0"> <tr> <td>Oct-97</td><td>44,08</td><td>Sep-00</td><td>61,41</td><td>Sep-06</td><td>87,59</td> </tr> <tr> <td>Ago-99</td><td></td><td>Sep-01</td><td>66,30</td><td>Sep-07</td><td>91,97</td> </tr> <tr> <td>Sep-99</td><td>56,24</td><td>Sep-02</td><td>70,26</td><td>Sep-08</td><td>98,94</td> </tr> <tr> <td>Oct-99</td><td>56,43</td><td>Sep-03</td><td>75,26</td><td>Sep-09</td><td>102,12</td> </tr> <tr> <td>Nov-99</td><td>56,70</td><td>Sep-04</td><td>79,76</td><td>Sep-10</td><td>106,71</td> </tr> <tr> <td>Dic-99</td><td>57,00</td><td>Sep-05</td><td>83,76</td><td></td><td></td> </tr> </table>	Oct-97	44,08	Sep-00	61,41	Sep-06	87,59	Ago-99		Sep-01	66,30	Sep-07	91,97	Sep-99	56,24	Sep-02	70,26	Sep-08	98,94	Oct-99	56,43	Sep-03	75,26	Sep-09	102,12	Nov-99	56,70	Sep-04	79,76	Sep-10	106,71	Dic-99	57,00	Sep-05	83,76		
Oct-97	84,48	Sep-04	152,83																																																																											
Ago-99	107,41	Sep-05	160,50																																																																											
Sep-99	107,76	Sep-06	167,85																																																																											
Oct-99	108,14	Sep-07	176,25																																																																											
Nov-99	108,66	Sep-08	189,60																																																																											
Dic-99	109,23	Sep-09	193,72																																																																											
Sep-00	117,68	Sep-10	195,97																																																																											
Sep-01	127,06																																																																													
Sep-02	134,64																																																																													
Sep-03	144,22																																																																													
Oct-97	44,08	Sep-00	61,41	Sep-06	87,59																																																																									
Ago-99		Sep-01	66,30	Sep-07	91,97																																																																									
Sep-99	56,24	Sep-02	70,26	Sep-08	98,94																																																																									
Oct-99	56,43	Sep-03	75,26	Sep-09	102,12																																																																									
Nov-99	56,70	Sep-04	79,76	Sep-10	106,71																																																																									
Dic-99	57,00	Sep-05	83,76																																																																											
17	<p>Teniendo en cuenta algunas consideraciones de la banca de inversión que estudió el contrato y los resultados que nos ofrece es que el contrato termina en la fecha prevista, esto es a mediados del año 2015, lo cual es un valioso hallazgo.</p>	<p>La Tasa Interna de Retorno sin incluir los egresos asociados al Otrosí 9 y tomando en cuenta las proyecciones de ingresos, egresos y los flujos netos para este escenario la TIR del 17,22% se cumpliría en el período 17 (2015).</p>																																																																												
18	<p>Analizar la TIR que se muestra así:</p> <p><u>Sin Otrosí contractual 9</u></p> <table border="0"> <tr> <td>TIR \$ 1997</td><td>Hoy 21,67%</td><td>Antes 20,89%</td> </tr> <tr> <td>TIR \$ Corrientes</td><td>Hoy 24,72%</td><td>Antes 19,01%</td> </tr> </table> <p><u>Con Otrosí contractual 9</u></p> <table border="0"> <tr> <td>TIR \$1997</td><td>Hoy 20,85%</td><td>Antes ---</td> </tr> <tr> <td>TIR \$ Corrientes</td><td>Hoy 23,68%</td><td>Antes 18,57%</td> </tr> </table> <p><u>Con obras acta 21 Agosto y 4 Septiembre 2007</u></p> <table border="0"> <tr> <td>TIR \$ 1997</td><td>Hoy 19,37%</td><td>Antes ---</td> </tr> <tr> <td>TIR \$ Corrientes</td><td>Hoy 21,12%</td><td>Antes 18,15%</td> </tr> </table>	TIR \$ 1997	Hoy 21,67%	Antes 20,89%	TIR \$ Corrientes	Hoy 24,72%	Antes 19,01%	TIR \$1997	Hoy 20,85%	Antes ---	TIR \$ Corrientes	Hoy 23,68%	Antes 18,57%	TIR \$ 1997	Hoy 19,37%	Antes ---	TIR \$ Corrientes	Hoy 21,12%	Antes 18,15%	<p>La Tasa Interna de Retorno sin incluir los egresos asociados al Otrosí 9 al año 12 (2010) está en 10,56%, faltando un 6,66% para llegar al 17,22% pactado contractualmente.</p> <p>Tomando en cuenta las proyecciones de ingresos, egresos y los flujos netos para este escenario la TIR del 17,22% se cumpliría en el año 17 (2015).</p> <p>Con los egresos asociados al Otrosí No.9, y tomando en cuenta las proyecciones de ingresos, egresos y</p>																																																										
TIR \$ 1997	Hoy 21,67%	Antes 20,89%																																																																												
TIR \$ Corrientes	Hoy 24,72%	Antes 19,01%																																																																												
TIR \$1997	Hoy 20,85%	Antes ---																																																																												
TIR \$ Corrientes	Hoy 23,68%	Antes 18,57%																																																																												
TIR \$ 1997	Hoy 19,37%	Antes ---																																																																												
TIR \$ Corrientes	Hoy 21,12%	Antes 18,15%																																																																												

		los flujos netos para este escenario la TIR del 17,22% se cumpliría en el año 22 (2019).
19	Analizar el hecho de que en la medida en que se vayan adicionando obras llega un momento en que el tiempo se desplaza y todos sabemos que la TIR no varía mucho con el pasar de los años, o sea, que si por cualquier circunstancia esta baja del 17,22% contractual, alcanzarla nuevamente tomarla años y mientras tanto los usuarios de peajes están cancelando costos de obras muy por encima del mercado al momento de que hayan sido ejecutadas.	Las obras del Otrosí 9 (Trv. 54), impacta el valor de la TIR disminuyéndola en 5,59%. La TIR con los costos y gastos del Otrosí 9 al año 12 (2010) está en 4,97%, faltando un 12,25% para llegar al 17,22% pactado contractualmente.
20	Observación importante cual es que la Cláusula Veinte señala el cálculo y destinación de los excedentes con el propósito de disponer de un fondo para las obras complementarias.	Las obras correspondientes al Otrosí No.9 no contaban con los recursos de la cuenta de excedentes de peajes y se financiaron con recursos del concesionario y su recuperación se determinó de acuerdo a lo establecido en el contrato, es decir vía TIR.

4.2 ACTA DE VISITA DE OBRAS

El día 17 de Diciembre de 2010 se practicó una inspección física de verificación a las obras correspondientes al alcance físico básico del contrato de concesión VAL-0868804.

Estuvieron presentes las siguientes personas:

En representación de la Contraloría Distrital, los integrantes de la Comisión de Auditoría; Eduardo Del Río R, Hader Quiñones G. y Emilio Bulding S.; en representación del Departamento Administrativo de Valorización Distrital, Lady Ann Steer A. y Jonathan Sanguinetti P.; en representación de Edurbe S.A., Antonio Liñán, Arturo Watts y Luis Guillermo Pacheco; en representación de la Concesión Vial de Cartagena S.A., René Osorio C., Jimmy Cáliz F., Enrique Brito A., Henry Torres A., y Adolfo Franco S.

Conclusiones:

Se verificó la existencia de la construcción de las actividades que se detallan así:

- 1) Construcción de un Puente Vehicular paralelo y anexo al existente en Bazaruto, con una calzada de 14.60 metros y una longitud de 75 metros, con un andén de 2 metros del lado de la Ciénaga de las Quintas.
- 2) Ampliación de la carretera central del Bosque, desde Indugraco hasta el Aserradero el Bosque (Empalme con la Avenida Ceballos), quedando dos calzadas de 7,3 metros de ancho cada una , con separador central de 0.5 metros y bermas ó andenes de 2 metros.
- 3) Vías de aproximación al Peaje de Manga.
- 4) Conexión Avenida el Lago - Manga.
- 5) Solución Vial Inicio del Proyecto.
- 6) Vías de aproximación al Puente de Martínez Martelo.
- 7) Puente sobre la avenida del Lago.
- 8) Conexión Avenida el Lago - Carretera El Bosque.
- 9) Conexión Crisanto Luque - Bosque (ESSO).
- 10) Diseño y construcción de una intersección entre la carretera a Mamonal y la vía que en la proximidad del Fondo Rotatorio comunica a la vía de Mamonal con la carretera Mamonal-Gambote.
- 11) Construcción de la conexión a nivel entre Carretera El bosque y Avenida Crisanto Luque a la altura del depósito de maderas San Felipe y el Colegio Bautista, conformada por una vía de 2 Calzadas de 7,3 metros de ancho, separador central de 0,5 metros y andén.
- 12) Rehabilitación de la vía El Bosque desde el CAI de Ceballos hasta el colegio Bautista, quedando de una calzada de 14.6 metros de ancho, con separador central de 0.5 metros en la zona que se requiera y andenes de mínimo 1.0 metro de ancho a ambos lados.
- 13) Intercambiador vial Zona del CAI de Mamonal.
- 14) Conexión de la vía El Boque con la Avenida Ceballos, con una calzada de 10.95 metros de ancho y andenes de 2.0 metros.

- 15) Construcción de una vía de 4 carriles, sin separador central, andenes o bermas de 2.00 metros, desde la intersección con la carretera El Bosque (Aserradero El Bosque), hasta la intersección con la carretera a Mamonal, pasando por detrás de la Urbanización.
- 16) La rehabilitación de la Avenida Crisanto Luque y la construcción de la Vía paralela por la Loma del Marión.
- 17) Diseño y construcción de una conexión entre la vía a Mamonal y la variante Mamonal-Gambote, a la altura de Abocol, con una calzada de 7,3 metros, y andenes y/o bermas de dos (2) metros.
- 18) Rehabilitación y ampliación de la carretera de Mamonal así:
De Contecar al Fondo Rotatorio (Km 5+000 al Fondo Rotatorio); reconstrucción, reparación y ampliación de la vía a dos calzadas de 7,3 metros cada una, con separador de 1,0 metro.
Desde el CAI de Ceballos a Contecar se rehabilitarán 3 carriles en la actual vía de Mamonal.
Del Fondo Rotatorio a la población de Pasacaballo, rehabilitación y reparación de la vía existente.
Puente Casimiro.
Del Centro Comercial Mamonal por la calle 30, solución acceso altos del Campestre.
- 19) Pavimentación de las siguientes vías de pasacaballos:
Carrera 9, desde la carretera de Mamonal hasta la calle 15.
Calle 15, entre carrera 9 y 22
Calle 18 desde la carrera 9 hasta el canal del Dique
Carrera 7, desde la calle 27 hasta la calle 22
Carrera 8, desde la calle 22 hasta la calle 18.
- 20) Construcción de una vía de empalme entre la carretera de Mamonal y la variante de Cartagena, a la altura de los terrenos del Fondo Rotatorio de la Armada Nacional, con dos calzadas de 7,3 metros, separador central de 1.0 metro y bermas de 2.00 metros, en
- 21) Señalización y amoblamiento para seguridad vial.
- 22) Construcción de la infraestructura, suministro e instalación de equipos necesarios para la operación del proyecto, se aumenta de 8 carriles de recaudo a 32 carriles de recaudo, más construcción de la infraestructura y ampliaciones.
- 23) Diseño y construcción de 3 pasos peatonales a desnivel en los siguientes sitios: A la altura de la Escalera Alto Bosque, Curva de Postobón y en la zona de la fábrica de aceites La Suprema.
- 24) Construcción de un retorno en la vía de Mamonal a la altura de Metalización, para solucionar accesibilidad de la comunidad de Arroz Barato.
- 25) Diseño y construcción de una intersección a desnivel sobre la carretera de Mamonal en el empalme de la entrada al Barrio Bellavista con las siguientes características: 2 calzadas de 7.3 metros de ancho cada una, con separador y andenes.

26) Construcción de obras correspondientes al Otrrosí No.9, rehabilitación transversal 54.

REGISTRO FOTOGRAFICO



VISTA GENERAL DEL PROYECTO



PAVIMENTACION CALLES DE PASACABALLOS

*Pie de la Popa, Calle30 No18a 2-26 Tels.: 6560977-6560969
contraloriadecartagena.gov.co*

A LA VANGUARDIA DEL CONTROL FISCAL PARTICIPATIVO



PAVIMENTACION CALLES DE PASACABALLOS



PAVIMENTACION CALLES DE PASACABALLOS



PUENTE PEATONAL INST. EDUCATIVA
OLGA GONZALEZ DE ARRAUT + VISTA DEL
PAVIMENTO AVE. CRISANTO LUQUE



VISTA AVE. CRISANTO LUQUE SECTOR SAN
ISIDRO.



INST. EDUCATIVA
OLGA GONZALEZ DE ARRAUT



VÁSCULA SECTOR AVE. CEBALLOS



Rehabilitación de la vía El Bosque desde el CAI de Ceballos hasta el Colegio Bautista



ESTACION DE PEAJES CEBALLOS



PAVIMENTACION AVENIDA DE CEBALLOS



GRÚA DE 40 TON. DE LEVANTE Y
80 TON. DE ARRASTRE



GRUA DE 4 TONELADAS DE LEVANTE



AMBULANCIA DOTADA



SEÑALIZACIÓN



INTERCAMBIADOR FONDO ROTATORIO



INTERCAMBIADOR FONDO ROTATORIO



ESTACION DE PEAJE FONDO ROTATORIO



ESTACION DE PEAJE FONDO ROTATORIO



OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL



OBRAS DE MANTENIMIENTO VIAL



ESTACION DE PEAJES LA HEROICA



ESTACION DE PEAJES LA HEROICA



DAÑOS OCASIONADOS EN LA VIA POR EVACUACION DE AGUAS DE LA EMPRESA HOLCIM.



DAÑOS OCASIONADOS A LA VIA POR EVACUACION DE AGUAS DE LA EMPRESA HOLCIM.



PUENTE BELLAVISTA



PUENTE BELLAVISTA



ESTACION DE PEAJES DE MANGA



ESTACION DE PEAJES DE MANGA



ESTACION DE PEAJES DE MANGA



ESTACION DE PEAJES DE MANGA



INTERSECCION A NIVEL EN CEBALLOS Y BOMBA LAS MURALLAS





OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y ESPACIO PÚBLICO DEL OTROSI No.9



OBRAS DEL OTROSI No.9: COLUMNAS PARA SOPORTE DEL PUENTE PEATONAL SECTOR CLINICA ENRIQUE DE LA VEGA.



OBRAS DEL OTROSI No.9: MURO DE CONTENCIÓN URBANIZACIÓN BAHÍA.



OBRAS DEL OTROSI No.9: PUENTE PEATONAL LOS CARACOLÉS



OBRAS DEL OTROSI No.9: PUENTE PEATONAL SECTOR BLAS DE LEZO



FINAL TRANSVERSAL 54 EN EL PONTON DE SAN PEDRO



Contraloría Distrital
de Cartagena de Indias



PONTON SAN PEDRO

*Pie de la Popa, Calle30 No18a 2-26 Tels.: 6560977-6560969
contraloriadecartagena.gov.co*

A LA VANGUARDIA DEL CONTROL FISCAL PARTICIPATIVO

4.3. ANALISIS DE LA RESPUESTA AL INFORME PRELIMINAR

DIRECCIÓN TÉCNICA DE AUDITORIA FISCAL SECTOR HACIENDA PÚBLICA			
COMISION AUDITORA: WILMER SALCEDO MISAS –Coordinador Sector EDUARDO DEL RIO RODRIGUEZ – Líder EDINSON BARON MARRUGO– Auditor MARIANO GUERRERO VASQUEZ – Auditor EMILIO BULDING SIERRA-AUDITOR HADER QUIÑONEZ GONZALEZ-Auditor			
ENTIDAD AUDITADA		Distrito-Dpto. Admt. de Valorización Distrital	
VIGENCIA		2010	
MODALIDAD DE AUDITORIA		ESPECIAL	
No	OBSERVACION CDC	RESPUESTA ENTIDAD	CONCLUSION
01	Durante el desarrollo de la evaluación de gestión fiscal del Concedente en el Contrato VAL-0868804 de 1998, el DAVD, no aportó en forma oportuna la documentación solicitada, debido a la no implementación de la Ley 594 de 2000, Ley de Archivos para la organización de la memoria institucional de la Entidad. Hallazgo administrativo con alcance disciplinario.	Si bien al inicio del proceso Auditor, se nos presentaron una serie de inconvenientes, los mismos fueron superados de manera oportuna de modo que se entregó a la comisión auditora la totalidad de los elementos y documentos requeridos para el desarrollo de su labor. Tal y como consta en la nota de recibo satisfactorio del oficio Radicado bajo el No 1282 del 29 de Noviembre de 2010, mediante el cual se hizo entrega de la documentación requerida. Hay que tener presente que El contenido de las solicitudes D.T.A.F-CVIAL-PLA,004,005,006,009,010,011,012,013 ,017,018,fue Reagrupado por la Entidad a su cargo, en oficio D.T.A.F-CVIAL-PLA-019 de 23 de Noviembre de 2010; el cual, fue tramitado y respondido por este Departamento Administrativo, mediante oficio Radicado bajo el Número 1282 de 29 de Noviembre de 2010, mencionado anteriormente, y en el que se entregó la información requerida dentro del proceso. Recibido satisfactoriamente por la Comisión Auditora en la misma fecha. De igual modo, El Departamento Administrativo de Valorización Distrital estuvo y está en todo momento presto a atender los requerimientos que los organismos de control tengan a bien	La comisión de auditoría se ratifica en el hallazgo y no acepta la respuesta de la entidad DAVD, debido a que la entrega inoportuna de la información solicitada por la CDC, fue reiterado el incumplimiento y tal como se registró en el cuadro anexo en el oficio D.T.A.F-CVIAL-EJE-019 del 23 de Noviembre de 2010, cada solicitud no entregada en la fecha afectó el desarrollo del proceso auditor en el cumplimiento de los términos y el análisis de la información solicitada. Por otra parte, en relación con la implementación y aplicación de la Ley 594 de 2000, la afirmación de la entidad DAVD indica que está en proceso de gestiones conducentes para su implementación; razón por la cual se concluye que aún no se ha implementado.



		<p>realizarnos; ello es plenamente demostrable al verificar el informe de auditoría que da cuenta de revisión realizada durante los términos de la comisión, a los diferentes documentos relacionados con la presente auditoría Gubernamental, y al remitirnos al Oficio N° 1249, mediante el cual se cito a la Comisión a una reunión de atención de inquietudes, pero esta citación NO fue atendida por ustedes. Así mismo, atendimos personalmente las recomendaciones que se nos hicieron al respecto y logramos dentro del proceso superar los inconvenientes.</p> <p>Reiteramos que Toda la documentación requerida por la Comisión auditora le fue entregada durante el proceso auditor, de modo que no se generó afectación alguna al mismo que impidiera su realización.</p> <p>Por otra parte, es oportuno señalar que respecto de la organización de los Archivos y consecuente aplicación de lo contenido en la Ley 594 de 2000, el Distrito, representado por este Departamento Administrativo ha venido adelantando labores tendientes a implementar estas directrices, en efecto:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Se expidió la Resolución 1566 de 2 de febrero de 2010, por medio de la cual se ordena la reconstrucción del Expediente del Contrato de Concesión VAL 0868804 de 1998.2. Los responsables vinculados con la ejecución del contrato val 0868804 de 1998, (Procurador Judicial 21, a la Concesión Vial Cartagena, y a la Empresa de Desarrollo Urbano – EDURBE S.A.) fueron notificados en debida forma de la presente Resolución, e igualmente, se les conminó a una reunión con el objeto de que actuaran	
--	--	---	--

		<p>conforme a lo allí establecido, pero no se contó con su asistencia.</p> <p>3. Ante la inasistencia de los citados, el Departamento Administrativo de Valorización Distrital levanto ACTA DE NO COMPARECENCIA.</p> <p>4. En virtud de lo anterior, el DAVD, tomó medidas conducentes a la organización del mencionado archivo, para lo cual contrató personal especializado en el manejo de la gestión documental, dando aplicación gradual a la citada Ley 594 de 2000.</p> <p>Así, se procedió a clasificar la documentación y trasladar lo que es de competencia del “Archivo Histórico” a las instalaciones del mismo en la Alcaldía Mayor de Cartagena. Seguidamente, en cada una de las subdirecciones se ha realizado una primera aproximación a lo que serían las Tablas de Retención Documental (TRD) de la dependencia. Igualmente, estamos en proceso de implementación del cableado estructurado, de modo que sea posible la implementación del SIGOB y las tablas de retenciones. Es importante tener presente, que como muestra de la gestión adelantada relacionada con el Hallazgo en estudio, es el Archivo General que se ha estructurado en nuestra dependencia, el cual cuenta con una organización dirigida por personal capacitado.</p> <p><u>En este sentido requerimos a la Contraloría Distrital que elimine el alcance Disciplinario dado al hallazgo No 1.</u></p>	
	<p>El DAVD. No contrató la Interventoría Técnica y Administrativa a la ejecución de las obras correspondientes al Otrosí N° 9, lo anterior en el período entre el 02 de octubre de 2006 al 15 d mayo de 2009,</p>	<p>Durante la etapa de estudios, diseños y especialmente en las obras de adecuación del Plan de Manejo de Trafico que generaría la construcción de la obra, la Interventoría del Contrato de Concesión VAL 0868804 de 1998 y sus correspondientes</p>	<p>La comisión de auditoría acepta la respuesta presentada por el DAVD, teniendo en cuenta el análisis realizado al Manual de Funciones del Subdirector Técnico en donde se establecen entre otras</p>

02	<p>es decir, de los 36 meses del Otrosí N°9 , el control de la ejecución del Otrosí N° 9 durante 31 meses y 13 días fue ejercido directamente por el DAVD, observándose que esta interventoría no fue contratada como lo establece el Numeral 1 del Artículo 32 de la Ley 80 de 1993.</p>	<p>modificatorios, fue realizada de manera directa, por el DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE VALORIZACION DISTRITAL a través de la Subdirección Técnica que, en su dirección y profesionales de campo, cuenta con personal competente e idóneo para desarrollar esta labor. Esta interventoría fue ejercida desde el inicio del proyecto hasta mayo del año 2009, oportunidad a partir de la cual la Empresa de Desarrollo Urbano de Bolívar - EDURBE S.A y este Departamento Administrativo suscribieron el contrato Interadministrativo cuyo objeto contractual es la "Interventoría técnica, administrativa y financiera a las obras complementarias objeto del adicional de fecha 11 de septiembre de 2006 del Contrato de Concesión VAL 0868804 de 31 de Diciembre de 1998 (...)" el cual se encuentra vigente.</p> <p>Ahora bien, teniendo en cuenta el marco regulatorio de las Concesiones, como son la Ley 80 de 1993, Ley 105 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, nos damos cuenta que han regulado de manera expresa la figura de la Interventoría, permitiendo que el Distrito contrate con un tercero la Supervisión financiera, técnica y administrativa de las obras, sin embargo, NO imposibilita, que la misma Administración la realice de forma directa, toda vez que el interventor lo que viene es a suplir las labores del Distrito en materia de supervisión en la ejecución de los contratos, sean estos de concesión o diferentes, velando porque el esquema clausular del mismo se cumpla en los términos que se han pactado.</p> <p>Por otra parte, con la expedición del Decreto extraordinario 291 del 31 de julio de 1987 (Estatuto de Valorización Municipal de Cartagena), se crea la Oficina de Valorización y con el Acuerdo 010</p>	<p>funciones: Realizar seguimiento técnico e Interventorias a la ejecución de obras.</p> <p>Por lo anterior, se desvirtúa este hallazgo al no existir violación alguna de la norma, eliminando su alcance disciplinario.</p>
----	---	--	--



		<p>de 2005 actual Estatuto de Valorización Distrital, se definió y facultó al DAVD, como Departamento Técnico Adscrito al Despacho del Alcalde, encargado de la las labores de cálculo, operación, liquidación y distribución, de las obras que se financien por el sistema de contribución especial de valorización.</p> <p>Es claro entonces que por la naturaleza Técnica del Departamento Administrativo de Valorización Distrital, era posible que de forma directa realizara las actividades de Supervisión tal y como lo señala el Decreto 0346 de 2003 Por el Cual se Adopta el Manual Específico de Funciones y Requisitos para los Diferentes Empleos de la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias en su artículo Primero al describir las funciones del Subdirector Técnico del DAVD entre otras la consagrada en el numeral 5 de ese Cargo ...”realizar seguimiento técnico e interventorias a la ejecución de las obras”</p> <p><u>En este sentido y al no existir violación alguna de la norma, solicitamos descartar este hallazgo eliminando su alcance disciplinario.</u></p>	
--	--	--	--

03	<p>La Oficina de Control Interno de la Alcaldía Mayor de Cartagena, durante el desarrollo del Contrato de Concesión VAL 0868804 de 1998, no realizo seguimiento para determinar la calidad de los procedimientos y valorar la pertinencia de los resultados obtenidos en la Auditoría practicada al Contrato de Concesión.</p>	<p>Efectivamente, la Oficina Asesora de Control Interno de la Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias dio a conocer los respectivos informes de auditoría, especialmente los N° CI.0127-10, CI-0131-10, por medio de los cuales, solicito a este Departamento Administrativo responder a observaciones relacionadas directamente con la ejecución de las obras contratadas en el Otrosí N° 9 del Contrato de Concesión VAL 0868804 de 1998. Estas recomendaciones fueron comentadas mediante oficio Radicado bajo el N° 1414 de diciembre de 2010, y recibida por la Oficina de Control Interno el día 23 de Diciembre pasado, periodo durante el cual se encontraba en curso la Auditoria Gubernamental al Contrato mencionado, realizada por la Entidad a su cargo.</p>	<p>El equipo auditor mantiene la observación con el fin de que se incluya dentro del plan de mejoramiento.</p>
04	<p>Las obras contempladas en el Otrosí N°9, no tuvieron la debida Planeación por parte del Concedente, tanto en tiempo como en inversión, en razón a que las actividades contractuales se fueron modificando durante el desarrollo del Contrato inicial, y estas alteraron sustancialmente el objeto del Adicional N° 9, el cual era cumplimiento de las obras ordenadas por el Tribunal Administrativo de Bolívar cuyo costo inicial de \$ 4.975.968.334 a precio de Octubre de 1997, se</p>	<p>Las obras contempladas en el Otrosí N° 9 de fecha Septiembre 11 de 2006 se vienen desarrollando en cumplimiento de la orden impartida por el Tribunal Administrativo de Bolívar, ratificadas por el Consejo de Estado, accediendo a las pretensiones de la Acción Popular impetrada para adecuar andenes, separadores de la vía, intersecciones, acceso más importantes, construcción de puentes peatonales, obras que fueron planeadas inicialmente por un monto de \$4.975.968.334 para dar acceso y conexión al corredor de carga como se previó y pactó en el Otrosí N° 4 de fecha Diciembre</p>	<p>El equipo auditor no acepta la respuesta presentada por la entidad DAVD, debido a que para dar cumplimiento a las órdenes impartidas por el Tribunal Administrativo de Bolívar en la sentencia del 3 de marzo de 2004, el Distrito de Cartagena de Indias, no utilizó la modalidad de contratación establecida en la Ley 80 de 1993 teniendo en cuenta el objeto del contrato y la cuantía además de que no obstante lo anterior, no cumplió el</p>

<p>encuentra actualmente en una inversión realizada por el Concesionario por valor de \$ 15.631.518.640,84 a precio de Octubre de 1997 y al fecha no se han ejecutado la totalidad de las obras motivo del Adicional N° 9. Hallazgo Administrativo con alcance disciplinario.</p>	<p>6/2001. Durante la ejecución de las obras pertenecientes al proyecto en estudio, rehabilitación de la Avenida El Bosque entre la clínica de I.S.S. y el canal San Pedro, estaba proyectada repararla solamente y colocarle una simple carpeta asfáltica, la cual sometida a un alto tráfico pesado requeriría de un constante y costoso mantenimiento, que a corto plazo habría que demoler, perdiéndose toda la inversión realizada para tener que construir una vía con especificaciones adecuadas para atender el desarrollo industrial, portuario y turístico de la ciudad y la región Caribe. No se improvisó; por el contrario, de las tres alternativas propuestas, se decidió la de construir una vía en concreto rígido con las especificaciones geométricas y estructurales de pavimento apropiadas (dos calzadas de tres carriles cada una) que mejoraría la movilidad urbana y se integrase a la red de carreteras regionales y como pre troncal del sistema masivo de transporte Transcaribe. Adicionalmente esta vía permitiría una mayor conectividad del Corredor de Carga con la Cordialidad y la Troncal de Occidente lo cual haría más competitiva a la ciudad y la región como consecuencia del aumento del tráfico promedio diario de vehículos, lo cual incrementaría el recaudo por concepto de peajes, una de las formas de financiación del proyecto. Por lo tanto, la obra, si tuvo la planeación y la previsión requerida al punto que no solamente resolvería lo atinente a la movilidad y seguridad reclamado por el Consejo De Estado, sino que se evitaría hacer inversiones que en el corto tiempo debían ser demolidas, o transformadas</p>	<p>objeto del contrato adicional al Contrato de Concesión N° 0868804, cuyo objeto consistió en la incorporación al alcance del contrato de la obligación del concesionario de ejecutar una inversión adicional hasta un máximo de CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS (\$4.975.968.334) de origen del contrato que serán invertidos en el diseño y la construcción de las obras ordenadas por el Tribunal. En relación con el tiempo de duración del OTROSI N° 9 se observó los siguientes hechos: El plazo de ejecución del contrato inicial fue de treinta (30) meses incluida la etapa de Diseño y Programación; mientras que el contrato adicional tiene un plazo de 36 meses muy superior este plazo si se tiene en cuenta que el Alcance Físico Básico del contrato inicial incluye mas obras y la Inversión del Adicional N° 9 (\$4.975.968.334) representa sólo un 7,54% de la inversión inicial de \$66.019.000.000. Por lo anterior, se mantiene el Hallazgo Administrativo con alcance disciplinario.</p>
---	---	--



		<p>sustancialmente, ello genero ahorros importantes de recursos públicos y molestias a los ciudadanos.</p> <p>De ese modo, se justifica el mayor valor de las obras al pasar de un proyecto de mitigación, con poco alcance y bajo impacto, a otro de mayor envergadura, visión de ciudad y especificaciones superiores, dotada de todos los elementos necesarios en una obra para garantizar la seguridad a los vehículos y peatones; generando una mejoría en la movilidad de la ciudad, valorización de predios, y acertada inversión de los recursos.</p> <p>Respecto a que a la fecha no se han entregado obras, hay que aclarar que están dentro del plazo estipulado para su ejecución el cual está consagrado, hoy por hoy, para el dos (2) de marzo de 2011 , esto se reafirma si tomamos en cuenta el tiempo general de la concesión. Las obras por concluir dependen de terceros prestadores de servicios públicos que tienen cronogramas y planes de ejecución autónomos y no dependen del concesionario o del concedente , tal como es el caso de las redes eléctricas de media y alta tensión, que es indispensable trasladar para poder construir el puente peatonal del hospital San Juan de Dios, o los empalmes a la nueva red de acueducto que dependen de la empresa ACUACAR y de la consecución de elementos necesarios (válvulas, uniones, etc.) para su conexión. Igual situación acontece con el puente peatonal del Centro Recreacional Napoleón Perea, que para su terminación se requiere la compra de un predio el cual se encuentra en proceso administrativo de expropiación.</p> <p>Por todo lo anterior se concluye que se ha preservado el principio de la economía al construir obras con mayor duración y mejores especificaciones técnicas integradas a la dinámica urbana</p>	
--	--	---	--

		<p>con proyección de futuro, evitando hacer obras de corta vigencia, que si podrían ser consideradas como despilfarros y poca eficiencia en la inversión de los recursos públicos.</p> <p><u>De conformidad con los motivos antes expuestos, solicitamos sea eliminado el alcance disciplinario del presente hallazgo administrativo.</u></p>	
05	<p>El Distrito de Cartagena de Indias suscribió el Otro sí N° 9 (11 DE SEPTIEMBRE DE 2006), fecha en la que el Concesionario está en la Etapa de Operación plena y durante el desarrollo de esta etapa es irregular realizar obras complementarias tal y como lo aprobó el Distrito, y adicional a eso, para realizar las llamadas obras complementarias de dicho otrosí, el Distrito no podía aprobar la financiación con los recursos previstos en la cláusula Decima Novena. OBRAS COMPLEMENTARIAS. En razón a lo anterior las obras correspondientes al otrosí N° 9 tenían que ser financiadas con recursos del Distrito y/o con otro mecanismo de financiación que no fuera el que se utilizó en este proceso, contrariando lo establecido en la Ley 105 de 1993 y la Clausula Decima del Contrato de Concesión VAL 0868804 de 1998, por lo que este Hallazgo administrativo tiene alcance disciplinario y fiscal, cuya cuantía se analizará y determinará dentro de la Investigación Preliminar del proceso de responsabilidad fiscal que se adelante.</p>	<p>La transversal 54 es una obra complementaria al corredor de carga, es decir se considera como vía de acceso y salida que integra y conecta amplios sectores de la ciudad y la región, contribuyendo así a mejorar no solamente la conectividad de la zona industrial y el puerto, sino la movilidad interna, razón importantísima que también dio origen a la construcción del Proyecto inicial “Corredor de Acceso Rápido a la variante de Cartagena”, por el cual transita un alto número de vehículos livianos de uso urbano que constituye el 70% del total de los que pasan por los distintos peajes.</p> <p>Cada obra vial tiene su propia dinámica, complejidad y características. La obra vial pública por esencia es de tracto sucesivo, y está sometida a factores exógenos que de manera inmediata no son susceptibles de modificación. El costo estimado de la obra debe ajustarse, o mejor, proyectarse al esquema financiero del contrato principal, razón por la cual, esta nueva inversión no supedita su existencia a un esfuerzo presupuestal del Distrito, sino al modelo financiero del proyecto del que la obra hace parte integra, en este caso al Corredor de Carga, como se expresó ante cedentemente.</p> <p>No se puede hablar de detrimento a los recursos del Distrito, cuando NO hay recursos propios de este ente en el desarrollo del proyecto Transversal 54, la ley 105 de 1993</p>	<p>La Comisión de auditoría no acepta la respuesta presentada por la entidad debido a que en la fecha de suscripción del otrosí No.9, 11 de Septiembre de 2006, el concesionario se encontraba en la etapa de operación plena y de acuerdo a la Ley 105 de 1993, las obras complementarias se ejecutan durante la fase de construcción del corredor vial y su financiación tenía que ser con recursos del Concedente y/o con otro mecanismo de financiación que no fuera el que se utilizó en este proceso.</p> <p>Se mantiene el alcance disciplinario y fiscal del hallazgo debido a la ejecución de obras complementarias durante la etapa de operación plena del proyecto.</p>



		<p>y la ley 80 de 1993, prevén la posibilidad de ampliación de este tipo de Concesiones hasta en un 60%, lo cual esta previstos dentro del modelo financiero como un mecanismo de recuperación de la inversión, a su vez que autorizan la financiación de estas obras de infraestructura vial bien por valorización y/o cobro de peajes.</p> <p><u>En este sentido, solicitamos sea eliminado el alcance disciplinario y fiscal del presente hallazgo administrativo.</u></p>	
--	--	--	--