Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2016-102-009426-3
Fecha: 29/07/2016 16:13:54->102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos:Informe 22 Folios

Bogotá D.C

PARA: **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Aeropuertos de Centronorte (PEI 101)

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Aeropuertos de Centronorte (PEI 101) realizada los días 14 y 15 de julio de 2016, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

A continuación se anexa un cuadro, concluyendo lo evidenciado en la evaluación realizada:

Proyecto / Objeto de la auditoría	No.Conformidades	Recomendaciones	Buenas prácticas/ Observaciones
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto Aeropuertos de Centronorte (PEI 101)	8*	11*	14*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 7 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

En atención al carácter probatorio del informe proferido y del cumplimiento periódico de seguimiento al contenido de lo comunicado mediante el presente, el término recomendado para la emisión de respuesta es de treinta (30) días contados a partir de la radicación (Art. 14 CPACA).

Con un muy cordial saludo,

DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

C.C.: Maria Eugenia Arcila Zuluaga – Gerente de Proyectos Aeroportuarios
Cesar Fernando Lozada Figueroa- Supervisor del proyecto.

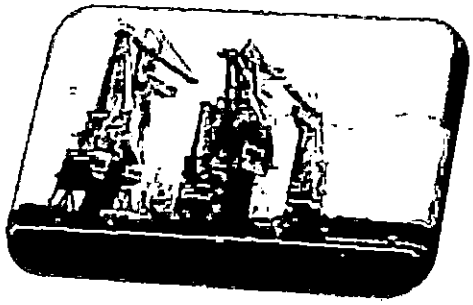
Anexo: Informe 22 Folios
Proyectó: Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno NFV
20161020017356

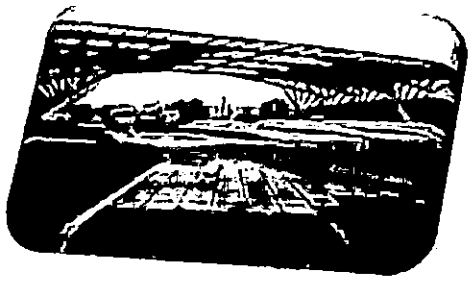
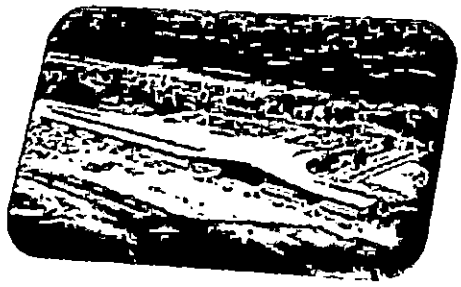
Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión Aeropuertos de Centronorte (PEI 101)

2016

CONTENIDO

1. OBJETIVOS 4
2. ALCANCE 4
2.1. Componentes Analizados 4
2.2. Información de Contratos 5
3. METODOLOGÍA 7
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 8
5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES 8
5.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría 9
5.2 Descripción del proyecto a auditar 11
5.3 Temas abordados de manera específica: 15
5.3.1 Obras en ejecución y avance del proyecto. 15
5.3.2 Estado de firma de actas de verificación faltantes para inicio de etapa de mantenimiento 21
5.3.3 Avance de la gestión predial a cargo del concesionario 22
5.3.4 Actualización de inventario de bienes y contratos de arredramientos en los (6) seis aeropuertos 24
6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR24
6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría 25
6.1.1 Desempeño del componente administrativo. 27
6.1.2 Desempeño del componente técnico 29
6.1.3 Desempeño del componente ambiental 31
6.1.4 Desempeño del componente predial 32
6.1.5 Desempeño del componente financiero 32
6.1.6 Desempeño del componente jurídico 33
6.1.7 Desempeño del componente social 36
6.1.8 Desempeño del componente operación y estadísticas. 37
7.1 No Conformidades 37
7.1.1 Para la Interventoría 38
7.1.2 Para la Supervisión 39
7.1.3 Para Defensa Judicial 39
7.2 Recomendaciones 39

7.2.1. Para la Interventoría 39
7.2.2. Para la Supervisión 41
7.3 Buenas prácticas y observaciones 41

INDICE DE TABLAS

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados 5
Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión 6
Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de Concesionaria Operadora Aeropuertos Centronorte AIRPLAN S.A 6
Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora 7
Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora 7
Tabla 6 –Antecedentes actuaciones otras instancias de control 9
Tabla 7 – Temas programados para la Auditoría 9
Tabla 8 – Alcance delos trabajos 12
Tabla 9 – Resultados de calificación MED de julio de 2016 25

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1-Mapa del Proyecto 11

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General:

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas al proyecto de concesión aeroportuario, Aeropuertos de Centronorte, puntualmente al aeropuerto José María Córdova (Rionegro), a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos para asegurar el éxito de las APP

1.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.

- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la Agencia respecto a la interventoría del proyecto de concesión Aeropuertos de Centronorte, las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014.

- Realizar una verificación del avance del Plan de Mejoramiento Institucional - PMI relacionado con hallazgos aún vigentes a la fecha, comunicados en su momento por la Contraloría General de la República.

2. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta, enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría en los últimos 7 meses, es decir, cubre un espectro de tiempo que va desde enero a julio de 2016; haciendo un seguimiento particular al aeropuerto José María Córdova (Rionegro) y su respectivo avance en el plan de obras e inversiones realizadas por la concesión AIRPLAN S.A, de acuerdo a lo estipulado contractualmente.

2.1. Componentes Analizados

Dada la magnitud y complejidad del proyecto de concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los Aeropuertos Olaya Herrera (Medellín), José María Córdova (Rionegro), El Caraño (Quibdó), Los Garzones (Montería), Antonio Roldán Betancourt (Carepa) y Las Brujas (Corozal), la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI cuenta dentro de su estructura con una Gerencia de Proyectos Aeroportuarios la cual posee personal de apoyo a la gestión de dichos proyectos.

Por tal motivo, y una vez se tuvieron en cuenta los antecedentes y fueron estudiados en detalle, se resaltan las etapas de CONSTRUCCIÓN (ADECUACIÓN Y MODERNIZACIÓN) y MANTENIMIENTO asociadas al objeto del contrato de concesión que viene realizando la Concesión Operadora Aeropuertos Centronorte AIRPLAN S.A, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014, en virtud del contrato 049 de 2014.

Se realizó la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por primera ocasión a la interventoría los días 14 y 15 de julio de 2016, lo cual permite vislumbrar las distintas actuaciones realizadas durante el transcurso del proyecto. El resultado y análisis se presentan en los numerales 6 y 7 del presente informe.

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 se sustentan en la aplicación de la metodología señalada en los documentos:

- Manual de evaluación del desempeño de Interventorías EVCI-M-001
- Criterios de evaluación matriz MED (Matriz de Evaluación de desempeño) para los modos: Carretero, aeroportuario, portuario y férreo. EVCI-M-003
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002
- Manual de interventoría y supervisión GCSP-M-002
- Guía para la construcción de informes de interventoría EVCI-I-001

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la Agencia, *www.ani.gov.co* en el link "Sobre la ANI – Sistema integrado de gestión – Manuales"

2.2. Información de Contratos

Tabla 1- Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los Aeropuertos Olaya Herrera (Medellín), José María Córdova (Rionegro), El Caraño (Quibdó), Los Garzones (Montería), Antonio Roldán Betancourt (Carepa) y Las Brujas (Corozal).	No. 800011OK de 2008	Operadora Aeropuertos Centronorte AIRPLAN S.A
Interventor	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.	No. 049 de 2014	Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014
Supervisor	Profesional Contratista por prestación de servicios	No. 657 de 2015	Ing. Cesar Fernando Losada

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 22. Junio de 2016

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS ASOCIADAS
Suscripción de contrato	13 de marzo de 2008
Acta de inicio de ejecución (inicio Etapa Previa)	15 de mayo de 2008
Acta de inicio Etapa de Adecuación y Modernización*	15 de marzo de 2009
Fecha efectiva de terminación del contrato (concluye Etapa Final)*	15 de marzo de 2048
Subrogación a la ANI	26 de diciembre de 2013
Valor inicial	COP 780.007 millones/2007
Valor con adiciones**	COP 814.275 millones/2007

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 22. Junio de 2016

Nota: el contrato no ha tenido prórrogas. Se han suscrito 19 otrosíes a la fecha.
*La etapa de adecuación y modernización del proyecto de concesión tenía previsto un plazo inicial de 60 meses, hasta el 15/03/2014. Al respecto, es importante mencionar que la etapa de mantenimiento no ha iniciado en su totalidad, ya que a la fecha no se han suscrito las actas de verificación de todas las obras obligatorias en la etapa de adecuación y modernización. Las fechas mencionadas en la tabla 2, fueron previstas según la Cláusula segunda del otrosí No. 8 al Contrato de concesión No. 800011OK de 2008.
**El valor mostrado en la tabla 2 sólo incluye el valor de la repavimentación del Aeropuerto Olaya Herrera.

La composición de la concesión para el proyecto de concesión Aeropuertos de Centronorte, se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de Concesionaria Operadora Aeropuertos Centronorte AIRPLAN S.A

	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
COMPOSICIÓN ACCIONARIA	CAH Colombia S.A	20,00%
	Información y Tecnología S.A	9,00%
	Fernando Mazuera y Cia S.A	14,50%
	Malibú S.A	14,50%
	Portales Urbanos S.A	10,00%
	Socinsa S.A	10,00%
	Supert y Droguer. Olimpica S.A	11,00%
	Aerocap S.A.S	6,00%
	Mr Londoño y Compañía S.C.A	2,00%
	Cumbia S.A.S	2,00%
	Nexus Infraestructura I.F.C.P	1,00%
	TOTAL	100,00%

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 22. Junio de 2016

Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre de la Interventoría	Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014
Representante Legal	Francisco José Medina Barragán
Valor inicial del Contrato	$ 20.799.737.280
Tiempo	96 meses
Fecha de Inicio del Contrato	27 de agosto de 2014
Fecha de terminación del Contrato	27 de agosto de 2022

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 22. Junio de 2016

Tabla 5 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
C&M Consultores S.A	51,00%
Euroestudios S.A.S	49,00%
TOTAL	**100%**

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 22. Junio de 2016

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

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

Solicitud de Información: Se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a ésta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento mediante correo electrónico del 27 de junio de 2016. Cabe resaltar, que la información fue entregada oportunamente por el supervisor mediante reunión efectuada el 1 de julio de 2016.

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

Entrevistas: Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora en la ciudad de Medellín con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas. De igual manera, se asistió el 7 de julio se asistió al plan de regularización y se realizó reunión con el supervisor el día 11 de julio de 2016, en donde se evidenció que se tiene un conocimiento amplio de todos los aspectos del proyecto e implementa gradualmente procedimientos de seguimiento al mismo.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental, además de la evidenciada por la interventoría en la auditoría los días 14 y 15 de julio.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita a todas las obras obligatorias y complementarias que hacen parte del aeropuerto José María Córdova (Rionegro), considerando las intervenciones que está realizado el concesionario en el lado tierra y aire.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan no conformidades y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 6 y 7 del presente informe.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.[1]
- ✓ Ley 1150 de 2007, articulo 2, modalidades de selección.
- ✓ Ley 1474 de 2011, articulo 83 y SS.
- ✓ Decreto 1510 de 2013, reglamentación del estatuto general de contratación.
- ✓ Ley 80 de 1993, articulo 32, numerales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 8000011OK de 2008, prorrogas, adicionales y otrosíes)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 049 de 2014, anexos y apéndices)

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Se consultó ORFEO[1]; 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.

[1] Sistema de gestión documental Interno - AGENCIA

Tabla 6 –Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Oficio No. 20164090113862 de 12 de febrero de 2016. Se da traslado para respuesta al derecho de petición impartido por el señor Álvaro López, relacionado con la obra torre de control del Aeropuerto Olaya Herrera.	Mediante oficio No. 20161000037961 del 17 de febrero de 2016, se da respuesta al peticionario.
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONGRESO DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

5.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI. Se relaciona a continuación la programación definitiva para la auditoría del proyecto:

Tabla 7 – Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura	14/07/2016	8:00 a. m.
Presentación resumen del proyecto por parte de la interventoría	14/07/2016	8:30 a. m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión técnica, ambiental, aforo y recaudo	14/07/2016	9:00 a. m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión administrativa, financiera y social	14/07/2016	1:00 p.m.
Recorrido al Corredor Concesionado	15/07/2016	8:30 a.m.
Aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño; Gestión jurídica y predial	15/07/2016	3:00 p. m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	15/07/2016	05:00 p.m.

Se realizó reunión con el supervisor el 27 de junio, en donde se analizaron las distintas obras que se están ejecutando actualmente en cada uno de los aeropuertos que hacen parte de la concesión, de tal manera que se eligió el aeropuerto José María Córdova como eje central para la presente auditoría. Esta elección se basó principalmente en que es el único aeropuerto con infraestructura para operar vuelos internacionales, representa el 76,71% de los ingresos brutos del concesionario, y a la fecha de la auditoría se encuentran realizando obras como ampliación muelle nacional, ampliación muelle internacional, ampliación plataforma internacional, módulos de conexiones del edificio en zona pública y conexiones en zonas restringidas.

Por tal motivo, se realizó revisión posterior de la documentación con el supervisor el día 11 de julio de 2016, en donde se analizó el avance del proyecto, las principales obras que se están ejecutando actualmente en el proyecto, incumplimientos, entre otros.

Es importante resaltar las acciones que ha realizado el equipo de la supervisión a la gestión predial a cargo del concesionario, en donde mediante el seguimiento y acompañamiento, se han sostenido reuniones con el IGAC y la AEROCIVIL con el fin de solucionar la problemática de doble titularidad de predios requeridos para la ampliación de pista, plataforma y terminal del Aeropuerto El Caraño de Quibdó.

De igual manera, se viene adelantando seguimiento a la ejecución de las obras programadas, verificando los distintos atrasos producto del paro camionero y derrumbes en vías colindantes a los aeropuertos, de tal manera que se tomen medidas de acción al respecto. Además, la firma y autorización de las actas de verificación faltantes por parte de los concedentes, y los requerimientos a cumplir por parte del concesionario respecto a observaciones de tipo operativo y de mantenimiento.

La auditoría de la interventoría 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.

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

- Obras en ejecución y avance del proyecto
- Estado de firma de actas de verificación faltantes para inicio de etapa de mantenimiento
- Avance de la gestión predial a cargo del concesionario
- Actualización de inventario de bienes y contratos de arredramientos en los seis (6) aeropuertos

Se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas de la interventoría, se pudo corroborar la información suministrada con documentos soportes generados en campo; de igual manera, se entregan registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

5.2 Descripción del proyecto a auditar

La concesión Aeropuertos de Centronorte comprende la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los aeropuertos Olaya Herrera (Medellín), José María Cordova (Rionegro), El Caraño (Quibdó), Los Garzones (Montería), Antonio Roldán Betancourt (Carepa) y Las Brujas (Corozal), los cuales está ubicados en los departamentos de Antioquia, Chocó, Córdoba y Sucre.

Ilustración 1- Mapa del proyecto

Fuente: Informe mensual de la interventoría No. 22. Junio de 2016

Para el seguimiento de las obligaciones a cargo del concesionario en cada uno de los aeropuertos, la interventoría tiene dispuesta una oficina administrativa en el aeropuerto Olaya Herrera, mediante la cual centralizan la información en donde se encuentran los especialistas y directores encargados por cada componente. Adicionalmente, y en función de las reprogramaciones de obra y adiciones de obras complementarias obligatorias y voluntarias, la interventoría actualmente cuenta con un equipo de inspectores y residentes (operativos y técnicos) en cada uno de los frentes en donde se están realizando actividades de construcción, mantenimientos y en general operación de cada aeropuerto.

Es por tal motivo, y debido a que en el contrato de concesión contempla obras obligatorias (dentro de los 5 años establecidos para la etapa de adecuación y modernización), obras complementarias obligatorias y obras complementarias voluntarias, a continuación se muestra en detalle el alcance y avance de cada una de ellas:

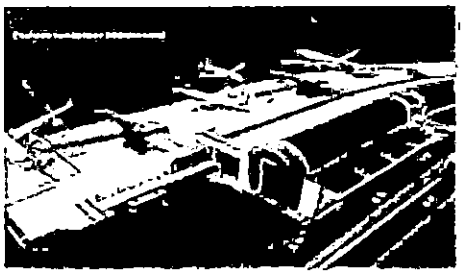
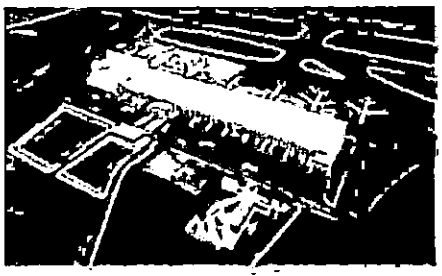
Tabla 8 – Alcance delos trabajos

AEROPUERTO	CIUDAD	OBJETO	TIPO DE OBRA	INVERSIÓN (millones)	INICIO	FIN	% PROGRAMADO	% EJECUTADO(*)
José María Córdova	Rionegro	Repavimentación pista de aterrizaje	Complem. Obligatoria	$27.614	16/02/2015	30/10/2015	100%	100%
		Ampliación muelle nacional	Complem. Obligatoria	$22.426	01/06/2015	07/12/2017	24%	31%
		Ampliación muelle internacional	Complem. Obligatoria	$25.422	01/06/2015	07/12/2017	57%	52%
		Ampliación de Plataforma	Complem. Voluntaria	$37.375	01/06/2015	07/12/2017	12%	6%
		Módulos de conexión	Complem. Voluntaria	$15.253	01/06/2015	07/12/2017	54%	31%
		Terminal de Carga	Obligatoria	$55.000	16/05/2016	02/12/2018	11%	6%
		Taller de mantenimiento de Avianca	Complem. Obligatoria	$124.100	15/02/2015	30/06/2016	100%	100%
		Terminal Aviación interejecutiva	Complem. Obligatoria	$17.000	01/08/2015	30/06/2016	100%	100%
Olaya Herrera	Medellín	Repavimentación pista de aterrizaje	Complem. Obligatoria	$8.188	16/02/2015	15/08/2015	100%	100%
		Torre de control	Obligatoria	$1.940	20/02/2015	31/10/2015	100%	100%
		Edificio parqueadero	Obligatoria	$2.660	20/02/2015	31/10/2015	100%	100%
		Construcción portería Hangares	Obligatoria	$1.000		31/10/2015	100%	100%
		Terminal VIP	Obligatoria	$5.095	20/02/2015	31/10/2015	100%	100%
Antonio Roldán Betancourt	Carepa	Repavimentación pista de aterrizaje	Complem. Obligatoria	$13.290	16/02/2015	16/02/2016	100%	100%
Los Garzones	Montería	Repavimentación pista de aterrizaje	Complem. Obligatoria	$ 10.499	16/02/2015	07/08/2015	100%	100%
		Ampliación Edificio terminal pasajeros	Complem. Voluntaria	$28.574	06/05/2015	06/04/2016	100%	78%
		Instalación sistema ALS	Complem. Obligatoria	$13.977	01/02/2014	31/12/2015	100%	100%
Las Brujas	Corozal	Repavimentación pista de aterrizaje	Complem. Obligatoria	$ 5.617	16/02/2015	13/12/2015	100%	100%
		Ampliación pista de aterrizaje	Complem. Obligatoria	$18.742	16/02/2015	13/12/2015	100%	100%
		Climatización terminal de pasajeros	Complem. Voluntaria	$695.000	18/03/2015	15/06/2015	100%	100%
El Caraño	Quibdó	Repavimentación pista de aterrizaje	Complem. Obligatoria	$15. 923	16/02/2015	06/03/2016	100%	100%
		Ampliación pista y plataforma	Complem. Voluntaria	$80.766	06/05/2015	06/09/2017	23%	55%
		Ampliación terminal de pasajeros	Complem. Voluntaria	$10.426	06/05/2015	06/05/2016	68%	38%
		Centro de servicios	Complem. Voluntaria	$71.196	06/05/2015	06/05/2016	77%	44%

Fuente: Informe semanal de avance de la interventoría.
(*)Avance a julio 5 de 2016

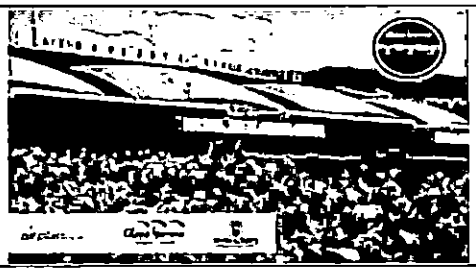
De igual manera, y con el fin de analizar los avances mencionados en la tabla 8, a continuación se muestran los avances presentados por la ANI en distintos escenarios, ya sea para los Entes de Control o al interior de la Entidad.

- Aeropuerto José María Córdova (Rionegro):

Foto 1. Ampliación terminal de pasajeros	Foto 2. Construcción nuevo terminal de carga
	

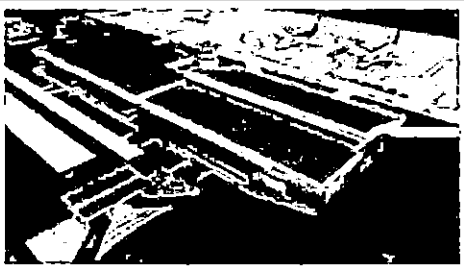
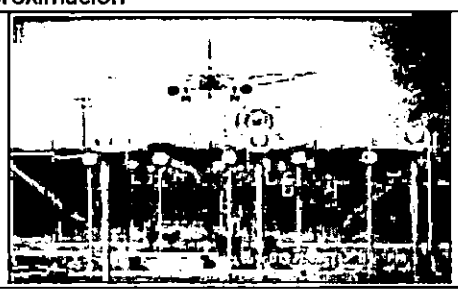
Fuente: Presentación Rendición de Cuentas – Junio 2016

- Aeropuerto Olaya Herrera (Medellín):

Foto 3. Nueva Torre de Control y Nuevo Terminal VIP	Foto 4. Edificio parqueadero
	

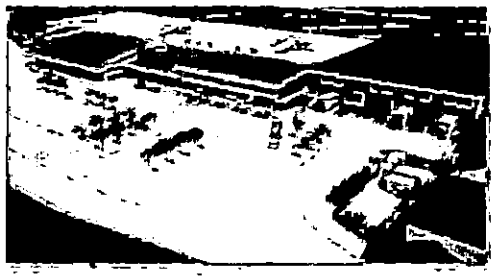
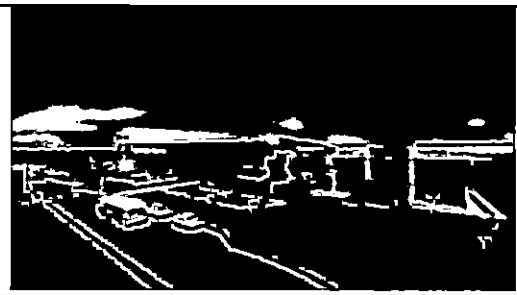
Fuente: Presentación Rendición de Cuentas – Junio 2016

- Aeropuerto Los Garzones (Montería):

Foto 5. Ampliación terminal de pasajeros	Foto 6. Instalación sistema de luces de aproximación
	

Fuente: Presentación Rendición de Cuentas – Junio 2016

- Aeropuerto El Caraño (Quibdó):

Foto 7. Ampliación terminal de pasajeros	Foto 8. Nuevo Centro de Servicios
	

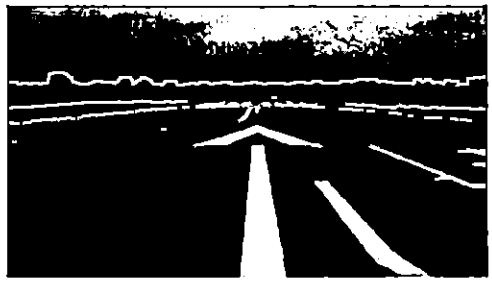
Fuente: Presentación Rendición de Cuentas – Junio 2016

- Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt (Carepa):

Foto 9. Vista aeropuerto	Foto 10. Repavimentación pista

Fuente: Página web Aeroplan – Junio 2016

- Aeropuerto Las Brujas (Corozal):

Foto 11. Vista aeropuerto	Foto 11. Repavimentación pista
	

Fuente: Página web Aeroplan – Junio 2016

Por último, es importante mencionar que actualmente se encuentran en elaboración los "Planes Maestros de los Aeropuertos Jose Maria Córdova de Rionegro y Olaya Herrera de Medellín" por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, los cuales requirieron recursos por valor de $824.123.372 constantes de diciembre de 2014, de acuerdo a lo estipulado en el otrosí No. 15 del contrato de concesión. A estas socializaciones asiste regularmente el equipo de la supervisión y la interventoría, de tal manera que se tenga conocimiento de las inversiones que serán aprobados por los concedentes en los distintos aeropuertos.

5.3 Temas abordados de manera específica:

5.3.1 Obras en ejecución y avance del proyecto.

De acuerdo al plan de auditoría, se realizó la visita al aeropuerto Jose Maria Córdova de Rionegro el día 15 de julio en compañía de la interventoría, en donde se evidencia el respectivo avance:

- **Obras obligatorias**:

  - Terminal de carga y vías de conexión: Esta obra estaba inicialmente programada para su terminación en el quinto año de adecuación y modernización, es decir, el 15 de marzo de 2014. Sin embargo, y una vez se dirimió mediante amigable componedor entre el concesionario y los concedentes, se firmó el otrosí No. 17 en donde se definió que su ubicación sería en el mismo sitio donde actualmente funciona la terminal de carga existente y su área adyacente.

    Por tal motivo, y una vez de aprobaron los estudios y diseños por parte de la interventoría, se firmó el otrosí No. 18 en donde se determinó como fecha de inicio el 15 de marzo de 2016, con plazo de ejecución de 33 meses.

    Dentro de las obras a ejecutar se encuentra la construcción de plataforma nueva terminal de carga, calle de conexión nueva terminal de carga, centro administrativo de carga, edificios exteriores y planta eléctrica, bodegas y oficinas nuevas, accesos y parqueadero nueva terminal de carga y sus obras externas. Además, de la remodelación del terminal existente.

    A la fecha de la visita del proyecto, se evidencia que el retraso en la obra es de dos meses, ya que el concesionario debería tener un avance de 11% y tan sólo se reporta el 2%. Al respecto, se observa que la interventoría ha manifestado dicho atraso en comités técnicos y oficios a la ANI, y se está a la espera de una nueva reprogramación que cumpla con el plazo estipulado en el otrosí, o iniciar un proceso de multa. Actualmente, el concesionario se encuentra en actividades preliminares como acomodación de campamentos, entre otros.

Foto 12. Terminal de Carga	Foto 13. Terminal de Carga
Terminal de carga existente	Adecuación de zona

- **Obras obligatorias complementarias:** Mediante otrosí No.8 se pactaron una serie de obras complementarias, las cuales tienen acta de inicio el 1 de junio de 2015 y finalización el 7 de diciembre de 2017. Estas se mencionan a continuación:

  - Ampliación muelle nacional: De acuerdo al plan de obras, se tiene un avance del 34% respecto al 24% de programado, lo que evidencia que se tiene un adelanto significativo del 10% en las obras.

    Ya se terminó la estructura y el concreto en toda el área destinada para la ampliación del muelle (4444 m2), la estructura metálica se encuentra en un 10% y se está iniciando con mampostería, revoques e instalación de redes de agua potable, residuales y de incendios.

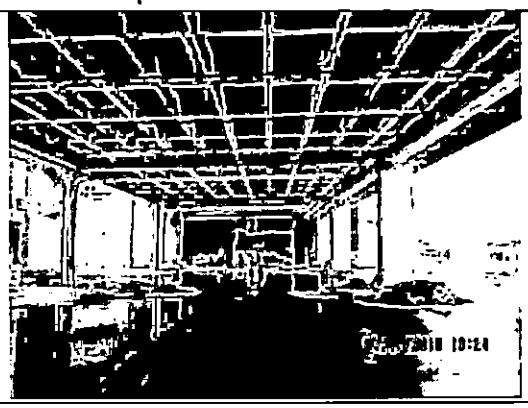
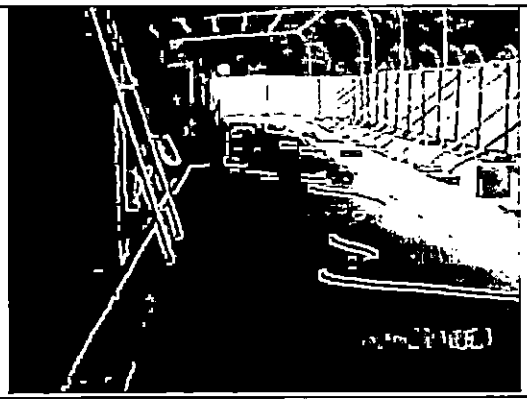
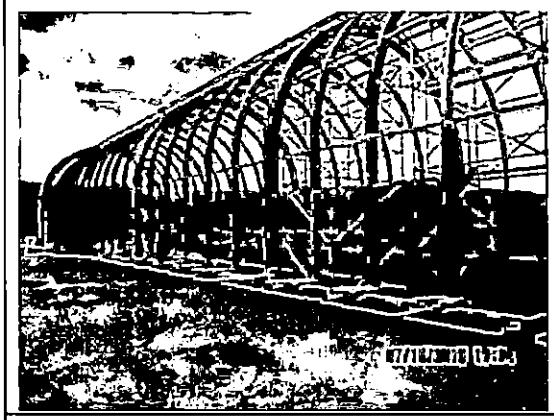
Foto 14. Ampliación muelle nacional	Foto 15. Ampliación muelle nacional
	
Inicio de mampostería y acabados	Construcción andén

Foto 16. Ampliación muelle nacional	Foto 17. Ampliación muelle nacional
	
Instalación del domo	Construcción sala VIP de Avianca

Actualmente, se encuentran por definir temas como el cambio de los rieles de mantenimiento del domo, la terminación del separador de flujo, entre otros.

- Ampliación muelle internacional: De acuerdo al plan de obras, se tiene un avance del 54% respecto al 59% de programado, lo que evidencia que se tiene un retraso del 5%. Ya se terminó la estructura y se inició con la estructura metálica en los 4400 m2 que se tienen contemplados contractualmente.

  El retraso principal en este proyecto surgió debido a que no se había contemplado la construcción de un muro de contención de 19 pilas con dimensiones de 1.20 m x 20 m, las cuales permiten la no afectación de la estructura contigua.

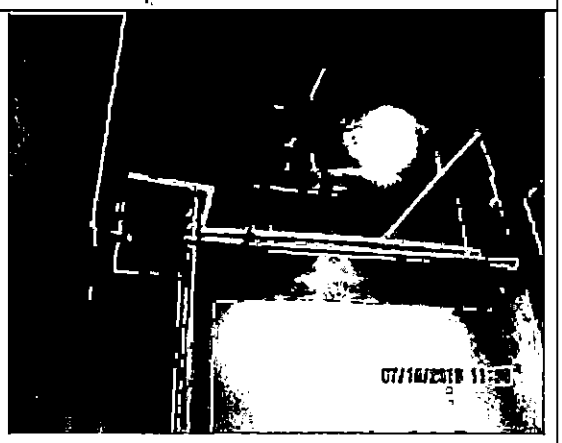
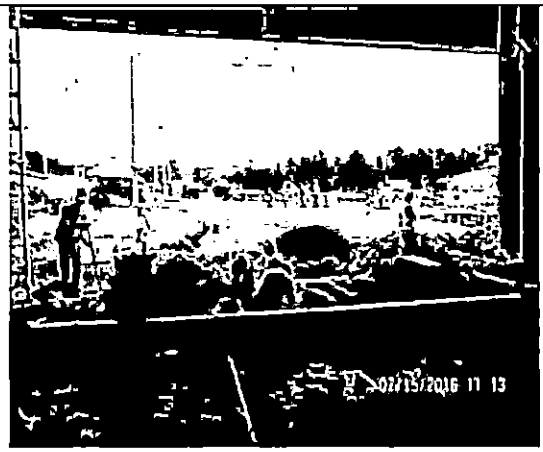
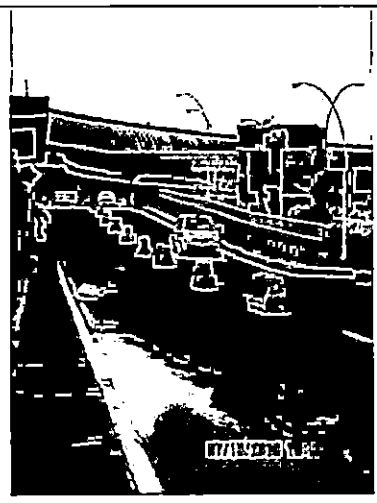
Foto 18. Ampliación muelle internacional	Foto 19. Ampliación muelle internacional
	
Construcción muro de contención	Instalación de redes contra incendios

Foto 20. Ampliación muelle internacional	Foto 21. Ampliación muelle internacional
	
Instalación de domo	Movimiento de tierras.

Es importante destacar la reiterada observación que ha realizado la interventoría en este frente de obra respecto al ancho de andén que se está considerando construir, debido a que no cumple con las especificaciones técnicas requeridas y constituye en un elemento de alto riesgo para los peatones que pasan por la vía.

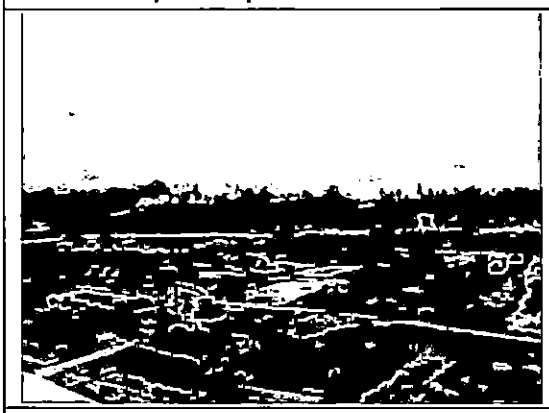
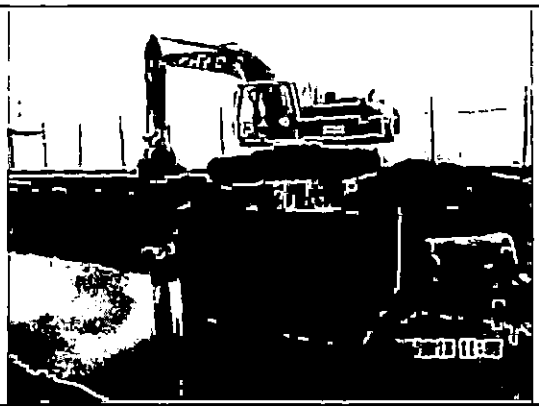
Por tal motivo, es necesario que la ANI adopte una posición sobre el particular, considerando que el concesionario ha informado a la interventoría que no realizará dicha modificación, lo que podría generar accidentes a futuro.

Foto 22. Ampliación muelle internacional	Foto 23. Ampliación muelle internacional
	
Construcción de andén que no cumple con la especificación técnica	Construcción de andén - elemento de alto riesgo para los peatones que pasan por la vía

- **Obras complementarias voluntarias:** Estas obras tienen acta de inicio el 1 de junio de 2015 y plazo de ejecución de 30 meses, por lo que deberán terminarse el 7 de diciembre de 2017.

  - Ampliación plataforma internacional: De acuerdo al plan de obras, se tiene un avance del 12% respecto al 17% de programado, lo que evidencia que se tiene un retraso del 5% y equivale a 32 días.

    Se observa en visita de obra, que se tiene contemplado la colocación de 57.000 m2 de pavimento flexible y rígido, por lo que actualmente se está mejorando el suelo con piedra rajón, se está realizando movimiento de tierras para actividades de explanación y se está trasladando una tubería de aguas lluvia de 24 pulgadas.

Foto 24. Ampliación plataforma internacional	Foto 25. Ampliación plataforma internacional
	
Movimiento de tierras.	Construcción caja de conexión
Foto 26. Ampliación plataforma internacional	**Foto 27. Ampliación plataforma internacional**
Traslado tubería de 24"	Mejoramiento del suelo

El retraso principal en este proyecto se debe a que fue necesario ajustar los diseños iniciales, debido a que no se consideraron las pendientes requeridas para empalmar con la estructura existente, al igual que las redes de alcantarillado.

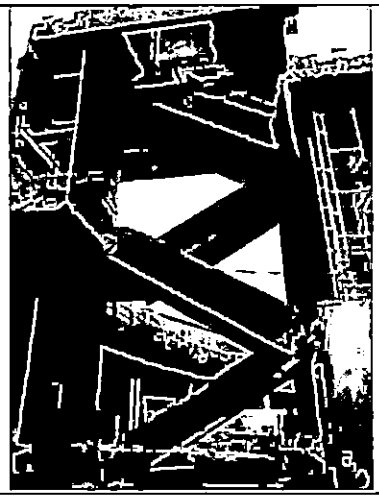
Se encuentra pendiente la verificación de la red contraincendios por parte del concesionario, de tal manera que se defina si se renueva o se instala una nueva, de tal manera que se cumpla con las especificaciones técnicas pertinentes.

- Conectividades: De acuerdo al plan de obras, se tiene contemplada las conectividades internas, las cuales tiene un avance del 55% respecto al 59% de programado. La situación es parecida con las conectividades externas, las cuales reportan un avance de 23% respecto al 67% de programado.

  Se evidencia que es el frente de trabajo con mayor retraso, el cual está fundamentado en que el concesionario decidió cambiar las conectividades externas por estructura metálica, pero luego de múltiples revisiones presupuestales y en tiempos, retomaron realizar las obras con concreto convencional, lo que significó que el proyecto estuviera sin ejecución por más de 3 meses. Al respecto, la interventoría se manifestó y participó en los comités técnicos, con el fin de reiniciar la obra y cumplir con los plazos pactados en el contrato.

  Actualmente, se observa que en el interior del aeropuerto se están construyendo escaleras en concreto y la instalación de un ascensor, al igual que la se está condicionando un área para escaleras eléctricas. Por otro lado, en el exterior del aeropuerto, se están repotenciando las escaleras que conectan a los parqueaderos.

Foto 28. Conectividades internas	Foto 29. Conectividades internas
Adecuación escaleras en concreto	Instalación ascensor

Foto 30. Conectividades externas	Foto 31. Conectividades externas
	
Repotenciación de escaleras en concreto	Instalación de puente metálico provisional

Por último es importante mencionar que, a pesar de que interventoría reporta retraso en las actividades programadas, el concesionario tiene como fecha límite de entrega de las conectividades el 7 de diciembre de 2017. Por tal motivo, en caso de continuar el desfase de lo programado vs lo ejecutado, será necesario concertar con el concesionario una reprogramación de obra, de tal manera que se asegure el cumplimiento del plazo contractual.

5.3.2 Estado de firma de actas de verificación faltantes para inicio de etapa de mantenimiento

De acuerdo a los plazos establecidos para cada una de las etapas contractuales, la finalización de la etapa de adecuación y modernización de los 6 aeropuertos estaba estipulada para el 15 de marzo de 2014, lo que permitiría iniciar la etapa de mantenimiento. Para tal fin, es necesario que el concesionario y los concedentes generen unas actas de verificación por cada una de las obras ejecutadas al 100%, para lo cual la interventoría debe verificar y dar concepto favorable respecto al cumplimiento de las especificaciones técnicas y calidad, al igual que se coteje con el plan de inversiones pactado inicialmente, de tal forma que se evidencie que los recursos fueron utilizados adecuadamente.

Por tal motivo, y una vez finalizado el año quinto de construcción, aún quedan pendientes por firma de acta de verificación las siguientes obras, las cuales se mencionan a continuación:

- **Aeropuerto Olaya Herrera:**
    - Edificio parqueadero: Aunque la obra ya se encuentra terminada al 100%, la interventoría requiere que el concesionario entregue los planos record

relacionados al área de cableado estructurado, sistema CCTV, red de tomas regulados, al igual que genere las modificaciones solicitadas para los planos de las redes de aguas residuales y aguas lluvias.

- Nuevo terminal VIP: La obra ya se encuentra terminada al 100%; sin embargo, el concesionario no ha entregado los planos record relacionados al área de cableado estructurado, sistema CCTV y red hidrosanitaria.

- Reordenamiento de hangares: Aunque la obra ya se encuentra terminada, la interventoría reportó observaciones relacionadas con el cumplimiento de la calidad y especificaciones técnicas de la misma, por lo que solicita realizar ajustes tales como reparación de la red contra incendios y de alcantarillado, rehabilitación de pavimento en la calle de rodaje y demarcación horizontal. Además, entregar planos records y certificados faltantes.

- Torre de control: La obra se encuentra terminada al 100%; sin embargo, y por solicitud de la Aerocivil, se requiere realizar unos ajustes como acabados, colocación de una escalera plegable y mejoramiento de fachada. Además, entregar planos records para revisión de la interventoría.

- Aeropuerto los Garzones:

  - Sistema de luces de aproximación Categoría I ALS: La obra se encuentra terminada tanto en la parte constructiva como en la adquisición de predios. El concesionario ya instaló un sistema de aterrizaje por instrumentos de precisión categoría I, por lo que ya fue aprobado por parte de la interventoría. Se están recolectando las firmas para el acta por parte de los concedentes.

Cabe aclarar que a la fecha, la única obra obligatoria que no se ha ejecutado al 100% es la terminal de carga del aeropuerto José María Córdova, y esto se debe a que su ubicación y alcance fue dirimido mediante un amigable componedor entre el concesionario y los concedentes, la cual tuvo fecha de inicio el 15 de marzo de 2016.

Al respecto, podría indicarse que sólo hasta el 15 de diciembre de 2018 se tendría finalizada en su totalidad la etapa de adecuación y modernización, sin que esto signifique que, el concesionario está obligado a realizar el respectivo mantenimiento de cada una de las obras que están a su cargo, para operar adecuadamente los 6 aeropuertos y cumplir con los niveles de servicio establecidos contractualmente.

5.3.3 Avance de la gestión predial a cargo del concesionario

De acuerdo a lo estipulado en el otrosí No. 13 del contrato de concesión y la adición realizada por los concedentes en el otrosí No. 19, se estableció como obligación contractual la gestión predial a cargo del concesionario, especialmente en la adquisición predial para las obras a ejecutar en los

aeropuertos El Caraño de Quibdó, Los Garzones de Montería y Las Brujas de Corozal. Por tal motivo, la interventoría realiza seguimiento a esta gestión, revisando desde la parte técnica, jurídica y social cada uno de los expedientes y fichas prediales elaboradas por el concesionario, para su posterior trámite.

El avance en cada uno de los aeropuertos a junio de 2016 es la siguiente:

- **Aeropuerto El Caraño:** La gestión predial para este proyecto ha generado gran dedicación por parte del concesionario, la interventoría y la ANI, debido a que gran parte de los predios requeridos para la ejecución de la obra complementaria voluntaria ampliación de pista y plataforma, tenían doble titularidad, ya que se evidenció que estaban a nombre de la Aeronáutica Civil y terceros.

  Para dirimir dicha situación, fue necesario firmar un convenio interadministrativo entre la Aeronáutica civil y la ANI el 7 de abril de 2016, con el fin de que se cediera la titularidad de los predios y se permitiera realizar la adquisición de los predios por parte del concesionario.

  Inicialmente los predios a adquirir eran 48; sin embargo, luego de definir la longitud final de la pista, se definió que tres predios no se requerirían, ya que un predio estaba a nombre de la Décima Quinta Brigada del Ejército Nacional de Colombia, y los otros dos no hacían parte del área definida para construcción. Por lo anterior, fue necesario realizar gestión para 45 predios, que a la fecha se encuentran en el siguiente estado:

  - 11 predios con permiso de intervención
  - 2 predios en revisión de avalúos
  - 1 predio en proceso de sucesión
  - 1 predio en proceso de avalúo, debido a que el abogado que lidera el proceso no aceptó el dinero ofrecido
  - 1 predio en revisión de la jurisdicción de Quibdó
  - 29 predios en proceso de enajenación

- **Aeropuerto Los Garzones:** Fue necesario realizar gestión predial a 24 predios necesarios para construir el sistema de luces de aproximación categoría I, para lo cual todos tienen acta de intervención. El estado actual es de la siguiente manera:

  - 11 predios en proceso de titularidad para la ANI
  - 4 predios en escrituras de notaria
  - 2 predios con permiso de enajenación ante el INCODER
  - 7 predios se requirió realizar mejoras.

- **Aeropuerto Las Brujas:** Se requirió la adquisición de 21 predios, con el fin de realizar la ampliación de la pista de aterrizaje, los cuales a la fecha se encuentran en su totalidad notificados y disponibles. Se adelantan los siguientes procesos:

- 14 predios con escrituras suscritas (1 predio en registro y 13 predios con titularidad de la ANI)
- 7 predios en proceso de expropiación

5.3.4 Actualización de inventario de bienes y contratos de arredramientos en los (6) seis aeropuertos

En la cláusula 54 Actualización del inventario de los bienes que conforman los aeropuertos del contrato de concesión, se estipula lo siguiente: *"Cada dos años contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Ejecución, el Concesionario deberá entregar a los Concedentes y al Interventor una actualización del inventario de la totalidad de los bienes que conforma los Aeropuertos, que refleje como mínimo: origen, vida útil, condición e historial que indique cualquier daño, reparación y mantenimiento realizado"*, por tal motivo, en mayo de 2016 el concesionario entregó a la interventoría los inventarios de cada uno de los 6 aeropuertos.

Una vez se realizó la verificación de los bienes muebles que han sido devueltos a los concedentes por parte del concesionario, los bienes muebles, equipos y sistemas instalados por el concesionario, además de las obras civiles en general como construcciones, edificios o cualquier otra adicional, la interventoría informó oportunamente a los concedentes que se encontraban inconsistencias de la información entregada por el concesionario.

Debido a lo anterior, y a través de mesas de trabajo y comités operativos, el concesionario evidenció que mucha de la información entregada no coincidía con los bienes reales, y el error estaba fundamentado en que con el anterior concedente (Aeronáutica Civil) no se había tenido claridad respecto a los bienes muebles e inmuebles entregados.

Resultado de las mesas de trabajo, los concedentes establecieron los requisitos necesarios para el inventario y su respectiva actualización, y se pactó un plan de trabajo de 3 meses, en donde el concesionario realizará el levantamiento de todos los bienes que hacen parte de la infraestructura (lado aire y tierra) a su cargo.

Por último, es importante resaltar la acción oportuna por parte de la interventoría, la cual identificó adecuadamente las inconsistencias presentadas, y acompaña el levantamiento del inventario por parte del concesionario. Esto permite que éste error no se vuelva a presentar, y se lleve un formato pactado entre los concedentes y el concesionario, para los 6 aeropuertos que hacen parte del alcance de este contrato.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se presenta a continuación el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014 para la actual auditoría, la cual evaluó los ocho (8) componentes y determinó una calificación de **70.11** sobre 100, resultado global, realizada el mes de julio de 2016.

Tabla 9 – Resultados de calificación MED de julio de 2016

Nombre Proyecto Concesión	AEROPUERTOS DE CENTRONORTE
Nombre Interventoria del proyecto	AEROPUERTOS 2014
No. Contrato Interventoria	049 DE 2014
Fecha de Evaluación	JULIO 14 DE 2016

		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
		Calificacion desempeño de Interventoria AEROPORTUARIO				
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestion Administrativa			59,97		
02	Gestión Tecnica				73,14	
03	Gestión Financiera				74,31	
04	Gestion Juridica				71,75	
05	Gestion de Operación y Estadísticas				71,69	
06	Gestion Ambiental				71,57	
07	Gestion Social				68,50	
08	Gestion Predial				70,00	
	Promedio General =			**70,11**		

Dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la Oficina de Control Interno ha venido estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED).

El responsable del proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26, de tal forma que debe enviar el plan de acción en no más de 30 días calendario posteriores a la radicación del informe, de tal manera que el supervisor formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y remita al correo electrónico mforero@ani.gov.co, para su revisión y aprobación. Una vez surtido el procedimiento, la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, diligenciará el formato **EVCI-F-004"PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)"**, realizará seguimiento hasta superar las no conformidades.

6.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 14 y 15 de julio de 2016, 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.

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 ANI 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 unidad funcional, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la ANI.

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, estado de consultas previas, entre otros factores.

3. **Técnica:** 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 contraprestación y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.

5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual 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 apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.

6. **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, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del contrato de concesión.

7. **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.

8. **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 movilizados.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría. A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de julio de 2016, así:

6.1.1 Desempeño del componente administrativo.

Calificación Obtenida: 59.97

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta una estructura organizacional adecuada respecto a los parámetros mínimos exigidos por la ANI, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control.

Las oficinas que tienen se encuentran ubicados en la ciudad de Medellín, se comprueba que cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar y espacio suficiente para cumplir a cabalidad con las obligaciones pactadas contractualmente.

Foto 32. Oficinas de la Interventoría	Foto 33. Oficina de la Interventoría
Módulos de trabajo	Archivo físico

Se observa que no se cuenta con el logo de la ANI en los recursos físicos de la obra y la oficina de la interventoría al igual que en los EPP's del personal, razón por la cual es necesario incluirlo en cada uno de los elementos que identifiquen la interventoría, partiendo de la premisa que la ANI tiene la necesidad de contar con interventorías que se desempeñen como agentes del Estado (servidores públicos), que trabajen mancomunadamente con la Entidad y a la vez realicen adecuadamente las actividades de vigilancia y control.

Foto 34. Elementos de protección personal	Foto 35. Página web concesionario
Chaleco sin logo de la ANI	Verificación contenido

Por otro lado, se observa que la interventoría no cuenta con una página web que incluya información de interés general sobre el proyecto, etapas, avances, galería fotográfica, logos de la ANI, ultimas noticias del proyecto, entre otro contenido que pueda ser de utilidad para cualquier interesado en el proyecto. Respecto a la página web del concesionario, se verifica que se utiliza un formato de revisión de los aspectos que debe tener la plataforma, y en términos generales, permite acceder a la información detallada de cada uno de los aeropuertos.

Se verifica que el Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014 adoptó el plan de calidad de la empresa C&M Consultores; sin embargo, se hace notorio que no todos los formatos establecidos ni procedimientos están siendo implementados por el consorcio, lo que hace que se utilicen herramientas de seguimiento y acompañamiento a la labor del concesionario diferentes a las estipuladas en dicho plan. Además, no se cuenta con certificación ICONTEC 9001 vigente, por lo que no se hacen auditorías internas de verificación ni se indican acciones correctivas y preventivas que permitan tener procesos de calidad al interior de la organización.

Respecto a la correspondencia y tratamiento de comunicaciones, se observa que es conforme a requerimientos de todo tipo, se tiene capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina y ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario. Para tal fin, cuenta con un sistema denominado servidor CIA2014, en el cual se puede visualizar todo tipo de documentación relacionada al proyecto.

Cabe resaltar que para esta gestión, el consorcio cuenta con una profesional al 100% de dedicación, que se encarga se direccionar a los responsables y estar al tanto de los tiempos de respuesta por parte de la interventoría; por tal motivo, se sugiere que con base en esta información, se creen indicadores de gestión que permitan evidenciar el seguimiento sobre el particular.

Se verifica que la interventoría presenta conceptos oportunamente a la ANI y realiza seguimiento permanente a las dificultades que ha tenido el proyecto, en especial lo relacionado con el cumplimiento de los plazos contractuales y los niveles de servicio en cada uno de los aeropuertos. Además, se evidencia que la Coordinadora SST lleva un control estricto de entrega de EPP's y utilización de los mismos tanto de la interventoría como de la concesión, al igual que reporta oportunamente situaciones de peligro para los trabajadores.

Por último, se corrobora que se cuenta con matriz de seguimiento a los riesgos del proyecto, la cual se incluye en el informe mensual y permite llevar un control de las posibles situaciones que afecten la correcta ejecución y avance del proyecto. Se recomienda realizar este mismo ejercicio para el contrato de interventoría, de tal manera que se identifiquen y cuantifiquen los riesgos que podrían llegar a involucrar retrasos en el proyecto.

Además, se recomienda que dentro del informe mensual, se estipule un cronograma de las actividades a realizar por parte de la interventoría, en donde se especifique el seguimiento para cada uno de los componentes que hacen parte del contrato, de tal manera que se verifiquen todas las gestiones requeridas para el correcto cumplimiento del proyecto.

6.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 73.14

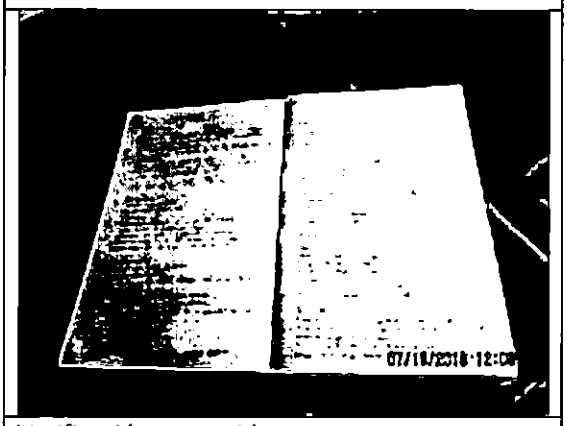
En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de ejecución de obra que contractualmente están estipuladas tanto obligatorias como complementarias, al igual que el seguimiento estricto de los niveles de servicio que debe cumplir el concesionario para mantener el confort y seguridad de los pasajeros en los distintos aeropuertos. Al respecto, se destacan los formatos implementados desde el área operativa de la interventoría, al igual que los reportes que se envían mensualmente a la ANI, especificando las observaciones de mantenimiento y los avances.

De igual manera, es importante resaltar la acción oportuna por parte de la interventoría, la cual identificó adecuadamente las inconsistencias presentadas, y acompaña el levantamiento del inventario por parte del concesionario. Esto permite que éste error no se vuelva a presentar, y se

lleve un formato pactado entre los concedentes y el concesionario, para los 6 aeropuertos que hacen parte del alcance de este contrato.

Debido a que se realizó la visita de obra al aeropuerto José María Córdova, se pudo observar que la interventoría utiliza bitácora de obra, la cual se firma en conjunto con el concesionario, en donde queda reportada las acciones realizadas todos los días de ejecución y los compromisos a los que se llegan. De igual manera, y como buena práctica, se lleva un libro de obra al interior de la interventoría en donde se dejan anotaciones y revisiones específicas, además de formatos de asistencia a los distintos comités de obra por parte de los residentes en cada frente de obra.

Foto 36. Bitácora de obra



Verificación contenido

Al respecto, se recomienda implementar formatos estándares, que cumplan con lo estipulado en el plan de calidad que se desea implementar al interior del consorcio, los cuales serán utilizados en sus actividades diarias por los inspectores y residentes de cada frente de obra. Estos pueden especificar normas actuales de construcción, esquemas de señalización, estado de las estructuras, entre otros, los cuales además pueden estar acompañados de registros fotográficos, de tal manera que sirvan como evidencias en las distintas comunicaciones al concesionario.

La interventoría presenta a la ANI informes semanales de avance de obra por cada uno de los frentes que actualmente se encuentran en construcción, mediante los cuales se muestra a partir de cuadros de seguimiento y gráficas, el cumplimiento de las actividades a las que está comprometido el concesionario según plan de obra concertado con los concedentes. Este ejercicio, aunque no es contractual, es de suma importancia ya que evidencia la vigilancia y control por parte de la interventoría, además que permite alertar sobre posibles atrasos o falencias en las especificaciones técnicas o calidad de los materiales.

De igual manera, se lleva un seguimiento a las actividades pactadas mediante otrosíes, dentro de las cuales se pueden destacar la terminación de la repavimentación de las pistas de aterrizaje de los 6 aeropuertos y la señalización requerida para su óptima operación, de tal manera que se garantice la seguridad aérea estipulada por normativa aeronáutica.

Por último, y aunque se incluye en el informe mensual, la ficha técnica de cada uno de los 6 aeropuertos, se recomienda que ésta sea más completa y permita vislumbrar el avance de las obras en ejecución, acciones implementadas en caso de incumplimientos, valor de las inversiones, entre otros.

6.1.3 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 71.57

En relación al componente ambiental, se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto, donde mediante la matriz de identificación y evaluación de impactos ambientales, se hace revisión de cada uno de los requerimientos que ha emitido la ANLA para dar cumplimiento a los permisos ambientales vigentes en el proyecto.

De igual manera, se lleva una herramienta de control de cada uno de los programas que componen los planes de manejo ambiental, en donde se revisa los distintos controles, ensayos y verificaciones por parte del concesionario en campo, para el cumplimiento de lo establecido por el ANLA. Esta información es entregada a la interventoría mediante informe bimensual, del cual se lleva seguimiento a los indicadores de cumplimiento y se solicita acciones correctivas, en caso de encontrar inconsistencias.

Al respecto, se evidencia que la interventoría no realiza aleatoriamente ensayos de calidad de aire, agua y ruido para verificar los resultados críticos o de resultados dudosos mostrados por el concesionario, lo que permite vislumbrar que no se cuente con información para comparar los resultados entregados por el concesionario. Por tal motivo, se solicita a la interventoría tomar medidas al respecto, considerando que es una obligación contractual y que ya había sido solicitado por la ANI.

El seguimiento que se realiza para el chequeo de control de las obligaciones del componente ambiental, como de seguridad industrial, salud ocupacional e higiene industrial, se verifica que organizacionalmente se cuenta con una coordinadora SST que está al tanto del cumplimiento por parte del concesionario. De igual manera, se tienen inspectores en los aeropuertos en donde se está en obra, los cuales reportan semanalmente las inconsistencias presentadas, de tal manera que se hagan los requerimientos oportunamente.

Por último, se evidencia que la interventoría lleva un control de la disposición de residuos y escombros, el manejo de aguas residuales, zonas permitidas de depósito y en general todas las actividades dispuestas en los planes de manejo ambiental, los cuales son mencionados en el informe mensual con registro fotográfico.

6.1.4 Desempeño del componente predial

Calificación obtenida: 70.00

Se evidencia que la interventoría ha realizado un control estricto en la gestión predial que ha realizado el concesionario en los 3 aeropuertos en lo que se requirió adquirir predios, de tal manera que implementó un procedimiento en el cual mediante una lista de chequeo, se revisa la documentación enviada por el concesionario de cada predio requerido para el proyecto, se realiza el estudio de títulos y se hace seguimiento hasta obtener la titularidad por parte de la ANI.

Al respecto, se resalta la gestión que ha realizado el equipo de la supervisión y la interventoría respecto a la doble titularidad que se presentaba en 45 predios requeridos para la ampliación de la pista en el Aeropuerto de Caraño en Quibdó, de tal manera que se lideró la firma del convenio interadministrativo con la Aeronáutica Civil, lo que permitió darle viabilidad al proyecto.

Se evidencia el avance que se ha tenido en la adquisición predial, en la cual a la fecha de la auditoría, ya se contaba con permiso de intervención de todos los predios en los aeropuertos de Garzones y las Brujas. Para el caso del aeropuerto El Caraño, se tiene el 24% de disponibilidad, pero ya el 89% aceptaron las ofertas de compra por parte del concesionario, lo que permite adelantar los trámites respectivos. Además, se verifica que se realizan comités prediales entre el concesionario y la interventoría, con el fin de revisar los avances y solucionar los inconvenientes que se presenten.

Mediante revisión documental, no se observó que la interventoría llevara un control gráfico de la adquisición de los predios, en función del área necesaria para ejecutar las obras, dependiendo de cada aeropuerto, por lo que se sugiere se incorpore como herramienta de seguimiento y se plasme este ejercicio en el informe mensual entregado a la ANI.

De igual manera, se genere un procedimiento o metodología para el control de invasiones de los predios ya disponibles, con el fin de que no se presenten problemas sociales que afecten considerablemente el avance de las obras, considerando que actualmente se han presentado situaciones de este tipo en el aeropuerto El Caraño de Quibdó.

6.1.5 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 74.31

En la auditoría se evidencia que la interventoría cumple con los tiempos establecidos contractualmente y entrega la información actualizada en cada uno de los informes mensuales, contrastando los datos entregados por la fiducia y realizando análisis y verificaciones, de tal manera que se obtengan recomendaciones y observaciones que son tratados en los comités de fiducia.

Para tal fin, y como buena práctica, la interventoría tiene implementada la realización de auditorías financieras en cada uno de los aeropuertos, en donde mediante revisiones exhaustivas de toda la

documentación relacionada con facturas, pago de cuentas, y en general la facturación del concesionario mensual, se corrobora los ingresos brutos del concesionario.

Esto permite tener un control de los dineros que se encuentran en la fiducia, y determinar bajo este ejercicio, el valor final de pago de la contraprestación para los concedentes, la cual es del 19%. Al respecto, se aclara que el valor final de la contraprestación se distribuye el 71.73% para la Aerocivil y el 28.27% para el Establecimiento Público de Olaya Herrera, la cual se evidencia que a la fecha se ha realizado dentro de los tiempos estipulados contractualmente.

Es importante resaltar la calidad de la información plasmada en el informe mensual de la interventoría, la cual es bastante explicativa y contiene datos representados mediante tablas y gráficas propias, lo que permite conocer con claridad el estado actual del proyecto. Además, se incluye ejercicios propios de la interventoría respecto a cálculo de los estados financieros e indicadores del concesionario, el seguimiento de los créditos sindicados y el cumplimiento de los pagos relacionados a la deuda que se tiene con las entidades financieras.

Sin embargo, se evidencia que no se está verificando y controlando el documento del beneficiario real para garantizan que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo) de los dineros del concesionario, por lo que es necesario que la interventoría solicite el certificado a la fiduciaria y realice el respectivo seguimiento incluyéndolo dentro del informe financiero mensual que se entrega a la ANI.

Por otro lado, y de manera gradual, se presenta el cálculo de los ingresos regulados y no regulados que percibe el concesionario mes a mes, y el porcentaje de recepción de los ingresos regulados generados vs los ingresos regulados esperados iniciales, los cuales para mayo de 2016 representan el 70.64%; sin embargo, y de acuerdo al otrosí No. 8, se adicionaron unas obras complementarias que se encuentran en revisión por parte de los concedentes, de tal manera que se determinen los valores finales de la inversión y su influencia en el modelo financiero. A la fecha, sólo se tiene concertado el valor de la repavimentación del aeropuerto Olaya Herrera, el cual asciende a $34.267 millones.

Por último, se verifica que se entregan oportunamente los formatos financieros a la ANI, diligenciados por el concesionario y aprobados por la interventoría a la ANI, los cuales hacen parte de las obligaciones contractuales y el seguimiento de la inversión del proyecto.

6.1.6 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 71.69

Es importante destacar la labor de vigilancia y control que ha realizado la interventoría respecto a los incumplimientos contractuales que se generaron en el transcurso del proyecto por parte del concesionario, en donde de una manera oportuna y clara se advirtió a la ANI para iniciar los respectivos procesos administrativos.

Es importante aclarar que a la fecha, la interventoría ha presentado a la ANI inicio de presunto incumplimiento en contra del concesionario, por las siguientes situaciones:

- Especificaciones técnicas de mantenimiento en los 6 aeropuertos: Al respecto, se lleva una matriz de cumplimiento mensual de las observaciones que se generan en cada uno de los recorridos operativos por parte de la interventoría, para lo cual mediante comités semanales se pactas planes de mejoramiento y se realiza seguimiento de los avances presentados por el concesionario.

  A la fecha, este incumplimiento está en revisión, debido a que el concesionario se encuentra adelantando acciones de mejora, lo que permitiría que no se siga el proceso administrativo.

- Desperfectos en las obras de los años 1, 2 y 3 en los aeropuertos Olaya Herrera, José María Córdova y Las Brujas: De acuerdo a evidencia presentada por el concesionario, se subsanó oportunamente, por lo que no se inició proceso administrativo.

- Plan de obra en el aeropuerto Los Garzones: La fecha de terminación para la ampliación del edificio terminal era del 8 de mayo de 2016, y una vez cumplido el plazo contractual, la interventoría informó que el concesionario no había terminado las obras. Por tal motivo, se solicitó inicio de proceso administrativo por parte de la ANI, el cual ya se encuentra en revisión por parte de Defensa Judicial.

Adicional a lo anterior, se presentó una controversia entre el concesionario y la interventoría, en donde se estaba analizando el cumplimiento por parte del concesionario sobre al ancho de la franja de la pista del aeropuerto José María Córdova y la iluminación de la plataforma del aeropuerto Olaya Herrera. Al respecto, la primera controversia se solucionará mediante amigable componedor, mientras que la segunda se inició el proceso administrativo por parte de la ANI debido al incumplimiento generado por el concesionario.

Es importante mencionar que para éste último, el equipo de Defensa Judicial una vez iniciado el proceso administrativo, informó que se había realizado de manera incorrecta la notificación de las audiencias para los dos concedentes, lo que generó que se declarara nulidad procesal y se iniciara nuevamente el proceso.

Por tal motivo, se espera que Defensa Judicial nuevamente reprograme la audiencia, la cual por solicitud del equipo de supervisión se inicie nuevamente el proceso por posible incumplimiento, incorporando las actividades sin realizar por el concesionario como son la iluminación de la plataforma del aeropuerto Olaya Herrera y el retraso en el plan de obras del aeropuerto Los Garzones.

El equipo de la supervisión lleva a cabo en el seguimiento a los dos (2) tribunales de arbitramento que actualmente se encuentran en proceso por parte del concesionario, que aunque la Entidad no

participa activamente en ellos, podrían afectar directa o indirectamente en la capacidad financiera del concesionario, para la correcta ejecución de las obras y el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. Estos son:

- **Tribunal de Arbitramento. Cámara de Comercio de Bogotá.**
  Convocante: Sociedad Operadora de Aeropuertos de Centro Norte S.A. – Airplan S.A.
  Convocado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera.
  Árbitros: Gabriel de Vega Pinzón (Presidente) Consuelo Sarria Olcos y Felipe de Vivero Arciniegas
  Secretario: Carlos Mayorca Escobar.
  Cuantía: ($7.452.145.557, 27)

- **Tribunal de Arbitramento por tasas de Satena.**
  Convocante: Sociedad Operadora de Aeropuertos de Centro Norte S.A. – Airplan S.A.
  Convocado: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera.
  Árbitros: Martha Cediel Peña (Presidente) Catalina Arbeláez Bolaños y Cesar Negret Mosquera
  Secretaria: Edith Cediel Charris
  Cuantía: Quince mil millones de pesos moneda corriente ($15.000.000.000).

Por otro lado, se evidencia que la interventoría ha acompañado con conceptos oportunos a la Entidad, en especial con los estudios de conveniencia de cada uno de los otrosíes que se han generado en el transcurso del proyecto. Adicional, se hace acompañamiento a las observaciones e incumplimientos que se han presentado en el transcurso del proyecto, en donde se fija una posición clara y explícita frente a los concedentes.

Es de resaltar el seguimiento a los procesos litigiosos que hace la interventoría, los cuales se incluyen dentro del informe mensual y se revisan las actuaciones que ha realizado el concesionario. Además, se incluyen los procesos de expropiaciones, revisión del estado y actualización de las pólizas, al igual que se lleva un seguimiento mensual a la matriz de riesgos del proyecto, en donde se abarca de una manera general las actividades que actualmente se están realizado con su respectiva cuantificación.

Por último, se evidencia que la interventoría no tiene un cronograma de capacitaciones establecido, en donde se abarquen temas de interés general y actualización de temas legales y jurídicos para todo el personal, de tal manera que se recomienda se genere y se cumpla de acuerdo a los tiempos establecidos. Cabe aclarar que, se verificó que si se hace actualización de temas relevantes, pero únicamente para los responsables directos de los procesos.

6.1.7 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 68.50

Se pudo observar un adecuado control y seguimiento al respecto, mediante la inclusión en el informe mensual del conteo de personal y atención al ciudadano en las (8) ocho oficinas fijas, las cuales están distribuidas (6) seis oficinas en cada aeropuerto que está a cargo del concesionario y (1) una en obra; de igual manera, se tiene instalada una (1) oficina móvil en el aeropuerto José María Córdova, por lo que se hace la vigilancia a los PRQ's recibidos y su respectiva trazabilidad.

En la auditoría se verifica que por la metodología que utiliza el especialista social, se categorizan algunas PQR's como "abiertas" de acuerdo al período de corte que se realiza para el informe mensual entregado a la ANI; sin embargo, se evidencia que el concesionario si dio respuesta oportunamente, por lo que es necesario modificar el formato de tal manera que no se lugar a falsas interpretaciones. Además, incluir más casillas en el formato de seguimiento que permitan explicar de una forma detallada y clara el tratamiento que se tiene de cada una de las PQR'S, y se evidencie de una manera precisa el cumplimiento de atención a las PQR's del proyecto.

Se corrobora que la interventoría realiza periódicamente el seguimiento a cada uno de los programas sociales, los cuales están inmersos en el plan de gestión ambiental a cargo del concesionario; por tal motivo, se sugiere incluir en el informe mensual los indicadores que miden la gestión social e informar oportunamente los pendientes por parte del concesionario, de tal fin que se cree una herramienta de seguimiento sobre el tema, al igual que sugerir recomendaciones que permitan optimizar el accionar del concesionario sobre el tema.

Por otro lado, se evidencia en el informe los listados de asistencia y registro fotográfico de las diferentes reuniones que comprometen este componente, la encuesta de satisfacción de los usuarios de la vía, y en general todas las actividades que requieren del acompañamiento de la interventoría como son en temas prediales y ambientales. Al respecto, se resalta la gestión de la interventoría sobre el seguimiento de la encuesta de sanidad realizada por el concesionario, ya que se informó oportunamente que no se estaba analizando una muestra significativa respecto al número de pasajeros que transitan en cada uno de los aeropuertos, lo que representa que la encuesta no se está cumpliendo con el objetivo. Ya se requirió mejorar el procedimiento e implementar nuevos mecanismos por parte del concesionario.

Por otro lado, se evidencia que la interventoría asiste y está al tanto de las socializaciones y demás reuniones que se realizan para brindar información a los pobladores de la zona, al igual que acompaña y hace seguimiento a las intervenciones que realiza el concesionario en todos los aeropuertos, prestando atención especial al aeropuerto Olaya Herrara, por ser estipulado por el Ministerio de Cultura como patrimonio nacional.

Además, la interventoría tiene implementada una matriz de riesgos sociales, la cual actualiza mensualmente y se incluye en el informe mensual, dentro de los cuales se resalta los hallazgos arqueológicos.

6.1.8 Desempeño del componente operación y estadísticas.

Calificación obtenida: 71.69

La interventoría presenta mensualmente, discriminando por aeropuerto, el seguimiento a las actividades operativas que realiza el concesionario para garantizar un servicio óptimo para todos los actores que confluyen en dicho escenario.

Para tal fin, se cuenta con inspectores operativos y personal adecuado en cada aeropuerto, de tal manera que mediante la implementación de formatos propios de la interventoría, se registra las inconsistencias de operativas y de mantenimiento. Al respecto, es importante destacar la metodología mensual implementada por la interventoría, la cual permite llevar trazabilidad de las "observaciones abiertas" instauradas para cumplimiento del concesionario, las cuales son la recopilación de los registros que llevan los inspectores y la directora operativa, y se cierran en función de las actividades correctivas y/o preventivas implementadas por el concesionario.

Con esta herramienta además, la interventoría ha detectado oportunamente de inconsistencias de tipo constructivo y/o mantenimiento de obras realizadas con anterioridad del contrato 049 de 2014, las cuales sirven de evidencia para la no aprobación de las actas de verificación.

En este componente se pudo observar que la interventoría tiene un adecuado control y seguimiento desde el punto de vista de operación, en donde se lleva un seguimiento detallado de la información de estadística de número de operaciones, pasajeros movilizados y tipos de operaciones y pasajeros. De igual manera, se realiza informes de aforos mensuales y semestrales, en donde se contrasta con las auditorías financieras realizadas por la interventoría, con el fin de llevar un control de los ingresos regulados y no regulados del concesionario.

Por último, se recomienda se incluya dentro del plan de acción, el cronograma de las actividades a desarrollar relacionadas con la supervisión y controles estadísticos hacia el concesionario, de tal fin que se generen indicadores de cumplimiento por parte del interventoría.

7. REUNIÓN DE CIERRE, 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 lleva a cabo la reunión de cierre de la auditoría, se presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la ANI con el mismo.

7.1 No Conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como son:

7.1.1 Para la Interventoría

1. No se observa el logo de la ANI en los recursos físicos de la obra y la oficina de la interventoría al igual que en los EPP's del personal, razón por la cual es necesario incluirlo en cada uno de los elementos que identifiquen la interventoría, partiendo de la premisa que la ANI tiene la necesidad de contar con interventorías que se desempeñen como agentes del Estado (servidores públicos), que trabajen mancomunadamente con la Entidad y a la vez realicen adecuadamente las actividades de vigilancia y control.

2. Se verifica que el Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014 adoptó el plan de calidad de la empresa C&M Consultores; sin embargo, se hace evidente que no todos los formatos establecidos ni procedimientos están siendo implementados por el Consorcio, lo que hace que se utilicen herramientas de seguimiento y acompañamiento a la labor del concesionario diferentes a las estipuladas en dicho plan.

   Por tal motivo, es necesario dar cumplimiento a lo establecido en el Anexo No. 10 del contrato de interventoría en el literal 19) de la sección A del capítulo III, el cual menciona: *"la interventoría deberá aplicar su sistema de gestión de calidad a través de la ejecución del plan de calidad, la cual deberá ser aprobado y su gestión hará parte de las responsabilidades del Interventor, requiriéndose especial atención a la gestión documental".*

3. La interventoría no cuenta con una página web que incluya información de interés general sobre el proyecto, etapas, avances, galería fotográfica, logos de la ANI, ultimas noticias del proyecto, entre otro contenido que pueda ser de utilidad para cualquier interesado en el proyecto.

4. La interventoría no realiza aleatoriamente ensayos de calidad de aire, agua y ruido para verificar los resultados críticos o de resultados dudosos mostrados por el concesionario, lo que permite vislumbrar que no se cuente con información para comparar los resultados entregados por el concesionario.

   Por tal motivo, se solicita a la interventoría tomar medidas al respecto, considerando lo establecido en el literal III) Informes mensuales de la cláusula 4.2 del contrato de interventoría, el cual menciona: *"En cada uno de los informes mensuales, el interventor indicará con toda precisión las mediciones, ensayos y verificaciones que hubiera efectuado de conformidad con las actividades y procedimientos de interventoría, así como los resultados de los mismos".*

5. En la auditoría se verifica que por la metodología que utiliza el especialista social, se categorizan PQR's como "abiertas" de acuerdo al período de corte que se realiza para el informe mensual entregado a la ANI; sin embargo, se evidencia que el concesionario si dio respuesta oportunamente, por lo que es necesario modificar el formato de tal manera que no dé lugar a datos erróneos. Además, incluir más casillas en el formato de seguimiento que permitan explicar de una forma detallada y clara el tratamiento que se tiene de cada

una de las PQR'S, y se evidencie de una manera precisa el cumplimiento de atención a las PQR's del proyecto.

6. No se está verificando y controlando el documento del beneficiario real para garantizan que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo) de los dineros del concesionario, por lo que es necesario que la interventoría solicite el certificado a la fiduciaria y realice el respectivo seguimiento incluyéndolo dentro del informe financiero mensual que se entrega a la ANI.

7.1.2 Para la Supervisión

1. Es necesario que la ANI adopte una posición sobre la reiterada observación que ha realizado la interventoría respecto al ancho de andén que se está considerando construir en el muelle internacional del aeropuerto José María Córdova, debido a que no cumple con las especificaciones técnicas requeridas y se constituye en un elemento de alto riesgo para los peatones que pasan por la vía.

7.1.3 Para Defensa Judicial

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.

   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.

7.2 Recomendaciones

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

7.2.1. Para la Interventoría

1. Se recomienda que dentro del informe mensual, se estipule un cronograma de las actividades a realizar por parte de la interventoría, en donde se especifique el seguimiento para cada uno de los componentes que hacen parte del contrato, de tal manera que se evidencie todas las gestiones requeridas para el correcto cumplimiento del proyecto.

2. Se verifica que se cuenta con matriz de seguimiento a los riesgos del proyecto, la cual se incluye en el informe mensual y permite llevar un control de las posibles situaciones que

afecten la correcta ejecución y avance del proyecto. Se recomienda realizar este mismo ejercicio para el contrato de interventoría, de tal manera que se identifiquen y cuantifiquen los riesgos que podrían llegar a involucrar retrasos en el proyecto.

3. Se recomienda implementar formatos estándares, que cumplan con lo estipulado en el plan de calidad que se desea implementar al interior del consorcio, los cuales serán utilizados en sus actividades diarias por los inspectores y residentes de cada frente de obra. Estos pueden especificar normas actuales de construcción, esquemas de señalización, estado de las estructuras, entre otros, los cuales además pueden estar acompañados de registros fotográficos, de tal manera que sirvan como evidencias en las distintas comunicaciones al concesionario.

4. Se recomienda que la ficha técnica de cada uno de los 6 aeropuertos sea más completa y permita vislumbrar el avance de las obras en ejecución, acciones implementadas en caso de incumplimientos, valor de las inversiones, entre otros.

5. No se observó que la interventoría llevara un control gráfico de la adquisición de los predios, en función del área necesaria para ejecutar las obras, dependiendo de cada aeropuerto, por lo que se sugiere se incorpore como herramienta de seguimiento y se plasme este ejercicio en el informe mensual entregado a la ANI. De igual manera, se genere un procedimiento o metodología para el control de invasiones de los predios ya disponibles, con el fin de que no se presenten problemas sociales que afecten considerablemente el avance de las obras.

6. Se recomienda incluir en el informe mensual, la medición de los indicadores y/o cronogramas de cumplimiento para cada uno de los componentes, al igual que generar recomendaciones y/o sugerencias que permitan optimizar el accionar del concesionario sobre el tema.

7. Incluir en el informe mensual el seguimiento que se realiza a todas las PQR`s que llegan al proyecto, de tal manera que se evidencie la fecha de llegada y la trazabilidad que se tiene para su atención y posterior respuesta, con el fin de alertar oportunamente sobre posibles incumplimientos por parte del concesionario sobre esta actividad

8. Se evidencia que la interventoría no tiene un cronograma de capacitaciones establecido, en donde se abarquen temas de interés general y actualización de temas legales y jurídicos para todo el personal, de tal manera que se recomienda se genere y se cumpla de acuerdo a los tiempos establecidos. Cabe aclarar que, se verificó que si se hace actualización de temas relevantes, pero únicamente para los responsables directos de los procesos.

9. Se corrobora que la interventoría realiza periódicamente el seguimiento a cada uno de los programas sociales, los cuales están inmersos en el plan de gestión ambiental a cargo del concesionario; por tal motivo, se sugiere incluir en el informe mensual los indicadores que miden la gestión social e informar oportunamente los pendientes por parte del

concesionario, de tal fin que se cree una herramienta de seguimiento sobre el tema, al igual que sugerir recomendaciones que permitan optimizar el accionar del concesionario sobre el tema.

7.2.2. Para la Supervisión

1. Se recomienda continuar con el seguimiento y acompañamiento de la adquisición predial requerida en 3 de los 6 aeropuertos, prestando mayor atención al aeropuerto El Caraño de Quibdó, ya que se evidencia que a la fecha de la auditoría se tiene el 24% de disponibilidad, pero ya el 89% aceptaron las ofertas de compra por parte del concesionario, lo que permite adelantar los trámites respectivos.

2. Continuar en el seguimiento a los dos (2) tribunales de arbitramento que actualmente se encuentran en proceso por parte del concesionario, que aunque la Entidad no participa activamente en ellos, podrían afectar directa o indirectamente en la capacidad financiera del concesionario, para la correcta ejecución de las obras y el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

7.3 Buenas prácticas y observaciones

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la interventoría y la supervisión, se resalta de los mismos lo siguiente:

1. Es importante resaltar la acción oportuna por parte de la interventoría, la cual identificó adecuadamente las inconsistencias presentadas, y acompaña el levantamiento del inventario por parte del concesionario. Esto permite que éste error no se vuelva a presentar, y se lleve un formato pactado entre los concedentes y el concesionario, para los 6 aeropuertos que hacen parte del alcance de este contrato.

2. Cabe resaltar que para esta gestión, el Consorcio cuenta con una profesional al 100% de dedicación, que se encarga se direccionar a los responsables y estar al tanto de los tiempos de respuesta por parte de la interventoría; por tal motivo, se sugiere que con base en esta información, se creen indicadores de gestión que permitan evidenciar el seguimiento sobre el particular.

3. Se destacan los formatos implementados desde el área operativa de la interventoría, al igual que los reportes que se envían mensualmente a la ANI, especificando las observaciones de mantenimiento y los avances.

4. Como buena práctica, se lleva un libro de obra al interior de la interventoría en donde se dejan anotaciones y revisiones específicas, además de formatos de asistencia a los distintos comités de obra por parte de los residentes en cada frente de obra.

5. La interventoría presenta a la ANI informes semanales de avance de obra por cada uno de los frentes que actualmente se encuentran en construcción, mediante los cuales se muestra a partir de cuadros de seguimiento y gráficas, el cumplimiento de las actividades a las que está comprometido el concesionario según plan de obra concertado con los concedentes. Este ejercicio, aunque no es contractual, es de suma importancia ya que evidencia la vigilancia y control por parte de la interventoría, además que permite alertar sobre posibles atrasos o falencias en las especificaciones técnicas o calidad de los materiales.

6. Se resalta el seguimiento que se le ha venido dando a las necesidades que tiene el proyecto, donde mediante la matriz de identificación y evaluación de impactos ambientales, se hace revisión de cada uno de los requerimientos que ha emitido la ANLA para dar cumplimiento a los permisos ambientales vigentes en el proyecto.

7. Es de destacar la gestión que ha realizado el equipo de la supervisión y la interventoría respecto a la doble titularidad que se presentaba en 45 predios requeridos para la ampliación de la pista en el Aeropuerto de Caraño en Quibdó, de tal manera que se lideró la firma del convenio interadministrativo con la Aeronáutica Civil, lo que permitió darle viabilidad al proyecto.

8. Como buena práctica, la interventoría tiene implementada la realización de auditorías financieras en cada uno de los aeropuertos, en donde mediante revisiones exhaustivas de toda la documentación relacionada con facturas, pago de cuentas, y en general la facturación del concesionario mensual, con el fin de corrobora los ingresos brutos del concesionario. Esto permite tener un control de los dineros que se encuentran en la fiducia, y determinar bajo este ejercicio, el valor final de pago de la contraprestación para los concedentes, la cual es del 19%.

9. Es importante resaltar la calidad de la información financiera plasmada en el informe mensual de la interventoría, la cual es bastante explicativa y contiene datos representados mediante tablas y gráficas propias, lo que permite conocer con claridad el estado actual del proyecto. Además, se incluye ejercicios propios de la interventoría respecto a cálculo de los estados financieros e indicadores del concesionario, el seguimiento de los créditos sindicados y el cumplimiento de los pagos relacionados a la deuda que se tiene con las entidades financieras.

10. Es de resaltar el seguimiento a los procesos litigiosos que hace la interventoría, los cuales se incluyen dentro del informe mensual y se revisan las actuaciones que ha realizado el concesionario.

11. Se destaca la gestión de la interventoría sobre el seguimiento de la encuesta de sanidad realizada por el concesionario, ya que se informó oportunamente que no se estaba analizando una muestra significativa respecto al número de pasajeros que transitan en cada uno de los aeropuertos, lo que representa que la encuesta no se está cumpliendo con el

objetivo. Ya se requirió mejorar el procedimiento e implementar nuevos mecanismos por parte del concesionario.

12. Es importante destacar la metodología mensual implementada por la interventoría, la cual permite llevar trazabilidad de las "observaciones abiertas" instauradas para cumplimiento del concesionario, las cuales son la compilación de los registros que llevan los inspectores y la directora operativa, y se cierran en función de las actividades correctivas y/o preventivas implementadas por el concesionario.

13. Se pudo observar que la interventoría tiene un adecuado control y seguimiento desde el punto de vista de operación, en donde se lleva un seguimiento detallado de la información de estadística de número de operaciones, pasajeros movilizados y tipos de operaciones y pasajeros. De igual manera, se realiza informes de aforos mensuales y semestrales, en donde se contrasta con las auditorías financieras realizadas por la interventoría, con el fin de llevar un control de los ingresos regulados y no regulados del concesionario.

14. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de julio de 2016 de **70.11** valor que se encuentra dentro del rango definido como muy alto (puntajes superiores a 80).

Atentamente,

DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Proyectó: Ing. Mónica Bibiana Forero – Contratista Oficina de Control Interno. MFV
Revisó: Ing. Iván Mauricio Mejía– Contratista Oficina de Control Interno. IM