



Bogotá D.C. Marzo 16 de 2015.

**PARA:** Dr. ANDRES FIGUEREDO SERPA.  
Vicepresidente. Gestión Contractual

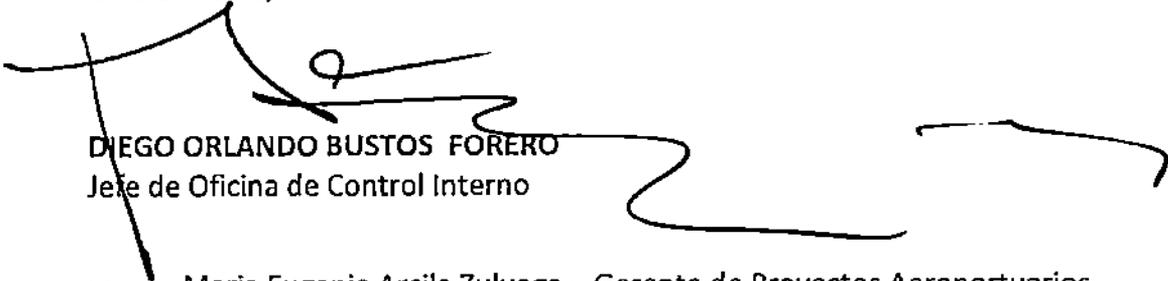
**DE:** DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO  
Jefe de Oficina de Control Interno

**ASUNTO:** Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto CONCESION DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS DEL NORORIENTE (PEI 104)

Apreciado Doctor Figueredo:

Comendidamente me permito remitir para su consideración la evaluación al Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto CONCESION DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS DEL NORORIENTE (PEI 104) realizada el día 13 de febrero de 2015, dando cumplimiento al Plan de evaluación independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Cordialmente,

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

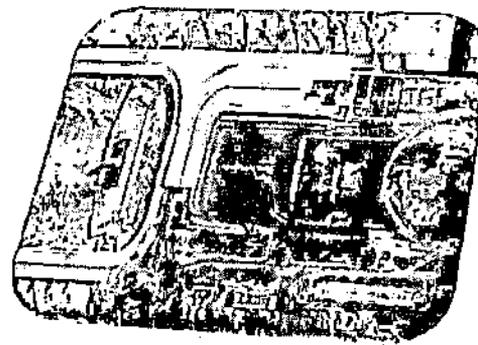
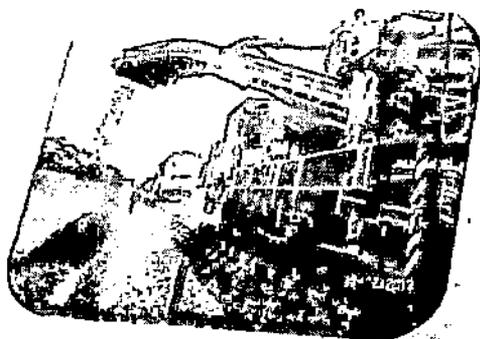
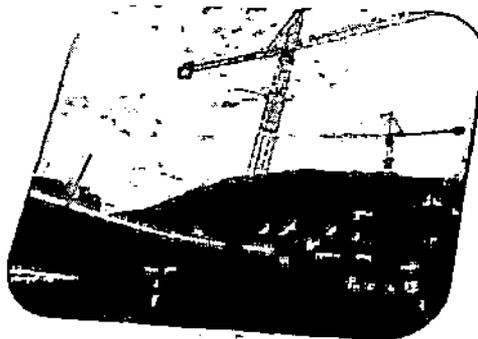
c.c. Maria Eugenia Arcila Zuluaga – Gerente de Proyectos Aeroportuarios.  
Edgardo Garciaherreros Barrera Supervisor Concesión

Anexo: informe. (26 folios)

Proyectó: Alvaro Sandoval Reyes-Contratista Oficina de Control Interno.  
Nro Borrador: 20151020005430  
GADF-F-010

# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de  
supervisión y de interventoría asociadas al proyecto  
**CONCESION DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS DEL  
NORORIENTE (PEI 104)**

# 2015

## TABLA DE CONTENIDO

### INTRODUCCIÓN

#### 1. OBJETIVOS

#### 2. ALCANCE

- 2.1. Componentes analizados
- 2.2. Información de contratos
- 2.3. Obligaciones generales del supervisor
- 2.4. Obligaciones generales del Interventor

#### 3. METODOLOGÍA

- 3.1. Metodología empleada

#### 4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

#### 5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

#### 6. DESARROLLO DEL INFORME

- 6.1. Aspectos generales del desarrollo de la auditoria
- 6.2. Descripción de proyecto a auditar
- 6.3. Revisión del Plan de mejoramiento por procesos
- 6.4. Actuaciones de los organismos de control
- 6.5. Verificación del cumplimiento de las obligaciones del Interventor y Supervisor

#### 7. VERIFICACION EVALUACION DEL DESEMPEÑO DE LA INTERVENTORIA

- 7.1. Desempeño del componente administrativo
- 7.2. Desempeño del componente técnico
- 7.3. Desempeño del componente jurídico
- 7.4. Desempeño del componente de control operativo
- 7.5. Desempeño del componente ambiental
- 7.6. Desempeño del componente social
- 7.7. Desempeño del componente bienes inmuebles

#### 8. CONCLUSIONES Y RECOMEN DACIONES

- 8.1. Para la interventoría
- 8.2. Para el supervisor

#### 9. ANEXOS

- Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados
- Tabla 2. Composición accionaria del Concesionario
- Tabla 3. Composición accionaria de la Interventoría
- Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora
- Tabla 5. Alcance analizado de las funciones del supervisor
- Tabla 6. Alcance analizado de las funciones del interventor
- Tabla 7. Antecedentes informes Contraloría General de la República
- Tabla 8.- Antecedentes actuaciones otras instancias de control
- Tabla 9. Programa de auditoria febrero 2015
- Tabla 10. Resultados de calificación MED de Interventoría diciembre de 2014
- Tabla 11. Pólizas de la interventoría
- Tabla 12. Pólizas del Concesionario
- Tabla 13.- estadísticas de pasajeros por aeropuerto

**ÍNDICE DE ESQUEMAS Y GRÁFICOS**

- Ilustración 1. Gráfico de evaluación Diciembre 2014..... 16
- Ilustración 2. Mapa General del Proyecto..... 17
- Ilustración 3. Analisis componente administrativo ..... 24
- Ilustración 4. Analisis componente tecnico..... 25
- Ilustración 5. Analisis componente juridico ..... 26
- Ilustración 6. Analisis componente control operativo ..... 27
- Ilustración 7. Analisis componente Ambiental..... 28
- Ilustración 8. Analisis componente social..... 29
- Ilustración 9. Analisis componente bienes inmuebles ..... 30

## INTRODUCCIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura tiene como objeto social planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de asociación Público Privada – APP, para el diseño, construcción mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional.<sup>1</sup>

Es innegable que la Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa. No en vano, la propia Constitución Política de Colombia lo trata como un principalísimo instrumento gerencial en sus artículos 209 y 269, junto con el control posterior, o de segundo grado, a cargo de las Contralorías, al decir de la H. Corte Constitucional en su sentencia C 1192 del 13 de septiembre de 2000.

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos queremos destacar la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474

<sup>1</sup> Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno (OCI) para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias.

## 1. OBJETIVOS

Con fundamento en el mencionado Plan de Acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo que la interventoría del proyecto quien viene realizando sus labores de auditoría desde el 19 de septiembre de 2014 (según acta de inicio suscrita), se programó la verificación y seguimiento de las obligaciones de la interventoría y de la supervisión del proyecto Aeroportuario CONCESION DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS DEL NORORIENTE y cuyos resultados se dan a conocer en el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría en la sede de la interventoría en la ciudad de Bogotá del proyecto aeroportuario en mención, realizada el día 13 de febrero de 2015, en cabeza del auditor designado para el efecto, el Arquitecto Alvaro Sandoval Reyes.

Como objetivo específico a desarrollar en esta visita se tiene:

Efectuar seguimiento a las obligaciones del interventor y supervisor de la concesión del modo aeroportuario CONCESION DE LAS TERMINALES AEROPORTUARIAS DEL NORORIENTE, a fin de determinar el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

## 2. ALCANCE.

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

### 2.1 Componentes analizados

En el presente informe se exhiben los resultados de la evaluación del componente administrativo, técnico, jurídico, ambiental, social, bienes inmuebles (asociado en este caso a los comodatos suscritos) y de controles estadísticos (asociado en este caso a los datos de pasajeros movilizados y operaciones ejecutadas)

Como esta es la primera auditoria que adelanta la OCI a esta concesión, en el presente informe no se exponen los resultados de la evaluación de mejora respecto de anteriores auditorias

## 2.2 Información de contratos

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	La Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento y Modernización del Área Concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López Pumarejo de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha	No. 10000078 - OK	Aeropuertos de Oriente S.A.S
INTERVENTOR	Ejecución de la interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental, y de seguridad del contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010 y sus apéndices, Otrosí No.1 y demás documentos que lo aclaran, modifican, complementan o sustituyen, cuyo objeto es la "Concesión de las terminales aeroportuarias de Nororiente - Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha".	No. 101 de 2014	CONSORCIO UNIDO INXI
SUPERVISOR	Funcionario Agencia Nacional de Infraestructura.	Funcionario de Planta	Edgardo Garciaherreros Barrera

Tabla 2. Composición accionaria del Concesionario

CONCESIONARIO:	AEROPUERTOS DE ORIENTE SAS	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE	
SUPER TIENDAS Y DROGUERIAS OLIMPICA S.A.	43,6%	
NEXUS SAS	0,5%	
NEXUS INFRAESTRUCTURA I FCP	40,9%	
INGENIERIA, CONSTRUCCION Y EQUIPOS S.A.	8,2%	
PEDRO RAMON EMILIANI CANTICHI	6,7%	

**Tabla 3. Composición accionaria de la Interventoría**

INTERVENTORIA:	CONSORCIO UNIDO INXI	
	ACCIONISTAS	PORCENTAJE
	INGENIERIA Y CONSULTORIA INGECON S.A.S	51%
	INGENIERIA Y DESARROLLO XIMA DE COLOMBIA S.A.S.	49%

**Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora**

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Representante Legal	José Andrés Navas García
Valor inicial del Contrato	\$ 4.632.508.720.00
Tiempo	36 meses
Fecha de Inicio del Contrato	19 de septiembre de 2014
Fecha de Finalización	18 e septiembre de 2016

### 2.3 Obligaciones generales del supervisor:

Según las funciones del cargo de planta Experto G3 – 7, que ostenta el supervisor Edgardo Garciaherreros Barrera, quien figura como supervisor del contrato de concesión en mención, esencialmente se orientan a obligaciones de asesoría técnica en las actividades necesarias para supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de los contratos de concesión, y sus interventorías. Dichas funciones se describen específicamente a continuación<sup>2</sup>:

**Tabla 5 – Alcance analizado de las funciones del supervisor**

OBLIGACIÓN
1) Evaluar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada que le sean asignados del modo carretero, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 1).
2) Evaluar y hacer seguimiento a las interventorías de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero que le sean asignados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 2).

<sup>2</sup> Resolución 576 de junio 2013 por la cual se deroga la resolución 475 de 2012 y se adopta el Manual Especifico de Funciones y Competencias laborales para los empleos de la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura

- 3) Evaluar la calidad, veracidad y consistencia de los datos contenidos en los sistemas de información de las concesiones y demás formas de asociación público privadas del modo carretero que le sean asignados, con el fin de generar las alarmas necesarias en la gestión contractual del área (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 3).
- 4) Estudiar y realizar las modificaciones pertinentes a los proyectos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero que le sean asignados, de acuerdo con los análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera realizados en el área. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 4).
- 5) Verificar desde el punto de vista técnico el control del pago de los aportes estatales y la garantía por ingresos mínimos y coberturas financieras existentes a cargo del Estado, y verificar los ingresos reales esperados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 5).
- 6) Estudiar y dar su concepto técnico sobre los procesos de reversión de las concesiones del modo carretero, de acuerdo con las normas vigentes. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 6).
- 7) Conceptuar desde el punto de vista técnico sobre los procesos de imposición de multas y demás sanciones establecidas en caso de incumplimiento por parte de los concesionarios de acuerdo con las normas y cláusulas contractuales (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 7).
- 8) Realizar la gestión de coordinación interinstitucional requerida entre la interventoría, autoridades territoriales pertinentes y el concesionario que tengan injerencia en los proyectos del modo carretero. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 8).
- 9) Realizar seguimiento al vencimiento de pólizas y garantías y verificar su adecuada constitución, actualización y renovación (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 10).
- 10) Verificar el cumplimiento por parte de los concesionarios de la construcción, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento, preservación y sostenimiento de los tramos concesionados de acuerdo con lo establecido en las cláusulas contractuales. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 11).
- 11) Verificar la aplicación por parte de los concesionarios de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones del modo carretero. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 12).
- 12) Ejecutar el programa de visitas con el fin de verificar el avance de las actividades del plan de obras e inversión de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo carretero, así como los comités técnicos y reuniones requeridas con los entes y autoridades pertinentes para garantizar el efectivo funcionamiento de la concesión. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 14).
- 13) Participar en asuntos relacionados con los procesos transversales de la Agencia de acuerdo con el ámbito de su competencia y según los acuerdos de servicio establecido. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 16).
- 14) Desempeñar las demás funciones que le sean asignadas por sus superiores para el cumplimiento de la misión de la Entidad, de acuerdo con la naturaleza, propósito principal y área de desempeño del cargo. (IV. Funciones esenciales G3-07. Ítem 17).

#### 2.4 Obligaciones generales del interventor:

Para este punto es de importante mención, resaltar lo referido en la guía de interventoría y supervisión, adoptada mediante resolución N° 318 de junio 25 de 2009.

*Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, se entiende como la supervisión y control ejercida por una persona natural o jurídica en representación de una autoridad o delegatario, cuyo propósito fundamental es vigilar y evaluar que durante el proceso de ejecución de un contrato se cumpla con las condiciones y cláusulas pactadas en el contrato, sus anexos, los pliegos de condiciones, normas legales, técnicas, administrativas y financieras que lo regulen.*

*Debe, en consecuencia entenderse, que la interventoría se desarrolla bajo el contexto de un proceso sistémico de control, lo que implica que está conformado por una serie de acciones o mecanismos definidos para prevenir o reducir el impacto de los eventos que pongan en riesgo la adecuada ejecución de los procesos, requeridos para el logro de los objetivos y condiciones técnicas, administrativas, financieras y legales que se pactaron en el contrato objeto de su intervención. Por lo anterior la efectividad de la interventoría se puede medir de las acciones correctivas y/o preventivas que se desarrollen durante la ejecución de un contrato, las cuales deberán estar direccionadas a corregir las desviaciones y a prevenir o mitigar los impactos de los riesgos, todo ello para garantizar el pleno cumplimiento del objeto del contrato intervenido.*

Tabla 6 – Alcance analizado de las funciones del interventor<sup>3</sup>

OBLIGACIÓN
a) Revisar y certificar mensualmente los ingresos Brutos del Concesionario percibidos conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión. La interventoría deberá revisar que las operaciones reportadas por el concesionario para el cálculo de los ingresos regulados coincidan con el control realizado por parte de la autoridad aeronáutica (UAEAC).
b) Verificar la tasa de liquidación de los rendimientos aplicada a las subcuentas del Fideicomiso.
c) Verificar el cumplimiento de los indicadores e informes Financieros que son responsabilidad del Concesionario, tomando como referencia los estados financieros y obligaciones establecidas en la Cláusula 18 del contrato de Concesión.
d) Verificar el cumplimiento de las obligaciones tributarias de responsabilidad del Concesionario.
e) Cooperar con la Agencia en la ejecución de sus respectivas funciones, en especial las establecidas en las obligaciones contenidas en el numeral 121.1 Facultades del Interventor y sus literales a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q de la Cláusula 121 del Contrato de Concesión.
f) Revisar y verificar el inventario de bienes de la concesión con sus actualizaciones, desde el recibo del Contrato de Concesión 10000078 OK, por parte del Concesionario para el

<sup>3</sup> Información tomada del contrato CAPÍTULO II Obligaciones de las Partes CLAUSULA 2.1. Obligaciones del Interventor

seguimiento de las obligaciones a cargo del mismo. Adicionalmente, se requiere revisar y verificar la información relacionada con el registro de información de la inversión del privado y cualquier otro tipo de información que la Entidad Pública requiera en el proyecto de concesión de acuerdo con las normas y procedimientos que estableció la Contaduría General de la Nación y las políticas establecidas por la entidad.

g) Ejercer la inspección y vigilancia de la ejecución del presente Contrato en lo relacionado con aspectos técnicos, todo de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el mismo.

h) Efectuar la Interventoría de la totalidad de las inversiones y obras previstas en el presente Contrato y/o en desarrollo del mismo, según lo dispuesto en el Contrato de Concesión y en el Apéndice D, Especificaciones Técnicas de Diseño y Apéndice E Especificaciones Técnicas de Modernización.

i) Verificar el cumplimiento y actualización de los Planes de Manejo Ambiental, Planes Operativos, Planes de Contingencia, Planes de Seguridad de los Aeropuertos, Planes de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil, Planes de Instrucción en Seguridad de la Aviación civil, Plan de Mantenimiento, Plan de Emergencia y Manual de Aeródromo. Una vez esté aprobado, y otros aplicables por requisitos normativos.

j) Revisar los Informes de Operación del Concesionario de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión.

k) Verificar y advertir de los atrasos en la realización de las Obras de Modernización conforme al cronograma respectivo, y proceder de acuerdo con lo señalado en el contrato de concesión para garantizar la adecuada y oportuna ejecución de las obras.

l) Dar respuesta a las solicitudes de información que, por escrito, le formule la Agencia dentro del plazo señalado para el efecto.

m) Presentar a la Agencia informes mensuales consolidados e informes anuales al final de cada año calendario, sobre la gestión de la Interventoría y del Concesionario.

n) Revisar el cuestionario anual de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el Apéndice Encuestas del presente Contrato que regula lo pertinente a las encuestas de satisfacción y evaluar la efectividad del referido procedimiento de recepción de quejas.

o) Certificar la liquidación y el pago de la Contraprestación de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión y en las resoluciones de tasas aeroportuarias vigentes.

p) Indicar y remitir concepto sobre la aplicación de multas y sanciones al concesionario cuando éste presente un posible incumplimiento o retraso en la ejecución, junto con la asesoría y proyección de los documentos necesarios para iniciar el proceso sancionatorio.

q) En todo momento durante la vigencia del Contrato, el Interventor será responsable de contar con el equipo de profesionales y con los recursos físicos adecuados y suficientes para realizar los procesos y actividades que le permitan garantizar un control y seguimiento integral del cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha.

r) Verificar el cumplimiento del cronograma del Plan de Obras de Modernización presentado por el concesionario, y en caso de presentarse eventos eximentes de responsabilidad verificar dicho Plan en conjunto con la Agencia.

s) Realizar seguimiento a las actividades del concesionario en las obligaciones ambientales, sociales y prediales relacionadas con el contrato de concesión.

- t) Apoyar a la Agencia en las labores que se deban realizar en relación al seguimiento del manejo y control de las fuentes de recursos para la financiación del proyecto.
- u) Emitir conceptos sobre el Contrato de Concesión 10000078 OK desde su inicio, con el soporte documental que reposa en la ANI y/o la documentación que pudiese requerirse a la Aerocivil.
- v) Elaborar los informes para la Presidencia y el DAÑE, de acuerdo a formatos establecidos por la Agencia.
- w) Reportar anomalías que se puedan encontrar relacionadas con los recursos para la financiación del proyecto y alertar a la Agencia de estas situaciones
- x) Asistir a reuniones mensuales en la Agencia Nacional de infraestructura en Bogotá, para evaluar el avance del Contrato de Concesión 10000078 OK.
- y) Proveer el apoyo a la gestión de la Supervisión del Contrato de Interventoría cuando este se desplace a los aeropuertos.
- z) Atender las inspecciones, requerimientos y solicitudes de la Autoridad Aeronáutica, Autoridad Ambiental u otras autoridades.
- aa) Apoyar el proceso de empalme, una vez concluya el presente contrato de interventoría, con el nuevo contratista interventor.
- bb) Entregar al finalizar la interventoría informe ajustado a la cláusula 116 del contrato de concesión de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha a la Agencia Nacional de Infraestructura y posteriormente a la AEROCIVIL, en las condiciones establecidas por esta última. Entregar al finalizar el contrato de interventoría una copia digitalizada de la documentación generada en el desarrollo del contrato.
- cc) Verificar que el Concesionario cumpla con todas las obligaciones a su cargo en la ejecución de la Concesión,
- dd) Revisar y certificar la calidad de las obras efectivamente realizadas y rechazar y exigir la corrección y el reemplazo en el caso de que no cumplan cualquiera de las especificaciones determinadas en el Anexo de Obras de Modernización y Expansión del Contrato de Concesión.
- ee) Participar en los procedimientos de solución de conflictos, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión.
- ff) Vigilar el cumplimiento de los plazos de las diferentes actividades a cargo del Concesionario, así como la vigencia y el valor de las garantías otorgadas por éste, con el fin de que se sujeten a lo pactado en el Contrato de Concesión.
- gg) Verificar si han ocurrido hechos constitutivos de incumplimiento de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, solicitar a la Agencia el inicio del procedimiento de Imposición de multa y adelantar las actuaciones que se requiera en desarrollo de la actuación administrativa sancionatoria. En general, supervisar y vigilar la gestión del Concesionario y de los Concedentes hasta la culminación del Contrato de Concesión y participaren la liquidación del mismo.
- hh) Colaborar con el Concesionario en la búsqueda de medios que permitan la obtención del resultado previsto en el Contrato de Concesión dentro del menor plazo posible, entendiendo que la responsabilidad por la obtención de los resultados previstos en el Contrato de

Concesión, es del Concesionario y la adopción o rechazo de las sugerencias del Interventor serán de su entera responsabilidad.

ii) Impedir que los accionistas del Concesionario que hayan aportado su capacidad financiera para acreditar el cumplimiento de los requisitos financieros de la Licitación para la selección del Concesionario o hayan aportado su experiencia para acreditar el cumplimiento de los requisitos técnicos y de experiencia, cedan de cualquier forma su participación en el Concesionario salvo que medie autorización previa y expresa de la ANI.

jj) Verificar que el Concesionario proporcione el personal calificado para la ejecución de la Concesión garantizando que: (i) El personal asignado cuenta con la experiencia y los conocimientos técnicos que se requieran para la adecuada ejecución de la Concesión, (ii) El personal asignado es suficiente en términos de idoneidad para la ejecución de la Concesión y (iii) Garantizar que la presencia del personal asignado es suficiente en términos de cantidad y compromiso en tiempo, teniendo en cuenta la estimación que ha hecho el Concesionario para ejecutar la Concesión considerando las condiciones de los Aeropuertos y las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión.

kk) Vigilar que el Concesionario mantenga vigentes las Garantías que son exigidas en el Contrato de Concesión, en los términos y condiciones previstos en el mismo.

ll) Recopilar la información contable de litigios, inventarios, inversiones, contratos de arrendamiento, entre otros, a través de un sistema de gestión y seguimiento del Contrato de manera electrónica.

mm) Entregar informe actualizado del inventario de bienes, memorias técnicas e inventario de contratos, relación de los ingresos regulados y no regulados, contratos cedidos de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, a la terminación del Contrato de Interventoría.

nn) Serán por cuenta exclusiva del Interventor todos los costos directos e indirectos que demande la ejecución del presente contrato, tales como los gastos de administración, sueldos, horas extras, jornales, honorarios y prestaciones sociales del personal que emplee, costos asociados al programa de seguridad industrial y al control de calidad interno de la Interventoría, transportes, equipos, costos de laboratorios, investigaciones técnicas, estudios y diseños, asesorías, así como todos los gastos y los impuestos, tasas y contribuciones, directos o indirectos, que se causen en virtud de la ejecución del objeto contratado. En virtud de lo anterior, el Interventor está obligado a adjuntar al informe mensual que presenta a la ANI una certificación de cumplimiento de obligaciones laborales correspondientes al mes inmediatamente anterior al del informe.

oo) El Interventor en desarrollo de los trabajos, suministrará a su costa el personal, los equipos y los materiales y efectuará las pruebas de laboratorio, pruebas selectivas y control a través de muestreos cuando sea necesario y conveniente, para garantizar y verificar que los trabajos cuyo control constituye objeto de la Interventoría, sean realizados en perfectas condiciones y sean entregados a la ANI, debidamente ejecutados y dentro de plazos adecuados.

pp) El Interventor deberá suministrar a la ANI un informe mensual por escrito dentro de los primeros diez (10) Días Calendarios de cada mes de ejecución del presente Contrato de Interventoría, el cual deberá contener una relación detallada y discriminada de las obligaciones

a su cargo y competencia contenidas en este contrato, además de la evaluación del estado de avance del Contrato de Concesión.

qq) Las demás que se establezcan en el contrato de Concesión y que sean responsabilidad a la Interventoría.

Con respecto al contrato de interventoría vigente para el proyecto, los aspectos relevantes contractuales que se tienen definidos con la Agencia Nacional de Infraestructura se detallan claramente en el contrato 101 de 2014, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su Capítulo II, sección 2.01 que dice:

*“En virtud del presente contrato, el Interventor deberá efectuar una vigilancia general, integral y permanente del cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas del Contrato de Concesión y las que se encuentren estipuladas en el Anexo de Requerimientos Técnicos Contrato de Interventoría; el seguimiento y control deberá garantizar el cumplimiento de todos los objetivos y previsiones contenidos en el presente contrato, sus anexos, especialmente las Anexo 10 que hacen parte integral del mismo y en el mencionado Anexo de Requerimientos Técnicos, el Pliego de Condiciones y su Propuesta”.*

Vale la pena acotar que en términos de responsabilidad el Contrato de Interventoría 101 de 2014 en la sección 9.07 cita lo siguiente:

*“En los términos de los Artículos 53 y 56 de la Ley 80 de 1993, y del Artículo 82 de la Ley 1474 de 2011, además de las sanciones penales a que hubiere lugar, el interventor será responsable frente a la AGENCIA civil, penal, disciplinaria y fiscalmente de los perjuicios originados por el deficiente desempeño de las actividades y obligaciones previstas en este Contrato de Interventoría, sin que ello exima al Concesionario de la responsabilidad que por el mismo concepto pueda corresponderle al ejecutar el Contrato de Concesión. En desarrollo de sus actividades, el Interventor responderá hasta por culpa leve, Adicionalmente, en virtud de lo dispuesto en los artículos 53 y 55 de la Ley 734 de 2002, el Interventor será sujeto disciplinable y responderá por las faltas gravísimas allí descritas.”*

### 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. Para el efecto se hizo necesario planear y ejecutar rigurosamente actividades acordes con el propósito de generar un documento de auditoría valioso para la Entidad y para el Estado, además de obtener un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la interventoría y la supervisión, que es uno de los objetivos estratégicos de nuestra dependencia.

Se resalta en éste punto la información allegada y que fue eje fundamental para llevar a cabo la auditoría; que permite una visión integral del estado de la concesión y del seguimiento que se realiza tanto por la firma interventora como por la supervisión asignada. El presente informe es producto de un procedimiento de auditoría celebrado bajo parámetros inexorables de verificación donde intervienen cada uno de los profesionales a cargo de las labores de seguimiento. Se consideraron los siguientes criterios:

**Revisión documental:** Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, Coordinación G.I.T Gerencia de Proyectos Aeroportuarios aportada mediante correos electrónicos internos. La información relacionada y revisada es:

- ✓ Contrato de Concesión.
- ✓ Contrato de Interventoría.
- ✓ Otrosíes 1, 2 y 3 del contrato de Concesión.
- ✓ Otrosí 1 del contrato de Interventoría.
- ✓ Informe de la Fiduciaria Dic 2014.
- ✓ Informe Supervisión de Dic 16 de 2014.
- ✓ Informe de interventoría # de dic 2014.

**Diligenciamiento de papeles de trabajo:** Mediante estos documentos se pretendió realizar un seguimiento acorde con las normas de auditoría (lista de chequeo, entre otros).

**Entrevistas:** Se inició con reuniones en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto, informando la planeación de la auditoría PGA y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

**Validación documental:** Se procedió validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

**Visitas de campo:** No se efectuaron inspecciones en sitio como consecuencia de la escasa asignación de recursos en materia de comisiones y gastos de viaje, a raíz de la política del gobierno nacional asociada a la austeridad en el gasto público.

**Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 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.<sup>4</sup>
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 1 y 2.
- ✓ Ley 842 de 2003 (por la cual se modifica la reglamentación del ejercicio de la ingeniería y de sus profesiones afines).
- ✓ Worldwide Slot Guidelines Effective August 2013

## 5 VERIFICACION DE ANTECEDENTES

Se consultó, 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.

Tabla 7- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO CI	DATOS DEL INFORME
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL	30*	Plan de Mejoramiento institucional	NA	CGR

\* se relacionan en el anexo # 1 PLAN DE MEJORAMIENTO y son de responsabilidad de la Aerocivil.

Tabla 8 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
FISCALIA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	No aplica.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACION	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control.	No aplica
OFICINA DE CONTROL INTERNO	Revisado Orfeo no aparece registrado reporte por parte de este órgano de control	No aplica

## 6 DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORIA

### 6.1 Aspectos generales del desarrollo de la auditoria

Se estableció el 2 de febrero de 2015, una programación detallada en orden cronológico enmarcado al periodo de la visita, la cual fue divulgada mediante correo electrónico al supervisor del proyecto con anterioridad a la misma, para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente y el suministro del insumo documental que soportara el cumplimiento de las funciones del

<sup>4</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

interventor. Concretamente, se relaciona a continuación el cronograma inicial para la auditoría del proyecto:

**Tabla 9 – Programa de auditoria febrero 2015**

Programa de la Auditoría	Día	Hora
Desplazamiento a oficinas de interventoría – Reunión de apertura – Plan de mejoramiento por procesos.	13/02/2015	08:00 a. m.
presentación resumen de la interventoría	13/02/2015	08:30 a.m.
MED gestión administrativa	13/02/2015	09:00 a.m.
MED gestión jurídica	13/02/2015	10:00 a.m.
MED gestión Técnico operativo	13/02/2015	11:00 a.m.
MED gestión Ambiental	13/02/2015	2:00 p.m.
MED gestión Social	13/02/2015	4:00 p.m.
Reunión de cierre	13/02/2015	5:00 p.m.

Durante el transcurso de la mañana del día 13 de febrero, se desarrolló en la oficina de la interventoría la auditoría establecida iniciando con la reunión de apertura, la presentación del plan de mejoramiento por procesos y la explicación de la matriz de evaluación de desempeño a utilizar. Asistieron a esta reunión de apertura:

Cesar Alonzo	Coordinador de obras	interventoría
Diego Herrera	Coordinador consorcio	Interventoría
Ginés García	Director de Operaciones	interventoría
Alvaro Sandoval	Asesor Técnico	Oficina de Control Interno ANI
Ivan Mauricio Mejía	Asesor Técnico	Oficina de Control Interno ANI

Una vez adelantada la reunión de apertura se dio inicio a la evaluación del desempeño de cada uno de los componentes de la misma según el programa establecido y aprobado terminando con la reunión de cierre a las 5 pm.

Se presentan a reglón seguido, los resultados generales obtenidos por CONSORCIO UNIDO INXI durante la ejecución de la auditoría realizada. Se relacionan los porcentajes obtenidos por cada una de las áreas (administrativa, técnica, jurídica, control estadístico, ambiental y social) y por 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.

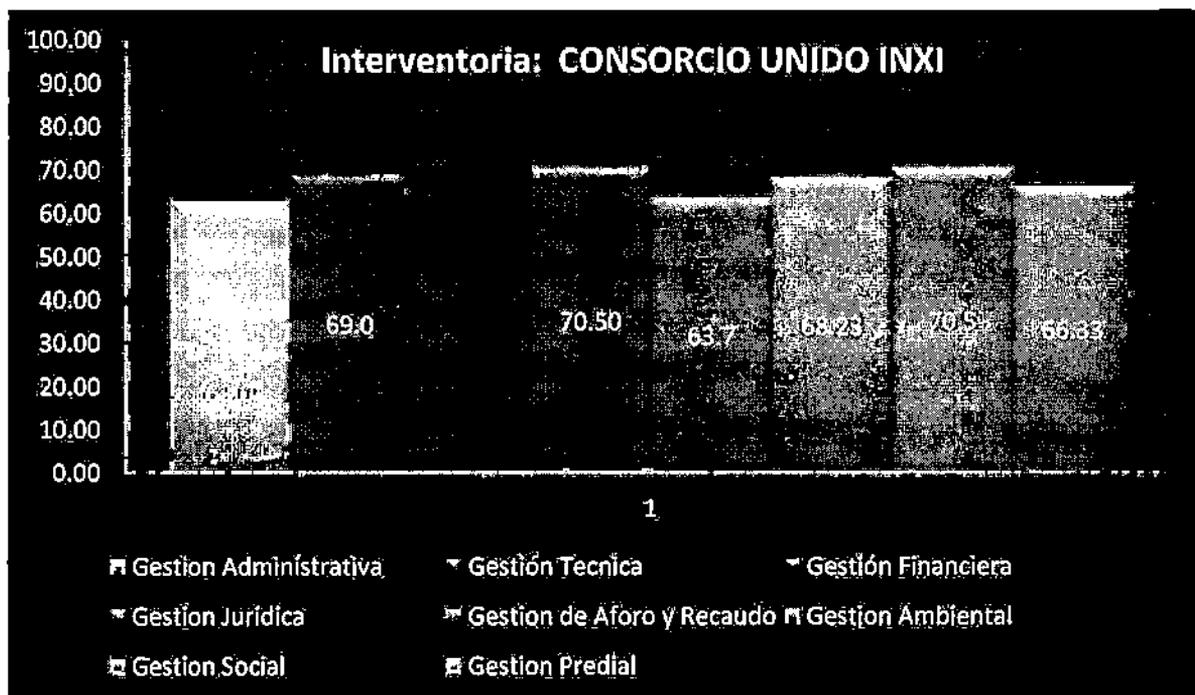


Ilustración 1. Gráfico de evaluación Febrero de 2015

**NOTA:** no se adelantó evaluación del componente financiero

## 6.2 Descripción del proyecto a auditar

### Objeto:

Administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización del área concesionada de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha.

**Contrato:** 10000078 - OK

**Concesionario:** Sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S

**Fecha suscripción del contrato:** 6 de agosto de 2010

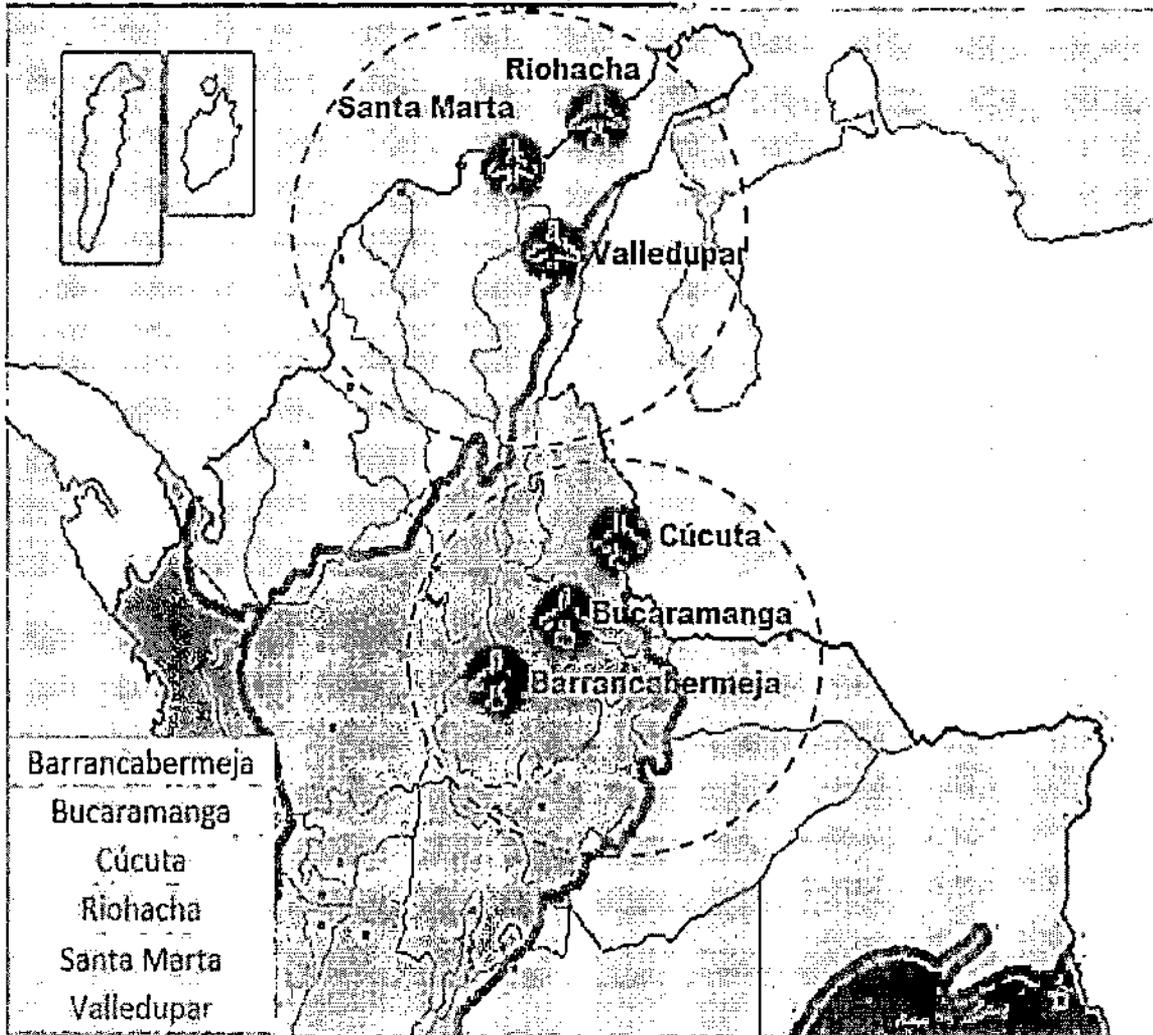
**Fecha inicio de Proyecto:** 15/10/2010

**Plazo** 411 meses máximo.

### Alcance de obras:

Obras de Modernización terminales aeroportuarias de NORORIENTE -aeropuertos CAMILO DAZA de CÚCUTA, PALONEGRO de BUCARAMANGA, YARIGUIES de BARRANCABERMEJA, ALFONSO LÓPEZ de VALLEDUPAR, SIMÓN BOLÍVAR de SANTA MARTA y el ALMIRANTE PADILLA de RIOHACHA. (Terminal, Plataforma, parqueaderos).

Ilustración 2. Mapa General del Proyecto



*ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL PERIODO del 16 de diciembre de 2014 al 15 de enero de 2015*

- Se encuentra en desarrollo la revisión y estructuración de la construcción de las obras de climatización y asociadas para los Aeropuertos de Riohacha y Barrancabermeja.
- Se viene tramitando el otrosí que tiene por objeto la inclusión de áreas de forma definitiva y temporal para el desarrollo del nuevo proyecto del Aeropuerto de Simón Bolívar de Santa Marta.
- La interventoría presentó presupuesto para la tramitar adición al contrato 101 de 2014, para garantizar la interventoría a las obras de climatización de Valledupar y Cúcuta. Obras que a la fecha de elaboración de este informe ya fueron incorporadas mediante otrosí.

*Otrosí No. 2. Fecha 8 de septiembre de 2014*

Desarrollar los Estudios y Diseños de Ingeniería de detalle y presupuesto para las Nuevas Obras de la Terminal de pasajeros del Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, climatización y obras asociadas al confort para los pasajeros que hacen uso de las terminales de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta y Alfonso López Pumarejo de Valledupar.

*Proyecto: Palonegro (Bucaramanga)*

Principales Características de las obras por ejecutar:

- Conformación, adecuación y ampliación de la plataforma de giro cabecera 35
- Traslado de aviación general en donde se prevé construir plataforma.
- Ampliación de la plataforma comercial.
- Traslado zona de combustibles.
- Construcción del edificio para el ais-com-met.
- Traslado del cuartel de bomberos.
- Modernización de la torre de Control.
- Construcción de zona prueba de motores y calibración de brújulas.
- Construcción muro de contención para la conformación de zona

*Gestión*

- En estructuración proceso licitatorio para desarrollar obras por \$120.000 millones - AEROCIVIL
- En ejecución obras lado Aire por \$22.000 millones
- Obras en etapa de recibo y verificación

*Proyecto: Alfonso López de Valledupar*

-Climatización Áreas Comunes

-Ampliación de:

- a) Salas de embarque en (pasa de 317 m<sup>2</sup> a 545 m<sup>2</sup>)
- b) Salas de retiro equipajes (pasa de 232 m<sup>2</sup> a 517 m<sup>2</sup>)
- c) Cuartos Técnicos en (5.4 m<sup>2</sup>)
- d) Oficinas gubernamentales (88 m<sup>2</sup>)

*Gestión*

- Obras de modernización - etapa de recibo y verificación
- Fecha de inicio: 2 de marzo de 2015

*Proyecto: Simón Bolívar de Santa Marta*

- Fecha de Inicio: 2 de Febrero de 2015

## ALCANCE GENERAL NUEVO PROYECTO

### Aeropuerto Actual



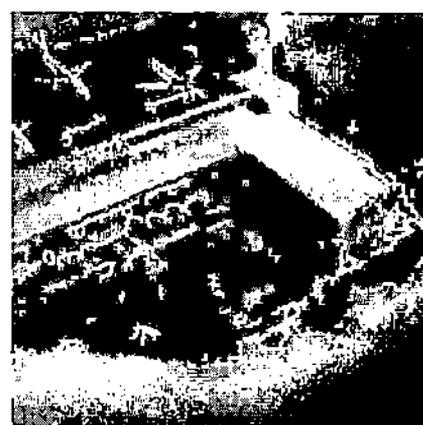
- Terminal: 6.271 M2
- Parqueadero: 2.070 M2
- Área de Plataforma: 19.396 M2
- 2 posiciones de contacto
- 1 posición aviación privada
- 3 bandas de equipaje
- Climatización en sala de abordaje

### Alcance Básico



- Terminal 7.595 M2
- Parqueadero: 4.923
- Área de plataforma: 19.936 M2
- 3 posiciones de contacto con (2 puentes nuevos y 1 repotenciado)
- 1 posición aviación privada
- 3 bandas de equipaje nuevas
- Climatización en los salones de llegada, sala de abordaje y oficinas

### Nuevo Proyecto



- ▲ Terminal: 15.226 M2
- ▲ Parqueadero: 5.742 M2
- ▲ Área de plataforma: 28.621 M2
- ▲ 5 posiciones de contacto con (5 puentes nuevos)
- ▲ 3 posiciones aviación privada
- ▲ 5 bandas de equipaje nuevas
- ▲ Climatización total de la terminal

## AEROPUERTO SIMON BOLIVAR DE SANTA MARTA

Proyecto: Camilo Daza de Cúcuta

### Gestión

- Obras de modernización - etapa de recibo y verificación
- Fecha de Inicio : 2 de marzo de 2015

*Proyecto: Almirante Padilla – Riohacha*

- Obras en etapa de recibo y verificación
- Estructuración de la Climatización

*Proyecto: Yariguíes – Barrancabermeja*

- Acta de verificación de las obras realizada por la AEROCIVIL (21 de julio de 2014). Terminal en operación
- Estructuración de la Climatización

*FECHAS IMPORTANTES DEL CONTRATO DE CONCESION*

<i>EVENTO</i>	<i>Observación</i>
Subrogación	26 de diciembre de 2013
Fecha de Entrega programada - Hito 1 (Cúcuta, Barranca, Bucaramanga)	26 de diciembre de 2013
Fecha de Entrega programada - Hito 2 (Santa Marta, Riohacha, Valledupar)	26 de junio de 2014
Fecha de suspensión Obras Modernización de Santa Marta Otrosí No. 2	03 de septiembre de 2013 08 de septiembre de 2014
Viabilidad técnica al Nuevo proyecto de modernización del Aeropuerto de SKSM	02 de octubre de 2014
Viabilidad técnica al Nuevo proyecto de modernización del Aeropuerto de SKSM – Torre de Control	11 de noviembre de 2014
Permiso de Construcción – Nuevas Obras	05 de noviembre de 2014

*ASPECTOS TÉCNICOS*

- La Construcción de las obras nuevas, obras de climatización y asociadas para los Aeropuertos de Simón Bolívar de Santa Marta, Alfonso López de Valledupar y Camilo Daza de Cúcuta, se encuentra en preconstrucción. Fechas estimadas de Inicio son:
- Santa Marta : 2 de febrero de 2015
- Valledupar y Cúcuta: 2 de marzo de 2015
- La Operación de los Aeropuertos no ha presentado situaciones complejas.
- La interventoría viene revisando la documentación requerida y realizando visitas técnicas para la verificaciones de los obras de modernización correspondientes al Hito 1 e Hito 2 del contrato de concesión.

*ASPECTOS AMBIENTALES*

Durante el 16 de diciembre de 2014 y el 15 de enero de 2015 se generaron dos oficios a la interventoría, producto de las visitas realizadas a los Aeropuertos de Valledupar y Riohacha en diciembre de 2014. El primero corresponde al radicado No 20146030251571 de diciembre 23 de

2014 mediante el cual se hacen requerimientos a la interventoría, producto de la visita de supervisión y observaciones de Contraloría en la Actuación especial No 2C14090488452-E. al Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar y el segundo radicado No 20156030005491 de enero 1 de 2015, mediante el cual se hacen requerimientos a la interventoría, producto de la visita de supervisión y observaciones de Contraloría en la Actuación especial No 2C14090488452-E. al Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha.

#### *PROCESOS SANCIONATORIOS.*

##### *PRESUNTO INCUMPLIMIENTO CRONOGRAMAS HITO 1*

Mediante memorando con radicado No 2014704003642-3 del 6 de mayo de 2014 y 20147040077553 del 28 de agosto de 2014, la Gerencia de Gestión Contractual 2 radicó a la Gerencia de Defensa Judicial de la Agencia, el proceso sancionatorio relacionado con el proceso de imposición de multas en contra de la Sociedad de Aeropuertos de Oriente S.A.S por el presunto incumplimiento de los cronogramas de entrega de obras de los Aeropuertos Camilo Daza de la Ciudad de Cúcuta y Palonegro que presta sus servicios a la ciudad de Bucaramanga, con el fin de que la citada Gerencia adelante el proceso sancionatorio de conformidad con lo contemplado en el Artículo 86 del Decreto 1474 de 2011.

De igual manera, mediante oficio con radicado No. 2014-704-021496-1 del 5 de noviembre de 2014 la Agencia remitió al Concesionario Sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S copia del proceso sancionatorio con el fin de que se pronuncie al respecto en un término de cinco (5) días.

Mediante oficio con radicado No.2014-409-056162-2 del 13 de noviembre de 2014 el concesionario Aeropuertos de Oriente solicitó una prórroga de diez (10) días al término otorgado por la Agencia; solicitud que fue aceptada por la Agencia mediante Oficio con radicado No. 2014-704-022291-1 del 14 de noviembre de 2014.

Mediante oficio con número de radicado 2014-409-059839-2 del 2 de diciembre de 2014 el Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S. presentó los respectivos descargos al informe remitido por la Agencia.

Los citados descargos fueron remitidos a la Interventoría, con el fin de que sean analizados y se profiera el respectivo concepto técnico jurídico por parte de la misma.

Mediante oficio con número de radicado 2014-409-064232-2 del 23 de diciembre de 2014 correspondiente al Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta y oficios con radicados 2014-409-063390-2 y 2014-409-063613-2 del 19 de diciembre de 2014 correspondientes al Aeropuerto Palonegro, la Interventoría Consorcio Unido INXI presentó un informe preliminar relacionado con los descargos radicados por el Concesionario.

Se estableció llevar a cabo una visita conjunta entre la Interventoría y la Agencia con el fin de verificar el estado de las obras y la información suministrada por el Concesionario respecto de las mismas, sobre la cual se deberá ejercer seguimiento por parte de la supervisión.

.Trascurridas las etapas antes descritas y con un informe general del estado de las obras, la Gerencia de Defensa Judicial convocará a una reunión a la cual asistirá el Gerente de Gestión Contractual, el Vicepresidente de Gestión Contractual como supervisor del Contrato de Concesión y la Interventoría, con el fin de determinar la viabilidad de iniciar el respectivo proceso sancionatorio de conformidad con el Artículo 86 del Decreto 1474.

#### *PRESUNTO INCUMPLIMIENTO CRONOGRAMAS HITO 2*

A la fecha el Concesionario no ha cumplido con esta obligación, por lo que mediante memorando con radicado No 2014704008539 del 22 de septiembre de 2014 la Gerencia de Gestión Contractual 2 radicó a la Gerencia de Defensa Judicial de la Agencia, el proceso sancionatorio relacionado con el proceso de imposición de multas en contra de la Sociedad de Aeropuertos de Oriente S.A.S por el presunto incumplimiento de los cronogramas de entrega obras de modernización de los Aeropuertos Alfonso López de Valledupar y Almirante Padilla de Riohacha.

De igual manera mediante oficio con radicado No. 2014-309-021756-1 del 10 de noviembre de 2014 la Agencia remitió al Concesionario Sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S copia de los pliegos de cargos con el fin de que se pronuncie al respecto en un término de cinco (5) días

Mediante oficio con radicado No.2014-409-056162-2 del 13 de noviembre de 2014 el concesionario Aeropuertos de Oriente solicitó una prórroga de diez (10) días al término otorgado por la Agencia; solicitud que fue aceptada por la Agencia mediante Oficio con radicado No. 2014-704-022291-1 del 14 de noviembre de 2014.

Mediante oficio con número de radicado 2014-409-061917-2 del 12 de diciembre de 2014 el Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S. presentó los respectivos descargos al informe remitido por la Agencia.Los citados descargos fueron remitidos a la Interventoría, con el fin de que sean analizados y se profiera el respectivo concepto técnico jurídico por parte de la misma.

Se estableció llevar a cabo una visita conjunta entre la Interventoría y la Agencia con el fin de verificar el estado de las obras y la información suministrada por el Concesionario respecto de las mismas, sobre la cual se deberá ejercer seguimiento por parte de la supervisión

Trascurridas las etapas antes descritas y con un informe general del estado de las obras, la Gerencia de Defensa Judicial convocará a una reunión a la cual asistirá el Gerente de Gestión Contractual, el Vicepresidente de Gestión Contractual como supervisor del Contrato de Concesión y la Interventoría, con el fin de determinar la viabilidad de iniciar el respectivo proceso sancionatorio de conformidad con el Artículo 86 del Decreto 1474.

#### *PRESUNTO INCUMPLIMIENTO ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN SEDE.*

Mediante memorando con radicado No 2014704007774-3 del 29 de agosto de 2014, la Gerencia de Gestión Contractual 2 radicó a la Gerencia de Defensa Judicial de la Agencia, el Pliego de cargos relacionado con el proceso de imposición de multas en contra de la Sociedad de Aeropuertos de

Oriente S.A.S por el presunto incumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Operación, relacionado con la sede de operaciones del Concesionario.

De igual manera, mediante oficio con radicado No. 2014-704-021508-1 del 6 de noviembre de 2014 la Agencia remitió al Concesionario Sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S copia de los pliegos de cargos con el fin de que se pronuncie al respecto en un término de cinco (5) días

Mediante oficio con radicado No.2014-409-056162-2 del 13 de noviembre de 2014 el concesionario Aeropuertos de Oriente solicitó una prórroga de diez (10) días al término otorgado por la Agencia; solicitud que fue aceptada por la Agencia mediante Oficio con radicado No. 2014-704-022291-1 del 14 de noviembre de 2014

Mediante oficio con número de radicado 2014-409-059823-2 del 2 de diciembre de 2014 el Concesionario Aeropuertos de Oriente S.A.S. presentó los respectivos descargos al informe remitido por la Agencia

Los citados descargos fueron remitidos a la Interventoría, con el fin de que sean analizados y se profiera el respectivo concepto técnico jurídico por parte de la misma.

Mediante oficio con número de radicado 2014-409-064680-2 del 26 de diciembre de 2014, la Interventoría Consorcio Unido INXI presentó un informe preliminar relacionado con los descargos radicados por el Concesionario.

Después de revisado y analizado el respectivo informe, la Gerencia de Defensa Judicial convocará a una reunión a la cual asistirá el Gerente de Gestión Contractual, el Vicepresidente de Gestión Contractual como supervisor del Contrato de Concesión y la Interventoría, con el fin de determinar la viabilidad de iniciar el respectivo proceso sancionatorio de conformidad con el Artículo 86 del Decreto 1474.

#### *PRESUNTO INCUMPLIMIENTO POR LA NO IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS*

De acuerdo al informe radicado por la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios con memorando No. 2014- 309-008680-3 del 24 de septiembre de 2014, donde se hace referencia a las visitas realizadas a los aeropuertos Palonegro que presta sus servicios a la ciudad de Bucaramanga, Camilo Daza de la ciudad de San José de Cúcuta y Yariguies de la ciudad de Barrancabermeja para verificar el cumplimiento de la implementación de Sistemas eléctricos, mecánicos, electrónicos, electromecánicos o informáticos, se puede concluir que el pasado 26 de diciembre de 2013 EL Concesionario tenía la obligación de implementar SESENTA Y CUATRO (64) Sistemas y Equipos, situación que no se puede evidenciar ya que a la fecha de radicación del informe el Concesionario solo ha implementado CUARENTA Y OCHO (48) Sistemas y Equipos, quedando pendientes por implementar DIECISÉIS (16) Sistemas y equipos eléctricos, mecánicos, electromecánicos, electrónicos e informáticos previstos en las Especificaciones Técnicas de Modernización del Contrato de Concesión.

Por lo anterior la Agencia proyectó el Pliego de Cargos correspondientes y consecución de la información que sirve de soporte para iniciar el proceso administrativo sancionatorio en contra de la Sociedad de Aeropuertos de Oriente S.A.S., la citada información fue remitida el 24 de noviembre de 2014 a la Interventoría para su revisión y análisis.

Mediante oficio con número de radicado 2014-409-065066-2 del 30 de diciembre de 2014, la Interventoría Consorcio Unido INXI presentó un informe de verificación preliminar relacionado con los descargos radicados por el Concesionario.

Se estableció llevar a cabo una visita conjunta entre la Interventoría y la Agencia con el fin de verificar el estado de las obras y la información suministrada por el Concesionario respecto de las mismas, sobre la cual se deberá ejercer seguimiento por parte de la supervisión

Trascurridas las etapas antes descritas y con un informe general del estado de las obras, la Gerencia de Defensa Judicial convocará a una reunión a la cual asistirá el Gerente de Gestión Contractual, el Vicepresidente de Gestión Contractual como supervisor del Contrato de Concesión y la Interventoría, con el fin de determinar la viabilidad de iniciar el respectivo proceso sancionatorio de conformidad con el Artículo 86 del Decreto 1474.

### **6.3 Revisión del plan de mejoramiento por procesos**

Toda vez que el presente informe corresponde a la primera auditoría realizada a esta concesión por parte de la OCI, no existen avances producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)".

### **6.4 Actuaciones por parte de los órganos de control disciplinario y penal (Control Interno Disciplinario, Procuraduría, Fiscalía)**

Revisada la relación de procesos disciplinarios con corte a 10 de diciembre de 2014, no se evidenció que la Oficina de Control Interno remitiera hallazgos a la Oficina de Control Interno Disciplinario que indicaran baja o ninguna ejecución con respecto a alguna obligación hacia esta dependencia durante la vigencia 2014.

### **6.5 Verificación del cumplimiento de obligaciones de interventor y supervisor**

No se realizó por parte del auditor de la OCI un análisis estadístico pormenorizado de las calificaciones obtenidas por el Consorcio, comparando los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los periodos anteriores de diciembre de 2014 por ser esta la primera auditoría que se realiza.

De igual forma, es objetivo primordial dentro de éste informe de auditoría, presentar los resultados de cada uno de los componentes de buenas prácticas y contractuales con su respectiva calificación, con el fin de que se constituya en una herramienta útil para la organización de la Interventoría y de esta manera complementar y robustecer las estrategias de desempeño de sus funciones.

En particular, como se aprecia en la siguiente tabla resumen, la Interventoría tuvo una calificación global de 67.32 sobre 100, resultado de la evaluación integral de los siete (7) componentes que se evaluaron en la presente auditoría.

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría AEROPORTUARIA				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				62.99	
02	Gestión Técnica				69.03	
03	Gestión Financiera	NA	NA	NA	NA	NA
04	Gestión Jurídica				70.50	
05	Gestión de controles estadísticos				63.68	
06	Gestión Ambiental				68.23	
07	Gestión Social				70.50	
08	Gestión inmuebles				66.33	
<b>Promedio General</b>		<b>67.32</b>				

Tabla 10. Resultados de calificación MED de Interventoría diciembre de 2014

Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría.

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Se recuerda que para la presentación de dicha matriz se cuenta con 5 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico [asandoval@ani.gov.co](mailto:asandoval@ani.gov.co), para revisión y aprobación.

## 7 VERIFICACION EVALUACION DEL DESEMPEÑO DE LA INTERVENTORIA

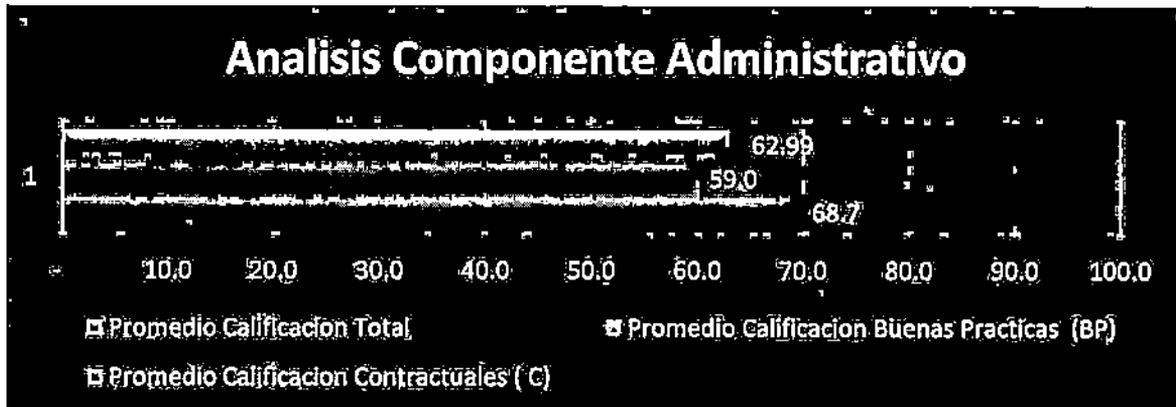
La visita se realizó el día 13 de febrero de 2015 durante la cual el equipo de la Interventoría dio a conocer el proyecto que se encuentra en etapa de operación, y expuso la totalidad de los controles aplicados por parte de la firma para garantizar a la Agencia que se lleva una adecuada fiscalización a las obligaciones a cargo del concesionario.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. **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.
3. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico que 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 desarrollo del contrato.
4. **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 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.
5. **Controles estadísticos:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control de estadísticas así como la auditoría del contrato de concesión.
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.

## 7.1 Desempeño del componente administrativo.

Ilustración 3. Análisis de componente administrativo



*Calificación obtenida: 62.99*

La auditoría permitió concluir que la interventoría no cuenta con un sistema de gestión de calidad con procedimientos e instructivos particulares aplicables a cada uno de los componentes que intervienen dentro del contrato de interventoría, como si lo tiene uno de los consorciados; pero han adoptado un plan de calidad. En búsqueda del mejoramiento continuo, la interventoría ha establecido sus indicadores a los que se les hace seguimiento y se reportan en los informes de indicadores; sería interesante que la ANI pueda hacer seguimiento a los mismos.

Toda vez que la interventoría solo está ejerciendo su labor desde septiembre del año 2014 como interventoría integral y que el contrato de concesión es del año 2010 y además se venía ejecutando con interventorías ad-hoc existen inconvenientes surgidos en su mayoría con antelación a la fecha de inicio de la actual interventoría relacionados con entregas de los hitos 1 y 2.

Con el Acta de suspensión parcial No. 2 suscrita el 3 de septiembre de 2013, se acordó suspender el plazo de ejecución de las obras de modernización del Aeropuerto Simón Bolívar y algunas obras básicas del Aeropuerto de Bucaramanga; suspensiones condicionadas hasta la suscripción de Otrosíes donde se formalicen los alcances y financiación de las obras complementarias y de alcance progresivo respectivamente.

Revisado el último informe de interventoría de fecha 19 de enero de 2015 se observan deficiencias en su presentación y relacionadas con sus contenidos mínimos y la pertinencia de la información suministrada, tal y como lo exige la *cláusula 4,2 – informes* del contrato de interventoría. Al respecto existe comunicación de la supervisión del contrato de fecha febrero 3 de 2015 que se deberá tener en cuenta.

Respecto del puntaje de 59 puntos obtenidos en la calificación de buenas prácticas, que la localiza en la parte alta del rango MEDIO de la MED, esta tiene que ver con la no certificación de la interventoría en ISO 14000 y 18000, condición que se puede deber a la no obligatoriedad

contractual, al poco tiempo de inicio de actividades de la misma y al corto plazo del contrato de interventoría.

El puntaje de 68,7 obtenido en la calificación de actividades contractuales localiza a la interventoría en el rango de ALTO quedándole pendiente la inclusión del indicador respecto del archivo organizado del concesionario en el informe mensual.

Como parte de las labores programadas para la gestión administrativa, se realizó en la oficina de la interventoría la revisión por parte del auditor, del personal que tiene la Interventoría dentro del desarrollo de su contrato en el proyecto. Para ello, se tuvieron en cuenta los requisitos contractuales iniciales que se tienen definidos para los diferentes *profesionales y personal técnico que debe como mínimo tener el consorcio* y al respecto se menciona el hecho de la existencia de cargos adicionales para poder dar un mejor cumplimiento a las responsabilidades contractuales.

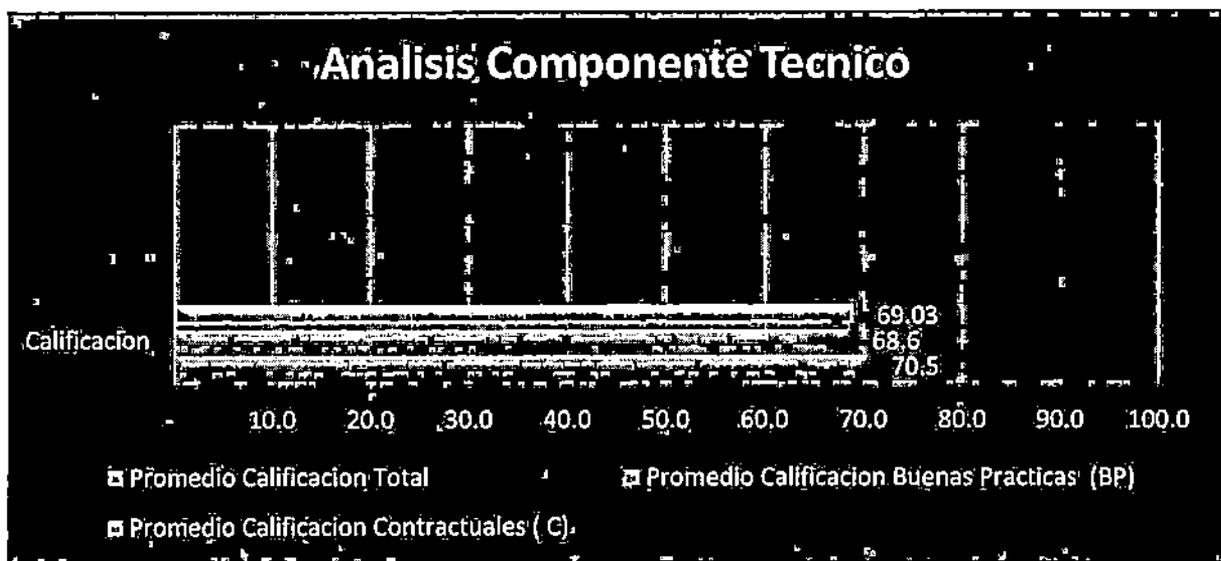
En el CONTRATO DE INTERVENTORIA 101 de 2014 -CAPITULO II- Obligaciones del Interventor- literal B- DIAGNOSTICO ESTRATEGICO, se menciona que dentro de los tres meses del inicio del contrato, el interventor presentará a la ANI mediante informe escrito, un diagnóstico integral y estratégico de la concesión. Toda vez que este periodo de tres meses venció el 19 de diciembre y no se encontró evidencia de la entrega de este, deberá la supervisión evaluar este posible incumplimiento.

La interventoría cuenta con FTP como herramienta de Comunicación en línea Interventoría-ANI.

Respecto de los inventarios, la interventoría encontró inconsistencias por lo que fueron devueltos y se está en proceso de subsanación al que se le deberá hacer seguimiento por parte del supervisor.

### 7.2 Desempeño del componente técnico

Ilustración 4. Análisis de componente técnico



**Calificación obtenida: 69,03**

Dentro de este componente se revisó el seguimiento de la firma interventora a las actividades de diseño para poder dar inicio a las obras correspondientes y se hace seguimiento.

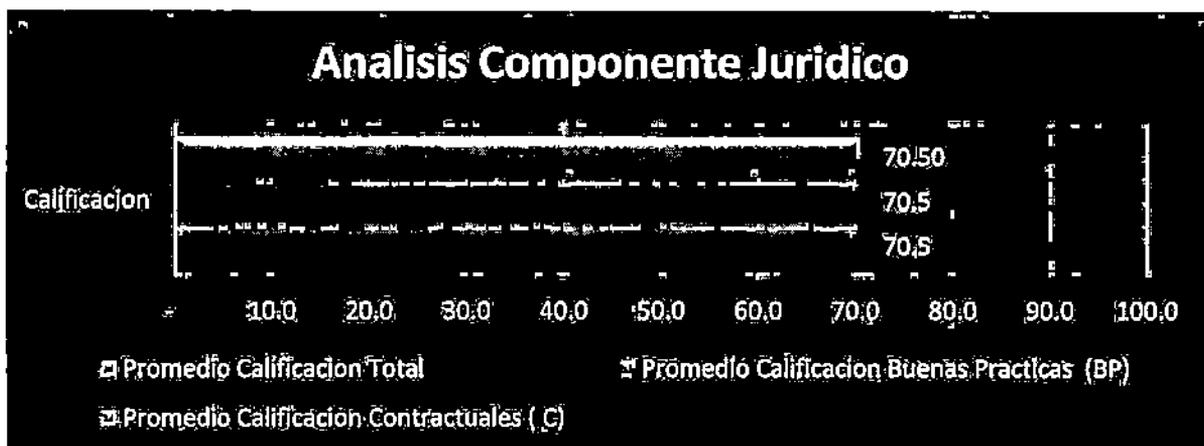
La calificación de 69,03 localiza a la interventoría en el rango medio de ALTO. Estando con calificación regular el control periódico y registrado en formatos, del estado general del terminal de pasajeros (Aire Acondicionado, extinguidores, alarmas, salidas emergencia, cielo raso, muros, pisos etc.) toda vez que no hay formato.

En este componente vale la pena mencionar el no recibo de las obras realizadas toda vez que las especificaciones fueron cambiadas, no mediante otrosies, sino con autorizaciones consignadas en comités de obra conocidas por la Aerocivil en su momento lo que ha generado controversias que están por resolverse.

El adelanto de obras anterior al ingreso de la actual interventoría, la no ejecución de obras en la actualidad, surgidas de la suspensión parcial No. 2 suscrita el 3 de septiembre de 2013, que acordó suspender el plazo de ejecución de las obras de modernización del Aeropuerto Simón Bolívar y algunas obras básicas del Aeropuerto de Bucaramanga y que la Construcción de las Obras nuevas, Obras de climatización y asociadas para los Aeropuertos Simón Bolívar de Santa Marta, Alfonso López de Valledupar y Camilo Daza de Cúcuta, se encuentran en preconstrucción hace que los puntos a calificar relacionadas con obras no apliquen en el modelo pero no exonera a la interventoría a pronunciarse al respecto.

### 7.3 Desempeño del componente jurídico

Ilustración 5. Análisis de componente jurídico



*Calificación obtenida: 70.50*

La calificación obtenida de 70,5 ubica este componente en la parte alta del rango ALTO. Además tiene un equipo jurídico de especialistas importante.

Como punto fundamental de la visita se analizó el seguimiento que la interventoría realiza a las pólizas constituidas por el concesionario. Dentro del informe mensual, la Interventoría realiza seguimiento de las revisiones de las vigencias de las pólizas con que cuenta o debe contar el concesionario encontrándose vigentes.

Tabla 11 – Pólizas de la interventoría

Interventoría Consorcio Unido INXI - Contrato No.101 de 10 de Septiembre de 2014					
Aseguradora	Tipo de Póliza	Número	Vigencia		Observaciones
			Fecha Inicio	Fecha Final	
SEGUROS DEL ESTADO S.A.	PÓLIZA DE CUMPLIMIENTO	11-44-101059100	10/09/2014	10/02/2019	APROBADA
SEGUROS DEL ESTADO S.A.	PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL	11-40-101014330	10/09/2014	10/09/2016	APROBADA

Tabla 12 - Pólizas del Concesionario

Tabla de relación de Pólizas contrato de Concesión Aeropuertos de Oriente					
Concesionario Aeropuerto de Oriente - Contrato No. 1000078-OK-2010					
Aseguradora	Tipo de póliza	Número	Vigencia		Observaciones
			Fecha Inicio	Fecha Final	
COMPAÑÍA MUNDIALDE SEGUROS S.A.	ARIEL, cobertura obligatoria a la Responsabilidad Civil Aeronáutica de los vehículos y/o equipos	P-100000591	01/10/2014	30/09/2015	APROBADA
COMPAÑÍA MUNDIALDE SEGUROS S.A.	RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL	NB-100003493	07/09/2014	07/09/2015	APROBADA
COMPAÑÍA MUNDIALDE SEGUROS S.A.	SEGURO DE CUMPLIMIENTO A FAVOR DE ENTIDADES ESTATALES	NB-100014997	16/12/2011	20/06/2017	APROBADA

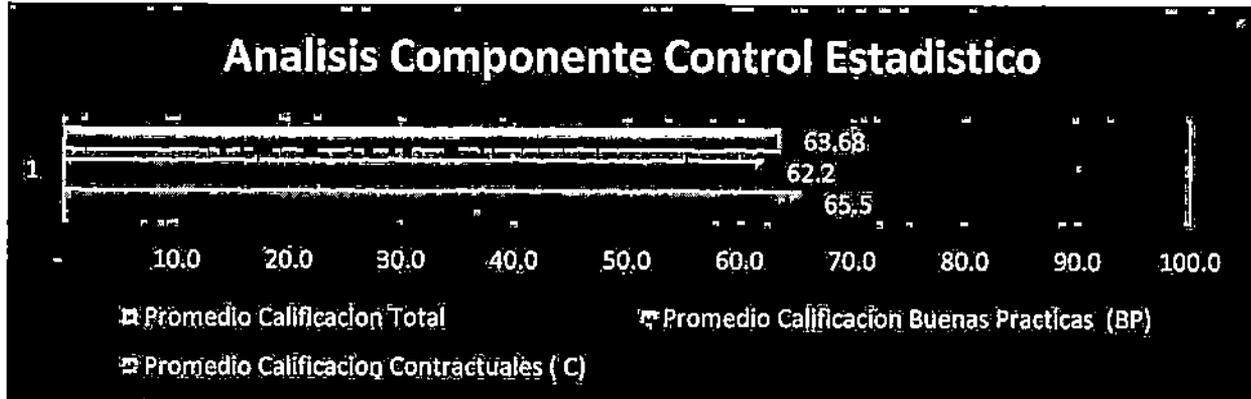
Respecto de los procesos sancionatorios vigentes así:

1. Presunto incumplimiento cronograma HITO 1
2. Presunto incumplimiento cronograma HITO 2
3. Presunto incumplimiento especificaciones de operación Sede.
4. Presunto incumplimiento no implementación de sistemas.

La interventoría mediante oficios radicados presentó a la ANI en el mes de diciembre de 2015 un informe preliminar relacionado con los descargos radicados por el Concesionario y sería responsabilidad del supervisor el seguimiento de estos temas

#### 7.4 Desempeño del componente de control estadístico

Ilustración 6. Análisis de componente Control estadístico



**Calificación obtenida: 63.68**

La calificación obtenida de 63.68 localiza este componente en el rango MED como ALTO

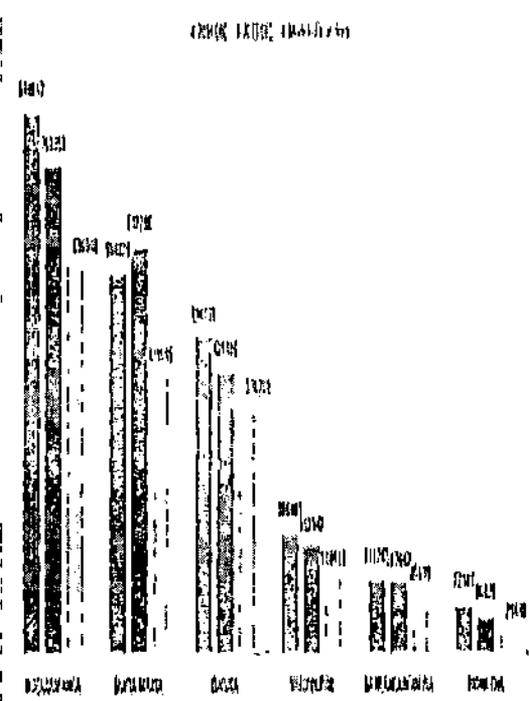
Como conclusiones generales del presente ejercicio se puede destacar tres puntos que aparecen en la MED como requisitos:

1. La Interventoría presenta, pero sin indicar la frecuencia, las actividades relacionadas con la supervisión y controles estadísticos hacia el concesionario.
2. la Interventoría está en mora de solicitar al concesionario los diferentes parámetros de servicio que tiene por obligación, con interpretación y manejo de gráficas y tablas que permitan mostrar trazabilidad en las cifras recopiladas periódicamente para realizar el seguimiento correspondiente

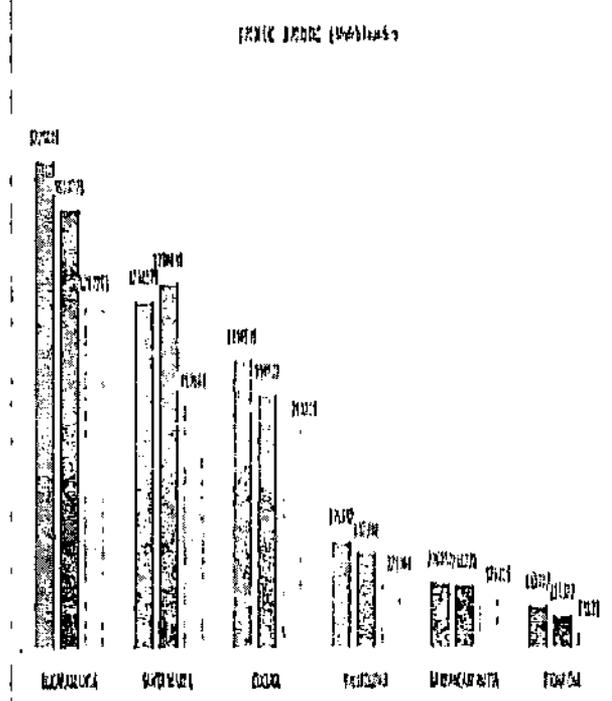
Tabla 12 estadísticas de pasajeros por aeropuerto

Aeropuerto	Enero							Febrero							Marzo							Abril							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
LA PAZ	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
SANTA CRUZ	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
COCHABAMBA	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
TRIPOLI	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
PUERTO MORENO	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
ORURO	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
MONTE ALTO	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
EL ALTO	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
YACAJA	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
EL TIRO	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
EL BATA	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Tráfico de Pax Llegados Nov/14

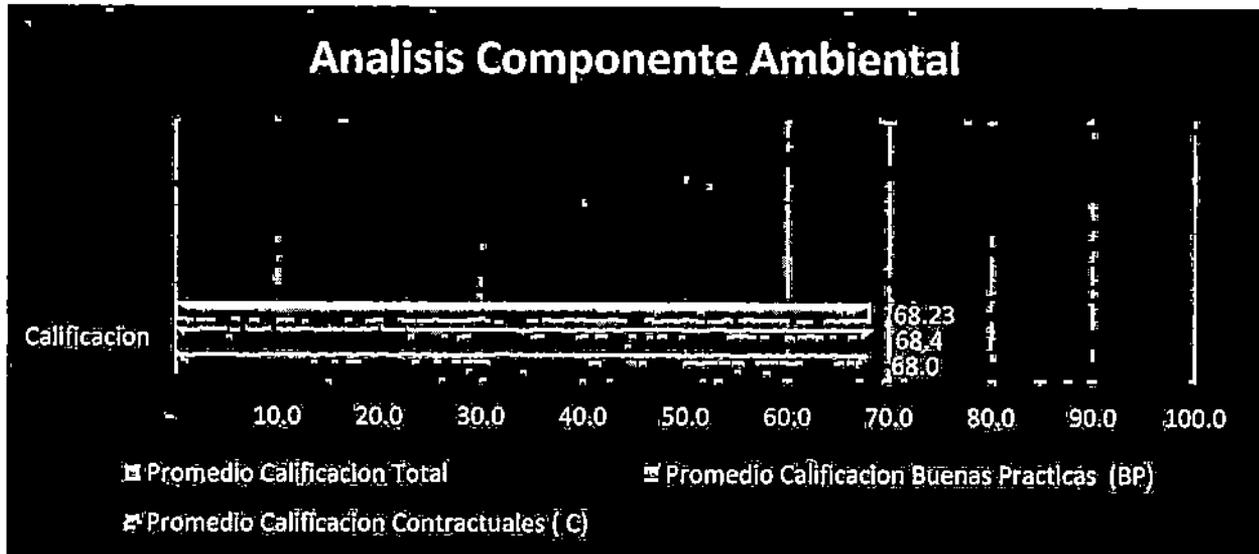


Total Pasajeros



## 7.5 Desempeño del componente ambiental

Ilustración 7. Análisis de componente ambiental



**Calificación obtenida: 68,23**

La calificación obtenida de 68,23 localiza este componente en el rango MED como ALTO

El 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.

Dentro del informe mensual de Interventoría, se presentan las acciones de manejo ambiental adelantadas por el concesionario y la interventoría

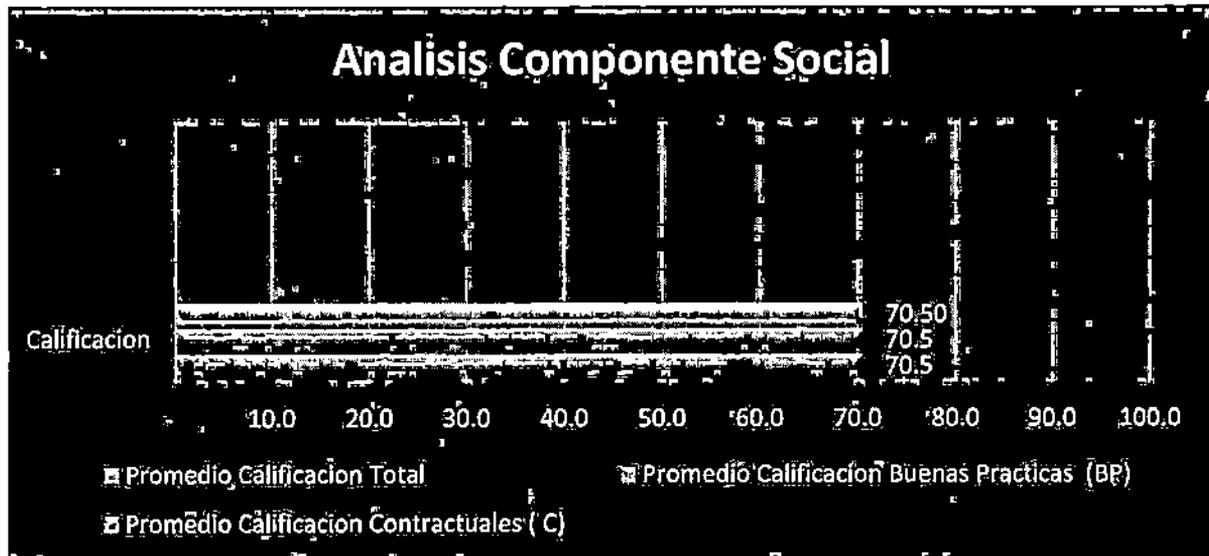
Como conclusiones generales del presente ejercicio se puede destacar:

1. No se realizan aun charlas de seguridad industrial al interior del grupo de Interventoría. Se estarían iniciando en el mes de marzo de 2015.
2. Se debería contar con toda la información de soporte mensual en magnético para tener soporte mes a mes de la gestión que se le realiza a los programas de Seguridad y Salud en el trabajo, los soportes de cumplimiento de los programas y actividades ambientales y sociales que se ejecuten para dar cumplimiento de los PMA.
3. Se está haciendo seguimiento a las respuestas de renovación de los permisos de agua B/manga.
4. Se hacer seguimiento a la suspensión de actualización del PMA B/manga.
5. Se debe hacer seguimiento a los soportes de monitoreo de aire y ruido ya que en la información entregada a la interventoría no se evidencian los mismos.

6. Monitoreos de calidad de aire, agua y ruido. Se debe requerir dicha documentación para verificación de los resultados, ya que la información radicada es del 2006, 2008 y 2009. Y fueron realizados por la compañía Daphnia Ltda. la cual no se le evidencia los permisos y certificados de calibración de los equipos para realización de los mismos.
7. Se requiere revisar el plan de emergencia para este año aplicable al primer trimestre año 2015 ya que el que se evidencia en la información entregada a la interventoría es del año 2013.
8. La interventoría requiere hacer seguimiento al estado del permiso de concesión de aguas toda vez que el día 07 de Enero de 2015 se radico ante la Corporación Autónoma Regional de Santander (CAS) oficio mediante Derecho de Petición, que solicita un pronunciamiento formal y la expedición del acto administrativo para el otorgamiento de Cesión del Permiso de Concesión de Aguas Subterráneas y la Renovación del Permiso de Concesión de aguas Subterráneas al Aeropuerto Yariguies de la Ciudad de Barrancabermeja.

### 7.6 Desempeño del componente social

Ilustración 8. Análisis de componente social



**Calificación obtenida: 70.50**

El componente social se refiere a la verificación del cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, seguimiento del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, consultas previas, entre otras.

La calificación de 70,05 coloca a este componente en la parte alta del rango alto con calificaciones por ítem de 70, 50 tanto en los contractuales como en los relacionados con buenas prácticas.

Se evidenció el seguimiento a las peticiones, quejas y reclamos presentados por los usuarios de los diferentes terminales aéreos, así como el tiempo de respuesta de las mismas teniendo en cuenta lo establecido por la Ley.

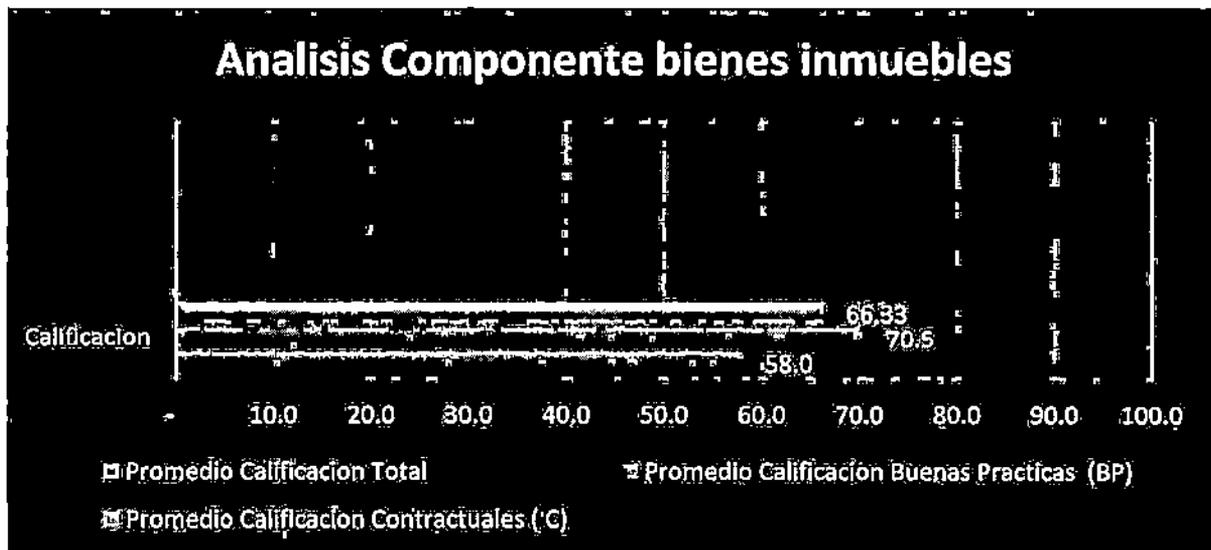
Se verificó la aplicación de las encuestas de satisfacción de usuarios y planes de acción anuales del año inmediatamente anterior. Pero no se evidenció la entrega de la información del año 2014.

Si bien la exigencia de disponibilidad del responsable de esta gestión por parte de la interventoría es del 20% esta se adelantara con disponibilidad permanente, circunstancia que se evidencio mediante comunicación en ese sentido.

En relación con el cumplimiento del Apéndice H, Plan de Manejo Ambiental y la Resolución No. 191 de 2013 y sus modificatorios y teniendo en cuenta el documento de hallazgos presentado por la Contraloría General de la Republica, es necesaria la gestión de la interventoría y la supervisión al respecto

### 7.7 Desempeño del componente predial

Ilustración 9. Análisis de componente bienes inmuebles



Calificación obtenida: 66.33

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.

La calificación de 66,33 coloca a este componente en el rango ALTO.

Se lleva un registro de control, y con organización demostrable, de las revisiones de los documentos propios de la adquisición (certificados de catastro, folio de matrícula inmobiliaria, títulos entre otros) pero no incluye indicadores.

Se constató que los comodatos en cabeza del Concesionario, se encuentran tramitados de acuerdo a lo allegado por la Interventoría según la respuesta dada por el concesionario.

La interventoría realizó un análisis detallado de cada una de las zonas concesionadas en los aeropuertos que hacen parte del presente contrato y la información está contenida en el último informe mensual. Se está revisando la titularidad de los predios de Santa Marta y se solicitó a la Aerocivil la documentación.

## 8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Producto de los diferentes temas analizados, verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas, se resaltan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como elemento a partir del cual se generen tareas y estrategias, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

Es necesario recordar que las recomendaciones efectuadas por esta dependencia, fortalecen el seguimiento que realiza la firma interventora, garantizando que los datos suministrados a la Agencia Nacional de Infraestructura sean confiables.

### 8.1 Para la Interventoría

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte de la Interventoría como:

1. Se evidencia que la interventoría lleva el cuadro de riesgos del contrato de la Interventoría y del concesionario, para efectos de que sea una herramienta preventiva al interior de la ANI para toma de decisiones y hace seguimiento a temas que pueden incidir negativamente en el desarrollo de los contratos.
2. El refuerzo del informe mensual de interventoría, implica la generación de información gerencial mediante cuadros, gráficas y diagramas que permitan a la Entidad contar con el estado actual del proyecto y las actividades a realizar. el uso de índices e indicadores deberá implementarse con rigor, para efectos de general facilidad en la lectura, análisis y seguimiento de los mencionados informes así como en la determinación de la gestión de la interventoría
3. Se debe realizar, documentar y anexar el seguimiento que se lleva al equipo de control de calidad interno del Concesionario, el cual verifica funciones de control de las actividades de los subcontratistas

4. Es preciso tener en cuenta las recomendaciones planteadas en este documento con respecto a los temas: administrativos, técnicos, jurídicos, de comodatos suscritos, sociales y del componente de control operativo.
5. Se deberá hacer seguimiento a los hallazgos encontrados por a CGR de acuerdo al plan de mejoramiento anexo.
6. Subsanan las no conformidades encontradas respecto de temas contractuales que se mencionan en el presente informe.
7. Reiterar al Concesionario la entrega de la información referente a la medición de los indicadores definidos en el contrato de concesión y sus apéndices, toda vez que a la fecha no se tiene una respuesta al respecto.
8. La Interventoría presenta, pero sin indicar la frecuencia, las actividades relacionadas con la supervisión y controles estadísticos hacia el concesionario.
9. la Interventoría está en mora de solicitar al concesionario los diferentes parámetros de servicio que tiene por obligación, con interpretación y manejo de gráficas y tablas que permitan mostrar trazabilidad en las cifras recopiladas periódicamente para realizar el seguimiento correspondiente
10. Se debería contar con toda la información de soporte mensual, en medio magnético, para tener soporte mes a mes de la gestión que se le realiza a los programas de Seguridad y Salud en el trabajo, los soportes de cumplimiento de los programas y actividades ambientales y sociales que se ejecuten para dar cumplimiento de los PMA.
11. Se debe hacer seguimiento a los soportes de monitoreo de aire y ruido ya que en la información entregada a la interventoría no se evidencian los mismos

## 8.2 Para el supervisor

Se presentan observaciones a la gestión realizada por parte del supervisor tales como:

1. En el CONTRATO DE INTERVENTORIA 101 de 2014 -CAPITULO II- Obligaciones del Interventor- literal B- DIAGNOSTICO ESTRATEGICO, se menciona que dentro de los tres meses del inicio del contrato, el interventor presentará a la ANI mediante informe escrito, un diagnóstico integral y estratégico de la concesión. Toda vez que este periodo de tres meses venció el 19 de diciembre y no se encontró evidencia de la entrega de este, deberá la supervisión evaluar este posible incumplimiento
2. 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 detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño

para el mes de diciembre de 2014 de 67.32 valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

3. La interventoría mediante oficios radicados presentó a la ANI en el mes de diciembre de 2015 un informe preliminar relacionado con los descargos radicados por el Concesionario y sería responsabilidad del supervisor el seguimiento de estos temas
4. Respecto de los inventarios, la interventoría encontró inconsistencias por lo que fueron devueltos y se está en proceso de subsanación al que se le deberá hacer seguimiento por parte del supervisor.

Cordialmente



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

Proyecto. Alvaro Sandoval Reyes. Auditor de Control Interno

## Anexo plan de mejoramiento

N h	Descripción hallazgo (No mas de 50 palabras)	Acción de mejoramiento	Fecha terminación Metas	Responsable
1	<p>En visita practicada por la CGR, al Aeropuerto de Alfonso López de Valledupar, se observaron y percibieron algunas, deficiencias e inconsistencias en el desarrollo de las obras de modernización que conllevan a presuntos incumplimientos en términos de oportunidad, cantidad y calidad en cuanto a las especificaciones técnicas de diseño, de modernización, de mantenimiento y de operación pactadas, Cabe señalar además, que las condiciones actuales arquitectónicas (espacios y áreas de servicio público) y de equipamiento de las mismas del terminal aéreo, no satisfacen adecuadamente la prestación de los servicios aeroportuarios y son insuficientes para atender el tráfico actual de pasajeros, el cual desbordó las proyecciones y previsiones establecidas para la adjudicación y desarrollo del proyecto, INCONSISTENCIAS: Vialidad Accesos viUrbanismos Adyacente, Fachada Exterior e Interior, Área Hall General v Fila Counters v Check In, Área de Abordaje, Baños Salas de Abordaje, Áreas de Retiro de Equipaje, Baños de la sala de retiro de equipaje v llegada pasajeros, Área de Espera de Acompañantes, Área de Clasificación de Equipaje, Área de Locales Comerciales, Oficinas Administrativas de la AEROCIVIL, Dependencia Centro de Emergencia - COE, Centro de Control operacional, Áreas Gubernamentales v de Interventoría, Oficinas v Alojamientos de la Policía, Área de Sanidad, Área de Carga:, Centro de Acopio de Residuos Sólidos, Seguridad Perimetral, Vía Perimetral, Plataforma de Estacionamiento de Aviones, Subestación Eléctrica v Plantas de Emergencia, Y SITUACIONES ADICIONALES</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reiterar por oficio la solicitud a la AEROCIVIL la entrega de la información pendiente del acta de subrogación.</li> <li>2. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</li> <li>3. En el caso que existan ajustes , generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</li> </ol>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>

2	<p>aspectos relacionados con el cumplimiento del Apéndice H, Plan de Manejo Ambiental y la Resolución No. 191 de 2013 y sus modificatorios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No se han nivelado las superficies del parqueadero, como tampoco los canales de drenaje del área aferente, en el exterior del terminal aéreo. Lo cual debió haberse realizado a más tardar el 30 de junio de 2014 de acuerdo a la Resolución No. 1267 del 15/08/13. Lo que ocasiona inundaciones y encharcamientos y genera incomodidades a los usuarios.</li> <li>• Se observó que varios de los canales de aguas lluvias, presentan acumulación de vegetación y sedimentos. Lo que denota falta de mantenimiento periódico incumpliendo los numerales 12 y 20 de Resolución 191 de 2013.</li> </ul> <p>2 • Inspeccionado el sector se pudo evidenciar que la laguna de recolección de aguas lluvias y sus alrededores<sup>A</sup> se encuentra enmontada, con basuras y escombros y materiales de desecho de construcción tanto en la zona inundable como en sus alrededores. Lo que denota falta de mantenimiento periódico incumpliendo el numeral 8 de la Resolución 191 de 2013.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• No se ha iniciado las labores de clausura de los pozos sépticos existentes y las actividades conexas a la instalación de las, redes de aguas residuales de la estación de Bomberos, Aviocesar, Antinarcóticos y ESMAD, a las redes del alcantarillado del municipio de Valledupar, pese a que la resolución ;1267 de 15/08/13 de Corpocesar, señala que deben iniciar las labores' en el primer año después de ejecutoriada dicha resolución.</li> </ul>	<p>1. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</p> <p>2. En el caso que existan ajustes , generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	<p>2015/03/30</p>	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p> <p>GIT AMBIENTAL:</p> <p>Norma Liliana Gutierrez</p>
3	<p>al Aeropuerto de Almirante Padilla de Riohacha, entre el 7 y el 10 de octubre de la actual vigencia, aeropuerto que hace parte del Hito 2 del contrato de Concesión Aeroportuaria Nororiente, se observaron y percibieron algunas deficiencias e inconsistencias en el desarrollo de las obras de modernización que conllevan a presuntos incumplimientos: Fachada Exterior e Interior, Área Hall General v Fila Counters v Check In, Sala de Abordaje Internacional, Sala de Abordaje Nacional, Pasillo Techado a Posiciones Remotas, Área de Retiro de Equipaje, Área Locales Comerciales, Área de Circulación General, Sistema de Detección de Humo e Incendios, Planta de Tratamiento de Agua Potable - PTAP, Área de Estacionamiento, Terminal de Carga, Oficinas Administrativas de la AEROCIVIL, Centro de Operación de Emergencia (COE), Oficina Centro de Control Operacional -CCO, Otras Dependencias del Concesionario:, sanidad, Área Interventoría Aerocivil. Aduana. DAS. PIAN, ICA, Baños Segundo Nivel, Zona Administrativa (Oficinas) v Alojamiento de la Policía, Plataforma de Estacionamiento de Aviones, Garita de control de acceso personas a lado aire, Subestación Eléctrica v Plantas de Emergencia.</p>	<p>1. Reiterar por oficio la solicitud a la AEROCIVIL la entrega de la información pendiente del acta de subrogación.</p> <p>2. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</p> <p>3. En el caso que existan ajustes , generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	<p>2015/03/30</p>	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>

4	<p>En los Aeropuertos de Valledupar y Riohacha, no se evidencio la construcción del Área de Desmantelamiento de Explosivos, conforme lo estipula el numeral 10 y lo especifica el adjunto L del Apéndice C Especificaciones Técnicas de Seguridad Aeroportuaria; como tampoco en su reemplazo, el suministro de los contenedores portátiles de artefactos explosivos y NBQR como lo expresa la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la Aerocivil, Así mismo y de acuerdo con los informes de interventoría, supervisión y del concesionario, no se evidencia que se hayan construido los cubículos o suministrados los contenedores portátiles antes mencionados, para desmantelamiento de explosivos en cada uno de los aeropuertos concesionados.</p>	<p>1. Solicitud a la interventoría para conceptualizar la problemática y recomendaciones al respecto</p> <p>2. Estudiar y definir jurídicamente la problemática y dificultad de ejecutar esta actividad</p>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>
5	<p>De acuerdo a lo evidenciado en el aeropuerto de Riohacha, el Circuito Cerrado de Televisión - CCTV - se encontró operando solo con las cámaras antiguas entregadas por la Aerocivil, no estaban instaladas y/o en operación la cantidad de cámaras estipuladas en el apéndice C y las nuevas instaladas no se encontraban integradas al sistema; como por ejemplo, las cámaras de las áreas de inspección de pasajeros (control AVSEC) y las salas de embarque; de igual forma, no se evidenció la implementación del sistema de seguridad (sensores, alarmas, integración con el CCTV, sistema de empuje antipánico, software etc.) en puertas y acceso a zona restringida hacia plataforma, como lo establece el numeral 4.4 del apéndice C Seguridad Aeroportuaria y el adjunto G del mismo apéndice. Esta última situación se evidenció también en el aeropuerto de Valledupar.</p>	<p>1. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</p> <p>2. En el caso que existan ajustes , generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>
6	<p>En el Aeropuerto Almirante Padilla de la Ciudad de Riohacha, se evidenció que no existen las facilidades de acceso a las áreas ubicadas en el segundo nivel (AEROCIVIL, Concesionario, Dian, Migración, ICA, Policía Nacional, entre otras) para las personas con movilidad reducida. Lo anterior, conlleva al incumplimiento del numeral 3.1.7.1 de! Apéndice F "Cumplir con la normatividad colombiana vigente sobre el libre acceso y movilidad de personas con minusvalía física en los terminales de pasajeros y carga y a todos los servicios que en ellos se presten."</p>	<p>1. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</p> <p>2. En el caso que existan ajustes , generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>

7	<p>En los aeropuertos de Valledupar y Riohacha, no se evidenció la existencia de prestación de servicios de telecomunicaciones, como teléfonos públicos, internet, fax, entre otros, para los usuarios de las terminales aéreas, lo que genera incumplimiento de las obligaciones del concesionario frente a lo dispuesto en el numeral 3.2.6.2 del apéndice F "Especificaciones técnicas de Operación".</p>	<p>1. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</p> <p>2. En el caso que existan ajustes, generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>
8	<p>La actualización de la iluminación para las plataformas de los aeropuertos Concesionados, no se ha efectuado, debido a que la Aerocivil no ha definido las especificaciones técnicas en cuanto a la altura y ubicación de las torres, a pesar de que esta actividad debió haberse culminado como parte del Hito 1 para el 26 de diciembre de 2013. La anterior situación evidencia el incumplimiento de las obligaciones del Concesionario y genera riesgos en las operaciones aéreas nocturnas en plataforma y por ende una deficiente prestación de los servicios aeroportuarios.</p>	<p>1. Reiterar por oficio la solicitud a la AEROCIVIL para que defina las especificaciones técnicas en cuanto a la altura y ubicación de las torres.</p> <p>Competencia de la autoridad de Aviación Civil</p>	2015/03/27	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>
9	<p>En el Aeropuerto Almirante Padilla, pese a encontrarse construido el espacio para prestar servicios de Información al público - SAU-, el mismo no se encontraba prestando la finalidad establecida en el numeral 3.1.5.3 del Apéndice F Especificaciones Técnicas de Operación; por cuanto ahí se encontraba prestando servicios una empresa de taxis. Así mismo, es pertinente indicar que el SAU asignado a la Aerocivil no ha sido entregado, por cuanto no se han terminado de adecuar; igualmente, el SAU de la Aerocivil en el Aeropuerto Alfonso López de Valledupar a pesar de haber sido entregado por parte del concesionario, la Aerocivil no ha dispuesto personal para desarrollar la labor en dicho lugar.</p> <p>La anterior situación evidencia el incumplimiento de las obligaciones contractuales establecidas en el Apéndice F numeral 3.1.5.3, generando deficiencias en la prestación de los servicios aeroportuarios establecidos en el contrato y las demás normas que reglamentan la aviación civil.</p>	<p>1. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</p> <p>2. En el caso que existan ajustes, generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p> <p>GIT SOCIAL:</p> <p>Stella Aldana</p>

1 0	<p>De acuerdo con las visitas efectuadas por la CGR a los aeropuertos Almirante Padilla de Riohacha y Alfonso López de Valledupar, y del análisis y estudio de los informes de interventoría y supervisión emitidos tanto por la Aeronáutica Civil como por la Agencia Nacional de Infraestructura, se establece que el Concesionario no cumplió con el cronograma de obra establecido en el Anexo del Apéndice E del contrato, por cuanto el 26 de diciembre de 2013 no terminó las obras de modernización de los aeropuertos que componen el Hito 1 y el 26 de junio de 2014 no terminó las obras de modernización de los aeropuertos que componen el Hito 2. Las fechas antes mencionadas son los plazos de que debieron haberse ejecutado la totalidad de obras de modernización por cada hito. La anterior situación, evidencia un presunto incumplimiento de las obligaciones contractuales del Concesionario y conlleva a demoras en la terminación de la etapa de modernización del contrato, afectando de manera negativa el desarrollo del mismo y generando incomodidades a los usuarios de las terminales aéreas concesionadas, por las deficiencias en la calidad de los servicios aeroportuarios prestados, lo que va en contravía de las los apéndices del contrato; relacionados con las obras de modernización, seguridad aeroportuaria; operación, mantenimiento, aspectos ambientales ente otros y de las normas que reglamentan dichos servicios.</p>	<p>1. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.2. En el caso que existan ajustes , generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS: Edgardo Garciaherreros BarreraOscar Niето Alvarado</p>
1 1	<p>De acuerdo a la visita realizada del 7 al 10 de octubre de 2014 al Aeropuerto Almirante Padilla de la ciudad de Riohacha, se revisaron diversos aspectos relacionados con el cumplimiento del Apéndice H, Plan de Manejo Ambiental y la Resolución No. 834 de 2001 y sus modificatorios.</p> <p>En dicha visita se encontraron las siguientes deficiencias: No se ha efectuado reforestación de área concesionada indicada en el numeral 6.6.5 del apéndice E, se nos informó por parte del concesionario que están adelantando con un Colegio trámites para realizar la reforestación en terrenos de dicho establecimiento, sin embargo, no se ha ejecutado esta actividad. s Se observó acumulación y depósito de materiales de construcción, de escombros y elementos desmontados, en diferentes áreas exteriores del terminal aéreo, incluso en el terreno de la antigua subestación eléctrica, obstaculizando y generando desorden y mal aspecto, en contravía del plan de manejo ambiental establecido. Existen dos contenedores de propiedad y uso de la aerolínea Avianca y la empresa de helicópteros HELISTAR, ubicados en la zona verde entre la garita de entrada al área de movilización lado aire y la plataforma, lo cual afecta la estética y paisajismo del terminal aéreo. s Canales de aguas lluvias ubicados en la zona oriental del terminal aéreo, entre las instalaciones del IDEAM y la caseta de bombeo del sistema contra incendio, se observan completamente colmatados y llenos de aguas en descomposición, por cuanto su nivel es más bajo que los canales de desagües del resto de la terminal, generando focos de contaminación.</p>	<p>1. Realizar visita de revisión en compañía de la Interventoría en el primer trimestre de 2015.</p> <p>2. En el caso que existan ajustes , generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	2015/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:  Edgardo Garciaherreros Barrera  Oscar Niето Alvarado  GIT AMBIENTAL:  Norma Liliana Gulierrez</p>

<p>1 2</p>	<p>Revisada la información suministrada por al AEROCIVIL en cuanto a las pólizas de seguro de cumplimiento para el contrato 10000078 OK-2010, se observó que la póliza NB-100003314 Anexo 1 ampara el cumplimiento, del contrato desde la vigencia 8/09/2010 al 6/09/2011 y la póliza NB-100014997 Anexo 0 expedida el 16/12/2011 ampara el cumplimiento desde el 20/12/2011 al 20/12/2014. De acuerdo a lo anterior, se dejó el contrato de concesión sin cobertura de cumplimiento desde el 6 de septiembre de 2011 al 19 de diciembre de dicho año. Por otra parte, a pesar de haberse solicitado los documentos de aprobación de las modificaciones a las pólizas estas no fueron suministradas.</p> <p>Así mismo, es<sup>A</sup> pertinente indicar que el amparo de cumplimiento para la etapa de modernización; se estableció en 30 meses y 6 meses más, no obstante el plazo de la etapa de modernización se venció el 26 de junio de 2014 sin que efectivamente se culminara, no se observa que se hayan realizado los ajustes de las pólizas sobre la fecha de cobertura. Por otra parte, el 26 de diciembre de 2013 se realizó la subrogación del contrato por parte de la AEROCIVIL a la Agencia Nacional de Infraestructura, pero en la información suministrada por estas Entidades, no se observan Mas pólizas ajustadas en este sentido, solo se obtuvo una: modificación del 13 de marzo de 2014, de la cual tampoco fue suministrada la respectiva acta de aprobación. Es decir que solo 3 meses después de realizada la subrogación se incluye a la Agencia como Beneficiario.</p> <p>En la información suministrada por la AEROCIVIL y la Agencia Nacional de Infraestructura, no se observan las aprobaciones que debieron realizar las Entidades de acuerdo a las diversas modificaciones que ha sufrido esta en desarrollo del contrato. De acuerdo al informe de la interventoría No. 2 de junio de 2014 la póliza ARIEL se encontraba sin probación.</p> <p>En cuanto a la póliza de cumplimiento entre particulares, de acuerdo a la información suministrada por la AEROCIVIL y la Agencia Nacional de Infraestructura, no se evidencia que la póliza se haya ajustado después de realizada la subrogación por parte de la Aerocivil a la Agencia. Así mismo la póliza No. 8002034685 modificación 3 tenía vigencia hasta el 15 de marzo de 2014, desconociéndose si fue actualizada.</p>	<p>1. Solicitar a la AEROCIVIL copia de las pólizas aprobadas en el desarrollo del contrato.</p> <p>2. Compilación información garantías y aprobaciones por parte de la ANI</p>	<p>2014/01/30</p>	<p>GERENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL 2</p> <p>Jaime Mendoza</p>
<p>1 3</p>	<p>El Decreto Ley 4164 de 2011, ordenó la subrogación de todos los contratos de Concesión Aeroportuarios que se encontraban en cabeza de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -AEROCIVIL-, en favor de la Agencia Nacional de Infraestructura, estableciendo que a más tardar el 31 de diciembre de 2013 se debía subrogar todos los contratos de concesión asociados a los aeródromos.</p> <p>El 9 de julio de 2013 la AEROCIVIL y la Agencia suscribieron un Convenio Interadministrativo de Cooperación para la ejecución de la reasignación parcial de funciones contenidas en los Decretos 4164 y 4165 de 2011, que el proceso de subrogación del contrato 10000078 -OK-2010 se inició mediante la Resolución No. 05801 del 23 de octubre de 2013 y culminó el 26 de diciembre de 2013 con la firma del Acta de entrega y recibo del contrato, no obstante en esta acta quedó información pendiente de entrega por parte de la AEROCIVIL.</p>	<p>1. Reiterar por oficio la solicitud a la AEROCIVIL la entrega documentos pendiente en el acta de subrogación</p>	<p>2015/03/30</p>	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>

	<p>En la información suministrada, se observó el oficio 2014-309-016545-1 del 2 de septiembre de 2014 suscrito por la Gerente de proyectos Aeroportuarios de la Agencia, evidenciándose que a dicha fecha todavía existía información contractual pendiente de ser entregada por la AEROCIVIL.</p>			
<p>1 4</p>	<p>Revisada la Información suministrada por la Entidad no se observa la matrícula inmobiliaria relacionada de la compra realizada con la Escritura 755 del 14 de mayo de 1969, predios del aeropuerto de Bucaramanga. En cuanto Aeropuerto de Cúcuta, la Entidad nos remitió el certificado de libertad y tradición No.260-5881 con fecha de expedición del 24 de febrero de 2006, en el cual se observan diversas anotaciones sobre hipotecas y demanda civil sobre cuerpo cierto; considerando la fecha de expedición del certificado existe incertidumbre sobre las anotaciones realizadas.</p> <p>Sobre las anotaciones de Hipoteca y ampliación, la Entidad en su respuesta señala que ha operado la figura de la prescripción, no obstante no se observa que haya realizado las respectivas gestiones que demuestren dicha situación y no ha solicitado la cancelación de las anotaciones ante la oficina de registro de Instrumentos públicos, para dejar saneada dicha propiedad.</p> <p>Por otra parte, se observó que a través del Decreto 042 de 1982 expedido por el Alcalde de Riohacha adjudicó los terrenos del Aeropuerto al Fondo Aeronáutico Nacional, no siendo protocolizada en la respectiva escritura pública y no se encuentra registrada en la Oficina de Instrumentos Públicos, de acuerdo a lo expuesto en el oficio 1070.092.8.2014043938 de la Aercivil de fecha 12 de septiembre de 2014.</p> <p>Si bien la Entidad en su respuesta<sup>16</sup> señala que inicio el trámite ante la Alcaldía desde el 2004, concluye señalando "... se puede observar que nos encontramos agotando los tramites administrativos que sean pertinentes para obtener el título de propiedad del terreno del aeropuerto."</p> <p>Respecto a lo anterior, es pertinente señalar que en nuestro ordenamiento jurídico<sup>19</sup> el Registro de la propiedad inmueble tiene como objetivos a) Servir de medio de tradición del dominio de los bienes raíces y de los otros derechos reales constituidos en ellos de conformidad con el artículo 756 del Código Civil, b) Dar publicidad a los instrumentos públicos que trasladen, transmitan, muden, graven, limiten, declaren, afecten, modifiquen o extingan derechos reales sobre los bienes raíces, y c) Revestir de mérito probatorio a todos los instrumentos públicos sujetos a inscripción.</p>	<p>1. Solicitar a la AEROCIVIL - Suministrar la matrícula inmobiliaria de Predios de Bucaramanga y Cúcuta</p> <p>2. Informar a la AEROCIVIL la descripción del hallazgo contemplado por la Contraloría, para que en su calidad de propietarios del inmueble implemente las acciones pertinentes.</p>	<p>2015/01/30</p>	<p>GIT PREDIAL</p> <p>German Bohorquez</p> <p>Maria Lorena Arenas</p>

1 5	<p>En los informes de interventoría y supervisión, no hay evidencia de verificación y análisis de los resultados de las encuestas de niveles de satisfacción a los usuarios, realizados en cada uno de los aeropuertos concesionados durante el desarrollo del contrato de concesión, lo que demuestra que no se esté utilizando dicho mecanismo de verificación del cumplimiento de las obligaciones mínimas de gestión y desempeño en la prestación de los servicios por parte del Concesionario y por ende no se elaboren los planes de acción de mejora, en caso de posibles incumplimientos de los niveles mínimos exigidos y/o indicadores de calidad del servicio establecidos contractualmente.</p> <p>Cabe señalar que la entrega en abril de 2014, por parte del Concesionario a la ANI, de las encuestas de satisfacción al usuario y sus resultados efectuadas en el 2013, evidencia falta de oportunidad, de acuerdo con los plazos establecidos en el numeral 5.3 del apéndice F "Especificaciones Técnicas de Operación" y no permite efectuar acciones de mejora oportuna.</p>	1. Análisis de los resultados de las encuestas de niveles de satisfacción a los usuarios	2015/02/28	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>
1 6	<p>En el contrato de Concesión No. 10000078 OK de 2010, la Aerocivil pactó en la cláusula 109 la figura de Panel de Experto quien puede dar recomendaciones respecto de la procedencia de las multas, así mismo señala que en el evento de que una de las partes manifieste su desacuerdo frente a la recomendación efectuada por el Panel de expertos, podrá someter la controversia ante el Tribunal de Arbitramento. De acuerdo a lo anterior, esta cláusula puede subordinar la facultad de imposición de multas que tiene el Estado a una aceptación por parte del contratista y entregando en un tercero (Tribunal de Arbitramento) la efectividad de las sanción de apremio. Contrariando lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007. Ante la discusión jurídica sobre la facultad de imposición de multas en los contratos estatales el artículo 17 de la ley 1150 de 2007</p>	1. Realizar mesas de trabajo para analizar el tema realcioando el alcance para procesos sancionatorios Ley 1474 de 2011. Y de los mecanismos de solución de controversias contractualmente pactados.	2015/04/30	<p>GERENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL 2Jaime Mendoza</p>
1 7	<p>De acuerdo con la información recibida por parte de la Aerocivil y de la Agencia Nacional de Infraestructura, no se han tramitado ni ejecutado obras voluntarias en ninguno de los aeropuertos concesionados, en desarrollo de la cláusula 29 del contrato; no obstante, y de acuerdo con lo informado por el Concesionario, se han ejecutado obras voluntarias en el aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta (bodegas para mantenimiento de aeronaves) las cuales fueron autorizadas y aprobadas por la Aerocivil, y se tiene actualmente en trámite para aprobación por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, la ampliación de la zona de parqueadero del aeropuerto Palonegro de Bucaramanga. Lo anterior, evidencia desconocimiento y desorganización por parte de la Aerocivil en cuanto a la información del contrato y falta de comunicación de la dicha información a la ANI, lo cual puede generar demoras en el proceso de verificación de las obras de modernización y traumatismos e inconvenientes en la entrega y recibo de las mismas.</p>	1. Solicitud a la AEROCIVIL las obras voluntarias realizadas en el marco del contrato de concesión y copia de la gestión para su aprobación	2015/03/15	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>

1 8	<p>Revisados los documentos aportados por la Aeronáutica Civil y la Agencia Nacional de Infraestructura, se evidencia que el concesionario no ha cumplido de manera adecuada y oportuna conforme lo estipula el contrato, con el procedimiento establecido para la entrega, verificación y recibo de las obras de modernización de los respectivos aeropuertos, por parte de la ANI, por lo que en la actualidad, el proceso de verificación y recibo de las obras no se ha empezado a ejecutar, excepto por las obras del aeropuerto Yarigüies de Barrancabermeja, que ya fueron verificadas y recibidas por la Aerocivil mediante la suscripción del acta correspondiente el día 21 de julio de 2014, es decir, casi siete meses después de haberse terminado el plazo de culminación de las obras de acuerdo el contrato.</p> <p>Lo anterior, genera dilaciones en el proceso de recibo a satisfacción de las obras y del cumplimiento de las formalidades del contrato para dar por finalizada la etapa de modernización y dar inicio a la etapa final del contrato, como es la suscripción del acta de cumplimiento de hito, lo cual afecta el desarrollo del contrato e impacta de manera negativa la calidad del servicio aeroportuario, dado que los indicadores exigidos en el contrato de los estándares de calidad del servicio difieren significativamente, antes y durante la etapa de modernización y posterior a dicha etapa.</p>	<p>1. Informe a la interventoría sobre el estado de avance en el recibo de las obras y revisión de la memoria técnica</p> <p>2. En el caso que existan ajustes, generar un plan de contingencia sin perjuicio de iniciar el procedimiento contemplado en el Artículo 86 de la Ley 1474 de 2011.</p>	2014/03/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>
1 9	<p>En el Acta de suspensión parcial No. 2 suscrita el 3 de septiembre de 2013, se acordó suspender el plazo de ejecución de las obras de modernización del Aeropuerto Simón Bolívar y algunas obras básicas del Aeropuerto de Bucaramanga; suspensiones condicionadas hasta la suscripción de Otrosies donde se formalicen los alcances y financiación de las obras complementarias y de alcance progresivo respectivamente.</p> <p>No obstante a octubre 4 de 2014, se observa que esta suspensión se encuentran activas pese a haber transcurrido más de un año de la misma. Lo que genera incertidumbre sobre el cumplimiento en la ejecución de las obras básicas pactadas y puede generar un impacto financiero en el contrato, ya que los ingresos son recibidos por el concesionario, pero las obras no se ejecutan hasta tanto no se definan las mismas. Así mismo, se afecta la calidad y prestación de los servicios aeroportuarios en dichos Aeropuertos</p>	<p>1. Levantamiento de la suspensión que consta en el "Acta de Suspensión Parcial No. 2"</p>	2014/06/30	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p> <p>GERENCIA GESTIÓN CONTRACTUAL 2</p> <p>Jaime Mendoza</p>
2 0	<p>En la respuesta 113 suministrada por la ANI relacionada con la solicitud de los contratos de interventoría realizados desde la subrogación, no se suministró la totalidad de la información requerida, no se aportaron los contratos y algunos documentos enviados no corresponden a lo anunciado.</p> <p>Así mismo, se evidenció que no suministraron la totalidad de los informes de las interventorías contratadas desde la subrogación del contrato de concesión No. 10000078 OK-2010, aunado a lo anterior los informes suministrados del Consorcio Alba del mes de junio, y del Consorcio Prosoluciones No. 2 del mes de junio, a la fecha 3 de septiembre 3 de 2014 no cuentan con aprobación de la Agencia. Por otra parte, el contrato establece como forma de pago, la presentación de los informes, revisión por parte del supervisor y aprobación del ordenador del gasto, causando incertidumbre sobre el</p>	<p>1. Inclusión de matriz de obligaciones de la interventoría frente a lo ejecutado</p>	2015/02/28	<p>GIT AEROPUERTOS:</p> <p>Edgardo Garciaherreros Barrera</p> <p>Oscar Nieto Alvarado</p>

	<p>cumplimiento total de los requisitos para los pagos a las firmas contratistas</p>			
<p>2 1</p>	<p>En el clausulado del contrato de concesión No. 10000078-OK-2010 se evidenció una contradicción referente a la terminación del contrato, que genera incertidumbre y un riesgo para la Entidad Estatal. De acuerdo a lo señalado en la cláusula 4 Plazo del Contrato: señala que iniciará a partir de la suscripción del Acta de inicio de Ejecución y terminara el día en que ocurra la Fecha Efectiva de Terminación. En todo caso, el plazo total del contrato no excederá los trescientos (300) meses contados a partir del Acta de Inicio de Ejecución..</p> <p>No obstante, revisada la cláusula 64 Ingreso Esperado numeral 64.5 No Obtención del Ingreso Esperado se estipula que. "En el evento que al vencimiento del mes trescientos (300) contado desde la suscripción del acta de inicio de ejecución, el concesionario no hubiera obtenido el ingreso esperado el contrato terminará sin que haya lugar a pago alguno a favor del concesionario por parte de AEROCIVIL En tal caso, las actividades señaladas en la cláusula 116[1] del contrato de concesión se iniciarán al vencimiento del mes trescientos cincuenta y siete (357) contado desde la suscripción del acta de inicio de ejecución.</p> <p>Como corolario, se evidencia una incongruencia entre la fecha de terminación del contrato y el inicio de la reversión, que de acuerdo a la cláusula 64.5 sería de aproximadamente cinco (5) años después de terminado el plazo total del contrato (300 meses), lo que puede generar eventuales reclamaciones y riesgos contractuales.</p>	<p>Mediante Ofrosi No. 3 se modificó la Clausula 64.5 del Contrato de Concesión No.10000078-OK-2010</p>	<p>2015/02/28</p>	<p>GERENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL 2  Jaime Mendoza</p>
<p>2 2</p>	<p>El Concesionario construyó cuatro bodegas para el manejo de carga y mantenimiento de aeronaves, AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CUCUTA? obras sobre las que no se tiene claridad en cuanto al origen de su desarrollo, por cuanto al momento de la visita de la CGR, el Concesionario informó que eran voluntarias, sin embargo de ser así, no se surtió el procedimiento establecido en la cláusula 29 del contrato para su trámite, aprobación y ejecución. Mediante respuesta la Aerocivil manifiesta que no son obras voluntarias sino que son obras contempladas de acuerdo al numeral 5.2.1 "Edificación" del apéndice E.</p> <p>Caso contrario en el aeropuerto de Riohacha solo se dispuso de áreas sin construcción alguna, para el tratamiento de carga en desarrollo del numeral 6.2.1 "Edificación" del apéndice E, argumentando que como no hay terminal de carga no existe la obligación de la construcción de bodegas.</p> <p>Así las cosas, se evidencia que no existe un criterio único por parte de la Aerocivil para permitir construcciones como bodegas para el desarrollo de carga en algunos aeropuertos concesionados y/o exigir la construcción de las mismas en otros</p>	<p>1. Solicitud a la AEROCIVIL las obras voluntarias realizadas en el marco del contrato de concesión y copia de la gestión para su aprobación. Y el criterio para permitir construcciones como bodegas para el desarrollo de carga en algunos aeropuertos concesionados y/o exigir la construcción de las mismas en otros</p>	<p>2015/03/30</p>	<p>GIT AEROPUERTOS:  Edgardo Garciaherreros Barrera  Oscar Nieto Alvarado</p>

2 3	<p>Tanto en el Aeropuerto de Valledupar como en el aeropuerto de Riohacha, existen elementos que han sido reintegrados por la Concesión y recibidos por la Aeronáutica, en las vigencias de 2011 y 2013, algunos a la intemperie, cuya devolución no se encuentra registrada contablemente por la Regional, por no efectuarse este trámite, permitiendo que se presenten cifras no reales en los inventarios. Lo planteado en la presente observación se genera por las deficiencias en los mecanismos de control interno y supervisión implementados por la Aerocivil respecto a los activos que son entregados a la Concesión y devueltos por la misma. Lo que potencializa posible pérdida de bienes y elementos al no existir un oportuno registro de los bienes entregados por la Concesión</p>	<p>1. Informar a la AEROCIVL la descripción del hallazgo contemplado por la Contraloría.</p>	<p>2015/03/30</p>	<p>GERENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL 2 Jaime Mendoza</p>
2 4	<p>Realizada la verificación de Bienes existentes en la Subestación Eléctrica y Plantas de Emergencia del Aeropuerto de Valledupar, se observó que el concesionario instaló unas plantas nuevas y retiró las plantas existentes, No obstante no efectuó el reintegro a la Aerocivil sino que fueron trasladadas al Aeropuerto de Riohacha, sin embargo, en la información suministrada por la Entidad no se evidenció la documentación que soporte el retiro del aeropuerto de Valledupar y su reutilización por el Concesionario para la modernización de la subestación eléctrica en el Aeropuerto de Riohacha. La situación evidenciada pone de manifiesto la reutilización de equipos por parte del concesionario, sin la debida autorización y conocimiento directo de quienes por parte de la Aeronáutica Civil, desempeñan y tienen la función de administrar los Aeropuertos. Por otra parte,, no se observó la existencia de un procedimiento reglado para la devolución de los elementos retirados de los Aeropuertos por el concesionario y que deben ser reintegrados a la Aerocivil, sin embargo se suscriben actas de reintegro de bienes cada vez que el Concesionario lo considere.</p>	<p>1. Informar a la AEROCIVL la descripción del hallazgo contemplado por la Contraloría.</p>	<p>2015/03/30</p>	<p>GERENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL 2Jaime Mendoza</p>
2 5	<p>Efectuada la revisión de los ingresos regulados en los Aeropuertos Alfonso López de Valledupar y Almirante Padilla de Riohacha, se observó que se presentan diferencias entre el número de pasajeros reportados por la aerolínea en su listado de checkin contra el cuadro resumen enviado por la misma, principalmente en la cantidad de infantes.</p> <p>El concesionario no proporciona en su documentación entregada a la Aerocivil, ningún soporte que permita verificar la existencia de pasajeros exentos del cobro de la tasa aeroportuaria.</p> <p>El concesionario no efectúa revisión directa y diaria sobre los ingresos regulados con la participación de la Aerocivil, sino que se limita a enviar la documentación que presenta la aerolínea con el resumen diario efectuado por el concesionario, corriéndose el riesgo de presentación de diferencias en los valores reportados que no se detecten y que haga que los ingresos no sean los reales. Las anteriores falencias en los Ingresos, ocurridas por falta de vigilancia, control y seguimiento por parte de la Aerocivil y la ANI, constituyen riesgo de la ocurrencia de cualquier hecho que afecte la calidad, oportunidad y realidad de las cifras reportadas que son la base de los ingresos.</p>	<p>Verificar con el Concesionario, Aerocivil e Interventoría, los procedimientos de seguimiento a los Ingresos Regulados realizando las mejoras a que haya lugar.</p>	<p>2015/12/30</p>	<p>GIT FINANCIERA Luis Antonio Becerra</p>

2 6	<p>No se efectúa control ni supervisión directa en los Aeropuertos sobre los ingresos no Regulados por parte de la Aerocivil ni la ANI, de los diferentes conceptos que constituyen estos Ingresos, confrontados con sus contratos, que aunque estos no constituyen base para el cálculo del ingreso esperado, si se deben depositar en la cuenta del fideicomiso, incumpliendo lo establecido en la cláusula 90.2 del contrato de concesión, respecto a la revisión de los ingresos donde manifiesta que mensualmente el Concesionario, el Interventor, Aerocivil y la Fiduciaria revisaran el valor de los Ingresos Brutos, Ingresos Regulados, Ingresos no Regulados, dejando constancia en acta firmada, por lo cual estos últimos también deben ser controlados, presentándose el riesgo de que la Aerocivil no conozca con exactitud desde el origen de la información, el flujo de efectivo que le llega al concesionario y su oportuno depósito</p>	<p>Verificar con el Concesionario, Aerocivil e Interventoría, los procedimientos de seguimiento a los Ingresos Regulados realizando las mejoras a que haya lugar.</p>	2015/12/30	<p>GIT FINANCIERA  Luis Antonio Becerra</p>
2 7	<p>En los Estados Financieros de la Fiducia para el 2013, se presentan mensualmente, cifras en Cartera que superan los 19.000 millones, por conceptos de ingresos no regulados, anticipos y diversos (Aerolíneas), cuyo movimiento de legalizaciones y recaudos supera los 9 y 12 meses en algunos casos, evidenciando falta de oportunidad en su cobro; Situación que se presenta por falta de Vigilancia, Control, Seguimiento y no aplicación de las sanciones contractuales, lo que constituye riesgo ante la ocurrencia de hechos como mora en el cobro o incobrabilidad que puedan afectar la calidad, oportunidad y realidad de las cifras reportadas en las cuentas por cobrar y en sus correlativas como construcciones en curso</p>	<p>1. Informar a la AEROCIVL la descripción del hallazgo contemplado por la Contraloría.</p>	2015/03/30	<p>GERENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL 2  Jaime Mendoza  GIT FINANCIERA  Luis Antonio Becerra</p>
2 8	<p>En la Subcuenta Principal del Fideicomiso, se presentan ingresos pendientes de legalización e identificación al final de cada uno de los meses, que así sean a riesgo del Concesionario, evidencian falta de control y seguimiento por parte de la Aerocivil y la ANI, y de establecer un procedimiento adecuado que permita conocer con certeza al momento de efectuar la consignación el nombre de quien la efectúa y su valor, lo que afecta la claridad y exactitud de las cifras mostradas en los saldos de la Cartera y en los Estados Financieros en la cuenta 716 Cuentas por Cobrar y la cuenta 741 Ingresos Operacionales.</p>	<p>1, Solicitud a la Fiduciaria y al Concesionario para que implemente una mejora en los procedimientos de Legalización e identificación de los Ingresos</p>	2015/02/27	<p>GIT FINANCIERA  Luis Antonio Becerra</p>

29	<p>Se realizó modificación al contrato de concesión, mediante Ofrosí 2 al Contrato de Concesión 10000780K-2010 del 18 de septiembre de 2014, suscritos entre la ANI y la Sociedad Aeropuertos del Oriente SAS (Concesionario de los Aeropuertos del Oriente), en donde no es clara la responsabilidad adicional a las ya establecidas en el contrato en comento, por obras como la climatización de las áreas comunes de los aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta y Alfonso López de Valledupar, cuando éstas podrían estar inmersas en las obligaciones contractuales del concesionario, contenidas en el numeral 3.1.1 y 5.1.1, fachada exterior e interior de los Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta y Alfonso López de Valledupar, del Apéndice E "Especificaciones Técnicas de Modernización y el numeral 3.33 del Apéndice D "Especificaciones Técnicas de Diseño".</p> <p>Si bien el numeral 3.1.27 y 5.1.20 del apéndice E "Especificaciones técnicas de modernización", en lo que respecta los aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta y Alfonso López de Valledupar, respectivamente, hace referencias puntual que los sistemas de climatización, detección de humo e incendio deben cubrir y proteger todas las Salas de Espera/Embarque y de Llegada, Control AVSEC, Servicio de Sanidad, Centro de Gestión Operacional/CCTV del terminal; de igual manera hace referencia puntual y taxativa sobre las áreas de Aerocivil y del Concesionario, para que implementen sus propios sistemas según sus necesidades institucionales, en dichas áreas; en este contexto incluyen las áreas comunes de pasajeros de los aeropuertos en comento, por consiguientes se encuentran inmersas dentro obras de modernización establecidas en el contrato de concesión en lo atinente a los sistemas de climatización, detección de humo e incendio.</p> <p>En el Numeral 1.3.55 del pliego de condiciones definitivas de la licitación pública 1000000-OL-2010, que da origen al contrato de concesión, se define que es una terminal de pasajeros en el contexto del presente contrato. Los numerales 3.33 del apéndice D "Especificaciones técnicas de Diseño" establece el alcance y requerimientos mínimos en la implementación del sistema de climatización de los aeropuertos objeto de concesión. Y en particular los numerales 3.1. y 5.1. establecen las obras de modernización a ser ejecutadas en los terminales de los Aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta y Alfonso López Pumarejo de Valledupar, respectivamente</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Solicitar de Concepto técnico a la Aerocivil</li> <li>2. Solicitar de Concepto técnico a la Interventoría</li> <li>3. Generar concepto por parte de la ANI</li> <li>4. Compliación conceptos</li> </ol>	2015/02/28	<p>GIT AEROPUERTOS:  Edgardo Garciaherreros Barrera  Oscar Nieto Alvarado</p>
30	<p>La concesión aeropuertos del oriente ha hecho devolución a la Aerocivil, mediante actas de entrega de restitución de bienes, de conformidad con la cláusula 14.3 del contrato de concesión 10000078-OK-2010, dentro de los cuales se puede observar el retorno de elementos sin placa de inventario de la Entidad, lo que hace difícil identificar plenamente los activos devueltos, así como los entregados por la Aerocivil a la concesión; situación que se presentó desde el momento del acta de entrega de bienes inicial por parte de la Aerocivil a la Concesión; así mismo, se evidencia la devolución de bienes con deudas a cargo, como la ambulancia FORD-150 con matrícula: OJG-457, observándose la falta del paz y salvo por impuestos de rodamiento de este vehículo.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informar a la AEROCIVL la descripción del hallazgo contemplado por la Contraloría.</li> </ol>	2015/03/30	<p>GERENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL 2  Jaime Mendoza</p>