



MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente

DR. JOSE LEONIDAS NARVÁEZ MORALES
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión aeroportuaria, Aeropuertos de Centro Norte (PEI 101).

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto aeroportuario, Aeropuertos de Centro Norte (PEI 101).

Los aspectos evaluados y los resultados de la auditoría se presentan en el informe adjunto, así como las no conformidades y recomendaciones para la interventoría, supervisión y Vicepresidencia Jurídica, con el fin de coadyuvar al mejoramiento continuo de la gestión del proyecto y contribuir al logro de los objetivos que la ANI espera obtener con el mismo.

De acuerdo con lo previsto en el literal g art. 4º, los literales h, j y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a las no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos:





MEMORANDO

cc: 1) JOSE LEONIDAS NARVAEZ MORALES (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) MARIA EUGENIA ARCILA ZULUAGA 1(GERENTE) GIT Aeroportuario BOGOTA D.C. -3) CESAR FERNANDO LOSADA FIGUEROA GIT Aeroportuario BOGOTA D.C. -4) LINA QUIROGA VERGARA (VICE) Vicepresidencia Juridica BOGOTA D.C. -5) HEYBY POVEDA FERRO Vicepresidencia Juridica BOGOTA D.C. -6) ALEJANDRO GUTIERREZ RAMIREZ 1 (COOR) GIT Defensa Judicial BOGOTA D.C.

Proyectó:
VoBo: IVAN MAURICIO MEJIA ALARCON
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20181020023770
GADF-F-010

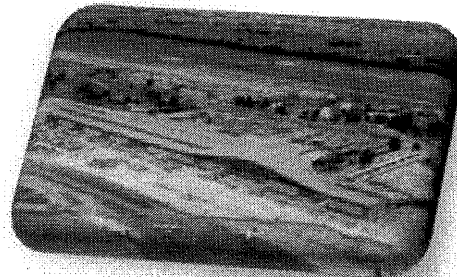
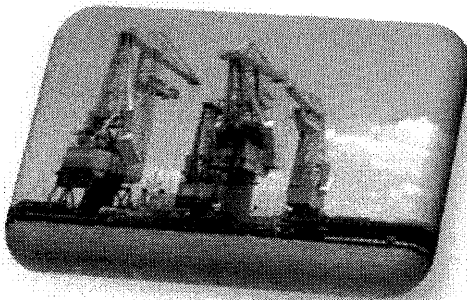


Agencia Nacional de
Infraestructura



INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de APP, Aeropuertos de Centro Norte (PEI 101)

2018



CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETIVOS	5
2.1	Objetivo general	5
2.2	Objetivos específicos	5
3.	ALCANCE.....	5
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	5
5.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO.....	6
5.1	Información de Contratos.....	6
5.2	Equipo de supervisión.....	8
5.3	Descripción del proyecto auditado.....	8
6.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	10
6.1	Actuaciones asociadas con procesos jurídicos en contra del Concesionario.....	10
6.1.1	Proceso sancionatorio abierto y tribunal de arbitramento.....	10
6.1.2	Amigable componedor	13
6.1.3	Intenciones de multa	15
6.2	Culminación de obras pendientes y operación actual de los aeropuertos visitados	16
6.2.1	Aeropuerto El Caraño de Quibdó.....	17
6.2.2	Aeropuerto José María Córdoba de Medellín.....	21
6.3	Avance general de la fase de modernización y adecuación.....	25
6.4	Conclusiones generales sobre los temas abordados de manera específica	28
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	28
8.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES	33
8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República)	33
8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)	33
8.3	Verificación atención a organismos de control del Estado	34
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	35
9.1	No Conformidades.....	35
9.1.1	Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual	36
9.2	Recomendaciones	36

9.2.1	Para la Interventoría	36
9.2.2	Para la Supervisión y equipo de apoyo	38
9.2.3	Para la Vicepresidencia Jurídica	39
9.2.4	Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual	39

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.....	8
Tabla 3.	Obras reprogramadas en el Otrosí No.7 al contrato de concesión.....	14
Tabla 4.	Descripción de intenciones de multa y recomendación de apertura de procesos sancionatorios por parte de la Interventoría.....	15
Tabla 5.	Resultados de calificación MED de junio de 2018.....	29
Tabla 6.	Comparación histórica de calificaciones de la MED a la interventoría del proyecto.....	30
Tabla 7.	Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.....	30
Tabla 8.	No Conformidades derivadas de las Auditorías Técnicas	33

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Mapa del proyecto.....	9
Ilustración 2.	Cantidad de intervenciones según si son obligatorias (incluye año previsto de ejecución) o complementarias (categoría "No obl.").....	26
Ilustración 3.	Esquema de posibles estados de las intervenciones del contrato.....	26
Ilustración 4.	Cantidad de intervenciones previstas, ejecutadas y verificadas en el contrato de concesión.....	27

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 648 de 2017 que modificó el Decreto 1083 de 2015, reglamentando parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisan las labores que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcadas en cinco roles: liderazgo estratégico, enfoque hacia la prevención, evaluación de la gestión del riesgo, evaluación y seguimiento y relación con entes externos.

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la Interventoría Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014 y a la supervisión del proyecto de concesión aeroportuaria denominado Aeropuertos de Centro Norte.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión aeroportuaria: Aeropuertos de Centro Norte, a la luz del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales y de su aporte con valor agregado, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito del proyecto.

2.2 Objetivos específicos

- 2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto; analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de construcción del proyecto.
- 2.2.2. Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría, Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014, en el proyecto de concesión de modo aeroportuario, Aeropuertos de Centro Norte.
- 2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

3. ALCANCE

El alcance de esta auditoría enmarca las actuaciones de la Supervisión e Interventoría en torno a la culminación de obras en los aeropuertos El Caraño (Quibdó) y José María Córdova (Rionegro), al avance en la culminación de la etapa de adecuación y modernización previstas en el contrato de concesión, y las actuaciones asociadas a los procesos jurídicos en contra del Concesionario que se vienen adelantando por la Entidad.

Esta revisión abarca el periodo comprendido entre junio de 2017 y junio 2018.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹

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

- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público-Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de la concesión que se va a auditar (Contrato de concesión No. 8000011 -OK de 2008 suscrito entre la Aeronáutica Civil y el establecimiento público Olaya Herrera, y el Concesionario), y demás documentos contractuales.
- Contrato de la Interventoría auditada (Contrato No. 049 de 2014), y demás documentos contractuales.
- Acta de Inicio del contrato actual de interventoría.
- Informes mensuales de supervisión correspondientes a los meses de junio y julio de 2018.
- Informes mensuales de los meses de junio y julio de 2018 de las Interventoría del proyecto.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de Contratos

A continuación, se presenta un resumen de la información de los contratos de concesión, interventoría y supervisión, identificando objeto, plazo, número de contrato, contratista y modificaciones contractuales.

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Sociedad Operadora de Aeropuertos de Centro Norte S.A. – OACN S.A. - AIRPLAN S.A.</p> <p>Objeto: (i) el otorgamiento por parte de la Aerocivil y a favor del Concesionario de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento del Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt, del Aeropuerto El Caraño, del Aeropuerto José María Córdova, del Aeropuerto Las Brujas y del Aeropuerto Los Garzones, y (ii) el otorgamiento por parte del AOH y a favor del Concesionario de la concesión para la administración, operación, explotación comercial adecuación, modernización y mantenimiento de Aeropuerto Olaya Herrera, cambio de la remuneración de que trata el capítulo II.²</p> <p>Contrato: 8000011 -OK de 2014 suscrito entre la Aerocivil y el establecimiento público Olaya Herrera con la el Instituto Nacional de Concesiones y la Sociedad Operadora de Aeropuertos de Centro Norte S.A.</p> <p>Plazo del contrato: variable entre 15 y 25 años, dependiendo de los ingresos regulados esperados.</p>	22 otrosíes
Interventoría	<p>Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014</p> <p>Objeto: La ejecución de la interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental, y de seguridad aeroportuaria del Contrato de Concesión 8000011OK de 2008, así como regular los términos y condiciones bajo los cuales los Contratantes pagarán al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por los Contratantes durante el Concurso de Méritos Abierto consistente en una suma global fija³.</p> <p>Contrato: 049 de 2014 suscrito entre la ANI y el Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014.</p> <p>Plazo inicial del contrato: 96 meses</p>	4 otrosíes

² Tomado del Contrato de concesión No. 8000011 -OK de 2014.

³ Tomado del contrato de interventoría SEA-015-2012.

Fuente: Contratos de concesión, de interventoría y resolución supervisión del contrato.

En cuanto al contrato de Concesión, ha sido modificado en 22 ocasiones, principalmente con el fin de modificar el procedimiento de solución de controversias para incorporar la figura del amigable componedor, modificar la fórmula de cálculo del ingreso esperado y la contraprestación para el Concesionario, reformular los plazos de las obras obligatorias y adicionar al contrato obras complementarias.

Respecto al contrato de Interventoría, este ha tenido que ser modificado en 4 ocasiones con el fin de adicionar recursos al contrato de interventoría para adicionar el personal a razón de una mayor carga laboral y para garantizar el control y vigilancia de las nuevas intervenciones que se han incorporado al contrato de Concesión.

5.2 Equipo de supervisión

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

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jose Leonidas Narváez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Maria Eugenia Arcila Zuluaga	Gerente de proyectos aeroportuarios	
Cesar Fernando Losada Figueroa	Líder de equipo de apoyo a la supervisión	
Alfonso Miguel Correa Pimienta	Apoyo a la supervisión	
Clemente Alberto Echeverri Cardona	Apoyo Jurídico	Vicepresidencia Jurídica
Norma Liliana Gutierrez Gamboa	Apoyo ambiental	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Estella Aldana	Apoyo social	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Carlos Andrés Becerra Pesca	Apoyo de riesgos	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Germán Arturo Bohórquez Guzmán	Apoyo predial	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Luis Enrique Moreno Barbosa	Apoyo financiero	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno

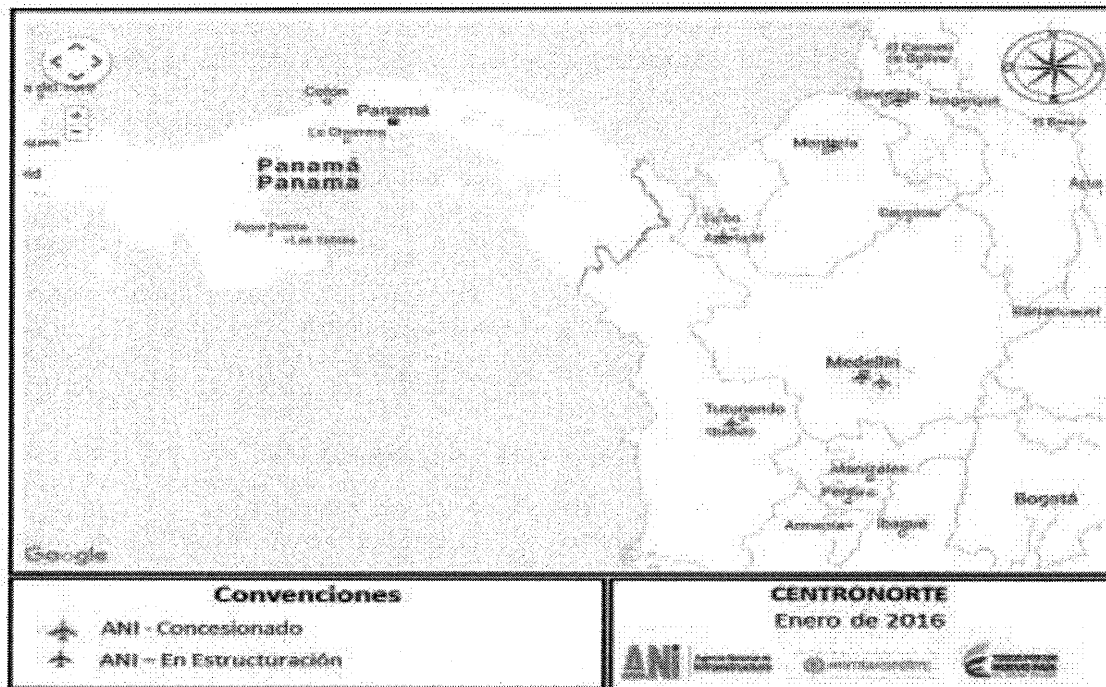
Fuente: Orfeo – Sistema de Gestión Documental ANI

5.3 Descripción del proyecto auditado

La concesión aeroportuaria denominada Aeropuertos de Centro Norte, comprende la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los aeropuertos Olaya Herrera de Medellín, José María Córdova de Rionegro, El Caraño de Quibdó,

Los Garzones de Montería, Antonio Roldán Betancourt de Carepa y Las Brujas de Corozal, los cuales se ubican en los departamentos de Antioquia, Chocó, Córdoba y Sucre. Este contrato fue celebrado inicialmente entre el Concesionario y la Aeronáutica Civil y el Establecimiento Público Olaya Herrera fungiendo como concedentes, hasta que se subrogó a la ANI la competencia de la Aeronáutica Civil el 26 de diciembre de 2013.

Ilustración 1. Mapa del proyecto.



Fuente: sitio web del proyecto en la página de la ANI.

El proyecto está concebido en tres etapas: la etapa previa, la etapa de adecuación y modernización y la etapa de mantenimiento. La primera, es una etapa no operativa en la que el Concesionario se encarga de recibir los aeropuertos y ejecutar los actos preparatorios para dar inicio al cumplimiento de sus obligaciones en la etapa de modernización y adecuación, por su parte, esta etapa tiene una duración de 10 meses, por lo que terminó el 15 de marzo de 2009.

La etapa de adecuación y modernización, que es en la que se encuentra actualmente el proyecto, consiste en que el Concesionario realice la ejecución de las obras obligatorias enmarcadas en el Plan de Adecuación y Modernización. Por su parte, esta etapa tenía una duración de 5 años a partir de la finalización de la etapa previa, es decir, finalizando el 15 de marzo de 2014; sin embargo, el requisito para la finalización de la etapa y el inicio de la etapa de mantenimiento es la formalización de las actas de verificación de cada una de las intervenciones realizadas, proceso que a la fecha se encuentra aún en ejecución.

Finalmente, la etapa de mantenimiento consiste en la operación y el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria concesionada hasta el final del plazo del contrato, pero como se mencionó anteriormente, aún no se ha dado paso al inicio de esta etapa.

En cuanto al alcance del contrato, este incluye un Plan de Adecuación y Modernización con intervenciones obligatorias para ser ejecutadas en la etapa de adecuación y modernización, así como también incluye obras complementarias obligatorias, que deben ser ejecutadas por el Concesionario tan pronto como se den las condiciones específicas para activar la inversión correspondiente. Adicionalmente, también se contempla la realización de obras complementarias voluntarias, que desarrollará el Concesionario por su cuenta y riesgo con previa autorización de los concedentes. El detalle de las intervenciones del contrato, el tipo; el estado de ejecución, y el estado de la formalización de actas de verificación se pueden consultar en el Anexo 6 del presente informe de auditoría.

6. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.1. de este informe, referente al seguimiento general del proyecto, se abordaron con mayor detalle y de manera específica algunos temas que son considerados como altamente relevantes para garantizar el desarrollo esperado del proyecto.

6.1 Actuaciones asociadas con procesos jurídicos en contra del Concesionario

Teniendo en cuenta la cantidad de incumplimientos y controversias en el marco del contrato de concesión, en esta sección se analizan las principales actuaciones de la Interventoría y Supervisión, así como el avance logrado con la gestión, con el fin de detectar las dificultades y los riesgos que estas implican para el desarrollo esperado del contrato.

Actualmente, se tiene abierto un proceso sancionatorio por dos presuntos incumplimientos del Concesionario, asociados con las obras de franjas de la pista del aeropuerto José María Córdova y la iluminación de pistas y calles de rodaje del aeropuerto Olaya Herrera. Se tiene un tribunal de arbitramento solicitado por el Concesionario, también sobre la distancia lateral en las franjas de la pista del aeropuerto José María Córdova. Además, se tiene en curso una amigable composición entre las partes por un desplazamiento de la inversión, asociado con retrasos en la ejecución de las obras del alcance básico del contrato. Por otra parte, se tienen cuatro informes de la Interventoría con intenciones de multa contra el Concesionario, con el fin de conminarlo al cumplimiento de sus obligaciones.

6.1.1 Proceso sancionatorio abierto y tribunal de arbitramento

Actualmente, la ANI tiene abierto un proceso sancionatorio en contra del Concesionario, a causa de dos presuntos incumplimientos: uno asociado a la extensión de las franjas de la pista del aeropuerto José María Córdova y otro a la iluminación de pistas y calles de rodaje del aeropuerto Olaya Herrera; sin embargo, este segundo incumplimiento ya ha sido subsanado por el

Concesionario y la obra correspondiente ha sido avalada por la Interventoría mediante la formalización de la respectiva acta de verificación⁴.

En particular, el incumplimiento relacionado con la obligación contractual de “la nivelación y conformación de las franjas de pista del Aeropuerto, así como la construcción de las RESA por las cabeceras 18 y 36 y la instalación de la señalización horizontal del campo aéreo”, se refiere a la extensión lateral que se debe tener a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja. Por una parte, el Concesionario terminó la obra correspondiente en el año 2010 (cuando el contrato de concesión aún estaba siendo administrado por la Aerocivil) y suscribió el acta de verificación con la interventoría de turno y funcionarios de la Aerocivil, dejando una franja que cuenta con una distancia lateral de franja de 75 metros en casi toda su extensión.

Foto 1. Vista de perfil de la base aérea de la FAC JMC.



Se observa el cerramiento de las instalaciones de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC) y su cercanía con la pista del aeropuerto de Rionegro (JMC).

Foto 2. Foto aérea de la pista y las instalaciones de la FAC.



En la vista de planta, también se puede apreciar la cercanía con la pista de las instalaciones de la FAC, en un tramo según mediciones del Concesionario, no se cumple con la distancia lateral de 75mts.

Por su parte, la actual Interventoría del proyecto, en conjunto con la supervisión de la ANI, desconocen esta acta de verificación⁵, ya que afirman que no contiene las cantidades de obra ejecutadas ni fue suscrita por las personas competentes para hacerlo, ni establece el ancho de las franjas intervenidas, y adicionalmente, sostienen que la distancia lateral de las franjas debe ser de 150 metros y no de 75 como se tiene actualmente, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC).

Frente a esto, el Concesionario pone de presente los siguientes tres argumentos:

1. Que aún la distancia de 75 metros no se cumple en una sección de la pista debido a unos predios de la Aerocivil cedidos en comodato a la Fuerza Aérea colombiana. En consecuencia, manifiesta su voluntad para nivelar y compactar los metros faltantes cuando

⁴ Radicado ANI No. 20183090019333.

⁵ Radicado ANI No. 20183090051643.

- se tengan disponibles estos predios y para ejecutar mediante obra adicional lo correspondiente para extender las franjas hasta los 150 metros.
2. Que, desde la etapa precontractual, se admite que la obligación de la distancia lateral en las franjas de pista incluye únicamente 75 metros y de ser posible la ampliación a 150 metros.
 3. Reitera que, en su momento, la Aerocivil permitió y avaló la ejecución de las obras correspondientes a las distancias laterales de las franjas a 75 metros, hecho que no ha podido ser del todo cumplido pues el Concesionario no cuenta con la disponibilidad predial.

En cuanto al proceso sancionatorio, los argumentos de la Interventoría no siempre fueron claros para la ANI, lo que codujo entre otras cosas a la suspensión de la primera audiencia del proceso, y para ilustrar mejor esta situación a continuación se describen las actuaciones más relevantes en torno a dicho proceso: luego de haber declarado la nulidad de un primer proceso sancionatorio (en torno a estos mismos incumplimientos) debido a que no se incluyó al concedente del Establecimiento Público Olaya Herrera, el 11 de enero de 2017 los concedentes convocaron al Concesionario AIRPLAN y a la aseguradora SEGUREXPO a una audiencia de apertura de un segundo proceso sancionatorio⁶, que tiene como última consecuencia la imposición de una multa por concepto de “desperfectos en las obras de adecuación y modernización no corregidos dentro de los términos establecidos por el Interventor”⁷.

Durante la ejecución de la audiencia, se le da el uso de la palabra a un representante de la Interventoría, quien afirma que “el incumplimiento persiste, pero con fundamento en argumentos no relacionados en la citación”⁸, a raíz de lo cual se suspende la audiencia y se solicita a la Interventoría la aclaración de los fundamentos de la solicitud de inicio del proceso sancionatorio.

Entre tanto, el Concesionario manifiesta que debido al tiempo consumido por incidentes como la suspensión de la audiencia, la nulidad del anterior proceso sancionatorio y la apertura del nuevo, han incrementado la tasación de multa, generando que el Concesionario pueda verse patrimonialmente afectado sin que estas situaciones sean de su responsabilidad. Adicionalmente, el Concesionario solicita que, en respeto de sus derechos al debido proceso, audiencia, defensa y contradicción, los concedentes “se abstengan de variar la imputación efectuada en la Citación, o de modificar los fundamentos fácticos que la soportan, con ocasión de la intervención del director jurídico de la Interventoría, que por demás no se encuentra contemplada en el citado artículo 86 de la Ley 1474 de 2011”⁹.

Posteriormente, la supervisión radica un memorando a la gerencia de procesos sancionatorios en el cual remite y acoge el informe de aclaración de la posición de la Interventoría, en la cual ésta manifiesta que el incumplimiento del Concesionario no corresponde a desperfectos de obras (multa

⁶ Radicado ANI No. 20177010004051.

⁷ Citación a audiencia, radicado ANI No. 20177010004051.

⁸ Acta de audiencia de instalación de 26 de enero de 2017.

⁹ Radicado ANI No. 20174090111712.

inicialmente incluida como consecuencia en el proceso sancionatorio vigente) ni a controversias entre el Concesionario y la Interventoría, sino a faltas en la ejecución de la obra denominada franja de pista, contenida en el numeral 1.1.3.3.2.2 del Apéndice C del contrato de concesión¹⁰, y recomienda que se prosiga con el proceso sancionatorio bajo este escenario.

De forma paralela, el Concesionario solicitó iniciar un tribunal de arbitramento para dirimir la controversia en torno al incumplimiento de su obligación asociada con las franjas de pista, sin que a la fecha se tenga un laudo arbitral o se haya decretado la suspensión del proceso sancionatorio.

Al respecto, es importante tener en cuenta los siguientes riesgos:

1. Teniendo en cuenta que las franjas de pista hacen parte de las obras obligatorias del alcance básico del contrato de concesión, mientras no se resuelvan los procesos anteriormente citados, es posible que no se valide el acta de verificación existente ni se suscriba una nueva para la intervención de las franjas de pista, impidiendo que el contrato pueda avanzar a la fase de operación y mantenimiento, que debió iniciar el 14 de marzo de 2014.
2. Teniendo en cuenta que las franjas de pista hacen parte de las obras obligatorias del alcance básico del contrato de concesión, en caso de que el proceso sancionatorio y el laudo arbitral sean favorables para la ANI, y esto implique que el Concesionario complemente las intervenciones en las franjas de la pista (previa disposición de los predios necesarios por parte de la Aerocivil), será necesario esperar a que el Concesionario termine la intervención y a que ésta sea validada con acta de verificación para que el contrato pueda avanzar a la fase de operación y mantenimiento, que debió iniciar el 14 de marzo de 2014.

Frente a la situación del proceso sancionatorio y el tribunal de arbitramento vigentes en torno a las franjas de pista del aeropuerto José María Córdova, la Oficina de Control Interno concluye que, teniendo en cuenta los riesgos anteriormente enunciados, es posible que se llegue a afectar directamente el desarrollo esperado del contrato por lo que se recomienda evaluar cada uno de los riesgos en conjunto con la Interventoría del proyecto, identificar si existen otros que amenacen el desarrollo esperado del contrato y que estén asociados con los procesos jurídicos que se están adelantando, y diseñar e implementar cuanto antes acciones preventivas para mitigar los impactos que se identifiquen en dicho análisis.

6.1.2 Amigable componedor

En la actualidad se tiene abierta una controversia con el Concesionario sobre los perjuicios ocasionados como consecuencia del desplazamiento en la inversión asociado a la ejecución de las obras obligatorias previstas para el año 5 de la etapa de adecuación y modernización, las cuales fueron reprogramadas a partir del Otrosí No. 7 al contrato. En la Tabla 3 se presenta un resumen de

¹⁰ Radicado ANI No. 20184090051643.

las obras reprogramadas en el Otrosí No. 7 y las principales causas de la reprogramación, todas imputables al Concesionario, de acuerdo con los informes de Interventoría¹¹.

Tabla 3. Obras reprogramadas en el Otrosí No.7 al contrato de concesión.

AEROPUERTO	OBRA	CAUSA DE LA REPROGRAMACIÓN
Olaya Herrera – Medellín	1.4.4.4. Edificio parqueadero	Demoras en los trámites y gestiones del Concesionario para la autorización de la obra por parte del Ministerio de Cultura.
	1.4.4.6. Nueva terminal VIP de aviación general	
	1.4.6.4. Nueva torre de control	
	1.4.6.7. Reordenamiento de hangares	
Aeropuerto Las Brujas – Corozal	1.8.2.2.2. Ampliación de la pista de aterrizaje	Controversia generada por el Concesionario sobre la ejecución de la obra en los términos del Apéndice C del contrato de concesión.
Los Garzones – Montería	1.5.2.1.3. Sistema de luces de aproximación categoría I	Incumplimiento del plazo de entrega de diseños por parte del Concesionario.
	1.5.2.2.6. Pavimentación de pista	Fallas en el seguimiento de lo establecido en el Apéndice C para la ejecución de las obras.
José María Córdoba – Rionegro	1.3.3.2.6. Plataforma, calle de conexión y bodegas del terminal de carga	Controversia solicitada por el Concesionario sobre la ubicación del terminal.
	1.3.4.1.5. Vías de servicio para vehículos terrestres	Falta de entrega en tiempo de diseños de detalle por parte del Concesionario.

Fuente: elaboración propia con datos del No. 7 del contrato de concesión.

Al respecto, es importante mencionar que en el Otrosí No. 7 se establece que “las discusiones suscitadas en torno a las obras cuya reprogramación se pacta mediante la suscripción del presente otrosí, serán trasladadas a un panel de Amigables Componentes (...) para que en dicha sede se determinen las causas de la demora, quien debe soportarlas, los perjuicios, así como el derecho al reconocimiento de efectos económicos por el desplazamiento de las inversiones en el tiempo”, así como también se establece que “las partes han acordado que si como resultado del ejercicio de compensación de valores, se determina un saldo a favor de los Concedentes, el Concesionario pagará el valor que establezca el Amigable Componente, en la forma en la que sea acordada entre las partes. En caso contrario, esto es, si del ejercicio de compensación resulta una suma a favor del Concesionario, este renunciará a su cobro”.

¹¹ Radicado ANI No. 20174090634792.

En consecuencia, actualmente se está a la espera de la finalización y formalización del acta de verificación de la última de las obras del alcance básico del contrato, asociada al terminal de carga del aeropuerto José María Córdova, para poder dar paso a la evaluación del panel de amigables componedores y conocer si hay compensaciones a favor de la ANI.

En todo caso, por solicitud de la Supervisión, a medida que se han finalizado cada una de las obras de la Tabla 3, la Interventoría ha venido cuantificando el desplazamiento de la inversión y reportándolo a la supervisión de la ANI con previa solicitud, quedando pendiente a la fecha el cálculo correspondiente a la obra de plataforma, calle de conexión y bodegas del terminal de carga, dado que se encuentra actualmente en ejecución y que según el cronograma de obra vigente, terminan el 15 de diciembre de 2018. Como resultado de este ejercicio, se han evaluado distintos escenarios, encontrando en general compensaciones a favor de la ANI. No obstante, el valor de estas compensaciones será validado posteriormente de manera oficial por el panel de amigables componedores.

Al respecto, la Oficina de Control Interno recomienda continuar con el seguimiento que se lleva al desplazamiento de la inversión en conjunto con la Interventoría, con el fin de anticipar la decisión del panel de amigables componedores y cuantificar las compensaciones a las que haya lugar.

6.1.3 Intenciones de multa

Actualmente, el proyecto cuenta con 4 presuntos incumplimientos del concesionario, sobre los cuales la Interventoría ha rendido informes de intención de multa, recomendando a los concedentes el inicio de un proceso sancionatorio. A continuación se explica brevemente el objeto de cada intención de multa, frente al cual se argumenta que el Concesionario no ha efectuado la gestión suficiente para cumplir con sus obligaciones:

Tabla 4. Descripción de intenciones de multa y recomendación de apertura de procesos sancionatorios por parte de la Interventoría.

NO	PROCESO	OBJETO	FECHA DE SOLICITUD
1	Puesto de control accesos vehiculares	Falta de requerimientos mínimos de infraestructura del puesto de acceso vehicular (PAPA 1) del aeropuerto internacional José María Córdova de Rionegro.	09 de febrero de 2018
2	Tala de árboles pista 19	Las aerolíneas han reportado la presencia de árboles que obstaculizan la trayectoria de aproximación a la pista 19 del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro.	07 de marzo de 2018
3	Derrame de combustibles	Derrames de combustibles, líquidos y similares en el lado aire del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro.	07 de marzo de 2018
4	Cerramiento predio Sara	Cerramiento con especificación inadecuada en el sector del predio adquirido del particular denominado "Sara"	04 de mayo de 2018

NO	PROCESO	OBJETO	FECHA DE SOLICITUD
	Palma	Palma", en el aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa.	

Fuente: Elaboración propia con información de las comunicaciones de Interventoría¹².

En cuanto a los presuntos incumplimientos anteriormente enunciados, se han venido logrando avances por parte del Concesionario, de manera que actualmente la supervisión y la Interventoría se encuentran evaluando la necesidad de continuar o no con la activación de los mecanismos conminatorios que prevé el contrato para exigir el cumplimiento de las obligaciones contractuales al Concesionario, dado el avance en su gestión.

Al respecto, se recomienda a la Supervisión y a la Interventoría solicitar y hacer seguimiento a los planes de acción del Concesionario frente a los presuntos incumplimientos, con el fin de establecer plazos límite para solicitar a la Vicepresidencia Jurídica el inicio de los procesos sancionatorios correspondientes.

Adicionalmente, en caso de que sea necesario iniciar un nuevo proceso sancionatorio, se recomienda a la Supervisión mejorar la interacción con la Interventoría y con la Gerencia de Procesos Sancionatorios, con el fin de garantizar la oportunidad de estos procesos, pues en la presente auditoría se evidenció la necesidad de suspender una audiencia de un proceso sancionatorio contra este Concesionario para solicitar aclaraciones a la Interventoría acerca de su posición frente al fundamento de dicho proceso, luego de lo cual su sustentación varío en la causal.

Por otra parte, teniendo en cuenta que hay cuatro solicitudes de inicio de procesos sancionatorios que tienen entre 3 y 6 meses sin que se activen los mecanismos conminatorios previstos en el contrato para apremiar al Concesionario, se recomienda a la Supervisión establecer plazos para dar inicio a este tipo de procesos de forma oportuna.

6.2 Culminación de obras pendientes y operación actual de los aeropuertos visitados

A la fecha se encuentra pendiente la finalización de dos obras. Una es la plataforma, calle de conexión y bodegas del terminal de carga del aeropuerto José María Córdova, obra obligatoria del alcance básico del contrato, cuyo plazo se reprogramó en el Otrosí No. 7 con sujeción a una decisión de la Aerocivil y posteriormente se fijó en el Otrosí No. 18 como 33 meses a partir de la suscripción del acta de inicio (15 de marzo de 2016), es decir, el 15 de diciembre de 2018.

La otra obra es el Punto B, de los módulos de conexiones del edificio público y vuelos del aeropuerto José María Córdova (pasajeros, parqueaderos, escaleras), que en un principio hacía parte de la intervención denominada módulos de conexiones edificio público y vuelos, pero que a

¹² Radicado No. 2018020276 del aeropuerto Olaya Herrera (1), radicado No. 20180110449 del aeropuerto Olaya Herrera (2), radicado No. 20180110450 del aeropuerto Olaya Herrera (3) y radicado No. CIA-S-0238-2018 de la Interventoría (4).

partir del Otrosí No. 22 del contrato de concesión se separó su ejecución por aparte, pues hubo retrasos asociados con interferencias de la estructura con la cimentación de la torre de control, que no hace parte del área concesionada y se requería de gestiones adicionales para articular la ejecución de la obra, garantizando la integridad estructural de la torre de control. De acuerdo con el cronograma presentado por el Concesionario y aprobado por la ANI, se cuenta con 541 días a partir del 04 de abril de 2018, es decir finalizando el 27 de septiembre de 2019. Cabe aclarar que esta es una obra complementaria que no hace parte del alcance básico del contrato de concesión.

En el marco de la presente auditoría, se procedió a verificar la operación y el avance de obras del aeropuerto José María Córdova de Medellín y la operación y entrega de obras del aeropuerto El Caraño de Quibdó. A continuación se presenta un registro fotográfico de los puntos más relevantes del recorrido realizado.

6.2.1 Aeropuerto El Caraño de Quibdó

En general para este aeropuerto se revisaron las obras entregadas y se evidenció la operatividad tanto de éstas como del proyecto y varios de sus componentes como el Servicio de Extinción de Incendios, los sistemas de transporte de equipajes, las pistas y calles de rodaje, las plataformas y puentes de embarque, entre otros. En particular, con respecto al edificio de servicios aeroportuarios, se verificó la operatividad de varios de sus servicios (e.g. biblioteca, salas de cine, algunos locales comerciales), así como el proceso de adecuación que llevan a cabo los arrendatarios de algunos espacios como el hotel y algunos locales comerciales.

Foto 3. Instalaciones de los bomberos aeronáuticos.



Se verificó el suministro de los equipos de extinción de incendios

Foto 4. Zona de seguridad de extremo de pista RESA.



Se evidenció la disposición de zonas de seguridad a los extremos de la pista y la instalación de luces de identificación del umbral de pista.

Foto 5. Pista del aeropuerto.



En el recorrido por la pista se evidenció la conservación de calles de rodaje, el mantenimiento de la pista y la disposición de franjas de pista.

Foto 6. Salas de espera del terminal de pasajeros.



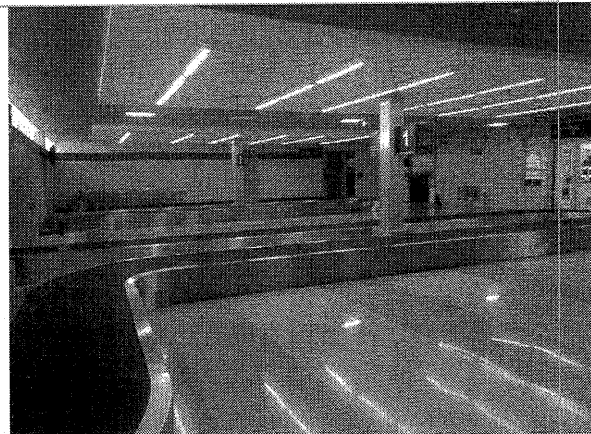
En el lado tierra se evidenció la construcción del edificio terminal de pasajeros incluyendo los sistemas de información al usuario (FIDS y BIDS).

Foto 7. Bandas transportadoras de equipaje desde el lado aire.



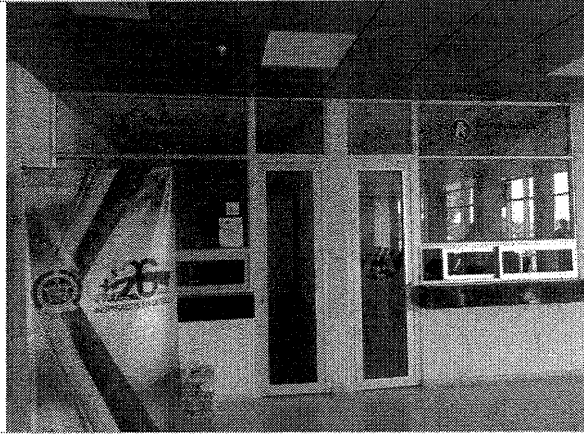
Se evidenció la instalación del nuevo sistema de manejo de equipaje.

Foto 8. Bandas transportadoras de equipaje desde el lado tierra.



El nuevo sistema de manejo de equipaje se inspeccionó tanto desde el lado aire como desde el lado tierra.

Foto 9. Oficinas de las autoridades.



Se evidenció la disposición de oficinas para la operación de las autoridades en los nuevos edificios del proyecto.

Foto 10. Instalación de señalética en el terminal de pasajeros.



A lo largo del recorrido del terminal de pasajeros, se evidenció la instalación de aire acondicionado, mobiliario y señalética.

Foto 11. Puente peatonal conectando los dos edificios del proyecto.



Se evidenció la instalación y operatividad del puente peatonal que conecta el terminal de pasajeros con el centro de servicios aeroportuarios.

Foto 12. Instalaciones de sanidad aeroportuaria.



Se verificaron las instalaciones y el suministro de dotación de las instalaciones de sanidad aeroportuaria.

Foto 13. Puente peatonal y centro de servicios aeroportuarios.



Se observa el acceso exterior al puente peatonal y la fachada del centro de servicios aeroportuarios.

Foto 14. Locales comerciales centro de servicios aeroportuarios.



Se evidenció la disposición de estos espacios comerciales, y que ya algunos de esto se encontraban operativos.

Foto 15. Plazoleta de comidas y cine.



Se evidenció la disposición de la plazoleta de comidas y el cine, ambos finalizados y operativos.

Foto 16. Instalaciones del futuro hotel.



Se evidenció la adecuación por parte del arrendatario del espacio destinado para uso hotelero.

Foto 17. Biblioteca Pública Arnoldo de los Santos Palacios
Mosquera



Se observa la fachada del edificio y la plazuela principal.

Foto 18. Vista interna de la biblioteca pública.



Se evidenció la operatividad de la biblioteca con espacios como: salas de lectura, salas de cómputo, auditorio, salón de niños, entre otros.

6.2.2 Aeropuerto José María Córdoba de Medellín

Foto 19. Obras de adecuación del terminal de carga.



Se verificó la ejecución y el avance de las obras en campo, así como la operación simultánea del espacio desde el lado aire y lado tierra.

Foto 20. Obras de adecuación de las vías de acceso al terminal de carga.



También se verificó la ejecución de obras sobre las vías de acceso.

Foto 21. Operaciones de cargue y descargue.



En la foto se observa como el terminal de carga prestaba sus servicios mientras se terminaban las obras de adecuación.

Foto 22. Obras en plataforma del terminal de carga.



En el recorrido se pudo observar la ejecución de obras en plataforma y la operación del terminal desde el lado aire, cuando un avión de carga estaba siendo atendido.

Foto 23. Terminal de pasajeros.



Desde el lado aire se tuvo la oportunidad de verificar las adecuaciones y ampliaciones al edificio terminal.

Foto 24. Plataforma y calles de rodaje.



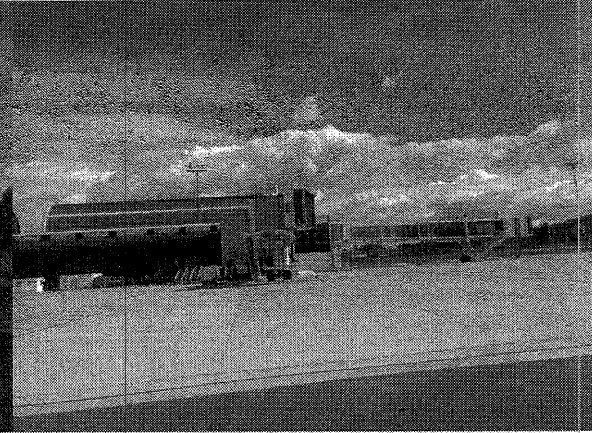
En el lado aire también se verificó la reparación de iluminación en pistas y calles de rodaje, señales y balizas en superficie.

Foto 25. Áreas de seguridad de extremos de pista.



Se verificó la disposición de las áreas de seguridad a los dos extremos de la pista.

Foto 26. Plataforma de terminal de pasajeros.



Se evidenció también la ampliación de plataformas en concreto y en asfalto en la terminal de pasajeros nacional.

Foto 27. Punto fijo B.



Se verificó la ubicación de la obra del punto fijo B, próxima a iniciar.

Foto 28. Punto fijo C.



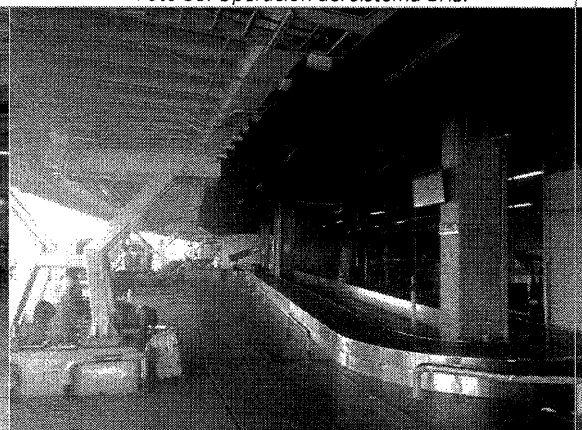
Así mismo, se verificaron las obras finalizadas de los puntos fijos A y C.

Foto 29. Sistema BHS.



Se verificó la operatividad de los controles y transporte de equipaje del sistema BHS del terminal de pasajeros nacional e internacional.

Foto 30. Operación del sistema BHS.



Durante la visita se observó el procedimiento de revisión y entrega de maletas y su transición entre el lado aire y el lado tierra.

Foto 31. Señalización horizontal en plataforma.



Se verificó también la operatividad y mantenimiento de la señalización en pista y en plataforma, distinguiendo los tipos de señalización por colores.

Foto 32. Bomberos aeronáuticos.



Se evidenció la operatividad de las obras de mejoramiento y suministro de equipos de los servicios de extinción de incendios.

Al respecto, es importante considerar que una de las obras que se tienen en ejecución (el terminal de carga) hace parte del alcance básico del contrato, lo que implica que hasta que no se dé su finalización y recibo formal mediante acta de verificación, el contrato permanece en la fase de adecuación y modernización, sin dar paso a la fase de operación y mantenimiento, que estaba prevista para iniciar el 14 de marzo de 2014.

Por otra parte, el contrato cuenta con la restricción de presupuesto consignada en la cláusula 45, numeral 45.2, en donde se establece que una vez los ingresos regulados esperados generados superen el 75% de los ingresos regulados esperados, el Concesionario no estará en la obligación de ejecutar las obras complementarias obligatorias previstas en el contrato, aun cuando así lo indiquen

los activadores de inversión, y si decide ejecutarlas, no recibirá remuneración alguna por parte de los concedentes.

Ahora bien, tanto la ejecución de la obra del terminal de carga como la restricción del numeral 45.2 del contrato suponen riesgos para el proyecto; por una parte, la ejecución de la obra del terminal de carga actualmente encabeza la ruta crítica del proyecto, pues cualquier retraso en su ejecución y verificación podría implicar un retraso en el paso a la fase de operación y mantenimiento, lo que puede conllevar a incurrir en sobrecostos (no solo en dinero sino también en tiempo, falta de prestación de un servicio, falta de disponibilidad de infraestructura, entre otros) asociados a obligaciones que cambian con el cambio de fase, como por ejemplo cobertura de pólizas con amparos propios de la ejecución de obras o el fondeo de la subcuenta de Interventoría.

Por otra parte, la restricción de adicionar recursos al proyecto para la contratación de obras una vez superado el 75% de los ingresos regulados esperados, implica que no se puedan destinar más recursos generados por el proyecto para la construcción de nueva infraestructura hasta la terminación del contrato aproximadamente en el año 2033, aún si las demandas de los aeropuertos (i.e. capacidad y detrimento del nivel de servicio del lado aire y del lado tierra) así lo requieren.

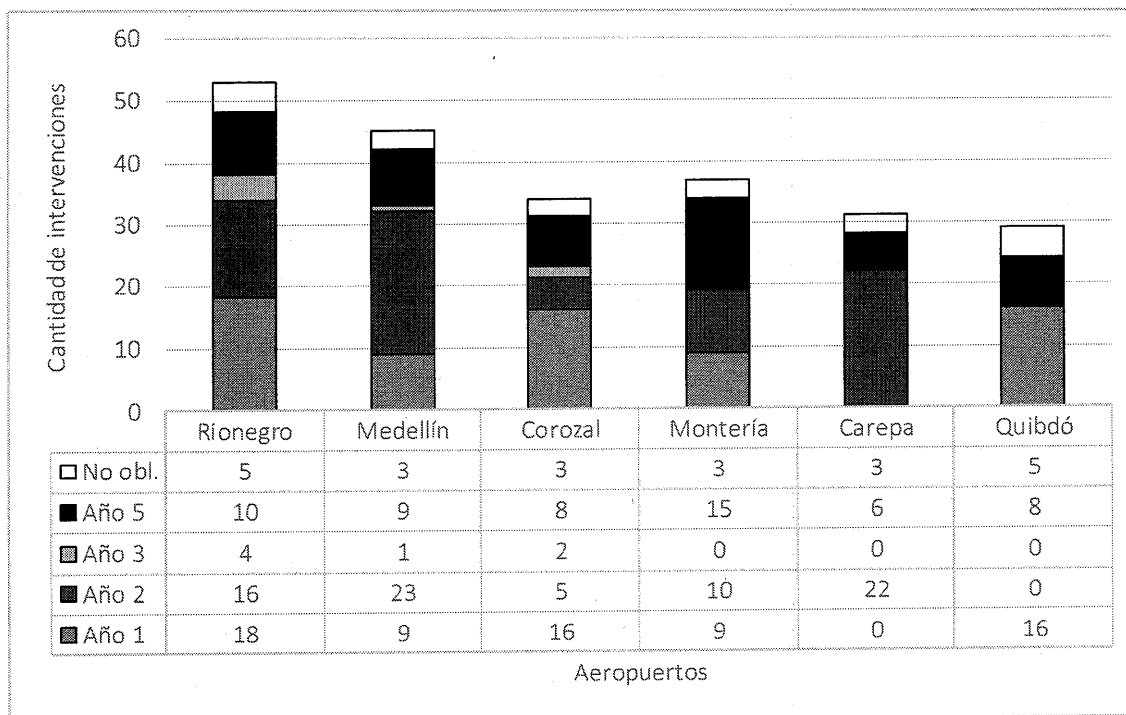
Al respecto, la Oficina de Control Interno recomienda a la Supervisión llevar a cabo ejercicios de planeación y prospectiva con el apoyo de la Interventoría, en los cuales se analice:

- Las fuentes de riesgo e incertidumbre y las opciones de mitigación de retrasos en la ejecución de las obras del terminal de carga del aeropuerto José María Córdova. Una opción es garantizar un seguimiento intensivo de la interventoría a la ejecución de estas obras hasta su finalización y continuar monitoreando y alertando de forma temprana posibles retrasos en el cronograma.
- Estudiar y cuantificar las implicaciones de los retrasos en el cambio de fase del proyecto. En especial determinar si hay lugar a nuevos desplazamientos de la inversión o a otra clase de perjuicios para la nación como la falta de prestación de un servicio en los tiempos previstos.

6.3 Avance general de la fase de modernización y adecuación

Como se ha mencionado en las secciones anteriores, actualmente el contrato se encuentra en la etapa de adecuación y modernización, y una vez culmine con el proceso de ejecución y formalización de actas de verificación de las intervenciones pendientes del alcance básico del contrato, se podrá proceder a dar inicio formal a la fase de operación y mantenimiento. Para ilustrar el avance actual del proyecto, a continuación se presenta un análisis del estado de las obras por aeropuerto, discriminando según si las obras son obligatorias o no y según el estado de ejecución.

Ilustración 2. Cantidad de intervenciones según si son obligatorias (incluye año previsto de ejecución) o complementarias (categoría "No obl.").

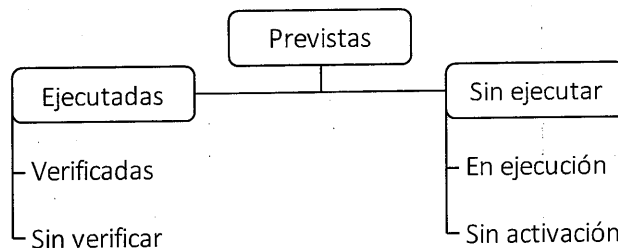


Fuente: elaboración propia con datos suministrados por la Interventoría.

En la Ilustración 2 se presentan las intervenciones del contrato, discriminando por el plazo de ejecución (i.e, 1, 2, 3 o 5 años) de las obras en caso de que sean obligatorias, o en una categoría aparte en caso de que sean complementarias. Como se puede observar, el aeropuerto con más intervenciones pactadas es el de Rionegro, mientras que los dos aeropuertos que más intervenciones complementarias tienen son Rionegro y Quibdó.

Si se miran estos datos discriminándolos por el avance de obra, es posible diferenciar cuatro posibles estados de las intervenciones, los cuales se muestran en la Ilustración 3.

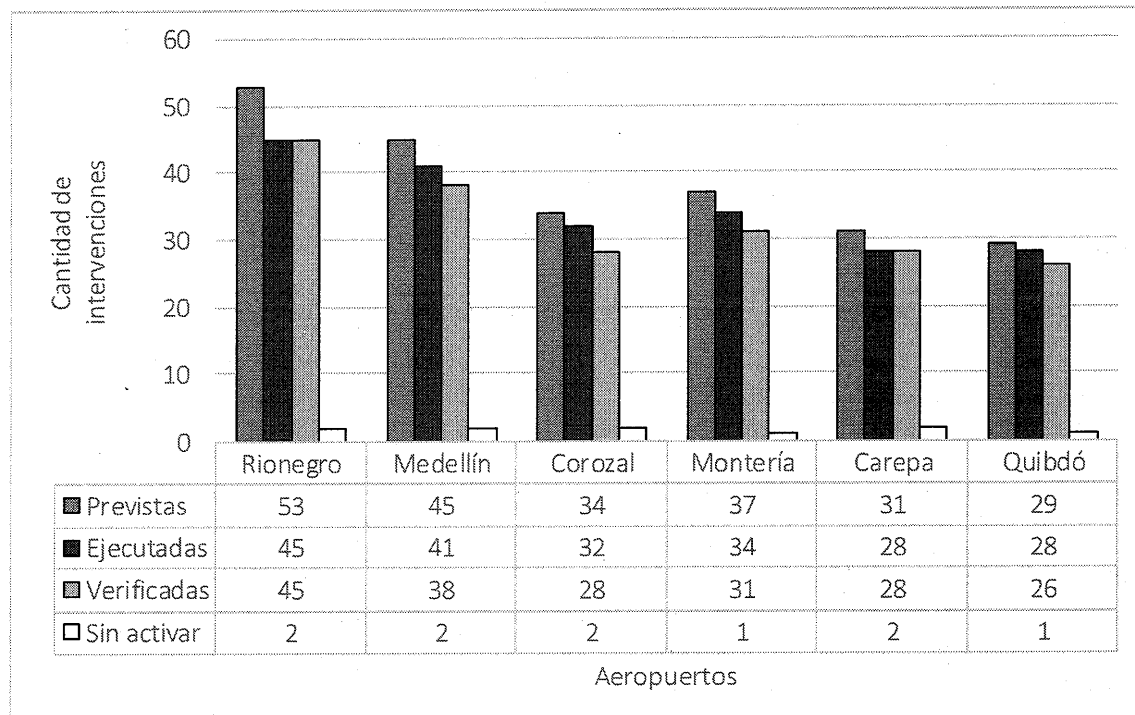
Ilustración 3. Esquema de posibles estados de las intervenciones del contrato.



Fuente: elaboración propia.

De acuerdo con la Ilustración 3, las obras previstas dentro del contrato de concesión pueden haber terminado su ejecución (categoría “Ejecutadas”), en cuyo caso puede que se hayan verificado mediante acta o no. Por otra parte, puede que no se haya terminado la ejecución de las obras (categoría “Sin ejecutar”), en cuyo caso puede que éstas se encuentren en ejecución o que no se hayan iniciado debido a que no se han cumplido las condiciones del activador de inversión. A continuación se presenta entonces el estado de las intervenciones:

Ilustración 4. Cantidad de intervenciones previstas, ejecutadas y verificadas en el contrato de concesión.



Fuente: elaboración propia con datos suministrados por la Interventoría.

En la Ilustración 4 se presenta para cada uno de los aeropuertos la cantidad total de intervenciones previstas (categoría “Previstas”, que incluye obras obligatorias y complementarias, sin importar su estado de ejecución), la cantidad de obras ejecutadas (categoría “Ejecutadas”), la cantidad de obras ejecutadas y con acta de verificación (categoría “Verificadas”) y la cantidad de obras previstas en el contrato pero que a la fecha no cuentan con la activación de la inversión (categoría “sin activar”).

Con base en esta información, se tiene que a nivel general del proyecto un total de 239 intervenciones previstas (100%), 208 ejecutadas (87%), 196 verificadas (82%) y 10 sin activar (4%). En consecuencia, se puede deducir que, para optimizar los tiempos del contrato, y lograr pasar a la fase de operación y mantenimiento cuanto antes, es necesario terminar la verificación de 12 intervenciones antes de que la obra en ejecución y con mayor plazo obtenga su acta de verificación, esto es, el terminal de carga del aeropuerto José María Córdova de Medellín, el cual está previsto para ser terminado el 15 de diciembre de 2018.

A partir de los datos presentados, también es posible deducir que aún hay un remanente de 10 intervenciones previstas en el contrato que aún no cuentan con la activación de la inversión para poder iniciar el proceso de adición o contratación de las obras; sin embargo, como se explicó en la sección 6.2, actualmente ya se superó el 75% de los ingresos regulados esperados del contrato por lo que no se pueden adicionar recursos del proyecto para la construcción de nuevas obras y en caso de que se active la necesidad de su contratación, sería necesario buscar la manera de llevarlas a cabo con el fin de satisfacer la demanda del aeropuerto correspondiente.

Al respecto, la Oficina de Control Interno concluye que es necesario analizar y planear los tiempos de ejecución de obras y los tiempos de suscripción de actas de verificación con el fin de garantizar que estos no sean objeto de demoras en el inicio de la fase de operación y mantenimiento.

Por otra parte, se concluye que dado que se tienen obras pendientes por activación de la inversión, resulta conveniente entender cuáles de estas necesidades de intervención están más próximas a activarse y estimar cuándo es probable que se activen. Para esto, se recomienda realizar un análisis de escenarios en conjunto con la Interventoría, a fin de determinar el tiempo que se tiene para encontrar una solución a las restricciones de inversión del proyecto, sin incurrir en perjuicios en las operaciones de los aeropuertos.

6.4 Conclusiones generales sobre los temas abordados de manera específica

A manera de resumen, se observa que el proyecto desde varios años atrás ha sufrido varios atrasos por razones diversas, por lo que ha sido necesario reformular los plazos de entrega de las obras del alcance básico del contrato, lo que ha retrasado en cerca de 4 años el inicio de la fase de operación y mantenimiento. A la fecha, se está adelantando la ejecución de las últimas obras del alcance básico, así como el proceso de formalización de actas de verificación de las obras terminadas.

No obstante, se han identificado la necesidad de prestar atención a dos factores que se consideran determinantes para lograr el inicio de la nueva fase del contrato: en primer lugar, los procesos jurídicos que enfrenta la ANI en relación con las obras las franjas de pista del aeropuerto José María Córdova (obra del alcance básico del contrato cuya acta de verificación es objeto de discusión), pueden representar demoras no previstas para el cambio de fase, y en segundo lugar, es importante prestar atención a la articulación de los tiempos de finalización de obras y de formalización de actas de verificación de las obras ya ejecutadas con el fin de prevenir retrasos.

Por otra parte, también ha sido necesario adicionar nuevas obras de acuerdo con las necesidades asociadas a la creciente demanda en todos los aeropuertos; sin embargo, el proyecto ya ha alcanzado un límite establecido contractualmente para continuar adicionando recursos para la contratación de nuevas obras, quedando un periodo de aproximadamente 15 años de contrato, en los que seguramente se requieran nuevas intervenciones. Por lo anterior, es necesario identificar las soluciones disponibles antes de que se empiecen a materializar las necesidades de infraestructura de alguno o varios de los aeropuertos objeto del contrato de concesión.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados

a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría del proyecto, Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014.

Siendo esta la segunda ocasión en la que se aplica la MED a la interventoría de este proyecto, a continuación se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta auditoría, así como los resultados de dicha evaluación obtenidos en el 2016. Posteriormente, se presentará un análisis pormenorizado de cada uno de los componentes, resaltando los aspectos positivos y las oportunidades de mejora en los procesos de vigilancia y control que desarrolla la Interventoría. Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 4 y 5.

Tabla 5. Resultados de calificación MED de junio de 2018.

		Calificación desempeño de interventoría			Cumplimiento contractual
		0-69	70-89	90-100	
Id	Componente	Bajo	Medio	Alto	
01	Gestión Administrativa	-	79,8	-	8/9 (89%)
02	Gestión Técnica	-	76,3	-	18/19 (95%)
03	Gestión Financiera	-	77,8	-	18/18 (100%)
04	Gestión Jurídica	-	78,0	-	11/11 (100%)
05	Gestión de Operativa	-	76,0	-	9/9 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	76,5	-	15/15 (100%)
07	Gestión Social	-	77,3	-	11/11 (100%)
08	Gestión Predial	-	77,5	-	10/10 (100%)

Calificación ponderada:	77/100	Cumplimiento contractual:	100/102 (98%)
--------------------------------	---------------	----------------------------------	----------------------

Fuente: elaboración propia.

A nivel general, se observó una interventoría con un cumplimiento contractual alto (100 de 102, ver columna 6 de la y que aporta un valor agregado a su quehacer en todas las áreas de su competencia.

Siendo esta la segunda ocasión en la que se aplica la MED a la interventoría de este proyecto, a continuación se presenta el resultado de la evaluación hecha en esta auditoría, así como los resultados de dicha evaluación obtenidos en el 2016. Posteriormente, se presentará un análisis pormenorizado de cada uno de los componentes, resaltando los aspectos positivos y las oportunidades de mejora en los procesos de vigilancia y control que desarrolla la Interventoría. Para profundizar la explicación de los componentes evaluados y la metodología de calificación de la MED, consultar los anexos 4 y 5.

Tabla 6. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la interventoría del proyecto.

Id	Componente	Comparación histórica de calificaciones	
		Julio de 2018	Julio de 2016
01	Gestión Administrativa	79,8	60,0
02	Gestión Técnica	76,3	73,1
03	Gestión Financiera	77,8	74,3
04	Gestión Jurídica	78,0	71,8
05	Gestión Operativa	76,0	71,7
06	Gestión Ambiental	76,5	71,6
07	Gestión Social	77,3	68,5
08	Gestión Predial	77,5	70,0

Fuente: elaboración propia.

Respecto a los resultados presentados en la Tabla 6, es importante anotar que dadas las actualizaciones y mejoras que se le hacen anualmente a la MED por parte de la Oficina de Control Interno, las calificaciones obtenidas en años diferentes no son comparables directamente, ya que obedecen a escalas diferentes. Es así como, en las dos primeras calificaciones el cumplimiento contractual se calificaba con un puntaje de 70,5/100 y en la calificación del presente año, este cumplimiento se califica con un puntaje de 75/100. Así mismo, es importante tener en cuenta que las calificaciones de las dos fechas, corresponden a interventorías diferentes.

En las visitas de auditoría realizadas los días 16, 17 y 18 de julio de 2018 a la interventoría y al proyecto respectivamente, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato. A continuación, se analiza en detalle cada componente evaluado para la auditoría realizada:

Tabla 7. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Administrativo 80/100	La Interventoría cuenta con un sistema de gestión de calidad dentro del cual implementa un programa de capacitaciones, a partir de las cuales forma a su equipo en aspectos relevantes para agregar valor a su trabajo, y cuenta también con un manual de funciones específicas para cada uno de los miembros de su organización, garantizando una adecuada distribución de responsabilidades al interior de esta. La Interventoría cuenta con personal	Continuar fortaleciendo e implementando el sistema de gestión de calidad, a partir de la medición de indicadores de desempeño que permitan monitorear la calidad de los productos e identificar nuevas oportunidades de mejora. Fortalecer los controles para garantizar la entrega en tiempo de los informes de Interventoría y concertar con la supervisión de la ANI la mejor forma de cumplir con las obligaciones

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
	<p>administrativo “no facturable” adicional a la plantilla mínima requerida, velando por complementar y cumplir de la mejor forma sus obligaciones contractuales.</p>	<p>contractuales estipuladas para tal fin (i.e. entregar los informes los 5 primeros días hábiles de cada mes). Continuar monitoreando los tiempos de respuesta de las comunicaciones enviadas y mejorar el cumplimiento de dichos tiempos.</p>
<p>Técnico 76/100</p>	<p>La Interventoría establece, actualiza semanalmente e informa a la ANI con indicadores de control de avance de ítems de obra claros y objetivos, que permiten monitorear la evolución de las intervenciones y detectar retrasos oportunamente, frente a los cuales también formula el plan de acción correspondiente.</p> <p>La Interventoría formaliza un acta de revisión y hace recorrido conjunto con el concesionario con el fin de evidenciar oportunidades de mejora y formular un plan para atender de la mejor forma el mantenimiento de la infraestructura.</p>	<p>Hacer seguimiento al cumplimiento de políticas y lineamientos aplicables expedidos por parte de las diferentes entidades del sector transporte, como por ejemplo a la instalación y mantenimiento de vallas informativas en los aeropuertos (Resoluciones 1219 de 2015 y 542 de 2018 del Ministerio de Transporte).</p> <p>Presentar como parte del resumen ejecutivo del contrato de concesión la curva S del proyecto (inversión programada vs ejecutada a la fecha), con el fin de ilustrar al lector sobre el avance del contrato y las fuentes de retraso, explicar y conceptualizar al respecto.</p>
<p>Financiero 78/100</p>	<p>La Interventoría realiza una revisión exhaustiva de todos los registros de los ingresos regulados y no regulados del Concesionario, comparándolos con fuentes alternativas de información con el fin de verificar los montos reportados por el Concesionario para cada uno de los aeropuertos.</p>	<p>Se recomienda al inicio de cada informe mensual o al inicio de la sección financiera del informe mensual, definir claramente el alcance temporal de las fuentes de información consultadas, en caso de que no toda la información del mes inmediatamente anterior esté disponible para analizar.</p>
<p>Jurídico 78/100</p>	<p>La Interventoría lleva un cuadro de control de observaciones al concesionario por cada una de las áreas de su competencia, a través del cual monitorea periódicamente el avance o el retraso en la atención de estas. Dentro de este proceso, el área jurídica apoya de forma transversal a las demás áreas con el fin de identificar los casos en los que la</p>	<p>Consolidar todas las alertas emitidas a la ANI en comunicaciones y otros medios, como un reporte dentro del informe mensual.</p> <p>Hacer seguimiento a las políticas y lineamientos que debe cumplir el concesionario y que son emitidos por las diferentes entidades del sector transporte, en especial la ANI y el</p>

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
	falta de atención a las observaciones constituye un presunto incumplimiento contractual y procede emitir una intención de multa.	Ministerio de Transporte.
Operativo 76/100	<p>La Interventoría actualiza periódicamente las fichas técnicas de los aeropuertos, donde se reflejan los aspectos más relevantes de su desarrollo en el marco del contrato de concesión.</p> <p>La Interventoría sistematiza las revisiones de la operación de cada aeropuerto en listas de chequeo que aplica periódicamente, lo que permite llevar un registro de cumplimiento a lo largo del tiempo e identificar posibles incumplimientos y oportunidades de mejora.</p>	Aprovechando que la Interventoría cuenta con diferentes indicadores que consolida en listas de chequeo, se recomienda consolidarlos y presentarlos resumidos gráficamente de manera que se pueda analizar el cumplimiento y el mejoramiento a lo largo del tiempo.
Ambiental 77/100	La Interventoría lleva un seguimiento histórico de los indicadores de cumplimiento de los programas ambientales de los aeropuertos.	<p>Llevar un listado de permisos y obligaciones ambientales, actualizable periódicamente, a partir del cual se pueda monitorear el cumplimiento y emitir alertas tempranas sobre incumplimiento de este tipo de obligaciones.</p> <p>Continuar con las revisiones, observaciones y sugerencias al Concesionario, previas a la presentación de los Informes de Cumplimiento Ambiental a la autoridad ambiental correspondiente.</p>
Social 77/100	La Interventoría reporta en su página web una descripción, fecha de terminación y estado de avance de cada una de las intervenciones de los aeropuertos objeto de su contrato. Esto es importante pues permite el control ciudadano a partir de la consulta de varias fuentes de información sobre el avance y estado del proyecto.	<p>Incluir un registro fotográfico del avance del avance de las diferentes intervenciones, así como información para el ciudadano sobre el desempeño de cada aeropuerto.</p> <p>Promover la divulgación de su página web con la ciudadanía como una herramienta complementaria a la información suministrada por el Concesionario y como la posibilidad de interactuar con los controles del</p>

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
		proyecto.
Predial 77/100	La Interventoría actualiza mensualmente un cuadro de control exhaustivo de invasiones a los predios del Estado discriminado por cada uno de los predios del proyecto, a partir de lo cual garantiza esta vigilancia periódica de todos y cada uno de los predios del Estado en los aeropuertos objeto de su contrato.	Resumir y reportar cuantitativamente la etapa que se está llevando a cabo en la gestión predial dentro de los informes mensuales de Interventoría. Por ejemplo, si se trata de la elaboración de insumos prediales, enumerar la cantidad de predios con estudios de títulos, avalúo comercial, ficha predial, entre otros.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del Estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades establecidas por la Oficina de Control Interno en auditorías pasadas sobre este proyecto.

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

Actualmente no se tienen hallazgos abiertos ni cerrados por lo tanto no hay plan de mejoramiento institucional para este proyecto.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Actualmente el Aeropuerto de Centro Norte tiene una (1) no conformidad abierta con plan de mejoramiento por procesos, el cual se encuentra con un avance del 75%, donde se ha evidenciado gestión por parte del Grupo interno de Trabajo de Defensa Judicial de la Vicepresidencia Jurídica, cumpliendo las tres primeras acciones de mejora y se encuentra en espera la socialización del ajuste al procedimiento de instructivo para llevar a cabo el proceso sancionatorio contractual y lista de chequeo.

Tabla 8. No Conformidades derivadas de las Auditorías Técnicas

NO.	DESCRIPCIÓN	ACCIONES DE MEJORAMIENTO
-----	-------------	--------------------------

<p>3181</p>	<p>Para Defensa Judicial</p> <p>1. De acuerdo a lo estipulado en el artículo 86 de la ley 1474 de 2011, se prevén los procedimientos por los cuales mediante audiencias bajo el principio de la oralidad, se dan la herramientas a las Entidades para llevar a cabo procesos sancionatorios expeditos; sin embargo, cómo se evidencia en el proceso que adelanta Defensa judicial respecto al posible incumplimiento de tipo técnico y operativo, fue necesario declarar nulidad procesal por cometer un error al citar sólo a uno de los dos concedentes del contrato de concesión.</p> <p>Por tal motivo, es necesario que se dé celeridad a este tipo de procesos administrativos, de tal manera que se diriman los inconvenientes contractuales en plazos más cortos, y se apliquen las multas y/o sanciones que den lugar a los incumplimientos.</p> <p>Porcentaje de avance acciones de mejoramiento: 75%.</p>	<p>1- Elaborar el proyecto de ajuste del Procedimiento GEJU-P-003 Imposición de multas y sanciones a concesionarios e interventorías</p> <p>2- Adopción de la nueva versión del procedimiento y su incorporación al Sistema Integrado de Gestión de la Entidad</p> <p>3- Memorando de recomendación de ajuste al procedimiento CSP-P-001, con la inclusión de instructivo para llevar a cabo el proceso sancionatorio contractual y lista de chequeo</p> <p>4- Solicitud a la Vicepresidencia Administrativa y Financiera para incluir en el cronograma de capacitación de la vigencia 2017</p> <p>Fecha de terminación: 31 de diciembre de 2017.</p>
--------------------	--	--

Fuente: PMP actualizado al 30 de junio de 2018

Como seguimiento a la no conformidad abierta, se solicitó al grupo de trabajo de procesos sancionatorios de la Vicepresidencia Jurídica la reformulación de las fechas del plan de mejoramiento, con el fin de superar las dificultades evidenciadas y dar cierre a la no conformidad.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

Se consultó ORFEO13; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo, en el tiempo definido para la presente auditoría.

Se evidencia que a partir de junio del año 2017 y lo corrido de 2018 por parte de los entes de control se recibieron 5 comunicaciones provenientes de los organismos de control y 2 comunicaciones por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, de lo cual se puede destacar lo siguiente:

¹³ Sistema de gestión documental Interno - ANI

- La Contraloría General de la República allegó 5 comunicaciones donde 2 de ellas son relacionadas con denuncias ciudadanas y las restantes donde se solicita información para insumo del desarrollo de la Auditoría Financiera. Todas estas solicitudes fueron atendidas.
- La Superintendencia de Puertos y Transporte allegó 2 comunicaciones donde en una de ellas solicita la relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos o de obras con sus prorrogas vigentes a la fecha, y en la otra copia a la ANI en una solicitud dirigida al Concesionario.

En referencia de las comunicaciones recibidas por los diferentes entes de control, éstas han sido respondidas en tiempo, salvo en dos comunicaciones para la CGR y una para la Superintendencia de Puertos y Transporte, allegando la información requerida respecto al proyecto de concesión. (ver Anexo 2 - Verificación de antecedentes: solicitudes por parte de organismos de control).

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría el día 18 de julio de 2018 con la Interventoría del proyecto, transmitiéndose las conclusiones a la Supervisión, mediante correo electrónico de fecha 24 de julio de 2018. Estas conclusiones fueron revisadas y comentadas por la supervisión mediante correo electrónico del 26 de julio de 2018. En cuanto a la Interventoría, no se encontraron en esta ocasión aspectos de incumplimiento contractual que generaran la emisión de no conformidades.

Posteriormente, los comentarios de supervisión fueron tenidos en cuenta por el equipo de auditoría para la redacción del presente informe.

A continuación, se presentan las siguientes recomendaciones y no conformidades para tener en cuenta a manera de retroalimentación, tanto para la Interventoría como para la Supervisión, todas estas formuladas en beneficio del desarrollo del proyecto y de los resultados que espera obtener la ANI.

9.1 No Conformidades

En esta sección se presentan las no conformidades generadas en esta auditoría, las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual.

En este sentido, el responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – que consiste en diligenciar el formato **EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)"**, para lo cual la Oficina de Control Interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo.

Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz y su plan de acción se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del informe para que el supervisor y la interventoría formulen las acciones de mejoramiento respectivas a las no conformidades señaladas; estos deben ser remitidos al correo electrónico csanchez@ani.gov.co, para su revisión y formalización. A continuación se presentan las no conformidades de acuerdo con el responsable de cada proceso.

9.1.1 Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual

1. Se evidenció una contradicción entre el contrato de Interventoría estructurado por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y su anexo 10 (Hoja de datos) y anexo 4 (Plan de cargas de trabajo), referente al plazo máximo de entrega de informes mensuales de Interventoría: tanto en el literal ww de la cláusula 1.3 del contrato, como en el literal 18 del Anexo 10 se establece que este plazo es de los 15 primeros días calendario de cada mes, mientras que en la sección 2.4.1. del Anexo 4 se establece que el plazo es los 5 primeros días.

9.2 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada tanto por parte de la interventoría como por parte de la supervisión y de la estructuración del proyecto.

9.2.1 Para la Interventoría

1. Se evidenció que en el periodo analizado en la auditoría, la entrega de informes de interventoría ha superado en promedio 1,07 días el plazo máximo de entrega de estos informes (los 15 primeros días calendario de cada mes), establecido en el literal 8 del anexo 10 y la cláusula 1.3 del contrato de Interventoría, por lo que se recomienda mejorar los controles de estos tiempos de entrega.
2. Dentro del archivo de manejo de correspondencia de la Interventoría, en el cual se lleva un control de los tiempos de vencimiento para dar respuesta a las comunicaciones hacia la ANI y el Concesionario, se evidenciaron algunos eventos en los cuales se superaba el plazo máximo establecido para dar respuesta, por lo que se recomienda fortalecer los controles asociados con la oportunidad en la emisión de las comunicaciones de la Interventoría.
3. Teniendo en cuenta que dentro de las revisiones de Interventoría se verifican varios tipos de señalización (e.g. vehicular de vías de acceso, señalética interior de aeropuertos, señalización de obra), se recomienda describir los diferentes tipos analizados y concluir en el informe mensual a manera general sobre la señalización en cada aeropuerto.
4. Se recomienda consolidar el seguimiento del estado y las intervenciones necesarias para obtener la certificación de los aeropuertos y actualizarlo periódicamente informando a la ANI. Una opción es consignar este seguimiento en el informe mensual de Interventoría.
5. En la parte ejecutiva del informe mensual, se recomienda presentar gráficamente y analizar (a la luz de la contribución de cada aeropuerto) una comparación entre la inversión proyectada y la ejecutada (curva S) del contrato de concesión. Esto con el fin de presentar un resumen amplio e introductorio del avance del proyecto.
6. Teniendo en cuenta que se ha venido trabajando desde el año 2016 con el Concesionario en la actualización del inventario que se exige en la cláusula 54 del contrato de concesión, se recomienda establecer, en conjunto con los concedentes, un plazo máximo para la actualización de éste y preparar la activación de los mecanismos conminatorios que prevé el contrato en caso de que dicho plazo sea superado.

7. Hacer seguimiento a la implementación, actualización y mantenimiento de las vallas informativas de los aeropuertos, de acuerdo con la Resolución 1219 de 2015, en especial en el artículo 7 y en la Resolución 542 de 2018 del Ministerio de Transporte.
8. En general, se recomienda hacer un seguimiento a las obligaciones que el Concesionario adquiere con diferentes entidades del Estado que generan políticas o lineamientos aplicables.
9. Teniendo en cuenta que no toda la información del área financiera que se analiza en los informes mensuales corresponde al mes inmediatamente anterior, debido a la periodicidad con la que se obtienen los insumos de los análisis, se recomienda aclarar el alcance temporal de cada una de las fuentes de información y justificar este hecho.
10. Reportar como parte de los informes mensuales el seguimiento que lleva el área financiera en torno a examinar que no hay violación lavado de activos y financiación del terrorismo (LA/FT) en el manejo de los recursos de la concesión, en cumplimiento de la Ley aplicable.
11. Además de remitir por escrito las alertas de Interventoría, se recomienda consolidar en la sección de conclusiones de los informes mensuales un seguimiento y priorización de las alertas más relevantes vigentes emitidas por la Interventoría hacia los concedentes.
12. Con el fin de resumir y asegurar el entendimiento de los indicadores de niveles de servicio IATA para los aeropuertos del contrato de concesión, se recomienda presentar la evolución de los indicadores más relevantes a través de estadísticas e ilustraciones gráficas.
13. Dado que en materia ambiental se cuenta con diferentes permisos, concedidos por diferentes autoridades del orden local y nacional, se recomienda llevar un listado exhaustivo de las obligaciones ambientales del Concesionario, actualizable mensualmente para cada uno de los aeropuertos y hacerle seguimiento a éste reportando la cantidad de obligaciones ambientales cumplidas, incumplidas, con riesgo de incumplimiento o con otras observaciones por parte de la Interventoría. Adicionalmente, se recomienda agregar un análisis cuantitativo por aeropuerto de la cantidad de obligaciones vigentes contra el estado de cumplimiento.
14. Sistematizar y fortalecer el control de vectores en los aeropuertos. Una opción es implementar listas de chequeo actualizables periódicamente, de forma similar a la forma como se hace con el mantenimiento de los bienes entregados en concesión.
15. Además de verificar la operatividad de la página web de la concesión, se recomienda analizar mensualmente la pertinencia, actualización y suficiencia de la información divulgada por el Concesionario hacia la ciudadanía y emitir recomendaciones al respecto.
16. Además de hacer seguimiento e informar el estado de cada predio en particular, se recomienda resumir el proceso de suscripción de actas de vecindad a manera de reporte estadístico (e.g. cantidad actas suscritas y pendientes) como parte del informe ejecutivo.
17. En general, dada la extensión del seguimiento que se hace desde el área predial (i.e. una revisión diferente en cada etapa de la gestión predial por cada predio afectado), se recomienda complementar los reportes consolidando la información y presentándola a

través de indicadores y gráficos. Aplica para el caso de la cantidad de invasiones a los predios de Estado en cada aeropuerto, cantidad de actas de vecindad suscritas, estado de los procesos de expropiación, entre otros.

18. Mejorar el procedimiento de apoyo al inicio y desarrollo de procesos sancionatorios, con el fin de establecer una comunicación continua con la supervisión del contrato en la ANI, propendiendo por la unificación de una única y clara posición entre la Entidad y la Interventoría frente al incumplimiento y sus consecuencias en contra del Concesionario. Esto con el fin de evitar situaciones como la evidenciada en relación con las franjas de pista del aeropuerto José María Córdova, en donde fue necesario suspender una audiencia del proceso sancionatorio para solicitar aclaraciones a la Interventoría acerca de su posición frente al fundamento de dicho proceso.

9.2.2 Para la Supervisión y equipo de apoyo

1. Incluir un enlace a la página web de la Interventoría en las páginas web de la ANI dedicadas a los aeropuertos de la presente Concesión con el fin de proveer a la ciudadanía fuentes de información provenientes de los controles de los proyectos, así como la posibilidad de interactuar directamente con los mismos.
2. Completar en la página web de la ANI todos los campos de todos los aeropuertos objeto del presente contrato de concesión, tales como el estado del proyecto, fecha de suscripción, municipio, video informativo, tipo de carga, entre otros. Así mismo, se recomienda eliminar los campos que no apliquen, con el fin de entregar información completa y oportuna a la ciudadanía.
3. Asegurar el cumplimiento de la Resolución 1219 de 2015 del Ministerio de Transporte sobre distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte, en especial del artículo 7 que trata sobre el reemplazo y mantenimiento. Lo anterior, debido a que no se evidenció en la presente auditoría que la Interventoría del proyecto hiciera seguimiento y control al cumplimiento de esta política.
4. Solicitar a la Interventoría un ejercicio de prospectiva y cuantificación de riesgos, en el que se evalúen las consecuencias de que el contrato no pueda avanzar a la fase de operación y mantenimiento por cuenta de demoras en la formalización de actas de verificación en situaciones hipotéticas como la necesidad de obras de adecuación de las franjas de pista del aeropuerto José María Córdova. Esto con el fin de anticipar las consecuencias de situaciones adversas para el proyecto y tener listas acciones de mitigación en caso de que estos riesgos se materialicen.
5. Establecer canales de comunicación más efectivos entre la Interventoría del proyecto, los apoyos jurídicos y la gerencia de procesos sancionatorios, con el fin de evitar situaciones como la evidenciada en relación con las franjas de pista del aeropuerto José María Córdova, en donde fue necesario suspender una audiencia del proceso sancionatorio para solicitar aclaraciones a la Interventoría acerca de su posición frente al fundamento de dicho proceso.

6. Una vez recibidas las solicitudes de la Interventoría de inicio de procesos sancionatorios por incumplimientos del Concesionario, establecer plazos para evaluar la solicitud y activar los mecanismos conminatorios que prevé el contrato de Concesión, con el fin de apremiar al Concesionario al cumplimiento de sus obligaciones.

9.2.3 Para la Vicepresidencia Jurídica

1. Establecer canales de comunicación más efectivos entre la Interventoría del proyecto, los apoyos jurídicos y la gerencia de procesos sancionatorios, con el fin de evitar situaciones como la evidenciada en relación con las franjas de pista del aeropuerto José María Córdova, en donde fue necesario suspender una audiencia del proceso sancionatorio para solicitar aclaraciones a la Interventoría acerca de su posición frente al fundamento de dicho proceso.
2. Reformular cuanto antes el plan de mejoramiento de la no conformidad abierta asociada con la modificación del procedimiento de Imposición de multas y sanciones a concesionarios e interventorías, con el fin de establecer plazos para concretar la última acción de mejoramiento, y dar por superada la no conformidad. Lo anterior, es especialmente importante y urgente en el marco de la presente auditoría, pues se evidenciaron fallas de comunicación con la Supervisión y la Interventoría, que ocasionaron que fuera necesario suspender la audiencia de un proceso sancionatorio, para solicitar aclaraciones a la Interventoría acerca de su posición frente al fundamento de dicho proceso.

9.2.4 Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual

1. Teniendo en cuenta que en esta auditoría se ha identificado una contradicción en los documentos del contrato de Interventoría, se recomienda diseñar una herramienta o proceso que permita la retroalimentación y garantice el registro y aprendizaje de lecciones en la estructuración de contratos de Interventoría, que surjan de la gestión contractual de dichos contratos. Lo anterior, aprovechando que es la misma Vicepresidencia la que estructura estos contratos y luego los administra, teniendo la opción de detectar oportunidades de mejora e implementarlas en futuros contratos. Para esto, una opción es la creación de una bitácora en cada proyecto, en la cual se registren las fallas identificadas (e.g. contradicciones, obligaciones no exigibles, obligaciones faltantes) y la creación de mesas de trabajo periódicas conformadas por los estructuradores y los supervisores de los contratos de Interventoría, en las que se revisen e implementen los cambios a los que haya lugar.

Lo anterior es coherente con la recomendación hecha por esta Oficina en otros informes de auditoría, sobre diseñar un instrumento similar entre las Vicepresidencias Ejecutiva, de Gestión Contractual y la Vicepresidencia de Estructuración en torno a los contratos de concesión, por lo que, al aceptar esta recomendación, la Vicepresidencia de Gestión Contractual se convertiría en un ejemplo de mejoramiento continuo de la estructuración de contratos al interior de la Entidad. Al respecto, esta Oficina en el marco de su rol de asesoría y acompañamiento, manifiesta su disposición para aportar su experiencia en la

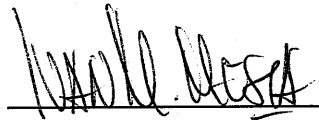
identificación de oportunidades de mejora de contratos de Interventoría y de concesión para fortalecer este nuevo instrumento.

Elaboró:



Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:



Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:



Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Verificación de antecedentes
- Anexo 3: Metodología de la auditoría
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño
- Anexo 5: Hoja de calificaciones de la MED

Anexo 1: Componentes analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes estudiados en detalle del proyecto de concesión, se analiza la etapa adecuación y modernización. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares que se encuentran en un proyecto de concesión aeroportuaria: administrativo, técnico, jurídico, financiero, operativo, ambiental, social y predial.

Se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por el Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014, en virtud del contrato 049 de 2014 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por primera ocasión en este proyecto a la Interventoría Consorcio Interpuertos, lo cual permite ver el comportamiento de la Interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

Vale la pena resaltar que estos criterios de evaluación se encuentran sustentados en los documentos de trabajo elaborados por la Oficina de Control Interno de la ANI y obedecen a parámetros allí descritos, por lo cual las calificaciones dispuestas y aplicadas obedecen a la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 3; año 2018.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 3; año 2018.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 4; año 2018.
- Guía para la construcción de informes de interventorías EVCI-I-001, versión 1; año 2015.
- Manual de Interventoría y Supervisión GCSP-M-002; versión 1, año 2015.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 1; año 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P003, versión 5. ANI, 2016.
- Decreto 648 de 2017

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, www.ani.gov.co en el link “Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión – Manuales/Instructivos”.

Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante oficio con número de radicado ANI 20174090995972 del 18/09/2017 La Contraloría hace el traslado de la denuncia 2016-105334-82111-D/2016.N referente al reintegro de recursos por anulación de laudo arbitral.	La ANI da traslado a la de la denuncia (Rad. ANI 20173090308111 del 21/09/2017) en los términos de Artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo CPACA, para su información y correspondiente respuesta de la Autoridad Aeronáutica a la Contraloría General de la Republica teniendo en cuenta que este proceso estaba en cabeza de la AEROCIVIL	Atendida en Tiempo
	Mediante oficio con numero de radicado ANI 20174091094222 del 12/10/2017, en referencia a la Denuncia Ciudadana 2016-105334-82111-D/2016, se solicita el suministro de la Hoja de vida, Cedula de Ciudadanía, certificado de bienes, acta de posesión, certificado de cargo, acta de nombramiento, manual de funciones vigentes y póliza de responsabilidad de servicios públicos de los supervisores del contrato de concesión 8000011OK-2008 en la fecha de julio de 2015. De la misma manera se solicita información general del Concesionario AIRPLAN y de su representante, copia de las pólizas, copia del Laudo Arbitral y copia del contrato	La ANI allega la información solicitada, en referencia de la Denuncia Ciudadana 2016-105334-82111-D/2016 mediante oficio con radicado ANI 20171000343391 del 23/10/2017	Atendida fuera de Tiempo

	de concesión (8000011OK-2008), otrosíes y anexos.		
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090179432 del 21/02/2018 se solicita informe de ejecución financiera de cada una de las concesiones de modo carretero, férreo, portuario y aeroportuario para el desarrollo de la Auditoria Financiera.	La ANI allega mediante los oficios con número de radicado ANI 20185000062611, 20183100062401 del 28/02/2018 la información solicitada por la Contraloría General de la Republica para el desarrollo de la Auditoria Financiera.	Atendida en Tiempo
	Médiate oficio con radicado ANI 20184090075672 del 25/01/2018 se solicita diligenciar la matriz anexa, con el fin de adelantar el análisis acerca de las concesiones en infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y férrea por el Área de Infraestructura física y Telecomunicaciones de la Contraloría General de la Republica.	La ANI allega la matriz con la información diligenciada mediante oficio con radicado ANI 20183000029531 del 01/02/2018	Atendida en Tiempo
	Mediante correo electrónico con número de radicado 20184090183472 del 22/02/2018 se solicitó el soporte del SNFAD, de los pagos efectuados por unidades funcionales, obras menores, obras prioritarias y mantenimiento, a las concesiones de 4G de iniciativa privada e iniciativa pública, para los años 2015, 2016 y 2017.	La ANI allega a la Contraloría General de la Republica mediante oficio con número de radicado ANI 20184010073191 del 07/03/2018 lo exportado del sistema SINFAD con los comprobantes contables de los pagos de unidades funcionales en los años 2015, 2016 y 2017.	Atendida fuera de Tiempo
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.	No aplica.



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO
Aeropuertos de Centro Norte



POCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.	No aplica.
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	La Superintendencia de Puertos y Transporte copia a la ANI mediante oficio con número de radicado ANI 20184090541272 del 31/05/2018 el requerimiento que le hace a la Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte, solicitando las evidencias del plan de mejora derivado de los resultados de la inspección realizada los días 22 y 23 de mayo de 2018.	No aplica.	No aplica.
	Mediante oficio con número de radicado ANI 20184090060722 del 22/01/2018 se solicita la relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos o de obras con sus prorrogas vigentes a la fecha.	La ANI allega la relación de los contratos de concesión, aeropuertos, carreteras, férreos o de obras con sus prorrogas mediante el oficio con numero de radicado ANI 20183050036771 del 08/02/2018.	Atendida fuera de Tiempo

Fuente: Información consolidada del equito de trabajado de Atención a Entes de Control de la OCI a junio de 2018.



Anexo 3: Metodología de la auditoría

Como parte del programa de Evaluación y Control Institucional, contenido en el sistema integrado de gestión, la ANI cuenta con el procedimiento de auditoría técnica (Procedimiento EVCI-P-003). Su implementación, por parte del auditor designado por la oficina de control interno, para el proyecto denominado Aeropuertos de Centro Norte, se resume en las siguientes actividades:

Solicitud de Información: El 18 de junio de 2018, por medio de correo electrónico, se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por el líder del equipo de apoyo a la supervisión, aportada por correo electrónico el 26 de junio de 2018.

Diligenciamiento de papeles de trabajo: Se diligenció el acta de apertura de auditoría, registros de asistencia y la matriz de evaluación de desempeño.

Entrevistas: Se asistió a reunión de presentación del proyecto y aclaración de dudas en la Oficina de Control Interno el martes 3 de julio de 2018, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión. Posteriormente, se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el día 10 de julio de 2018, referida a temas específicos de profundización para la auditoría.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada, y relacionada en el inventario documental el día 17 de julio de 2018.

Visita de campo: Se llevó a cabo visita al proyecto, los días 16 y 17 de julio de 2018, verificando el estado de la infraestructura del proyecto. Se verificó el estado general y la operación de los equipos y demás infraestructura del proyecto en los aeropuertos El Caraño y José María Córdoba, así como el avance de las intervenciones pendientes en el Aeropuerto Internacional José María Córdoba.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se amplían en el capítulo 9 del presente informe.

A continuación, se presenta la programación definitiva para la auditoría a la interventoría del proyecto:

Programa de la Auditoría:	Día	Hora	Ubicación
Recorrido al proyecto: Aeropuerto El Caraño	16/07/2018	07:30 a.m.	Quibdó
Reunión de apertura documental	17/07/2018	8:00 a.m.	Medellín
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto	17/07/2018	8:20 a.m.	
Aplicación de la MED: gestión administrativa, técnica, jurídica y financiera	17/06/2018	8:40 a.m.	
Aplicación de la MED: gestión operativa, ambiental, social y predial	17/07/2018	2:00 p.m.	
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	17/07/2018	4:30 p.m.	Rionegro
Recorrido al proyecto: Aeropuerto Internacional Jose María Córdoba	18/07/2018	8:00 a.m.	
Cierre de recorrido de auditoría	18/07/2018	12:00 p.m.	

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La revisión documental de la auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014, en la ciudad de Medellín. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido en el alcance de esta auditoría técnica.

De esta manera, se requirió al personal disponible de la interventoría, la información del seguimiento a cada área (i.e. administrativa, técnica, financiera, jurídica, operativa, ambiental, social y predial), junto con la documentación necesaria para soportar el cumplimiento de varios de los criterios de la MED, seleccionados a criterio del auditor técnico y para confirmar las actuaciones de la interventoría en los temas de mayor análisis.

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

- Terminación de obras pendientes en el aeropuerto José María Córdova.
- Formalización de actas de verificación y avance del contrato a la fase de operación y mantenimiento.
- Gestión de la ANI y la Interventoría frente a los procesos sancionatorios abiertos y tribunales de arbitramento.

A lo largo de la reunión desarrollada en las oficinas del interventor, se pudo corroborar la información suministrada con documentos de soporte e inspección visual del auditor en campo, quedando pendientes algunos soportes, allegados posteriormente por correo electrónico.

Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

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

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

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.¹⁴

Resultados de la medición con la MED

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

Tabla de calificaciones de la MED.

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

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

¹⁴ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 14 y 15 de junio de 2018.

Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

- 1. Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 2. Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, el estado de consultas previas, entre otros factores.
- 3. Técnico:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
- 4. Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, a lo largo del periodo concesionado.
- 5. Jurídico:** Es uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión. Este consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
- 6. Operación y estadísticas:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo, operaciones y mediciones de tráfico aéreo influyente en el proyecto, incluyendo entre otros, la revisión de informes y cifras reportadas por el concesionario, verificación de datos aportados sobre la operación aérea y el control de pasajeros.
- 7. Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de

impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención —por parte del concesionario— de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.

8. **Predial:** Este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el concesionario para la adquisición de las áreas requeridas para la ejecución del contrato de concesión.

Anexo 5: Hoja de calificaciones de la MED

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Organización de la interventoría	E	C	1	Verificación de estudios y diseños definitivos	B	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	B	C	2	Verificación de inventario y plan de manejo de redes	0	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	E	C	3	Revisión y observaciones al plan maestro aeroportuario y planes parciales	NA	C
4	Manual de funciones específicas interventoría	E	BP	4	Seguimiento a cronograma	E	C
5	Capacitación equipo de interventoría	B	C	5	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	B	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	B	C	6	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción, operación y mantenimiento, o en intervenciones que supongan nuevos elementos extraordinarios en algún sector	B	C
7	Plan de calidad del concesionario	B	C	7	Realización de ensayos de laboratorio	B	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	B	C
9	Exigir información al concesionario	B	C	9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	B	C
10	Actualización de herramienta project online	NA	C	10	Verificación del plan de mantenimiento aeroportuario	E	C
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	E	BP	11	Seguimiento al mantenimiento de las diferentes áreas concesionadas lado aire	B	C
12	Entrega de informes de interventoría	R	C	12	Seguimiento al mantenimiento de las diferentes áreas concesionadas lado tierra	B	C
13	Cambio de interventoría	NA	C	13	Seguimiento al mantenimiento de equipos electrónicos	B	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP	14	Promover y hacer seguimiento a los simulacros para el control de emergencias	NA	BP
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP	15	Exigir la entrega de la memoria técnica de las obras correspondientes	B	C
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C	16	Seguimiento a la certificación del aeropuerto	B	C
17	Entrega de documentación	NA	C	17	Llevar a cabo comités técnicos integrales	B	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
18	Copias de seguridad	NA	BP	18	Verificar periódicamente la actualización del inventario de infraestructura y equipos entregados al concesionario	B	C
19	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C	19	Instalación de vallas informativas	R	C
20	Proceso de liquidación	NA	C	20	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
				21	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
				22	Contenido Técnico en el informe mensual de interventoría	B	C
				23	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Vigilar el cumplimiento del programa financiero	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C
2	Diagnostico estratégico financiero del concesionario	B	C	2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	NA	C
3	Verificación cierre financiero	B	C	3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
4	Verificación de ingresos y egresos de la concesión	B	C	4	Verificación en cambios de la composición accionaria	B	BP
5	Estados financieros auditados del concesionario	B	C	5	Gestión ante presuntos incumplimientos	E	C
6	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo	B	C	6	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
7	Seguimiento a ingresos regulados	E	C	7	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
8	Seguimiento a ingresos no regulados	E	C	8	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
9	Seguimiento a la retribución del Concesionario	B	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
10	Validación del reporte de inversiones del concesionario	NA	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C	11	Matriz de riesgos interventoría	NA	BP

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
12	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C	12	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	NA	C
13	Modelaciones financieras por cambios en el alcance del proyecto	NA	BP	13	Atención a entidades de control del Estado	B	C
14	Realizar seguimiento de las contingencias	NA	C	14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	B	C	15	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
16	Informes del fideicomiso	B	C	16	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
17	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C	17	Estado de Multas y sanciones	NA	C
18	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
19	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
20	Informes de formatos financieros ANI	B	C				
21	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C				
22	Actualización de inventario de activos	NA	C				
23	Entrega de activos	NA	C				
24	Entrega de avalúos	NA	C				
25	Contratos de arriendo y leasing	NA	C				
26	Conciliación de formatos reversión	NA	C				

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Cronograma de actividades operativas mensuales de la interventoría	E	BP	1	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	B	C
2	Verificación del Manual de Operación	B	C	2	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
3	Monitoreo a la prestación del servicio de forma ininterrumpida	B	C	3	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C
4	Control a indicadores de uso	NA	C	4	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
5	Control y análisis de indicadores de niveles de servicio	B	C	5	Seguimiento y revisión del cronograma ambiental del concesionario	E	BP
6	Interpretación y representación de indicadores de niveles de servicio	NA	BP	6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
7	Verificación de prestación gratuita de servicio de internet	B	C	7	Verificación de monitoreo de agua potable	B	C
8	Verificación de la implantación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)	B	C	8	Verificación de monitoreo de aguas residuales	B	C
9	Verificación del cumplimiento del Plan de Seguridad del Aeropuerto	B	C	9	Verificación al control de erosión y manejo paisajístico	B	C
10	Informes de cumplimiento de indicadores por parte de la interventoría	NA	C	10	Verificación al control de calidad de aire	B	C
11	Contenido Operativo en el informe mensual de interventoría	B	C	11	Verificación al control de ruido	B	C
12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	12	Verificación del sistema de prevención de peligro aviario y de fauna	B	C
13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C	13	Verificación de control de vectores del aeropuerto	R	BP
				14	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
				15	Plan de Responsabilidad Ambiental y Social - Plan de Contingencia y Emergencia	NA	BP
				16	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y el medio ambiente	NA	BP
				17	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
				18	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
				19	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
				20	Validación de los formatos ambientales de la etapa de	NA	C

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
					reversión		

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificación de afectación económica y social	B	C	1	Validación del plan de adquisición de predial	NA	C
2	Verificación del cumplimiento del plan de compensaciones	B	C	2	Verificar la disponibilidad predial del 100% para iniciar intervenciones	B	C
3	Inventario de infraestructura social afectada por el proyecto	0	C	3	Verificación de la adquisición predial del proyecto	B	C
4	Control del plan de gestión social del concesionario	NA	C	4	Verificación del proceso de avalúo	B	C
5	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C	5	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	B	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	NA	C	6	Control gráfico predial	NA	BP
7	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C	7	Verificación de ausencia de invasiones y de acciones preventivas y de restitución	E	C
8	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	B	C	8	Seguimiento a los procesos de expropiación	B	C
9	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	9	Analizar y validar recursos faltantes para la adquisición de predios	B	C
10	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C	10	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	B	C
11	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	B	C	11	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
12	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C	12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
13	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	NA	BP	13	Predios libres de ocupación y debidamente saneados	NA	C
14	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	E	C				



07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
15	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C				



Anexo 6: Obras del plan de adecuación y modernización del contrato de concesión

AEROPUERTO ANTONIO ROLDAN BETANCOURT - CAREPA (SKLC) ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN						
TIEMPO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
	1.7.2.	LADO AIRE				
	1.7.2.1.	AYUDAS A LA AERONAVEGACIÓN				
24	1.7.2.1.1.	Luces de Identificación de Umbral de Pista REIL	Sistema	1	Si	Si
60	1.7.2.1.2.	Reparación de iluminación de pista y calles de rodaje	Global	1	Si	Si
60	1.7.2.1.3.	Señalización de pista, rodaje y plataforma	Global	1	Si	Si
60	1.7.2.1.4.	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación PAPI	Sistema	1	Si	Si
	1.7.2.2.	INFRAESTRUCTURA HORIZONTAL				
24	1.7.2.2.1.	Calles de Rodaje (mejoramiento pavimento)	m ²	1.840	Si	Si
24	1.7.2.2.2.	Franjas de calle de rodaje	m ²	2.750	Si	Si
24	1.7.2.2.3.	Franja de Pista (Mejoramiento, nivelación y compactación)	m ²	241.980	Si	Si
24	1.7.2.2.4.	Márgenes de Pista	m ²	15.260	Si	Si
24	1.7.2.2.5.	Pavimento de Pista	m ²	65.400	Si	Si
Activador Inversión	1.7.2.2.6.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 45% del Ingreso esperado	m ²	98.100	Si	Si
Activador Inversión	1.7.2.2.6.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 90% del Ingreso esperado	m ²	98.100	No	
60	1.7.2.2.7.	Ampliación de Pista (15m a lo ancho)	m ²	32.700	Si	Si
24	1.7.2.2.8.	Áreas de seguridad de extremo de pista	m ²	16.200	Si	Si
60	1.7.2.2.9.	Sustitución de Pavimento flexible por pavimento rígido en plataforma	m ²	15.971	Si	Si
	1.7.3.	LADO TERRESTRE				

**AEROPUERTO ANTONIO ROLDAN BETANCOURT - CAREPA (SKLC)
 ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
 MODERNIZACIÓN**

TIEMPO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
24	1.7.3.1.	Edificio terminal de pasajeros (Incluye FIDS, mobiliario, aire acondicionado y BIDS)	m ²	2.000	Si	Si
	1.7.4.	MANEJO AMBIENTAL				
24	1.7.4.1.	Pozo séptico	Global	1	Si	Si
24	1.7.4.2.	Sistema de drenaje del aeropuerto	Global	1	Si	Si
24	1.7.4.3.	Mitigación del Impacto Ambiental	Global	1	Si	Si
60	1.7.4.4.	Plan de Manejo ambiental	un	1	Si	No
	1.7.5.	OTROS				
24	1.7.5.1.	Demolición de torre de control antigua	Global	1	Si	Si
24	1.7.5.2.	Vehículo para inspección de rampa	un	1	Si	Si
60	1.7.5.3.	Terminal de carga, paquetes, encomiendas y correo (construcción)	m ²	400	Si	Si
	1.7.6.	OTROS SERVICIOS				
24	1.7.6.1.	Equipo Servicio de Extinción de Incendios	un	1	Si	Si
24	1.7.6.2.	Instalaciones para el servicio de extinción de incendios	un	1	No	No
24	1.7.6.3.	Adquisición de un Servidor de Comunicaciones (red)	Sistema	1	Si	Si
24	1.7.6.4.	Servicio de sanidad portuaria	Global	1	Si	Si
	1.7.7.	SEGURIDAD Y EQUIPAJE				
24	1.7.7.1.	Sistema de Seguridad	Sistema	1	Si	Si
24	1.7.7.2.	Cerramiento, cambio de cerca por malla	m	2.572	Si	Si
24	Sin numeral	Sistema de manejo de equipaje	Sistema	1	Si	Si
	1.7.8.	SERVICIOS				
24	Sin numeral	Cableado estructurado, equipo y servidor	Sistema	1	Si	Si
24	1.7.8.1.	Subestación eléctrica	un	1	Si	Si

AEROPUERTO ANTONIO ROLDAN BETANCOURT - CAREPA (SKLC)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN

TIEMPO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
	1.2.5.	ACTIVADORES DE INVERSIÓN				
Activador Inversión	Sin numeral	Ampliación Edificio Terminal	m ²	300	No	

AEROPUERTO LAS BRUJAS DE COROZAL - SUCRE (SKCZ)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD (Contract)	EJECUTADO Si/No	ACTA DE VERIFIC.
	1.8.2.	LADO AIRE				
	1.8.2.1.	AYUDAS A LA AERONAVEGACIÓN				
12	1.8.2.1.1.	Luces de Identificación de Umbral de Pista REIL	Sistema	1	Si	Si
60	1.8.2.1.2.	Reparación de iluminación de pista y calles de rodaje relocalización y ampliación de iluminación en la ampliación de la pista	Gl	1	Si	Si
60	1.8.2.1.3.	Señalización de pista, rodaje y plataforma	Gl	1	Si	No
60	1.8.2.1.4.	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación - PAPI (Relocalización)	un	1	Si	No
	1.8.2.2.	INFRAESTRUCTURA HORIZONTAL				
60	1.8.2.2.1.	Ampliación de la Pista de Aterrizaje:			Si	No
		Adquisición de predios	m ²	73.500		
		Conformación, nivelación y compactación del terreno	m ²	367.500		
		Pavimento	m ²	12.000		
		Cerramiento	m	1.130		
		Señalización	Gl	1		
		Iluminación Ampliación de pista	Gl	1		

**AEROPUERTO LAS BRUJAS DE COROZAL - SUCRE (SKCZ)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD (Contract)	EJECUTADO Si/No	ACTA DE VERIFIC.
		Relocalización de luces	Gl	1		
36	1.8.2.2.2.	Franja de Pista	Gl	1	Si	Si
36	1.8.2.2.3.	Acanalado de pista	m ²	42.000	Si	Si
60	1.8.2.2.4.	Mantenimiento de Pista (mejoramiento de la superficie)	m ²	42.000	Si	Si
60	1.8.2.2.5.	Plataforma (sustitución de pavimento)	m ²	15.971	Si	Si
Activador Inversión	1.8.2.2.6.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 45% del ingreso esperado (1.2.5. Activadores de Inversión)	m ²	54.000	Si	Si
Activador Inversión	1.8.2.2.6.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 90% del ingreso esperado (1.2.5. Activadores de Inversión)	m ²	54.000	No	
	1.8.3.	LADO TERRESTRE				
12	1.8.3.1.	Edificio terminal de pasajeros - Ampliación (Aire acond)	m ²	300	Si	Si
12	1.8.3.2.	Sistema de información FIDS	Sistema	1	Si	Si
12	1.8.3.3.	Señalización Edificio terminal	Gl	1	Si	Si
12	1.8.3.4.	Reforzamiento estructural de las edificaciones	m ²	1.500	Si	Si
12	1.8.3.5.	Paisajismo y arreglos exteriores	Gl	1	Si	Si
	1.8.4.	MANEJO AMBIENTAL				
12	1.8.4.1.	Canales y drenajes	Gl	1	Si	Si
12	1.8.4.2.	Mitigación del Impacto Ambiental	Gl	1	Si	Si
60	1.8.4.3.	Plan de Manejo ambiental	Gl	1	Si	No
12	1.8.4.4.	Arreglo de pozos sépticos y construcción de campos de infiltración	Gl	1	Si	Si
	1.8.5.	OTROS				
24	1.8.5.1.	Reforzamiento y mantenimiento de la torre	Gl	1	Si	Si

**AEROPUERTO LAS BRUJAS DE COROZAL - SUCRE (SKCZ)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD (Contract)	EJECUTADO Si/No	ACTA DE VERIFIC.
		de control				
60	1.8.5.2.	Terminal de Carga, paquetes, encomiendas y correo (construcción)	m2	400	Si	Si
12	1.8.5.3.	Vehículo de Inspección de rampa	un	1	Si	Si
12	sin numeral	Vehículo ambulancia	un	1	Si	Si
	1.8.6.	OTROS SERVICIOS				
24	1.8.6.1.	Instalaciones para el servicio de extinción de incendios (Mejoramiento)	Gl	1	Si	Si
12	1.8.6.2.	Equipo Servicio de Extinción de Incendios	un	1	Si	Si
12	1.8.6.3.	Un Servidor de Comunicaciones (red)	Sistema	1	Si	Si
24	sin numeral	Cableado estructurado equipos y servidor	Sistema	1	Si	Si
12	1.8.6.4.	Servicio de sanidad portuaria (Mejoramiento)	Gl	1	Si	Si
	1.8.7.	SEGURIDAD Y EQUIPAJE				
24	1.8.7.1.	Sistema de Seguridad	Sistema	1	Si	Si
24	1.8.7.2.	Banda transportadora de equipaje	un	1	Si	Si
12	1.8.7.3.	Arreglo de cerramiento	Gl	1	Si	Si
	1.8.8.	SERVICIOS				
12	1.8.8.1.	Subestación eléctrica	Sistema	1	Si	Si
	1.2.5.	ACTIVADORES DE INVERSIÓN				
Activador Inversión	sin numeral	Ampliación edificio terminal	m ²	250	No	

**AEROPUERTO OLAYA HERRERA DE MEDELLÍN - ANTIOQUIA (SKMD)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS DE LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
	1.4.3.	LADO AIRE				
	1.4.3.1	AYUDAS AERONAVEGACIÓN				
12	1.4.3.1.1.	Ayudas visuales indicadoras de obstáculos y Balizaje	Gl	1	Si	Si
24	1.4.3.1.2.	Iluminación de pistas y de calles de rodaje	un	1	Si	Si
24	1.4.3.1.3.	Sistemas Visuales Indicadores de Pendiente de Aproximación - Luces PAPI → Cambian a Luces REIL	un	1	Si	Si
	1.4.3.2	INFRAESTRUCTURA HORIZONTAL				
24	1.4.3.2.1.	Calles de rodaje (Reparación de fisuras y repavimentación)	m ²	63.000	Si	Si
24	1.4.3.2.2.	Calles de salida rápida	m ²	5.000	Si	Si
24	1.4.3.2.3.	Franjas de Calles de Rodaje	un	73.089	Si	Si
24	1.4.3.2.4.	Complementación de los letreros guía	Gl	1	Si	Si
12	1.4.3.2.5.	Acondicionamiento de Franja de Pista	m ²	280.000	Si	Si
Activador Inversión	1.4.3.2.6.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 45% del Ingreso esperado	m ²	54.000	Si	Si
Activador Inversión	1.4.3.2.6.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 90% del Ingreso esperado	m ²	54.000	No	
24	1.4.3.2.7.	Sistema de abordaje - Corredores de abordaje	m ²	3.000	Si	Si
	1.4.4	LADO TIERRA				
12	1.4.4.1.	Amueblamiento general Edificio Terminal	m ²	13.880	Si	Si
24	1.4.4.2.	Aire acondicionado en salas de espera	un	1	Si	Si
24	1.4.4.3.	Ascensor (tres paradas)	un	1	Si	Si
60	1.4.4.4.	Edificio parqueadero	m ²	4.067	Si	No
60	1.4.4.5.	Ludoteca	sin cant	sin cant	Si	Si
24	1.4.4.6.	Nuevo terminal VIP de aviación general	m ²	1.000	Si	Si
	1.4.5	MANEJO AMBIENTAL				
12	1.4.5.1.	Mitigación de Impacto Ambiental	Gl	1	Si	Si
60	1.4.5.2.	Plan de Manejo Ambiental	un	1	Si	No

**AEROPUERTO OLAYA HERRERA DE MEDELLÍN - ANTIOQUIA (SKMD)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS DE LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
60	1.4.5.3.	Construcción de Barreras Antiruido	Gl	1	Si	Si
	1.4.6	OTROS				
12	1.4.6.1.	Adecuación Interna Plan Especial de Protección - PEP	m ²	13.880	Si	Si
60	1.4.6.2.	Edificio de Paquetes de Mensajería, encomiendas y correo	Gl	1	Si	Si
60	1.4.6.3.	Cuartel de Policía	Gl	1	Si	Si
60	1.4.6.4.	Nueva Torre de Control	un	1	Si	Si
12	1.4.6.5.	Vehículos para inspección de rampa	un	2	Si	Si
36	1.4.6.6.	Esteras eléctricas rodante para pasajeros	m	360	No	No
60	1.4.6.7.	Reordenamiento de Hangares	Gl	1	Si	Si
60	1.4.6.8.	Diseño y Construcción del reforzamiento estructural de las pasarelas	sin cant	sin cant	Si	No
24	1.4.6.9.	Sistemas de información de vuelos FIDS y BIDS	Sistema	1	Si	Si
	1.4.7	OTROS SERVICIOS				
24	1.4.7.1.	Sistema de uso común CUTE - incluye estaciones de trabajo	un	10	Si	Si
24	1.4.7.1.	Sistema de uso común CUSS - incluye Kioscos	un	3	Si	Si
12	1.4.7.2.	Servicio de Búsqueda y Salvamento (suministro)	un	1	No	No
12	1.4.7.3.	Servicio de extinción de incendio Equipos	un	2	Si	Si
24	1.4.7.3.	Servicio de extinción de incendio Instalaciones	m ²	600	Si	Si
12	1.4.7.4.	Servicio de Sanidad Portuaria	Gl	1	Si	Si
24	1.4.7.5.	Adquisición de servidor de comunicaciones	Sistema	1	Si	Si
24	1.4.7.6.	Implementación de la red de telecomunicaciones LAN - Equipos	sin cant		Si	Si

**AEROPUERTO OLAYA HERRERA DE MEDELLÍN - ANTIOQUIA (SKMD)
 ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
 MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS DE LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
24	1.4.7.7.	Implementación de la red de telecomunicaciones - Sistema de Cableado Estructurado	Gl	1	Si	Si
	1.4.8	SISTEMAS DE SEGURIDAD Y MANEJO DE EQUIPAJES				
24	1.4.8.1.	Sistema de control de accesos	un	1	Si	Si
24	1.4.8.2.	Sistema de detección de incendios			Si	Si
24	1.4.8.3.	Sistema de intrusión perimetral			Si	Si
24	1.4.8.4.	Sistema de CCTV			Si	Si
24	1.4.8.5.	Sistema integrador			Si	Si
24	1.4.8.6.	Sistema de manejo de equipajes (BHS)	un	1	Si	Si
	1.2.5.	ACTIVADORES DE INVERSIÓN				
Activador Inversión	Sin numeral	Ampliación edificio terminal	m ²	400	No	

**AEROPUERTO LOS GARZONES DE MONTERÍA - CÓRDOBA (SKMR)
 ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
 MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
	1.5.2.	LADO AIRE				
	1.5.2.1.	AYUDAS A LA AERONAVEGACIÓN				
60	1.5.2.1.	Ayudas a la aeronavegación, Sistema de aterrizaje por instrumentos de precisión en Categoría I (ILS Categoría 1)	Sistema	1	Si	Si
60	1.5.2.1.1.	Iluminación ensanche de pista	Gl	1	Si	No
12	1.5.2.1.2.	Señales de superficie	Gl	1	Si	Si

**AEROPUERTO LOS GARZONES DE MONTERÍA - CÓRDOBA (SKMR)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
60	1.5.2.1.3.	Sistema de luces de aproximación Categoría 1 (ALS)	Sistema	1	Si	Si
60	1.5.2.1.4.	Sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación (PAPI)	Gl	1	Si	Si
	1.5.2.2.	INFRAESTRUCTURA HORIZONTAL				
24	1.5.2.2.1.	Calles de rodaje Repavimentación	m ²	4.600	Si	Si
24	1.5.2.2.2.	Letreros guía Para calles de Rodaje	Gl	1	Si	Si
60	1.5.2.2.3.	Ampliación lateral de pista	m ²	18.600	Si	Si
12	1.5.2.2.4.	Franja de pista	m ²	248.400	Si	Si
60	1.5.2.2.5.	Llaves de volteo	m ²	1.725	Si	Si
12	1.5.2.2.6.	Márgenes de pista	m ²	1.725	No	No
60	1.5.2.2.7.	Ampliación de pista (largo 440 metros)	m ²	19.800	Si	Si
60	1.5.2.2.8.	Repavimentación de la pista de aterrizaje	m ²	103.500	No	No
Activador Inversión	1.5.2.2.8.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 45% del ingreso esperado	m ²	103.500	Si	Si
Activador Inversión	1.5.2.2.8.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 90% del ingreso esperado	m ²	103.500	No	
12	1.5.2.2.9.	Áreas de seguridad de extremo de Pista RESA	m ²	16.200	Si	Si
60	1.5.2.2.10.	Plataforma terminal de carga (Pavimento)	m ²	10.000	Si	Si
60	1.5.2.2.11.	Plataforma terminal de pasajeros (Sustitución Concreto)	m ²	21.281	Si	No
	1.5.3.	LADO TIERRA				
60	1.5.3.1.	Edificio Terminal de Pasajeros Mejoramiento General		Sin Cant.	Si	Si
12	1.5.3.2.	Ampliación de la sala de abordaje	m ²	300	Si	Si
Activador Inversión	Sin Numeral	Ampliación Edificio Terminal (1.2.5. Activadores de Inversión)	m ²	4.959	Si	Si

AEROPUERTO LOS GARZONES DE MONTERÍA - CÓRDOBA (SKMR)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFIC.
		Otrosí No.11)				
	1.5.4.	MANEJO AMBIENTAL				
12	1.5.4.1.	Medidas de mitigación de impacto ambiental	Gl	1	Si	Si
60	1.5.4.2.	Plan de Manejo Ambiental	un	1	Si	No
	1.5.5.	OTROS				
60	1.5.5.1.	Parqueaderos (Arreglo)	Gl	1	Si	Si
12	1.5.5.2.	Vehículo para inspección de rampa	un	1	Si	Si
60	1.5.5.3.	Vías de servicio para vehículos terrestres	m ²	800	Si	Si
60	1.5.5.4.	Terminal de carga, paquetes, encomiendas y correo	m ²	1.500	Si	Si
	1.5.6.	OTROS SERVICIOS				
12	1.5.6.1.	Servicio de Extinción de Incendios - Equipos	un	2	Si	Si
24	1.5.6.2.	Instalaciones del servicio de extinción de Incendios (Mejoramiento)	un	1	Si	Si
24	1.5.6.3.	Servicio de Sanidad Portuaria	Gl	1	Si	Si
24	1.5.6.4.	Adquisición de servidor de Comunicaciones (red)	Sistema	1	Si	Si
24	sin numeral	Cableado estructurado, equipos y servidor	Gl	1	Si	Si
24	sin numeral	Sistema de Información FIDS	Gl	1	Si	Si
24	sin numeral	Sistema de Información BIDS	Gl	1	Si	Si
	1.5.7.	SEGURIDAD Y EQUIPAJES				
24	1.5.7.1.	Bandas transportadoras de equipaje (Incluye un CTX)	un	1	Si	Si
24	1.5.7.2.	Sistemas de seguridad	un	1	Si	Si
	1.5.8.	SERVICIOS				
12	1.5.8.1.	Subestación eléctrica	un	1	Si	Si

**AEROPUERTO EL CARAÑO DE QUIBDÓ - CHOCÓ (SKUI)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
MODERNIZACIÓN**

TIEMPO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNID AD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFICACIÓN
	1.6.2.	LADO AIRE				
	1.6.2.1.	AYUDAS A LA AERONAVEGACIÓN				
12	1.6.2.1.1.	Luces de Identificación de Umbral de Pista REIL	Sistema	1	Si	Si
60	1.6.2.1.2.	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación de precisión (PAPI)	Sistema	1	Si	Si
	1.6.2.2.	INFRAESTRUCTURA HORIZONTAL				
12	1.6.2.2.1.	Calles de Rodaje (Conservación)	m ²	1.320	Si	Si
12	1.6.2.2.2.	Franja de Pista	m ²	182.400	Si	No
60	1.6.2.2.3.	Margen de Pista (Conservación y mejoramiento)	m ²	9.100	Si	Si
60	1.6.2.2.4.	Mantenimiento de Pista	m ²	42.000	Si	Si
Activador Inversión	1.6.1.1.1.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 45% del ingreso esperado	m ²	42.000	Si	Si
Activador Inversión	1.6.1.1.1.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 90% del ingreso esperado	m ²	42.000	No	
60	1.6.2.2.5.	Áreas de seguridad de extremo de pista RESA	m ²	16.200	Si	Si
60	1.6.2.2.6.	Ampliación de Plataforma (Incluye suministro e instalación y puesta en servicio de la iluminación y señalización de la plataforma nueva)	m ²	3.000	Si	Si
60	1.6.2.2.7.	Plataforma sector terminal de pasajeros (Sustitución a concreto)	m ²	7.041	Si	Si
	1.6.3.	LADO TERRESTRE				
12	1.6.3.1.	Construcción de edificio terminal de pasajeros incluye FIDS y BIDS mobiliario y señalética	m ²	2.000	Si	Si
	1.6.4.	MANEJO AMBIENTAL				
12	1.6.4.1.	Sistema de drenaje y manejo de aguas residuales	Gl	1	Si	Si
12	1.6.4.2.	Medidas de mitigación de Impacto Ambiental	Gl	1	Si	Si
60	1.6.4.3.	Plan de Manejo ambiental	Gl	1	Si	No
	1.6.5.	OTROS				
12	1.6.5.1.	Sistema de Aire Acondicionado	Sistema	1	Si	Si

AEROPUERTO EL CARAÑO DE QUIBDÓ - CHOCÓ (SKUI)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN

TIEMPO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNID AD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFICACIÓN
12	1.6.5.2.	Vehículo de Inspección de rampa	un	1	Si	Si
60	1.6.5.3.	Terminal de carga, paquetes encomiendas y correo (Construcción)	m ²	400	Si	Si
	1.6.6.	OTROS SERVICIOS				
12	1.6.6.1.	Servicio de Extinción de Incendios - Equipo	un	1	Si	Si
12	1.6.6.2.	Instalaciones del servicio de salvamento y de extinción de incendios	m ²	400	Si	Si
12	1.6.6.3.	Un Servidor de Comunicaciones (red)	Sistema	1	Si	Si
12	sin numeral	Cableado estructurado, equipos y servidor	Sistema	1	Si	Si
12	1.6.6.4.	Servicio de sanidad portuaria → Mejoramiento → Equipo	Gl	1	Si	Si
	1.6.7.	SEGURIDAD Y EQUIPAJE				
12	1.6.7.1.	Sistema de Seguridad	Sistema	1	Si	Si
12	1.6.7.	Nuevo sistema de manejo de equipaje	Sistema	1	Si	Si
12	1.6.7.2.	Cerramiento Faltante	m	653	Si	Si
	1.6.8.	SERVICIOS				
12	1.6.8.1.	Subestación eléctrica	un	1	Si	Si
	1.2.5.	ACTIVADORES DE INVERSIÓN				
Complementaria		Ampliación Edificio terminal	m ²	300	Si	Si
Complementaria		Ampliación de Pista y Plataforma	mts	400	Si	Si
Complementaria		Construcción Centro de Servicios Aeroportuarios y Puente Peatonal	m ²	19.888	Si	Si

AEROPUERTO JOSE MARÍA CORDOVA DE RIONEGRO - ANTIOQUIA (SKRG)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFICACIÓN
	1.3.3.	LADO AIRE				
	1.3.3.1.	AYUDAS AERONAVEGACIÓN				
12	1.3.3.1.1.	Iluminación de plataformas	Gl	1	Si	Si
12	1.3.3.1.2.	Reparación de Iluminación de pistas y calles de rodaje	Gl	1	Si	Si
12	1.3.3.1.3.	Señales y balizas de superficie	Gl	1	Si	Si
	1.3.3.2.	INFRAESTRUCTURA HORIZONTAL				
60	1.3.3.2.1.	Calle de salida rápida	un	1	Si	Si
12	1.3.3.2.2.	Franja de Pista	m ²	324.000	Si	Si
12	1.3.3.2.3.	Márgenes de Pista	m ²	52.500	Si	Si
24	1.3.3.2.4.	Área de seguridad de extremo de pista 18	m ²	8.100	Si	Si
24	1.3.3.2.5.	Área de seguridad de extremo de pista 36	m ²	8.100	Si	Si
60	1.3.3.2.6.	Construcción nueva Terminal de Carga	m ²	8.000	No	No
60	1.3.3.2.6.	Construcción Parquederos nueva Terminal de Carga	m ²	3.219	No	No
60	1.3.3.2.6.	Construcción de Plataforma nueva Terminal de Carga	m ²	20.000	No	No
60	1.3.3.2.6.	Construcción calle de conexión nueva Terminal de Carga	m ²	9.590	No	No
60	1.3.3.2.7.	Ampliación Plataforma en asfalto (Terminal de pasajeros Nacional)	m ²	11.802	Si	Si
60	1.3.3.2.7.	Ampliación Plataforma en concreto (Terminal de pasajeros Nacional)	m ²	6.579	Si	Si
36	1.3.3.2.8.	Protección de pavimentos (Riego Asfáltico)	m ²	108.000	Si	Si
Activador Inversión	1.3.3.2.9.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 45% del Ingreso esperado	m ²	157.500	Si	Si
Activador Inversión	1.3.3.2.9.	Repavimentación de la pista de aterrizaje al 90% del Ingreso esperado	m ²	157.500	No	
Activador Inversión	1.3.3.3.	CONSTRUCCIÓN DE LA SEGUNDA PISTA DE ATERRIZAJE			No	
	1.3.4.	LADO TIERRA				
	1.3.4.1.	EDIFICIO TERMINAL				

**AEROPUERTO JOSE MARÍA CÓRDOVA DE RIONEGRO - ANTIOQUIA (SKRG)
 ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
 MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFICACIÓN
12	1.3.4.1.1.	Proyecto amoblamiento general	un	1	Si	Si
12	1.3.4.1.2.	Adecuación del edificio terminal	m ²	23.150	Si	Si
36	1.3.4.1.3.	Escaleras eléctricas para pasajeros	un	2	Si	Si
36	1.3.4.1.4.	Ampliación Terminal de Pasajeros Muelle Nacional	m ²	4.100	Si	Si
60	1.3.4.1.5.	Vías de servicio para vehículos terrestres (Terminal de carga)	m ²	7.393	No	No
12	1.3.4.1.6.	Diseño y construcción del reforzamiento estructural de las edificaciones	m ²	25.923	No	Si
	1.3.5.	MANEJO AMBIENTAL				
12	1.3.5.1.	Mitigación del impacto Ambiental	Gl	1	Si	Si
12	1.3.5.2.	Obras de Drenaje (Canales)	m	13.650	Si	Si
12	1.3.5.3.	Peligro Aviario	Gl	1	Si	Si
60	1.3.5.4.	Planes de Manejo Ambiental	un	1	Si	No
	1.3.6.	OTROS				
24	1.3.6.1.	Adecuación Domo	m ²	7.946	Si	Si
24	1.3.6.2.	Sistema de información de Vuelos FIDS y BIDS	un	1	Si	Si
60	1.3.6.3.	Red de Hidrantes de Combustible	un	1	Si	Si
24	1.3.6.4.	Sistema Común de Uso del Terminal CUTE Incluye estaciones de trabajo	un	20	Si	Si
24	1.3.6.4.	Sistema Común de Uso del Terminal CUSS Incluye Kioscos	un	4	Si	Si
12	1.3.6.5.	Vehículo de Inspección de Rampa	un	2	Si	Si
	1.3.7.	OTROS SERVICIOS				
12	1.3.7.1.	Servicio de Búsqueda y Salvamento (Dotación)	un	1	Si	Si
12	1.3.7.2.	Servicio de Extinción de Incendios, Equipos	un	3	Si	Si
12	1.3.7.2.	Servicio de Extinción de Incendios, Instalaciones (Mejoramiento)	un	1	Si	Si

**AEROPUERTO JOSE MARÍA CÓRDOVA DE RIONEGRO - ANTIOQUIA (SKRG)
ESTADO DE LAS ACTAS DE VERIFICACIÓN DE LAS OBRAS DEL PLAN DE ADECUACIÓN Y
MODERNIZACIÓN**

PLAZO DE EJECUCIÓN (meses)	ÍTEM	OBRAS Y SUMINISTROS PARA LA ETAPA DE ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN	UNIDAD	CANTIDAD Contractual	EJECUTADO Si / No	ACTA DE VERIFICACIÓN
12	1.3.7.3.	Servicio de Sanidad (Mejoramiento - Dotación)	GI	1	Si	Si
12	1.3.7.4.	Servidor de Comunicaciones y red	Sistema	1	Si	Si
24	1.3.7.5.	Implementación de la red de telecomunicaciones LAN - Equipos			Si	Si
24	1.3.7.6.	Implementación de la red de telecomunicaciones - Sistema de cableado estructurado	un	1	Si	Si
24	1.3.7.7.	Suministro de nuevos Puentes de Abordaje para Pasajeros	un	10	Si	Si
36	1.3.7.7.	Suministro de nuevos Puentes de Abordaje (2 unidades)	un	2	Si	Si
	1.3.7.8.	SISTEMAS DE SEGURIDAD				
24	1.3.7.8.1.	Sistemas de Control de accesos	un	1	Si	Si
24	1.3.7.8.2.	Sistemas de detección de incendios	un	1	Si	Si
24	1.3.7.8.3.	Sistema de Intrusión	un	1	Si	Si
24	1.3.7.8.4.	Sistema de CCTV	un	1	Si	Si
24	1.3.7.8.5.	Sistema Integrador	un	1	Si	Si
24	1.3.7.9.	Sistema de Manejo de equipajes (BHS)	un	1	Si	Si
24	1.3.7.10.	Base de datos para operación de Aeropuertos (AODB- Airport Operational Database)	un	1	Si	Si
	1.3.8.	SERVICIOS				
12	1.3.8.1.	Subestación eléctrica	un	1	Si	Si
	1.2.5.	ACTIVADORES DE INVERSIÓN				
Activador Inversión	Sin numeral	Edificio Terminal Ampliación Muelle Nacional	m ²	3.500	Si	Si
Activador Inversión	Sin numeral	Edificio Terminal Ampliación Muelle Internacional	m ²	3.500	Si	Si

