



Agencia Nacional de  
Infraestructura



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
**República de Colombia**

**LA VICEPRESIDENTE ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA**

**HACE SABER**

Que, una vez solicitado por parte de la Agencia a la Interventoría Operativa y de Mantenimiento, un seguimiento específico a las novedades presentadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado en atención a la denuncia presentada anónimamente bajo radicado 2019-409-054676-2, la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios da a conocer la respuesta definitiva mediante radicado No. 2019-309-019701-1 del día 20 de mayo de 2019,

En consecuencia, y con fundamento en lo establecido en el Capítulo V, artículo 65 (Deber de publicación de los actos administrativos de carácter general) y 69 (Notificación por aviso) de la Ley 1437 de 2011 – (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) -, se fija el presente aviso en la cartelera ubicada en el segundo y octavo piso de las instalaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de dar a conocer al quejoso Anónimo, el pronunciamiento brindado por esta entidad con radicado de salida No. 2019-309-019701-1 del día 20 de mayo de 2019, a la denuncia presentada el día 28 de mayo de 2019 con radicado No. 20194090546762

**FIJADO EN UN LUGAR VISIBLE DE LAS OFICINAS DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, EL 27 DE MARZO DE 2019 A LAS 8:00 A.M.**

**DESFIJADO EL 04 JUL 2019, A LAS 5:00 P.M.**

  
**NELCY JENNITH MALDONADO BALLEEN**  
Vicepresidente Administrativa y Financiera (E)

Anexos: (02) folios

Proyectó: Valentina Martínez González- Contratista - Atención al Ciudadano

Revisó: Mónica Patricia Franco Toro- G3-06- Vicepresidencia Administrativa y Financiera





Agencia Nacional de  
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.  
PBX: 4848860 – [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co)  
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.  
Página 1 de 1

Para contestar cite:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Rad Salida No. 2019-309-019701-1  
Fecha: 20/06/2019 14:27:25->999  
CIU: ANONIMO  
Anexos: 1 folio



Bogotá, D.C.

Señor(a)  
**ANÓNIMO**  
Bogotá D.C.

**ASUNTO:** PETICIÓN, QUEJA O RECLAMO – Radicado ANI No. 2019-409-054676-2 del 28 de mayo de 2019.

Cordial saludo.

En atención a la denuncia interpuesta a través del radicado No. 2019-409-054676-2 del 28 de mayo de 2019, nos permitimos indicar que mediante comunicación radicado de salida ANI No. 2019-309-017991-1 del 10 junio de 2019 se solicitó a la Interventoría Operativa y de Mantenimiento realizar un seguimiento específico al equipo reportado que presenta novedades, con el fin de identificar y validar lo denunciado.

De esta manera, la Interventoría mediante comunicación IO-081-ANI-19 radicado ANI No. 2019-409-063221-2 del 19 de junio de 2019, de la cual adjuntamos una copia, remitió el resultado de la actividad requerida reportando las novedades encontradas, así como, las actuaciones contractuales tendientes a gestionar ante el concesionario las correcciones inmediatas pertinentes.

Lo anterior para su conocimiento.

Cordialmente,

**JOSÉ ANDRÉS TORRES RODRIGUEZ**  
Gerente de Proyectos Aeroportuarios (E)

Proyectó:  
Revisó:  
VoBo: CCF\_DOCTO1  
Nro. Rad Padre:  
Nro. Borrador:  
GADF-F-012

Jorge Jaramillo Torres – Ingeniero Gerencia Proyectos Aeroportuarios – VGC

20194090546762  
20193090031602





**IO-081-ANI-19**

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA  
Rad No. 2019-409-063221-2  
Fecha: 19/06/2019 14:59:12->309  
OEM: AE CONSORCIO OPERADOR AEROPORTUARIO  
Anexos: SIN ANEXOS



Bogotá, D.C., 19 de Junio de 2019

Doctora  
**MARIA EUGENIA ARCILA ZULUAGA**  
Gerente de proyectos Aeroportuarios  
**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**  
Ciudad

**Referencia:** Radicado ANI N° 2019-309-017991-1 del 10/06/2019 Denuncia anónima allegada a la Agencia Nacional de Infraestructura del 28 de mayo de 2019.

Respetada Doctora Arcila

Realizado el seguimiento a las máquinas de nivel de seguridad tres del BHS: 3L1, 3L2, 3L3 se evidencio la siguiente operación:

| MAQS. NIV 3 | 3L1   |         |       |         |       |         | 3L2   |         |       |         |       |         | 3L3   |         |       |         |       |         |
|-------------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|
| FECHA       | HORA  | 1.INSPE | HORA  | 2.INSPE | HORA  | 3.INSPE | HORA  | 1.INSPE | HORA  | 2.INSPE | HORA  | 3.INSPE | HORA  | 1.INSPE | HORA  | 2.INSPE | HORA  | 3.INSPE |
| 12/06/2019  | 10:27 | MANT.   | 15:47 | MANT.   | 23:28 | MANT.   | 10:28 | OPERT   | 15:47 | OPERT   | 23:29 | OPERT   | 09:36 | MANT.   | 15:32 | MANT.   | 23:02 | MANT.   |
| 13/06/2019  | 09:33 | MANT.   | 14:48 | MANT.   | 23:38 | MANT.   | 09:33 | OPERT   | 14:48 | OPERT   | 23:37 | OPERT   | 08:59 | MANT.   | 14:29 | MANT.   | 23:14 | MANT.   |
| 14/06/2019  | 08:48 | MANT.   | 15:51 | MANT.   | 23:18 | MANT.   | 08:47 | OPERT   | 15:51 | OPERT   | 23:19 | MANT.   | 08:20 | MANT.   | 15:34 | MANT.   | 22:46 | MANT.   |
| 15/06/2019  | 08:45 | MANT.   | 15:28 | MANT.   | 23:26 | MANT.   | 08:45 | MANT    | 15:28 | MANT    | 23:24 | MANT.   | 08:28 | MANT.   | 15:08 | MANT.   | 23:04 | MANT.   |
| 16/06/2019  | 09:02 | MANT.   | 14:42 | MANT.   | 00:06 | MANT.   | 09:02 | OPERT   | 14:42 | OPERT   | 00:07 | OPERT   | 08:40 | MANT.   | 14:20 | MANT.   | 23:36 | MANT.   |
| 17/06/2019  | 12:18 | MANT.   | 16:41 | MANT.   | 23:22 | MANT.   | 12:18 | OPERT   | 16:41 | OPERT   | 23:22 | OPERT   | 12:09 | MANT.   | 16:20 | MANT.   | 23:15 | MANT.   |
| 18/06/2019  | 08:46 | MANT.   | 16:26 | MANT.   | 23:20 | MANT.   | 08:46 | OPERT   | 16:26 | OPERT   | 23:20 | OPERT   | 08:20 | MANT.   | 16:12 | MANT.   | 23:05 | MANT.   |

De las tres maquinas de nivel (3) se encuentra operativa solamente la maquina 3L2 la cual dado el flujo actual de maletas del aeropuerto ha suplido la necesidad de inspección tomográfica de inspección de nivel tres de acuerdo a las condiciones actuales de operación.

Se evidencio igualmente que el 100% de las maletas que ingresan al sistema fueron escaneadas en el nivel 1, de acuerdo a los registros gráficos de las maquinas 1L4, 1L5 y 1L6. Igualmente se encontraron plenamente operativos los niveles de inspección 2, 4 y 5. Con trazabilidad definida para cada equipaje y en acuerdo a lo establecido en la viñeta "c", del numeral 10.10 del RAC 160 y en el plan operativo del aeropuerto que establecen que el concesionario debe realizar la inspección con Rayos X al 100 % de los equipajes que entran al sistema.

Así las cosas, y aunque el sistema del BHS como conjunto se encuentra disponible y operativo, supliendo las necesidades de inspección actuales del aeropuerto, la interventoría solicitara al concesionario la corrección inmediata y puesta en operación de los (2) equipos de nivel 3: 3L1 y 3L2 que se encuentran actualmente en mantenimiento.

De igual manera se solicitará al concesionario dar cumplimiento a las instrucciones establecidas en los numerales 1.8.3.5 y 1.8.3.6 de la sección 13.2 SISTEMA DE

Avenida Calle 26 # 124 A – 80, Aeropuerto edificio nacional sur, piso 2, Oficina GBTM0460  
Tel: 3848863 ext.: 11401# E-mail: [intercoa@incoplansa.com](mailto:intercoa@incoplansa.com) Bogotá – Colombia



Consorcio Operador Aeroportuario



IO-081-ANI-19

Página 2 de 2

ESCÁNER de equipaje del Capítulo 13 SISTEMAS ESPECIALES del Apéndice E. el cual establece que, en caso de una falla de un nivel de inspección, el equipaje debe enviarse al siguiente nivel de inspección.<sup>1</sup>

Con respecto al cumplimiento de las actividades de mantenimiento que contractualmente deben realizarse sobre los equipos scanner, la interventoría a través de varios oficios y en especial el oficio IO-268-OP-19 solicito al concesionario atender lo dispuesto por el apéndice G, el cual indica que el mantenimiento de sistemas de equipajes, (como es el BHS), y cualquier otro sistema mecánico o informático que haya sido dispuesto en las terminales de pasajeros para su operación, sea ejecutado por el concesionario, correspondiendo a lo recomendado por el fabricante de los mismos y sin ser inferior a lo establecido en el plan de mantenimiento vigente (13.4.1 .SCANNER ZONA BHS).<sup>2</sup>

Cordialmente,

*Silvia Fernández de Castro Zarate*  
**SILVIA FERNÁNDEZ DE CASTRO ZARATE**

Directora  
Interventoría Operativa C.O.A

Preparó: Grupo Interventoría  
Revisó: SPGG  
CC: Archivo

<sup>1</sup> .5 Durante cualquier avería del equipo en la zona de seguimiento de seguridad, todo el equipaje que se haya dirigido, o que pase, por el equipo en falla será enviado al siguiente nivel de revisión disponible.

<sup>2</sup> .6 En el evento de una falla de desviación dentro de la zona de enrutamiento, todas las correas transportadoras localizadas a continuación del desviador se detendrán (Para evitar que el equipaje no-exonerado alcance el área de embarque). Al reinicio todas las valijas al interior de la zona del desviador y como mínimo una correa transportadora anterior a la se dirigirán al siguiente nivel de selección.

#### 13.4.1. SCANNER ZONA BHS

**Mantenimiento Preventivo Diario**  
Claramente se realizará un chequeo realizado por el operador del sistema o por personal de servicio para asegurar que el equipo puede operar. La verificación interna diaria asegura que el equipo está listo para operar.

| TABLA DE MANTENIMIENTO DIARIO |                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| REVISION                      |                                                                                                                                                                                                                                  |
|                               | Corrección funcionamiento de los botones de paro de emergencia del sistema. Los botones de emergencia pueden estar localizados en el sistema principal.                                                                          |
|                               | Toda la superficie externa. Verificar que no haya componentes sueltos. Verificar las estaciones de trabajo. Verificar que el sistema está completo.                                                                              |
|                               | Verificar la salida y entrada del sistema, que esté libre de obstrucciones. Continuar que el túnel del sistema esté libre de objetos que puedan impedir el libre flujo del equipaje. Remover las obstrucciones de ser necesario. |
|                               | Verificar que las cortinas de entrada y de salida del sistema estén en buen estado, libres de cortes. Reemplazar las cortinas de ser necesario.                                                                                  |
|                               | Alineación de la banda del sistema. Verificar que la banda este alineada, con las secciones del sistema de control de equipaje. Ajustar de ser necesario.                                                                        |
|                               | Verificar que la banda del sistema este centrada tanto en los rodillos motrices como en los rodillos de dirección.                                                                                                               |
|                               | Verificar que los indicadores system ON, X ray ON funcionen correctamente. Los indicadores están en el sistema principal.                                                                                                        |
|                               | Funcionamiento de las luces de la consola del operador.                                                                                                                                                                          |

**Mantenimiento Preventivo Trimestral**  
Es entendido como las acciones de servicio preventivo realizadas por técnicos de servicio capacitados para garantizar la operación del sistema. Esta actividad se realiza cada 90 días.  
El tiempo total estimado para contemplar este procedimiento es de 20 minutos o menos. Cualquier reparación, reemplazo o acciones de mantenimiento inusual requerirán más tiempo.

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verifique | El archivo Bad detector Map de la carpeta MFILES para verificar el estado del ensamblaje principal y Scatter. Reemplace de ser necesario.<br>La tensión del cable Wheel Timing Belt, correa, rasgadura u otro daño. Reemplace de ser necesario (Referirse al manual técnico para detalles del reemplazo).<br>Encoder de la banda transportadora del sistema en búsqueda de desajustes, daños y limpieza. Reemplace/Repáre de ser necesario.<br>Banda transportadora del sistema en búsqueda de cortes, rasgaduras, desbalanceadas, u otro daño. Reemplace de ser necesario (Referirse al manual técnico para detalles de ajuste).<br>Copie el archivo System Error Log en una memoria sin virus y guárdelo.<br>System Workstation computadores fecha y hora. Ajuste de ser necesario. |
| Limpieza  | Cables del System FDDI en memoria si es necesario (verifique el apropiado procedimiento para más detalles).<br>Limpieza del monitor de la consola del operador. Con un paño suave y libre de partículas.<br>Panel táctil de la consola del operador. Con un desengrase suave y un paño húmedo suave.<br>Potenciometros del túnel del sistema principal. Primero limpiar suavemente con una brocha (poco polvo, gruesa) para remover partículas grandes de polvo y objetos extraños que ataquen los sensores. Luego limpiar con un paño suave libre de partículas ligeramente humedecido con limpiador.                                                                                                                                                                                |

Avenida Calle 26 # 124 A – 80, Aeropuerto edificio nacional sur, piso 2, Oficina GBTM0460  
Tel: 3848863 ext.: 11401# E-mail: [intercoa@incoplansa.com](mailto:intercoa@incoplansa.com) Bogotá – Colombia