



Bogotá D.C

PARA: ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
 Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
 Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto concesión aeroportuaria de nororiente (PEI 104)

Apreciado doctor:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto concesión aeroportuaria de nororiente, los días 14, 17 y 18 de agosto de 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto/Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto concesión aeroportuaria de nororiente (PEI 104)	1*	13*	12*

*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 8 del informe que se anexa a la presente comunicación.

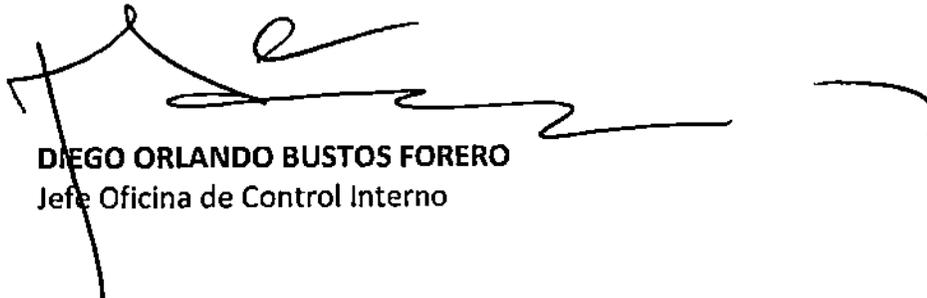
Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165/11 y 1745/11, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido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

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: *RAD_S*
RAD_S
Fecha: *F_RAD_S*

medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

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

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

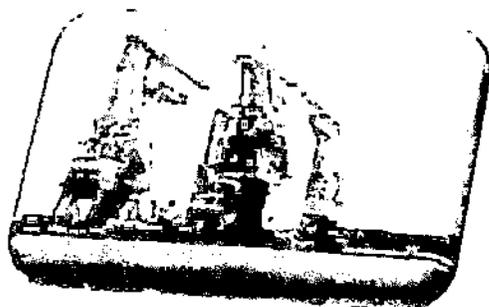
C.C.: María Eugenia Arclla Zuluaga – Gerente de Vicepresidencia de Gestión Contractual
Edgardo Garciaherreros Barrera – Líder de apoyo a la supervisión del Proyecto

Anexo: Informe 25 Folios

Proyectó: Daniel Felipe Sáenz Lozano – Contratista Oficina de Control Interno *DL*
Nro Borrador: 2013 102 00 20 372

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto concesión aeroportuaria de nororiente (PEI 104)

2017

ÍNDICE

1.	OBJETIVOS.....	5
1.1	Objetivo General.....	5
1.2	Objetivos Específicos.....	5
2.	ALCANCE.....	5
2.1.	Componentes Analizados.....	5
2.2.	Información de Contratos.....	6
3.	METODOLOGÍA.....	8
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	9
5.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	9
5.1	Solicitudes de organismos de control.....	9
5.2	No conformidades vigentes señaladas por la oficina de control interno.....	10
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	11
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	11
6.2	Descripción del proyecto de concesión.....	12
6.3	Temas abordados de manera específica.....	14
6.3.1	Se está gestionando un posible cobro al concesionario por la no ejecución de obras en los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta.....	15
6.3.2	El avance de obra en el aeropuerto Simón Bolívar es de 88.18%, programado, Vs. 91.00% 17	
6.3.2.1	Bloque 1.....	18
6.3.2.2	Bloque 2.....	19
6.3.2.3	Bloque 3.....	20
6.3.2.4	Bloque 4.....	22
6.3.2.5	Bloque 5.....	23
6.3.2.6	Bloque 6 y bloque 7: parqueaderos.....	23
6.3.2.7	Torre de control.....	24
6.3.2.8	Centro de servicios en tierra (CST).....	25
6.3.2.9	Planta de tratamiento de agua potable (PTAP).....	25
6.3.2.10	Centro de acopio.....	26
6.3.2.11	Muro de contención.....	27
6.3.2.12	Portería.....	27
6.3.2.13	Prepasarelas.....	28

6.3.2.14	Ampliación de plataforma	29
6.3.2.15	Urbanismo	31
6.3.2.16	Conclusiones sobre avance físico en el aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta	31
6.3.3	La interventoría lleva a cabo seguimiento a los ingresos de la concesión, regulados y no regulados ³²	
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR..	33
7.1	Evaluación del desempeño de la interventoría.....	34
7.1.1	Desempeño del componente administrativo	36
7.1.2	Desempeño del componente técnico.....	37
7.1.3	Desempeño del componente financiero	39
7.1.4	Desempeño del componente jurídico	40
7.1.5	Desempeño del componente operativo	41
7.1.6	Desempeño del componente ambiental	43
7.1.7	Desempeño del componente social	45
8.	REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	46
8.1	No Conformidades.....	46
8.1.1	Para la supervisión.....	46
8.2	Recomendaciones.....	47
8.2.1	Para la interventoría	47
8.2.2	Para la supervisión.....	48
8.3	Buenas Prácticas y observaciones.....	48
8.3.1	Buenas prácticas.....	48
8.3.2	Observaciones	49

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados	6
Tabla 2 – Fechas del contrato de concesión	7
Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario.....	7
Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora.....	8
Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora.....	8
Tabla 7 – Solicitudes antes de control	10
Tabla 8 – No conformidades OCI 2016	11
Tabla 9 - Programa de la auditoría técnica	11
Tabla 10 – Datos técnicos del proyecto	12
Tabla 11 - Descripción intervenciones por frente de obra	14
Tabla 11 – Impacto económico por obras no ejecutadas	16
Tabla 12 – Avance físico del proyecto.....	17
Tabla 13 - Resultados de calificación MED mayo de 2016.....	33
Tabla 14 - Resultados de calificación MED agosto de 2017.....	34
Tabla 14 – Trazabilidad aspectos de operación.....	43



1. OBJETIVOS

El objetivo general y los objetivos específicos del presente informe de auditoría se muestran enseguida:

1.1 Objetivo General

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la interventoría y de la supervisión asociadas a la concesión aeroportuaria de nororiente, a la luz del cumplimiento de sus obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas para fomentar la vigilancia, control efectivo y asegurar el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos Específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través de la cual se vislumbra el horizonte del mismo.
- Analizar el avance y los controles asociados al cumplimiento de los alcances para etapa de modernización que atraviesa el proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED), generada por la oficina de control interno (OCI) de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), respecto a la interventoría del proyecto aeroportuario, lo que permite evaluar las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría.
- Verificar las acciones de mejora tomadas respecto al Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) derivado de la auditoría anterior, realizada por la Oficina de Control Interno (OCI) en el año 2016.

2. ALCANCE

El alcance del presente informe se enmarca en el seguimiento a las funciones públicas de la interventoría y de la supervisión en la ejecución del proyecto, principalmente, para el aeropuerto de Santa Marta, Simón Bolívar, debido a que, de los seis (6) aeropuertos que pertenecen a la concesión es el que actualmente moviliza mayor cantidad de pasajeros y requiere mayor inversión.

Se analiza el seguimiento de la gestión de la supervisión y de la interventoría desde febrero de 2017, ya que a partir de ese entonces inició la operación por los nuevos bloques N°1 y N°2 para el check-in, salas de embarque y los procesos de salida de pasajeros, lo cual ha beneficiado el nivel de servicio prestado a los usuarios del aeropuerto internacional Simón Bolívar.

2.1. Componentes Analizados

El análisis desarrollado se constituye de la verificación de la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría, en virtud del contrato 10000078-OK-2010 del 6 de agosto de 2010, para la etapa de modernización que atraviesa el proyecto. Se tuvieron en cuenta los componentes



particulares que se encuentran en un proyecto de concesión: administrativo, técnico, jurídico, financiero, ambiental, operativo y social.

El día 14 de agosto de 2017 se aplicó, por segunda vez, la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría del proyecto. Esta evaluación se hizo aplicando los lineamientos y metodologías del proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado" a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones. Los resultados de la evaluación se presentan en los capítulos 7 y 8.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno (OCI) de la ANI¹:

- Guía para la elaboración de informes de auditoría técnica, código EVCI-I-006, v1. ANI, 2016.
- Procedimiento auditorías técnicas, código EVCI-P-003, v5. ANI, 2016.
- Manual de evaluación del desempeño de interventorías, código EVCI-M-001, v2. ANI, 2017.
- Manual de buenas prácticas para interventorías, código EVCI-M-002, v2. ANI, 2017.
- Criterios de la Matriz de Evaluación de Desempeño de interventorías para los modos: carretero, portuario, aeroportuario y férreo, código EVCI-M-003, v3. ANI, 2017.
- Lecciones aprendidas en gestión para interventorías, EVCI-M-004, v1. ANI, 2015.
- Manual interventoría y supervisión, código GCSP-M-002, v1. ANI, 2015.

2.2. Información de Contratos

Los datos generales del contrato de concesión se registran en la siguiente tabla:

Tabla 1 - Datos del concesionario y de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del contrato	Número	Contratista
Concesionario	Otorgamiento al concesionario de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el Art. 32 numeral 4 de la Ley 80 de 1993 y en la Ley 105 de 1993, realice por su cuenta y riesgo, la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento, 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 bajo el control y vigilancia de la Aerocivil.	10000078-OK del 6 de agosto de 2010 Proceso: 10000001 OL	AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S

¹ Disponibles en www.ani.gov.co, pestaña "Sobre la ANI - Sistema Integrado de Gestión - Manuales".



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO
 Aeropuertos de nororiente



Clase	Detalle del contrato	Número	Contratista
Interventoría	Interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del contrato de concesión No. 10000078-OK de 2010.	503 del 12 de noviembre de 2015 Proceso: VJ-VGC-CM-017-2015	CONSORCIO JET
Supervisión	Líder equipo de apoyo a la supervisión.	VGC 130 de 2017	EDGARDO GARCIAHERREROS

Fuente: consulta en SECOP y ORFEO.

Las fechas previstas para cada una de las etapas del proyecto se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 2 – Fechas del contrato de concesión

HITO	FECHA
Suscripción del contrato de concesión	6 de agosto de 2010
Inicio contrato concesión (suscripción acta de inicio)	15 de octubre de 2010
Inicio etapa de modernización (suscripción acta de inicio de la etapa de modernización)	26 de diciembre de 2010
Fecha de subrogación a la ANI	26 de diciembre de 2013
Finalización estimada	Febrero de 2033

Fuente: Informe mensual integral de interventoría No. 14 del Consorcio Jet, radicado ANI No. 2017-409-071369-2 del 7 de julio de 2017.

En la siguiente tabla se presentan los porcentajes de participación de los integrantes del concesionario:

Tabla 3 - Datos asociados a la composición accionaria del concesionario

ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
Supertiendas y Droguerías Olímpica S.A.	44.63%
Incoequipos S.A	3.90%
Nexus Infraestructura I FCP	44.37%
Ramón Emiliani Catinchi	6.85%
Nexus Infraestructura S.A.S	0.26%
TOTAL	100.00%

Fuente: Radicado ANI No. 2017-409-054040-2 del 22 de mayo de 2017.

Durante la auditoría se evidenció que la empresa Aeropuertos de Cancún S.A de C.V se encuentra interesada en adquirir el 100% de las acciones del concesionario, compañía que pertenece al Grupo Aeroportuario del Sureste ASUR S.A.B de C.V².

Por otra parte, se presentan los datos generales de la interventoría:

² Radicado ANI No. 2017-409-054040-2 del 22 de mayo de 2017.



Tabla 4 - Datos asociados a la firma interventora

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre	Consortio Jet
Representante Legal	Elsa Torres
Valor inicial del contrato	\$19.785.259.280
Valor del contrato con adiciones	\$20.871.346.632
Plazo inicial	64 meses
Fecha de suscripción del contrato	12 de noviembre de 2015

Fuente: Parte general y parte especial del contrato de interventoría 156 del 31 de octubre de 2014.

Tabla 5 - Datos asociados a la composición accionaria de la firma interventora

COMPOSICIÓN INTERVENTORÍA	
Tecniconsulta S.A	51%
Elsa Torres Arenales	25%
Jesus Alberto Almeida	24%
TOTAL	100%

Fuente: Resolución No. 1823 del 27 de octubre de 2015 por la cual se adjudicó el concurso de méritos abierto No. VI-VGC-CM-017-2015.

3. METODOLOGÍA

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI-P-003) del proceso de evaluación y control institucional del sistema integrado de gestión. Su implementación, por parte del auditor designado por la oficina de control interno, para el proyecto analizado, se resume en las siguientes actividades:

Solicitud de información: el 31 de julio de 2017 se solicitó la información referente a los contratos de concesión y de interventoría, entre otros documentos relevantes, a la supervisión del proyecto mediante correo electrónico. El 9 de agosto de 2017 se asistió al comité de seguimiento semanal del proyecto, al que acudió la interventoría y el equipo de apoyo a la supervisión del proyecto, en este se hicieron solicitudes para el desarrollo de la auditoría.

Revisión documental: el 1 de agosto de 2017 se verificó el contenido de la información entregada por parte del líder del equipo de supervisión, previa consulta documental del sistema de información institucional.

Entrevistas: el 11 de agosto de 2017 se llevó a cabo una entrevista con el líder del equipo de apoyo a la supervisión del proyecto.

Por otra parte, el 31 de julio de 2017, se solicitó a la interventoría, por medio de correo electrónico, disponibilidad y atención a la auditoría programada para los días 14 de agosto en la ciudad de Bogotá y, 17 y 18 de agosto de 2017, en el aeropuerto de Santa Marta, Simón Bolívar. La auditoría se llevó a cabo según lo descrito en la sección 6.1, allí se expuso su objeto y cronograma, así como su idoneidad para efectos de las labores de seguimiento y control de la Entidad.

Visitas de campo: los días 17 y 18 de agosto de 2017 se visitó el aeropuerto de Santa Marta, Simón Bolívar.

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

Validación documental y/o de evidencias: se procedió a validar la información suministrada durante la auditoría técnica y se pidieron complementos cuando fue necesario.

Análisis y conclusiones: como resultado de los anteriores puntos se generaron no conformidades y/o recomendaciones y observaciones, las cuales se presentan en el capítulo 8.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta las siguientes disposiciones de orden legal y reglamentario:

1. Constitución Política de Colombia, artículo 210³.
2. Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
3. Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
4. Ley 1508 de 2012. Régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508.
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
5. Contrato de concesión del proyecto (10000078-OK del 6 de agosto de 2010) apéndices y demás documentos pertinentes.
6. Contrato de interventoría a auditar (503 de 2015), anexos y demás documentos pertinentes.
7. Actas de inicio de los contratos de concesión e interventoría.
8. Últimos dos informes mensuales de la interventoría y supervisión del proyecto, entre otros documentos de seguimiento.

5. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el ejercicio de verificación de antecedentes del proyecto de APP se verificó que no se cuenta con hallazgos vigentes señalados por la Contraloría General de la República (CGR). También se verificaron las solicitudes por parte de organismos de control y las no conformidades que se generaron en auditorías previas, realizadas por la OCI, lo cual se detalla enseguida:

5.1 Solicitudes de organismos de control

Se consultó el sistema de gestión documental de la ANI (ORFEO) para conocer la existencia de solicitudes, peticiones o actuaciones por parte de otros órganos de control interno, hechas a partir

³ Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la Ley.

de febrero de 2017, con el fin de revisar la presencia de solicitudes a causa del inicio de operación de los bloques 1 y 2 del aeropuerto de Santa Marta, Simón Bolívar. Las solicitudes encontradas se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 6 – Solicitudes antes de control

INSTANCIA	DETALLE	ESTADO
Procuraduría general de la Nación	Radicado ANI No. 20174090475622 del 8 de mayo de 2017. Solicitud de trámite asociada a la concesión. Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20173090139521 del 10 de mayo de 2017.	Se respondió el oficio
Presidencia de la República	Radicado ANI No. 20174090441272 del 27 de abril de 2017. Información sobre aeropuerto de Palonegro. Informado.	Se contestó el oficio.
	Radicado ANI No. 20174090402032 del 18 de abril de 2017. Traslado de derecho de petición sobre prolongación de la pista en el aeropuerto Simón Bolívar. Se dio respuesta mediante radicado ANI No. 20173090123821 del 28 de abril de 2017.	
Superintendencia de Puertos y Transporte	Radicado ANI No. 20174090000482 del 2 de enero de 2017. Requerimiento plan de mejora. Informado.	En término.
	Radicado ANI No. 20174090900452 del 24 de agosto de 2017. Investigación administrativa. En término.	

Fuente: Sistema documental institucional (Orfeo).

5.2 No conformidades vigentes señaladas por la oficina de control interno

Se consultó la base de datos del procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "Plan de Mejoramiento por Proceso (acción preventiva, acción correctiva)" con el fin de revisar las no conformidades que se generaron a partir del ejercicio de auditoría realizado en mayo de 2016. Se evidenció que se generó una (1) no conformidad, que a la fecha está subsanada:

Tabla 7 – No conformidades OCI 2016

No.	DESCRIPCIÓN DE NO CONFORMIDAD	OBSERVACIONES	AVANCE
3095	En la evaluación de la matriz de evaluación a la interventoría se obtuvo un puntaje medio en la gestión administrativa, esto como consecuencia de que la interventoría carece de un sistema de gestión de calidad, si bien no es un compromiso contractual, es una buena práctica la implementación de este sistema y que cuente con el aval de una empresa que certifique dichos procesos, este sistema les permite controlar procedimientos y ofrecer un producto o servicio con estándares de calidad.	En diciembre de 2016, la oficina de control interno recibió las evidencias sobre cumplimiento de formulación, diseño e implementación del Sistema de Gestión de Calidad. Lo anterior se evidenció en el desarrollo de la auditoría hecha en agosto de 2017.	100%

Fuente: Plan de Mejoramiento por Procesos-PMP, agosto de 2017.

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

En este capítulo se presentan los aspectos generales del desarrollo de la auditoría a la gestión de la interventoría y de la supervisión al proyecto de APP. También se presentan las generalidades del proyecto concesionado y se hace un análisis de los temas específicos tratados durante la auditoría.

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Mediante correo electrónico, del 31 de julio de 2017, y carta con radicado ANI No. 2017-102-024822-1 del 3 de agosto de 2017 se informó a la interventoría sobre las labores requeridas para el desarrollo de la auditoría, cuya programación se resumen enseguida:

Tabla 8 - Programa de la auditoría técnica

Programa de la Auditoría	Día	Hora
Reunión de apertura	14/08/2017	07:30 a.m.
Aplicación de la MED: gestión administrativa y financiera	14/08/2017	08:00 a.m.
Aplicación de la MED: gestión técnica y jurídica	14/08/2017	10:00 a.m.
Aplicación de la MED: gestión social y ambiental	14/08/2017	02:00 p.m.
Aplicación de la MED: gestión operativa	14/08/2017	04:00 p.m.
Conferencia jefe oficina de control interno	17/08/2017	8:00 a.m.
Reunión sobre temas específicos	17/08/2017	12:00 p.m.
Recorrido por el proyecto (Aeropuerto Simón Bolívar)	17/08/2017	03:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre (general)	17/08/2017	05:00 p.m.
Visita torre de control (Aeropuerto Simón Bolívar)	18/08/2017	08:30 a.m.

La auditoría tuvo lugar en las oficinas de la interventoría en Bogotá, el 14 de agosto de 2017, y en el aeropuerto de Santa Marta los días 17 y 18 de agosto de 2017.

Adicionalmente, como se muestra en la tabla precedente, el 17 de agosto de 2017, el jefe de la oficina de control interno dio una conferencia, en la ciudad de Santa Marta, sobre el proyecto de "Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado", a la cual asistió la representante legal del consorcio Jet y el personal de interventoría que trabaja en el aeropuerto Simón Bolívar.

A continuación, se hace una breve descripción del proyecto de concesión analizado y se presentan los temas abordados de manera específica en la auditoría.

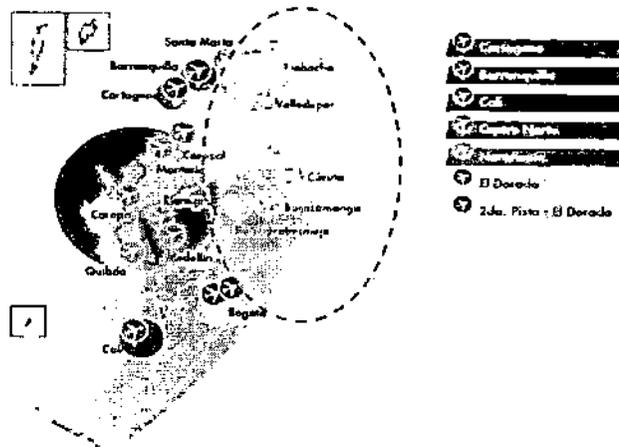
6.2 Descripción del proyecto de concesión

El proyecto tiene como objeto la administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización del área concesionada de los aeropuertos Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga, Yarigüies de Barrancabermeja, Alfonso López de Valledupar, Simón Bolívar de Santa Marta y Almirante Padilla de Riohacha, grupo de aeropuertos que debido a su localización geográfica se ha denominado aeropuertos de nororiente, el cual hace parte de los ocho (8) contratos de concesión de este modo a cargo de la ANI.

Las características generales del proyecto, en cuanto a inversión e intervención se muestran enseguida:

Tabla 9 – Datos técnicos del proyecto

AEROPUERTO	INTERVENCIÓN E INVERSIÓN (millones)
Camilo Daza de Cúcuta	Ampliación. \$33,868
Palonegro de Bucaramanga	Ampliación. \$23,290
Yarigüies de Barrancabermeja	Obras de climatización. \$1,900
Alfonso López Pumarejo de Valledupar	Obras de climatización y ampliación de salas. \$4,800
Simón Bolívar de Santa Marta	Construcción del nuevo terminal. \$109,500
Almirante Padilla de Riohacha	Obras de climatización. \$1,800



Fuente: ficha técnica allegada por la supervisión del proyecto en agosto de 2017.

El avance físico para cada uno de los aeropuertos, conforme al alcance contractual se resume en la siguiente tabla:

Aeropuerto	Avance ejecutado (%)	Avance programado (%)	Déficit
Camilo Daza de Cúcuta	51.30%	61.00%	-9.70%
Palonegro de Bucaramanga	87.77%	93.78%	-6.01%
Yariguíes de Barrancabermeja	100%	100%	0.00%
Alfonso López de Valledupar	100%	100%	0.00%
Simón Bolívar de Santa Marta	88.18%	91%	-2.82%
Almirante Padilla de Riohacha	100%	100%	0.00%

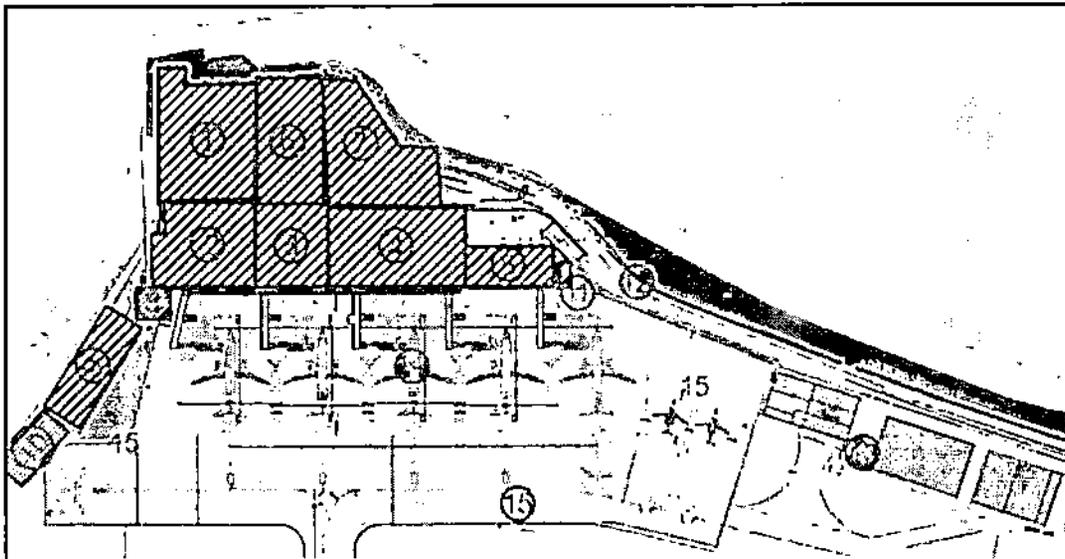
Fuente: ficha técnica allegada por la supervisión del proyecto en agosto de 2017 e informes ejecutivos de interventoría a agosto de 2017.

A partir de la tabla precedente se evidencia que el déficit de los aeropuertos que se encuentran en obra es manejable, inferior al 10%; no obstante, se debe mantener, y en lo posible incrementar, la gestión de seguimiento y acompañamiento por parte de la supervisión y de la interventoría para cumplir con los plazos contractuales.

Por otra parte, esta auditoría se enfocó principalmente en las obras de modernización del aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, debido a que, dentro del grupo de aeropuertos de Nororient, es el que requiere mayor inversión y moviliza mayor cantidad de pasajeros, a la fecha.

A continuación, se detallan las obras, por frente, para el aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, definidas con el otrosí No 3 del 2 de diciembre de 2014:

Ilustración 1 – Frentes de obra aeropuerto Simón Bolívar



Fuente: Informe de interventoría No. 14. Radicado ANI No. 2017-409-071369-2 del 7 de julio de 2017.

Tabla 10 - Descripción intervenciones por frente de obra

Frente	Sector	Observación
1	Bloque 1	Primer piso: hall de salidas con mostradores de check in. Segundo piso: locales para comercio.
2	Bloque 2	Primer piso: oficinas de Aerocivil, navegación área AIS/COM/MET. Segundo piso: filtro de pasajeros y sala de abordaje internacional. Tercer piso: oficinas para administración del aeropuerto, CCTV y COE.
3	Bloque 3	Primer piso: oficinas de sanidad, ICA y clasificación de equipajes. Segundo piso: oficinas de control de aduana y policía.
4	Bloque 4	Primer piso: hall de llegadas y cintas de recogida de equipajes. Segundo piso: sala de abordaje nacional.
5	Bloque 5	Construcción de área para bodegas.
6	Bloque 6	Parqueadero, rampa de entrada.
7	Bloque 7	Parqueadero, rampa de salida.
8	Torre de control	Operada por Aerocivil.
9	CST	Centro de servicios en tierra.
10	PTAP	Planta de tratamiento de agua potable.
11	Centro de acopio.	
12	Muro de contención	
13	Portería	
14	Prepasarelas	
15	Ampliación de plataforma	
16	Obras de urbanismo	

Fuente: Informe de Interventoría No. 14. Radicado ANI No. 2017-409-071369-2 del 7 de julio de 2017.

En un principio el contrato de concesión se suscribió con la Aeronáutica Civil (Aerocivil) en 2010; no obstante, se subrogó a la ANI el 26 de diciembre de 2013. En ese entonces las intervenciones al aeropuerto de Santa Marta se encontraban suspendidas hasta que se suscribió el otrosí No 3 del 2 de diciembre de 2014 entre la ANI y Aeropuertos de Oriente S.A.S.

6.3 Temas abordados de manera específica

Durante la auditoría trataron, de manera específica, los siguientes temas:

- Posible cobro al concesionario por la no ejecución de obras en los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta.
- Estado de la modernización del aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta.
- Seguimiento y control a los ingresos regulados y no regulados por parte de la interventoría.

6.3.1 Se está gestionando un posible cobro al concesionario por la no ejecución de obras en los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta

Una vez analizado el informe mensual de interventoría No.14⁴, en la sección 6.13 *Gestión a un posible cobro al concesionario*, se evidenció que se viene adelantando un ejercicio financiero de cobro al concesionario por la no ejecución de obras, dentro de los plazos pactados, particularmente en los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta, el cual involucra el valor de no haber realizado las obras (CAPEX) y el valor de no haber ejecutado los costos de operación y mantenimiento correspondientes (OPEX).

En general, el alcance inicial de estos tres (3) aeropuertos de nororiente se ha visto alterado por actas de suspensión o modificación a las intervenciones inicialmente contempladas. El 3 de septiembre de 2013 se suscribió el acta de suspensión parcial No. 2 en relación a las obras de modernización de aeropuerto Simón Bolívar, de Santa Marta. Las obras se suspendieron, principalmente, debido a la necesidad que vio el Gobierno Nacional, en 2012, de modificar el alcance de las obras previstas en el contrato de concesión, con el objetivo de dejarle a la ciudad de Santa Marta un aeropuerto de talla internacional. Según el acta de suspensión parcial No. 2 del 3 de septiembre de 2013, la suspensión de estas obras para el aeropuerto Simón Bolívar se extendía hasta la suscripción del otrosí modificatorio donde se formalizarán los alcances y financiación de las obras, lo cual se dio con el otrosí No.3 del 2 de diciembre de 2014.

En cuanto a los aeropuertos de Bucaramanga y Cúcuta, a la fecha, no se han ejecutado obras sobre los parqueaderos definidas en el alcance básico debido a que la Aerocivil ha tenido inconvenientes en la entrega de los predios destinados para este fin. Adicionalmente, para el caso del aeropuerto Camilo Daza, de Cúcuta, se modificó el alcance básico de las obras del aeropuerto mediante la suscripción del otrosí No. 10 del 2 de diciembre de 2015, lo cual, también, afectó el área proyectada inicialmente para el parqueadero de este aeropuerto.

A pesar de que el alcance de las obras en estos tres (3) aeropuertos ha sufrido suspensiones y modificaciones, el concesionario no ha dejado de percibir la remuneración correspondiente a los ingresos regulados y no regulados en estos tres (3) aeropuertos; por lo tanto, la interventoría, bajo liderazgo de la ANI, ha adelantado un ejercicio sobre las afectaciones económicas del proyecto por la no ejecución de obras en los plazos pactados.

Las inversiones de las obras correspondientes al aeropuerto de Santa Marta se han ejecutado a la fecha, caso contrario a lo requerido en los aeropuertos de Bucaramanga y Cúcuta. Para el caso del aeropuerto Simón Bolívar, el impacto económico se calculó con base en un diferencial de valor presente neto de la situación pactada y la situación ejecutada. El impacto económico en los otros dos (2) aeropuertos se calculó a partir de la metodología de valor futuro.

⁴ Radicado ANI No. 2017-409-071369-2 del 7 de julio de 2017.

El valor de las inversiones pactadas, así como los valores de CAPEX y OPEX dejados de percibir, por la no ejecución de obras, para los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta, se resume en la siguiente tabla.

Tabla 11 – Impacto económico por obras no ejecutadas.

Aeropuerto	Inversión pactada (COP millones*)	Plazo de ejecución	Ejecución real (COP 2009, millones)	CAPEX (COP 2017, millones)	OPEX (COP 2017, millones)	Inversión dejada de percibir (COP 2017, millones)
Simón Bolívar de Santa Marta	\$24,110	Dic 2011 - Jun 2014	\$2,766 entre ene/2012 y sep/2013. \$21,344 en feb/2015.	-	-	\$3,168
Palonegro de Bucaramanga	\$501	Dic 2011 - Dic 2013	No ejecutada a la fecha.	\$147	\$356	\$503
Camilo Daza de Cúcuta	\$540	Dic 2011 - Dic 2013	No ejecutada a la fecha.	\$370	\$3,138	\$3,508
COBRO ESTIMADO AL CONCESIONARIO						\$7,179

* Simón Bolívar, COP 2009. Palonegro, COP 2015 y Camilo Daza, COP 2015.

Fuente: Consorcio Jet, agosto 2017.

En este orden de ideas, se tiene estimado un cobro al concesionario de \$7,179 millones. Se evidenció que el concesionario está revisando el ejercicio financiero adelantado por la interventoría y que se tiene programada una reunión de conciliación para el 31 de agosto de 2017. En caso de no llegar a un acuerdo, la ANI tiene la posición de llevar de implementar un mecanismo alternativo a la solución de conflictos, tales como amigable composición.

La oficina de control interno tiene las siguientes consideraciones sobre el posible cobro al concesionario por la no ejecución de obras en los tiempos previstos:

- Se comparte la posición de la ANI y de la interventoría al determinar que se debe adelantar un cobro al concesionario como consecuencia de afectaciones económicas en el proyecto por la no ejecución de obras en los plazos pactados. Lo anterior no ha generado, únicamente, un impacto en la inversión que demanda el proyecto sino en los servicios que han dejado de percibir los usuarios de aeropuertos de nororiente.
- Se evidenció que se han adelantado mesas de trabajo para acordar el cobro que debe asumir el concesionario por la no ejecución de obras en los plazos pactados con el fin de lograr acordar el monto sin necesidad de la participación de terceros; no obstante, se contempla el uso de amigable composición como mecanismo alternativo a la solución del conflicto, en dado caso de no lograr un acuerdo definitivo, para lo cual se programó una mesa de trabajo el 31 de agosto de 2017; por lo tanto, se recomienda a la supervisión y a la interventoría continuar con la diligencia que demanda este tema.

- Se recomienda a la interventoría y a la supervisión continuar con el acompañamiento a las obras que se tienen pendientes en los aeropuertos de Bucaramanga y Cúcuta, con el fin de lograr entregar las obras dentro del plazo establecido contractualmente, 1 de febrero de 2018 y 14 de julio de 2018, respectivamente.

6.3.2 El avance de obra en el aeropuerto Simón Bolívar es de 88.18%, programado, Vs. 91.00%

El avance físico del proyecto se corroboró en el aeropuerto con mayor inversión, y que demanda mayor movilización de pasajeros, del grupo nororiente, aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta.

Según el otrosí No. 3 al contrato de concesión No. 10000078-OK-2010, las obras de modernización de este aeropuerto tienen un plazo total de treinta y seis (36) meses, contados a partir del día 2 de febrero de 2015, es decir que deben finalizar en febrero de 2018.

A siete (7) meses de cumplir con el plazo contractual, en el informe ejecutivo de la interventoría, con corte a 8 de agosto de 2017, se reportó que el avance físico del proyecto se encuentra en 88.18% programado vs. 91.00%, distribuido de la siguiente manera:

Tabla 12 – Avance físico del proyecto

Sector	Ejecutado	Programado	Diferencia
Bloque 1	100%	100%	0.0%
Bloque 2	100%	100%	0.0%
Bloque 3	57%	100%	-43.0%
Bloque 4	65%	9%	+56.0%
Bloque 5	92%	100%	-8.0%
Bloque 6	98%	100%	-2.0%
Bloque 7	99%	100%	-1.0%
Torre de control	100%	100%	0.0%
CST (Centro de servicios en tierra)	88.03%	100%	-12.0%
PTAP (Planta de tratamiento de agua potable)	100%	100%	0.0%
Centro de acopio	100%	100%	0.0%
Muro de contención	99%	100%	-1.0%
Portería	100%	100%	0.0%
Prepasarelas	90.06%	100%	-9.9%
Ampliación de plataforma	96.07%	100%	-3.9%
Obras de urbanismo	63%	80.00%	-17.0%
Total	88.18%	91%	-2.8%

Fuente: informe ejecutivo 08 de agosto de 2017, consorcio Jet.

En general las obras tienen un atraso del 3% con respecto a lo programado, lo que se corroboró durante la visita técnica al aeropuerto Simón Bolívar, por parte de la OCl.

Dentro del seguimiento que adelanta la interventoría a la gestión del concesionario, se cuenta con actas de verificación de infraestructura física, con las cuales la interventoría ha emitido observaciones que son atendidas por el concesionario. Por ejemplo, el martes 18 de abril de 2017 se suscribió acta de verificación de infraestructura física de los bloques 1, 2, 6 y 7, y de los puentes

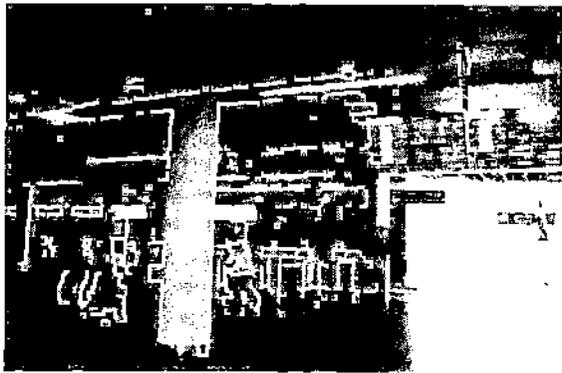
de abordajes 1 y 2. Las actas de verificación son fundamentales para suscribir el acta de finalización de la etapa de modernización del aeropuerto, acorde a la cláusula 44 del contrato de concesión No. 1000078-OK-2010.

El estado de las obras reportado en la tabla precedente se corroboró en la visita, por parte de la OCI, al aeropuerto Simón Bolívar, en la ciudad de Santa Marta, lo cual se detalla a continuación, por frente de trabajo:

6.3.2.1 Bloque 1

En el bloque 1 del aeropuerto Simón Bolívar se encuentra el hall de salidas con los mostradores de check in, en planta baja, y comercios en segunda planta. Se comprobaron las actividades, y el seguimiento por parte de la interventoría, a las actividades en este bloque que se reportaron en el informe mensual de interventoría No. 14, que corresponde al periodo del 26 de mayo de 2017 al 25 de junio de 2017. Por ejemplo, se evidenciaron los trabajos de limpieza de cielo raso micro perforado en el primer piso, así como el cambio de láminas de micro perforado afectadas por la humedad.

En las siguientes fotografías se muestran partes de los mostradores de check in con algunos espacios en el cielo raso que requieren reemplazo:

Foto 1. Mostradores de check in.	Foto 2. Hall de salidas.
	
<p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017. Se evidencia la ausencia de láminas en el cielo raso, así como disponibilidad de pantallas de información a pasajeros.</p>	<p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017. Las consecuencias negativas de la humedad son evidentes a lo largo del cielo raso del bloque 1.</p>

El cielo raso del segundo piso, donde se encuentran los locales comerciales, también ha tenido consecuencias negativas por humedad; por lo tanto, la interventoría adelantó un inventario de las láminas que requieren reemplazo. Algunas fotografías de la segunda planta del bloque 1 se presentan enseguida:

Foto 3. Locales comerciales segundo piso.	Foto 4. Restaurantes segundo piso.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
Se evidencian consecuencias de humedad en el cielo raso. Se muestran equipos del sistema de control de accesos y sistema de aire acondicionado.	Al igual que el reemplazo del de láminas del cielo raso, el concesionario viene adelantando labores de impermeabilización de la placa de cubierta.

6.3.2.2 Bloque 2

El bloque 2 se ha proyectado para que en el primer piso se cuente con las oficinas de Aerocivil, en el segundo piso con el espacio requerido para filtro de pasajeros y sala de abordaje internacional y en el tercer piso con espacio para la administración, circuito cerrado de televisión (CCTV) y el centro de operaciones de emergencia.

Se evidenció, entre otros, que en el primer piso del bloque 2 se cuenta con un área provisional de sanidad, ya que el área definitiva para este fin se tiene proyectada en el bloque 3, actualmente en construcción, de la que se muestra registro fotográfico enseguida:

Foto 5. Señalización sanidad.	Foto 6. Equipos sanidad.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
Se evidenció que las áreas destinadas a prestar servicios en el aeropuerto Simón Bolívar cuentan con señalización informativa.	El área provisional de sanidad cuenta con los básicos para brindar un servicio médico de emergencia. Se evidenció que se cuenta con el personal médico.

Se verificó la operación del espacio definido para el filtro de pasajeros, así como la sala de abordaje disponible en este bloque, de los cuales se presenta el registro fotográfico correspondiente enseguida:

Foto 7. Filtro de pasajeros.	Foto 8. Sala de abordaje.
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
El filtro de pasajeros cuenta con escáner automático para equipaje de mano y con arcos detectores de metales.	El cielo raso de la sala de abordaje también ha sufrido consecuencias de infiltración en algunas de sus láminas.

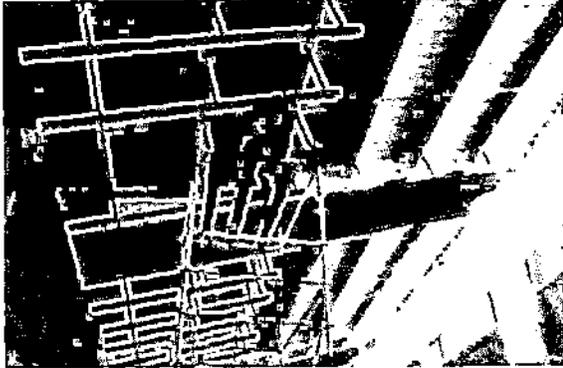
6.3.2.3 Bloque 3

Según lo reportado en el informe ejecutivo de la interventoría, con corte a 8 de agosto de 2017, el bloque 3 tiene un retraso del 43% con respecto a lo programado, se tiene un avance del 57% contra 100% programado. Según el informe de Interventoría No. 14 se tenía programada la finalización de este bloque para el 7 de agosto de 2017.

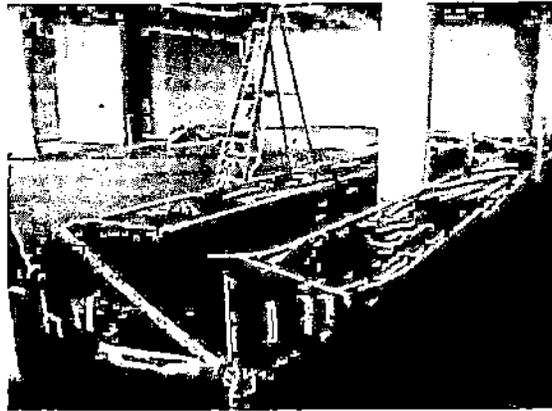
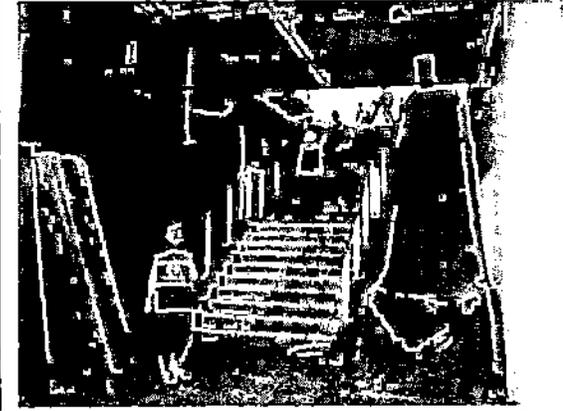
El atraso en la programación se debe a que previo al inicio de la operación de los bloques 1 y 2, en febrero de 2017, en el bloque 3 se centraba la operación del aeropuerto con el uso de la infraestructura existente; por lo tanto, el inicio de las intervenciones a este bloque se encontraba condicionada al recibo de los bloques 1 y 2.

En la primera planta del bloque 3 se proyectan las áreas para Sanidad y para el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), y en la segunda planta áreas para control de aduanas y para la policía.

Durante la auditoría se evidenció que se continúa, entre otras actividades, con la instalación de cerchas, correas y tensores de la estructura de la cubierta, como se evidencia con las siguientes fotografías:

Foto 9. Intervención cubierta sector externo bloque.	Foto 10. Intervención cubierta sector interno bloque.
	
<p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017. Se evidencian intervenciones a la cubierta en voladizo del bloque 3 y a la fachada del bloque. Sector de ingreso a los usuarios del bloque 3.</p>	<p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017. Al interior del bloque 3 se adelantan instalaciones de cerchas, correas y tensores de la estructura de la cubierta.</p>

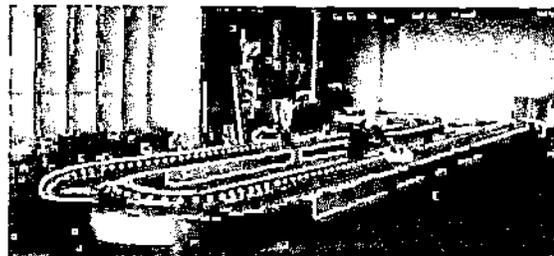
En general, se evidenció que se adelantan múltiples actividades sobre la infraestructura de este bloque, así como actividades asociadas a las redes eléctricas, iluminación, corrientes débiles y climatización. Enseguida se presenta registro fotográfico del avance de obras en este bloque.

Foto 11. Banda transportadora bloque 3	Foto 12. Escaleras y redes bloque 3
	
<p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017. Se cuenta con una banda transportadora de equipajes nueva en el bloque 3, sobre la que se han adelantado pruebas de funcionamiento.</p>	<p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017. Las escaleras que comunican las plantas del bloque 3 cuentan con pasamanos y detalles básicos como narices.</p>

6.3.2.4 Bloque 4

A diferencia del bloque 3, para el bloque 4, se tiene un avance físico superior al 56% de lo programado. A la fecha se evidencia un avance de 65% Vs. 9% proyectado.

En el primer piso de este bloque se propone el hall de llegadas y una de las cintas de recogida de equipajes; y en el segundo piso, la sala de abordaje nacional. Entre otras actividades, durante la auditoría se evidenció trabajo en curso en la fachada que da al lado aire del aeropuerto, así como adecuación de una nueva banda transportadora:

Foto 13. Fachada cristalizada.	Foto 14. Adecuación de banda transportadora.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
En los bloques 3 y 4 se adelantan labores en las fachadas en el lado aire del aeropuerto Simón Bolívar.	Se está adecuando una cinta de recogida de equipaje en el bloque 4, la cual se proyecta adyacente a la cinta del bloque 3.

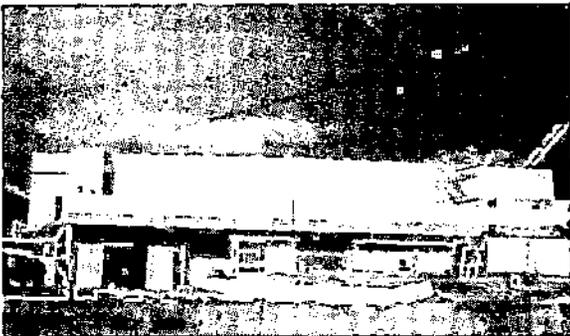
En cuanto a la cubierta del bloque 4, se evidenció que se adelanta la instalación y pintura de cerchas, correas y tensores. Por otra parte, se evidenció avance en el acceso del hall de llegadas de este bloque a las cintas de recogida de equipaje. Registro fotográfico de lo indicado se muestra enseguida:

Foto 15. Cubierta bloque 4.	Foto 16. Descenso hall de llegadas.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
Continúa la instalación y pintura de cerchas, correas y tensores de la estructura de la cubierta.	Se evidencia avance en los muros en mampostería, así como adecuación de escaleras al interior del bloque.

6.3.2.5 Bloque 5

Referente a las bodegas del aeropuerto, el bloque 5 tiene un déficit de 8% con respecto a lo programado. Se evidenció un avance físico del 92%, a pesar de que el estado de las obras se proyectaba en 100% para agosto de 2016. Según el informe de interventoría No. 14, y de acuerdo a lo evidenciado en la visita al aeropuerto, continúa la instalación de cielo raso curvo en el segundo piso del bloque y la instalación de tuberías para la red contra incendios en el primer piso, entre otras actividades.

El estado actual de las bodegas del aeropuerto Simón Bolívar se muestra enseguida:

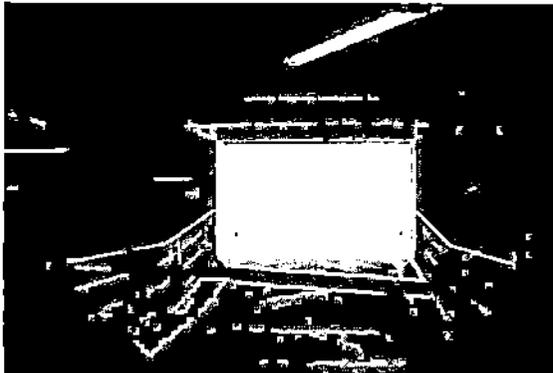
<p>Foto 17. Bodegas - lado aire.</p>  <p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.</p>	<p>Foto 18. Bodegas – vías de acceso al aeropuerto.</p>  <p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.</p>
<p>Perspectiva de las bodegas del aeropuerto desde el lado aire.</p>	<p>Perspectiva de las bodegas del aeropuerto desde las vías de acceso.</p>

6.3.2.6 Bloque 6 y bloque 7: parqueaderos

Como se comentó al inicio de la presente sección, el martes 18 de abril de 2017 se suscribió acta de verificación de infraestructura física de los bloques 1, 2, 6 y 7, a partir de la que se evidenció la razón del déficit que presentan los parqueaderos con respecto al avance programado, menor al 5%.

La interventoría no ha dado el aval a la entrega del parqueadero debido a que se tienen observaciones, dentro de las que se encuentran inconformidades con respecto a los acabados en el piso del área de circulación y en los bloques de parqueo.

El estado actual de este componente del proyecto se demuestra con las siguientes fotografías:

Foto 19. Parqueadero (bloques 6 y 7).	Foto 20. Rampa de salida (bloque 7).
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
El piso del parqueadero se encuentra en acabados finales. La interventoría ha adelantado observaciones sobre la demarcación que vienen siendo tratadas por el concesionario.	La rampa de salida del parqueadero hace parte del bloque 7. Se evidenció que se encuentra en proceso el remate de acabados para entrega final.

6.3.2.7 Torre de control

Se evidenció que la torre de control se encuentra en operación por parte de la Aeronáutica Civil (Aerocivil); no obstante, se reporta que el avance físico de la obra es de 99% ejecutado Vs. 100% programado, lo cual, según lo verificado en la auditoría hace referencia a remates de acabados para entrega final.

El registro fotográfico de la torre de control del aeropuerto Simón Bolívar se muestra a continuación:

Foto 21. Torre de control Simón Bolívar.	Foto 22. Equipos de Aerocivil en la torre de control.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 18 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 18 de 2017.
Se evidenció que el estado de su infraestructura permite un servicio adecuado por parte de Aerocivil.	Se visitó la cabina de control tras obtener un permiso por parte de la Aerocivil.



La memoria técnica de la torre de control se entregó, por parte del concesionario, en agosto de 2016, a la cual la interventoría realizó las observaciones correspondientes. Como se mencionó a la fecha se tienen pendientes remates a acabados finales para su recibo.

6.3.2.8 Centro de servicios en tierra (CST)

Según el plan de obras del concesionario, se tenía programada la entrega del centro de servicios en tierra (CST) para abril de 2017; no obstante, el avance ejecutado de este componente del proyecto es de 88.03%. Según el informe de interventoría, con corte a 8 de agosto de 2017, en este componente se vienen adelantando actividades de relleno de material de excavación, lo cual se evidencia con las siguientes fotografías:

Foto 23. Movimiento de tierras CST.	Foto 24. Seguridad y salud en el trabajo.
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
En el informe ejecutivo de interventoría, con corte a 8 de agosto de 2017, se indicó que se adelanta el proceso de relleno con material de excavación entre el muro de eje y muro de cerramiento. En la fotografía se evidencia avance en la construcción de caniles (56% programado Vs. 16% ejecutado).	Se evidenció que la interventoría vela por el cumplimiento de las condiciones que fomentan la seguridad y salud en el trabajo (SST). Se debe mantener y reforzar este tipo de acciones para evitar condiciones inseguras como la presentada en la fotografía.

El atraso en este componente se debe a que parte del área proyectada del CST interfería con la subestación de Aerocivil antigua; por lo tanto, las intervenciones no se iniciaron hasta que se llevara a cabo el traslado correspondiente.

6.3.2.9 Planta de tratamiento de agua potable (PTAP)

La planta de tratamiento de agua potable (PTAP) se encuentra en operación y tiene un avance físico, reportado por la interventoría, de 100%. Se comprobó que la memoria técnica de este componente del proyecto se recibió en septiembre de 2016. A continuación, se muestra el registro fotográfico de la PTAP:

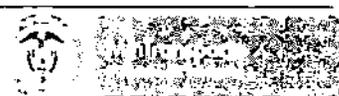
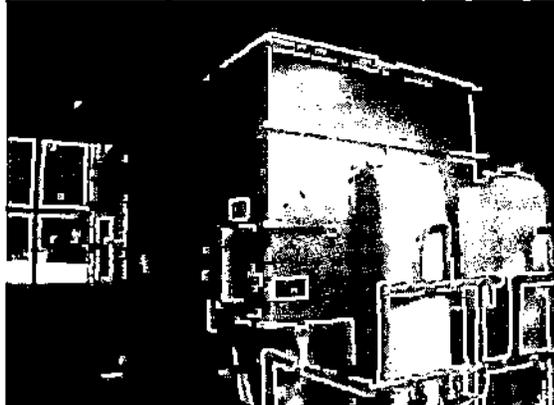
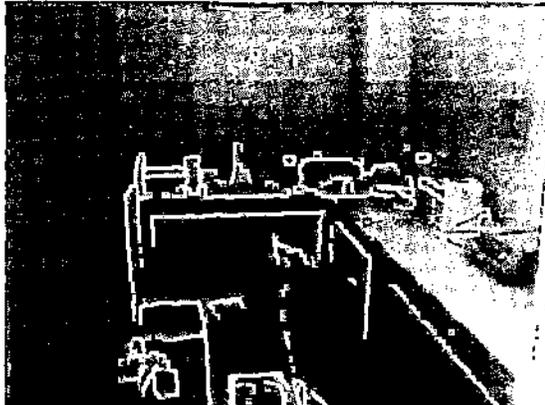
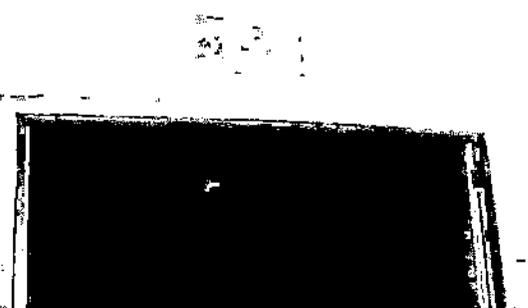
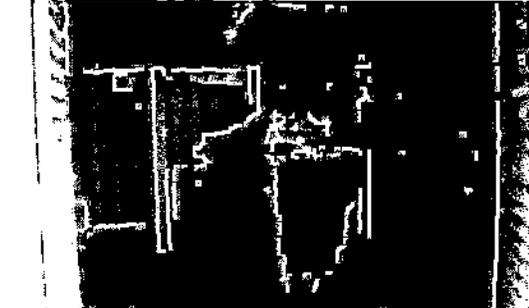


Foto 25. PTAP aeropuerto Simón Bolívar.	Foto 26. Laboratorio agua potable.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
Adyacente al CST se cuenta con la PTAP, en la cual se trata el agua de manera que se vuelva apta para el consumo humano.	En laboratorio de la PTAP se verifican indicadores de calidad de agua, tales como pH, el cual indica la acidez o alcalinidad de este recurso renovable.

La interventoría hace seguimiento a las obligaciones ambientales asociadas al aseguramiento de la calidad del agua potable por medio de la ficha ambiental SKSM-AP01-2012, verificando los lineamientos establecidos en el PMA definido para el aeropuerto Simón Bolívar.

6.3.2.10 Centro de acopio

El centro de acopio del aeropuerto Simón Bolívar se encuentra en operación y tiene un avance físico, reportado por la interventoría, de 100%. Se corroboró que la memoria técnica de este componente del proyecto se recibió en septiembre de 2016. A continuación, se muestra el registro fotográfico asociado:

Foto 27. Señalización centro de acopio.	Foto 28. Centro de acopio.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
El centro de acopio cuenta con señalización informativa adecuada.	Se evidenció que el centro de acopio se encuentra en condiciones adecuadas de aseo.

La interventoría hace seguimiento a las obligaciones ambientales asociadas a la adecuación y mejoramiento del centro de acopio por medio de la ficha ambiental SKSM-RS02-2012, verificando los lineamientos establecidos en el PMA.

6.3.2.11 Muro de contención

El acta de verificación del muro de contención también se suscribió el 18 de abril de 2017; no obstante, el porcentaje de avance físico de esta infraestructura tiene un déficit del 1%, se tiene 99% ejecutado Vs. 100% programado.

El déficit mencionado se relaciona con observaciones de la interventoría sobre la limpieza general del muro en la cara del lado tierra, del cual se presenta registro fotográfico enseguida:

Foto 29. Muro de contención, Simón Bolívar.	Foto 30. Siembra de plantas sobre muro.
	
<p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.</p>	<p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.</p>
<p>El muro físico separa el lado aire del aeropuerto Simón Bolívar con las vías de acceso. Se evidenció que cumple con su función.</p>	<p>Se evidenció la siembra de plantas sobre el muro de contención ubicado sobre la vía de acceso al aeropuerto Simón Bolívar.</p>

6.3.2.12 Portería

La portería se encuentra en operación y tiene un avance físico, reportado por la interventoría, de 100%. Se comprobó que la memoria técnica de este componente del proyecto se recibió en septiembre de 2016.

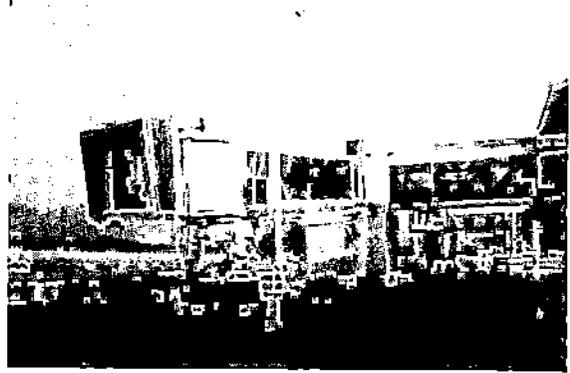
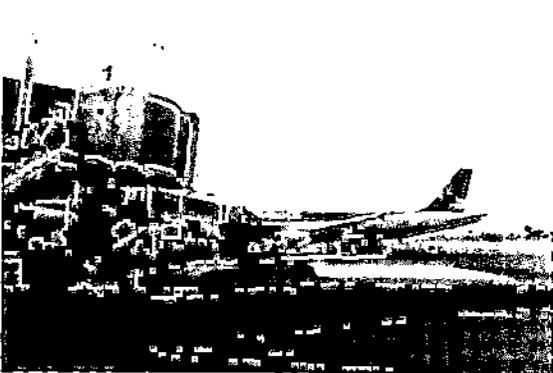
A continuación, se muestra el registro fotográfico de la portería:

<p>Foto 31. Detector de metales y escáner.</p>	<p>Foto 32. Infraestructura física portería.</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017. La portería cuenta con espacio disponible para la ubicación de detección de metales y sustancias peligrosas.</p>	<p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017. El interior de la portería cuenta con baño, vestier y con un equipo de aire acondicionado que garantiza correcta climatización.</p>

6.3.2.13 Prepasarelas

Actualmente se encuentran en operación los puentes de abordaje 1 y 2, sobre los que se suscribió acta de verificación en abril de 2017. Se cuenta con tres (3) puentes de abordaje adicionales, sobre los cuales se adelantan actividades asociadas a la aplicación de estuco en los muros del cuarto técnico y actividades asociadas a iluminación y redes eléctricas.

En las siguientes fotografías se muestra el puente de abordaje No. 4 y el puente de abordaje No. 2 prestando su servicio a pasajeros de la aerolínea Avianca:

<p>Foto 33. Puente de abordaje No. 4.</p>	<p>Foto 34. Puente de abordaje No. 2.</p>
	
<p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017. En el puente de abordaje No. 4 se adelantan labores de acabados en los cuartos técnicos y actividades asociadas a corrientes débiles.</p>	<p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017. Se muestran los dos puentes de abordaje que se encuentran en operación, No. 1 y No. 2.</p>

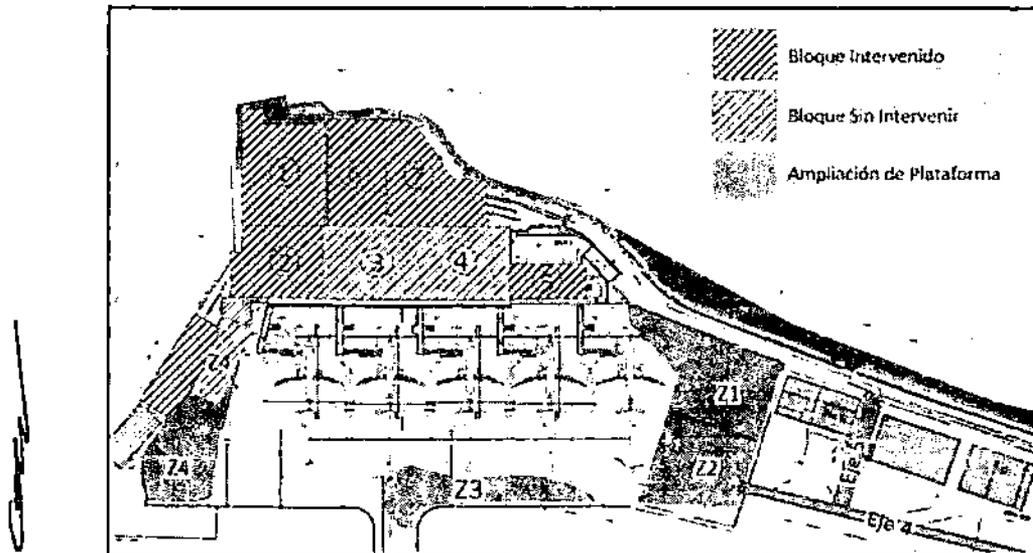
En las áreas continuas a los puentes de abordaje se evidenciaron obras de reconstrucción sobre el pavimento con el fin de evitar situaciones indeseables a causa de deformaciones originadas en las estructuras de pavimento existente.

Foto 35. Reconstrucción pavimento plataforma.	Foto 36. Pavimento plataforma reconstruido.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
Las áreas con deformación en el pavimento que representan peligro para los aviones son reemplazadas por pavimento rígido.	En la fotografía se muestra el resultado de las obras de mejoramiento a la estructura de pavimento. Se cuenta con losas de concreto reforzadas.

6.3.2.14 Ampliación de plataforma

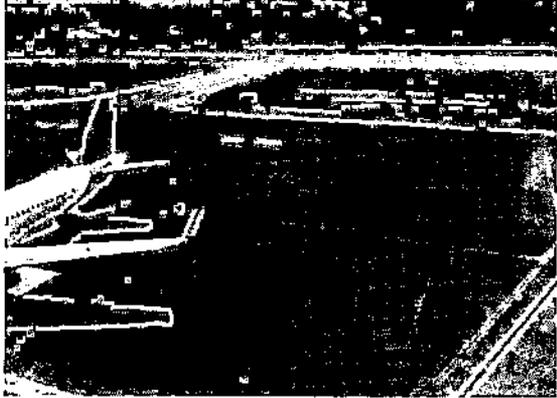
Se evidenció que el avance físico de la plataforma es inferior al avance programado en un 4%. A la fecha se encuentra en 96% Vs. 100%, programado. El área de plataforma proyectada es de, aproximadamente, 3 Ha, cuya ampliación se resume de manera gráfica en la siguiente ilustración:

Ilustración 2. Ampliación de plataforma.



Fuente: Consorcio Jet, agosto de 2017.

En las siguientes fotografías se muestra el estado de las áreas asociadas a la ampliación de la plataforma, a partir del cual se evidenció el avance físico reportado para este componente del proyecto:

<p>Foto 37. Ampliación: zona 4.</p>  <p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 18 de 2017.</p> <p>Panorámica zona 4 de ampliación de plataforma. Se debe asegurar una demarcación adecuada dentro del área concesionada.</p>	<p>Foto 38. Ampliación: zona 2.</p>  <p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.</p> <p>Panorámica zona 2 de ampliación. Se evidenció que se ha reforzado la demarcación horizontal, lo cual fomenta la seguridad en la operación.</p>
--	--

Se evidenció que, con el fin de mitigar impactos negativos en el proyecto, la interventoría hace seguimiento permanente a las obras de drenaje asociadas a la ampliación de la plataforma, particularmente a las canaletas en el eje 4 y a la adecuación de la trama de grasa norte, ubicada en el eje 5.

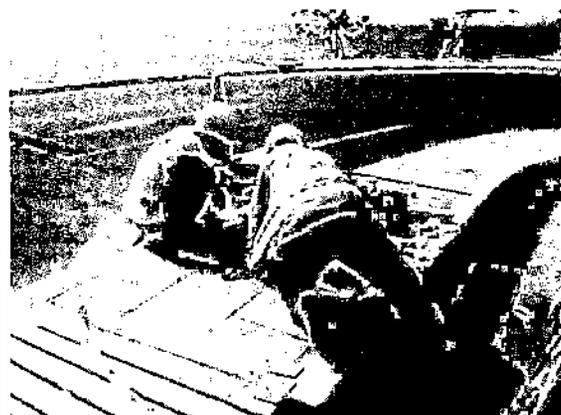
<p>Foto 39. Canaleta eje 4.</p>  <p>Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 18 de 2017.</p> <p>La interventoría alerta sobre sedimentos presentes en las canaletas en el área de ampliación de plataforma.</p>	<p>Foto 40. Trampa de grasa: eje 5.</p>  <p>Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.</p> <p>Se evidenció trabajo en conjunto entre el concesionario y la interventoría para que evitar afectación ambiental en la playa a causa de la trampa de grasa.</p>
---	--

Se considera que el atraso reportado para este componente del proyecto está condicionado a la adecuación de la trama de grava, cuyo diseño ha tenido modificaciones a partir de un trabajo en conjunto entre el concesionario y la interventoría con el fin de no generar impactos ambientales negativos en la playa adyacente al aeropuerto Simón Bolívar.

6.3.2.15 Urbanismo

Con base en el resumen ejecutivo de interventoría, con corte a 8 de agosto de 2017, se evidenció un retraso del 17% con respecto a lo programado, en lo referente a las obras de urbanismo. El avance físico reportado es del 63%, contra 80% programado.

Durante la auditoría se evidenció que la principal actividad asociada a este componente es la instalación de baldosas tipo IDU a lo largo de los senderos peatonales perimetrales al aeropuerto, lo que se evidencia con las siguientes fotografías.

Foto 41. Mal estado baldosas.	Foto 42. Instalación baldosas.
	
Fuente: Visita OCI proyecto, agosto 17 de 2017.	Fuente: Visita OCI al proyecto, agosto 17 de 2017.
En algunos sectores se requiere reemplazo debido a fenómenos de erosión que generan la fractura de la baldosa.	Como se menciona en el informe No. 14 de interventoría, se evidencia la instalación de baldosas tipo IDU en el andén paralelo a la playa.

6.3.2.16 Conclusiones sobre avance físico en el aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta

Con base en la comprobación del avance físico que tiene el aeropuerto Simón Bolívar, la oficina de control interno tiene las siguientes consideraciones:

- El déficit del avance físico para el aeropuerto de Santa Marta es razonable, de aproximadamente 3%; no obstante, se recomienda a la interventoría y a la supervisión del proyecto continuar con su gestión de acompañamiento al concesionario con el fin de lograr la finalización de la etapa de modernización del aeropuerto Simón Bolívar, dentro del plazo establecido contractualmente, el cual vence en febrero de 2017.

- Se deben incrementar los esfuerzos de acompañamiento a aquellos componentes del proyecto que representan atrasos significativos, tales como, la construcción del bloque 3, que tiene un déficit de 43% y la adecuación de las obras de urbanismo, que presentan un déficit del 17%. Asimismo, se debe mantener e incrementar el acompañamiento a las obras que empiezan a sufrir déficits iguales o superiores al 10%, tales como la adecuación de las bodegas (bloque 5), el centro de servicios en tierra y las prepasarelas.
- Se evidenció que los componentes con déficit inferiores al 5% tienen pendiente aspectos asociados al remate de acabados, lo cual se debe finiquitar con el fin de eliminar pendientes en el proyecto.
- Se resalta el avance que tiene el bloque 4, de 56% por encima de lo programado; por lo tanto, se recomienda a la interventoría y a la supervisión del proyecto mantener el acompañamiento al concesionario en este componente del proyecto, con el fin de culminar las obras asociadas previo al plazo dispuesto en el plan de obras.

6.3.3 La interventoría lleva a cabo seguimiento a los ingresos de la concesión, regulados y no regulados

La cláusula 62 del contrato de concesión No. 10000078-OK-2010 indica que la remuneración del concesionario está compuesta por el recaudo efectivo de los ingresos regulados y el recaudo efectivo de los ingresos no regulados.

Se evidenció que la interventoría ha liderado una metodología de conciliación diaria de los ingresos regulados en cada uno de los aeropuertos, la cual cuenta con participación del concesionario, la Aerocivil y la interventoría⁵. Esta conciliación ha sido fundamental para la suscripción de las actas consolidadas de ingresos regulados mensuales, las que son firmadas por el vicepresidente de Gestión Contractual, la directora de la interventoría y la representante legal del concesionario⁶.

Debido a que el valor acumulado de ingresos regulados condiciona el contrato de concesión, la interventoría lleva a cabo un seguimiento mensual al ingreso esperado. Se evidenció que para junio de 2017 se alcanzó el 17.33% del ingreso esperado⁷, lo cual se encuentra por debajo en 0.40% de lo proyectado en el modelo financiero y representa un déficit de, aproximadamente, \$4,315 millones.

Adicionalmente, la interventoría lleva registro de los ingresos no regulados de la concesión, que reportan un valor superior a \$57,000 millones, según el informe mensual de interventoría No. 14.

Con base en lo mencionado, la oficina de control interno tiene las siguientes consideraciones:

⁵ Consorcio Jet. Procedimiento conciliación de ingresos regulados (Código PP03 de agosto de 2016).

⁶ Por ejemplo, las actas consolidadas de ingresos regulados de los meses de febrero y marzo de 2017 se encuentran en el radicado Consorcio Jet No. CJET-871-2017 del 11 de julio de 2017.

⁷ Según el informe mensual de interventoría No. 14 los ingresos regulados alcanzaron un valor de \$187,149,719,796.21, 17.33% del ingreso total esperado: \$1'080,065,010,000.00.

- El seguimiento financiero al ingreso esperado es adecuado ya que se ha logrado implementar una metodología que permite la verificación por parte de la Aerocivil, la interventoría y la ANI.
- Se evidenció que el valor de los ingresos regulados acumulados se encuentra por debajo del ingreso esperado en una magnitud inferior al 1.0%. Según el informe de interventoría No. 14, esto se debe a la disminución de demanda que están sufriendo los aeropuertos de Barrancabermeja y Cúcuta. Con el fin de no tener aeropuertos deficitarios en el proyecto, se recomienda a la interventoría y a la supervisión continuar con el acompañamiento que han implementado para evitar la materialización de este riesgo, el cual es asumido por el privado. Se evidenció que, a partir de mesas de trabajo entre la ANI, la interventoría y el concesionario, este último ha iniciado acciones de mitigación, tales como solicitar a la Cámara de Comercio de Barrancabermeja que inicie, con los diferentes gremios de la ciudad, acciones que promuevan turismo y así tráfico que viajeros que se movilizan a través de este aeropuerto.
- Se recomienda a la supervisión y a la ANI continuar con la gestión de seguimiento a los ingresos de la concesión y con el apoyo que requiere el concesionario para evitar la materialización de riesgos que afecten el ingreso esperado del proyecto.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

La oficina de control interno ha adelantado la evaluación de desempeño a la interventoría del proyecto de APP analizado en 2016, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 13 - Resultados de calificación MED mayo de 2016

N°	Componente	Calificación desempeño de Interventoría AEROPORTUARIO				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa			57.53		
02	Gestión Técnica				75.50	
03	Gestión Financiera				70.50	
04	Gestión Jurídica				70.50	
05	Gestión Operativa				70.50	
06	Gestión Ambiental				70.50	
07	Gestión Social	NA	NA	NA	NA	NA
08	Gestión Precl	NA	NA	NA	NA	NA
Promedio General =		69.20				

En la siguiente tabla se presenta la calificación obtenida por la interventoría Consorcio Jet, a partir de la auditoría hecha por la oficina de control interno en agosto de 2017:

Tabla 14 - Resultados de calificación MED agosto de 2017



Nombre proyecto concesión	Aeropuertos de nororiente
Nombre interventoría proyecto	Consortio Jai
No. contrato interventoría	503 de 2015
Fecha de evaluación	14 de agosto de 2017

Componente	Calificación de desempeño de Interventoría AEROPORTUARIO				
	Muy Bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01 Gestión Administrativa					82.17
02 Gestión Técnica					82.53
03 Gestión Financiera				79.25	
04 Gestión Jurídica				77.17	
05 Gestión Operativa					80.13
06 Gestión Ambiental					80.13
07 Gestión Social					81.50
08 Gestión Predial	NA	NA	NA	NA	NA

Promedio General = 80.27

La calificación general de los ocho (8) componentes es de 80.27 sobre 100. Este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas, el cual sirve como mecanismo de mejora continua a la gestión de la interventoría.

En los siguientes subcapítulos se precisan los aspectos considerados en la evaluación, así como la calificación obtenida por cada uno de los componentes por parte la interventoría.

7.1 Evaluación del desempeño de la interventoría

En la auditoría realizada los días 14, 17 y 18 de agosto de 2017 el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría. Se efectuó seguimiento a los siguientes aspectos propios de verificación:

1. **Administrativo:** componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la ANI y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada hito, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la ANI.
2. **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. **Financiero:** la verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos regulados, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
4. **Jurídico:** uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico, el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
5. **Operativa:** en este componente la interventoría deberá realizar seguimiento al estado y funcionamiento de la infraestructura disponible, los servicios aeroportuarios y de las operaciones que se prestan en 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 Rioacha.
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. **Social:** este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del plan de gestión social básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a peticiones, quejas y reclamos (PQR's) de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

La verificación de cada uno de los componentes y sus respectivos criterios (ítems de evaluación), valorados por la oficina de control interno, está en función del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en la oficina de la interventoría.



Se evidenció que la interventoría cumple adecuadamente con sus obligaciones contractuales; por lo tanto, a continuación, se presentan los criterios de cada componente evaluado que dan valor a su gestión y las sugerencias por parte de la oficina de control interno se presentan a continuación:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo

Calificación Obtenida: 82.17

Aspectos que dan valor agregado a la gestión de la interventoría:

- La interventoría tiene implementado un sistema de gestión de calidad donde se trabaja por procesos. Asimismo, realiza procedimientos, así como acciones preventivas y acciones correctivas en beneficio del proyecto.
- Realiza el control y trazabilidad de ensayos de laboratorio de los materiales utilizados en el proyecto por medio de laboratorios certificados. Durante la auditoría se evidenció, por ejemplo, que utilizan los servicios del laboratorio Metrología y Suministros S.A.S, Servintegral LTDA, laboratorios acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).
- No solamente se tiene implementado en cada uno de los recursos físicos en obra, oficina y campamento, el logotipo institucional vigente de la ANI, durante la auditoría se evidenció que el logo también se encuentra en la dotación del equipo interventor.
- La interventoría cuenta con múltiples evidencias sobre el seguimiento que hace a los elementos de protección personal (EPPs) propios de su personal. Por ejemplo, envía memorandos a su personal indicando la importancia del uso de la dotación y elementos de protección personal dentro de los aeropuertos de la red nororiente, asimismo adelanta la inspección de estos elementos con el uso de formatos propios. Se tiene el formato interno FS 03, de inspección de arnés y accesorios para trabajo en alturas.
- Se verifican los procedimientos y la implementación de camillas, puntos de encuentro, extintores y todos los temas relacionados con seguridad industrial en las oficinas o campamentos de la interventoría del proyecto. Dentro de los soportes de esta actividad, para la auditoría la interventoría entregó formatos internos diligenciados de inspección de botiquín (FS 01).
- La interventoría verifica los procedimientos, inducciones y simulacros que realiza el concesionario como cumplimiento a lo relacionado con emergencias durante el proceso constructivo o de mantenimiento de los aeropuertos, así como en frentes de obra terminados. Se evidenció que se adelantan informes diarios de operación, en los cuales la interventoría registra el resultado de las inspecciones realizadas en las diferentes áreas concesionadas de los aeropuertos.

- Se cuenta con un registro fotográfico de avance de los trabajos de construcción, operación y mantenimiento organizado por fecha y frente de trabajo debidamente almacenado, y en condiciones de custodia y seguridad excelentes. Lo anterior se evidencia a lo largo de los informes mensuales que entrega la interventoría.

Por otra parte, se recomienda:

- Crear y adoptar un manual de funciones específicas para el personal que trabaja con la interventoría, con el fin de recordar y retroalimentar al personal sobre el alcance de sus funciones.
- Cuando se soliciten encuestas de satisfacción del cliente se podría considerar la participación tanto del supervisor del proyecto, como de la gerente del proyecto, con el fin de tener múltiples puntos de vista del trabajo de interventoría y así poder implementar acciones de mejora fundamentadas en diferentes puntos de vista.
- Durante la auditoría se evidenció que la interventoría cuenta con los equipos de cómputo necesarios para atender los compromisos derivados de su contrato y con las licencias del software debidamente legalizadas y actualizadas. Con el fin de implementar buenas prácticas de control al interior de la interventoría, se recomienda llevar a cabo actas de entrega de software.

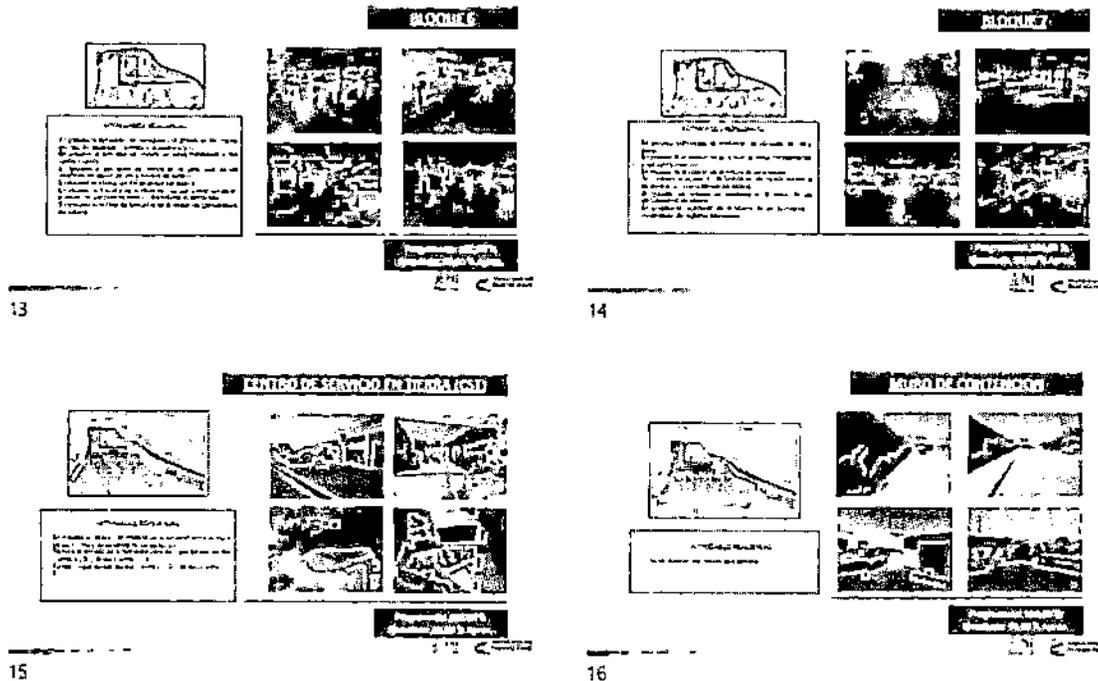
7.1.2 Desempeño del componente técnico

Calificación obtenida: 82.58

Se resaltan las siguientes buenas prácticas en el componente técnico:

- La interventoría hace seguimiento a un cronograma para evidenciar el cumplimiento parcial de obligaciones, productos, entregables y, en general, el progreso del concesionario, teniendo en cuenta los plazos límites establecidos en el contrato. Dentro de las actividades que soportan este seguimiento, se cuenta con actas de comité de obra, por aeropuerto y con informes semanales que reportan, de manera ilustrativa, las actividades ejecutadas durante el periodo, así como al seguimiento del proyecto en avance físico y en inversión. A manera de ejemplo, en la siguiente ilustración se presenta parte del informe de avance, con corte a 8 de agosto de 2017, entregado por la interventoría, donde se evidencia el reporte de actividades para los bloques 6 y 7, así como para el centro de servicio en tierra (CST) y muro de contención:

Ilustración 3. Informe de avance semanal.



Fuente: Consorcio Jet, agosto de 2017.

- Quincenalmente, la interventoría verifica el programa de mantenimiento a partir de actas técnicas de seguimiento que lleva a cabo con el concesionario, por aeropuerto. Allí se detallan los hallazgos señalados por la interventoría, los cuales son subsanados por parte del concesionario.
- La interventoría lleva un registro organizado, metódico y periódico de los ensayos de control de calidad de las obras del concesionario.
- Se revisa de forma permanente y continua, los estudios de señalización temporal y su implementación en los frentes de obra de construcción, y también en actividades de operación y/o mantenimiento, lo cual, por ejemplo, se evidencia a lo largo del seguimiento que se hace a las fichas ambientales en los informes mensuales de interventoría.
- Los informes de la interventoría están soportados en análisis realizados por los especialistas o asesores de la interventoría. Existen en las comunicaciones propias de la interventoría, informes de los especialistas sobre temas actualizados propios del desarrollo de los asuntos de la concesión.
- La interventoría cumple con el contenido en calidad y oportunidad del informe mensual con respecto a los temas técnicos, con análisis y recomendaciones claras para la Entidad.

- Se evidenció que la supervisión del proyecto hace seguimiento a una matriz de control de las actividades ejecutadas y controladas por la interventoría, la cual permite identificar alertas tempranas para el proyecto.

Por otra parte, se recomienda:

- La interventoría debe ser cuidadosa con la redacción en los informes mensuales. Se evidenció que hay apartes que dan lugar a mal entendidos. Por ejemplo, en la sección asociada a la curva de inversión en el informe mensual No. 14, del 26 de mayo al 25 de junio de 2017, se indica lo siguiente:

"(..) esta Interventoría proyecta un oficio respuesta donde informara que las inquietudes manifestadas continúan, que no se podrá realizar seguimiento a los valores de inversión si no es enviado los capítulos del presupuesto de obra del proyecto acorde a los capítulos de programa de obra, herramienta que nos permitiría establecer un estimativo cercano a la realidad de lo invertido".

No obstante lo anterior, durante la auditoría se evidenció que la interventoría viene realizando seguimiento a los valores de inversión de manera adecuada.

7.1.3 Desempeño del componente financiero

Calificación obtenida: 79.25

Se resalta la calificación obtenida para los siguientes criterios de evaluación financiera:

- La interventoría verifica las diligencias adelantadas por el concesionario para actualizar anualmente el Inventario valorizado de activos de la concesión y el envío de la actualización a la ANI. Durante la auditoría se evidenciaron los ejercicios de conciliación que se vienen adelantando para los aeropuertos de Bucaramanga, Cúcuta y Santa Marta, los cuales cuentan con bases de datos de los activos debidamente diligenciadas.
- El seguimiento que la interventoría lleva a cabo sobre los ingresos regulados y no regulados de la concesión es excelente. A manera de buena práctica se ha implementado un procedimiento de conciliación, el cual tiene un instructivo desarrollado con formato propio de la interventoría (Código PP 03).
- Se verifica y se hace seguimiento mensual a los estados financieros de la concesión, tal como se evidencia en el capítulo 6.8 de los informes mensuales de interventoría.
- La interventoría estudia, evalúa y analiza escenarios que impliquen modificación al programa financiero o al contrato de concesión, así como a valoración de impactos por incumplimiento contractual y remite su concepto a la Entidad. Un claro ejemplo de ello es el ejercicio sobre afectaciones económicas del proyecto por la no ejecución de obras en los

plazos pactados en los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta, detallado en la sección 6.3.1.

- Se entrega un informe mensual que cumple en contenido, calidad y oportunidad con respecto a los temas financieros e incluye análisis y recomendaciones claras para la Entidad.

Por otra parte:

- Se evidenció que la interventoría asiste a los comités de fiducia apoyando a la ANI en la revisión previa y posterior de los documentos tratados. Se recomienda adicionar una sección en los informes mensuales financieros sobre los puntos tratados en estos comités.

7.1.4 Desempeño del componente jurídico

Calificación obtenida: 77.17

Se resalta la gestión jurídica de la interventoría en los siguientes criterios:

- La interventoría adelanta mensualmente un informe en el que se analiza el estado de los riesgos del contrato de concesión. Dentro de las actividades que se derivan de este informe se tiene una matriz desarrollada por la interventoría en la que, para cada uno de los riesgos, se define el factor generador de riesgo, acciones y/o medidas de control y seguimiento con corte al mes de análisis.
- Se lleva a cabo un trabajo en conjunto con el área financiera en lo referente al seguimiento y control del estado de las garantías otorgadas por el concesionario, lo que ha permitido una revisión adecuada de valores de garantías y de seguimiento exhaustivo a la aprobación de las pólizas.
- Ante la intención de la empresa Aeropuertos de Cancún S.A de C.V de adquirir el 100% de las acciones del concesionario, compañía que pertenece al Grupo Aeroportuario del Sureste ASUR S.A.B de C.V, la interventoría ha llevado a cabo un análisis de la solicitud de venta y cambio de participación accionaria en Aeropuertos de Oriente S.A.S que incluye aspectos adicionales a los solicitados por la ANI, tales como la necesidad de que los documentos expedidos en el extranjero cuenten con el trámite de apostilla, en cumplimiento de lo señalado en la Convención de La Haya del 5 de octubre de 1961.

Por otra parte, se recomienda:

- Adicionalmente a la matriz de riesgos que se maneja en el proyecto, se podría llevar a cabo una matriz de riesgos para cada uno de los aeropuertos de nororiente, con el fin de identificar cuáles son las situaciones críticas en cada uno de ellos.



- Valdría la pena que en el capítulo jurídico del informe mensual de interventoría se adicionara un cuadro que consolide el estado de cumplimiento del concesionario de todos los componentes del proyecto.
- Se podría hacer seguimiento de manera periódica a la matriz de riesgos de interventoría y mostrar los resultados de este ejercicio en los informes mensuales de interventoría.
- Adicionar en los informes mensuales de interventoría la composición accionaria del concesionario. Por otra parte, se evidenció que los informes ejecutivos semanales tienen esta información desactualizada, lo que debe ser corregido para evitar confusiones.
- Continuar con el apoyo a la gestión jurídico predial que demanda la restitución del parqueadero en el aeropuerto de Palonegro y del restaurante bar Portal de Palonegro, en el aeropuerto de Bucaramanga.
- Se recomienda diligencia y apoyo de la interventoría ante la investigación administrativa adelantada contra la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S, de la cual, el 24 de agosto de 2017, se recibió en la ANI solicitud de información por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

7.1.5 Desempeño del componente operativo

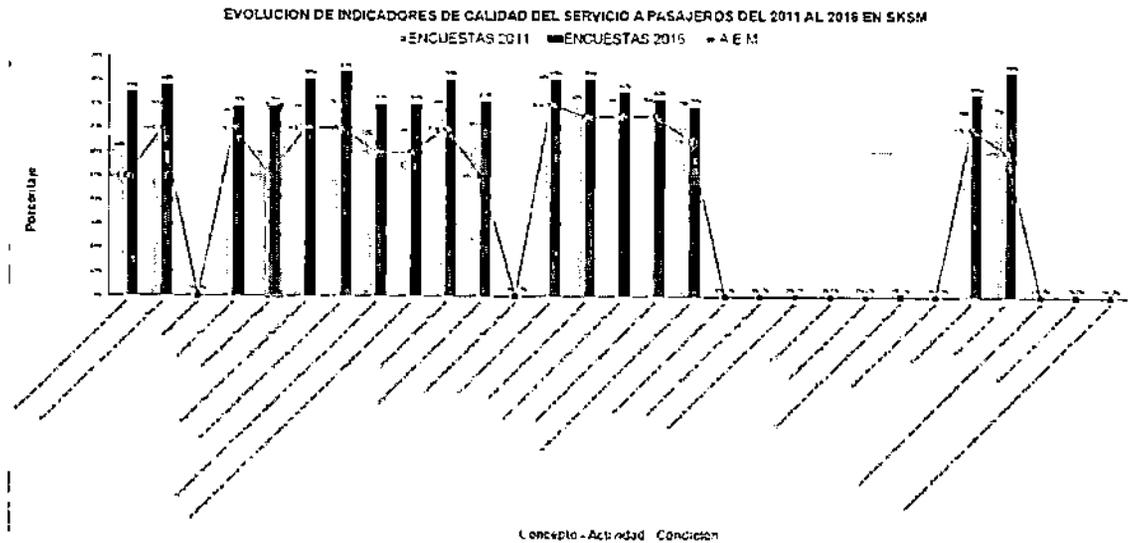
Calificación obtenida: 80.13

Se resalta la gestión de la interventoría en los siguientes criterios:

- Se presenta a la ANI un cronograma de las actividades a desarrollar, relacionadas con la supervisión y controles operativos hacia el concesionario. No obstante, los residentes llevan a cabo inspecciones en cada uno de los aeropuertos.
- La interventoría ha diseñado y adelanta el chequeo de la infraestructura aeroportuario con el uso de un formato propio.
- Se realiza seguimiento a los parámetros de servicio que se evalúan en las encuestas al usuario. Durante la auditoría se evidenció que la interventoría cuenta con los resultados históricos entre 2011 y 2016 para cada uno de los aeropuertos, encontrando que la percepción, por parte de los usuarios, ha mejoran en el tiempo. Para ello se utilizan tablas y gráficas de seguimiento, como se evidencia con la siguiente ilustración, la cual muestra los indicadores de calidad del servicio para el aeropuerto Simón Bolívar, de Santa Marta:



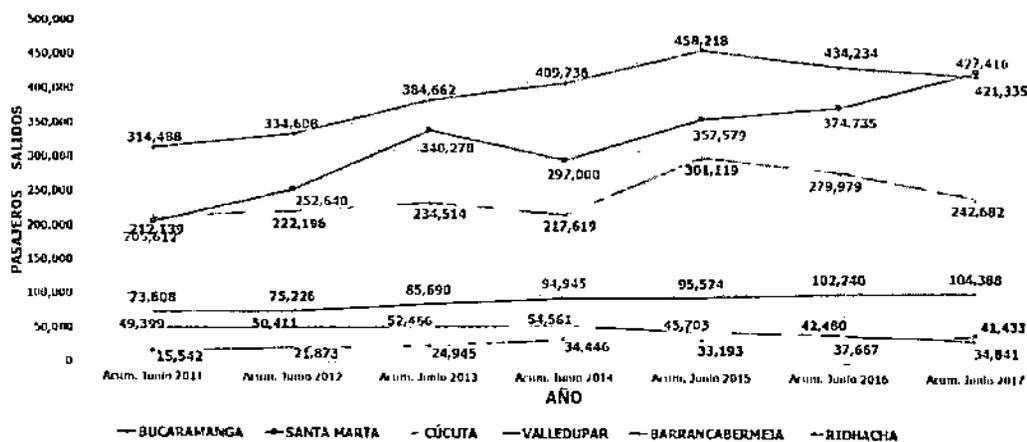
Ilustración 4. Seguimiento indicadores niveles de servicio.



Fuente: Consorcio Jet, agosto de 2017.

- Se evidenció que la interventoría lleva a cabo un adecuado control estadístico de criterios como: pasajeros movilizados, número de operaciones, tipos de operaciones y pasajeros. Para el desarrollo de esta actividad se generan gráficas e indicadores en el tiempo. Un ejemplo del resultado de este ejercicio se comprueba con la siguiente gráfica, la cual compara la cantidad de pasajeros salidos por aeropuerto acumulada a junio de 2017. En esta se evidencia que el aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta puntea en demanda de pasajeros.

Ilustración 5. Pasajeros/aeropuerto acumulados a junio de 2017.



- Mensualmente la interventoría lleva la trazabilidad de las observaciones emitidas al concesionario en cada uno de los aspectos que inciden en la operación del aeropuerto,



observaciones que se notifican mediante diferentes canales de comunicación, como los comités técnicos. Lo anterior se presenta de manera matricial y se entrega en los informes mensuales de interventoría. Un ejemplo de la matriz de seguimiento a los aspectos de operación se muestra enseguida:

Tabla 15 – Trazabilidad aspectos de operación.

Proceso / Elemento / Facilidad / Equipo	No Conformidad, Novedad, Hallazgo, Observación, Oportunidad de Mejora, u Otro.	Gestión Interventoría	Respuesta Concesionario	Seguimiento
Presencia de contaminantes	En este periodo se observaron 2 contaminaciones de hidrocarburo en la plataforma comercial.	Seguimiento a la implementación de las medidas correctivas. Se proyecta comunicación solicitando la implementación de medidas preventivas	Realizaron la limpieza, lavado del área contaminada, se emiten los IROS y los reportes de irregularidad.	En seguimiento
Presencia de obstrucciones	Ninguno Relevante	No aplica	No aplica	No aplica

Fuente: Consorcio Jet, agosto de 2017.

- Se evidenció que la interventoría fomenta el cumplimiento, por parte del concesionario, de las obligaciones en materia de seguridad aeroportuaria de acuerdo a las especificaciones mínimas previstas en la normatividad aplicable y del plan de seguridad aeroportuaria. Se cuenta con informes de seguimiento y con listas de chequeo a la gestión de seguridad aeroportuaria
- La interventoría entrega un informe mensual que cumple en contenido, calidad y oportunidad con respecto al tema operativo, incluyendo análisis y recomendaciones claras para la Entidad.
- Por lo anterior, se recomienda a la interventoría continuar con el seguimiento que ha venido implementado a la gestión operativa del concesionario.

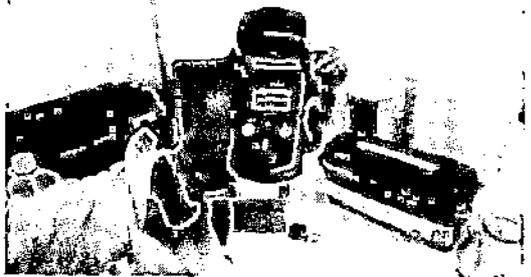
7.1.6 Desempeño del componente ambiental

Calificación obtenida: 80.13

Se resalta la gestión en los siguientes criterios evaluados:

- La interventoría hace seguimiento y evalúa el cronograma detallado de actividades ambientales de acuerdo a lo programado por el concesionario. Se cuenta con cronograma de gestión ambiental por aeropuerto, en el cual se discriminan las actividades con base en las diferentes fichas que se manejan en los planes manejo ambiental (PMA).

- Se evidenció que la Interventoría hace el seguimiento respecto al cumplimiento de las medidas de compensación establecidas por la autoridad ambiental competente. Por ejemplo, para el aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, se cuenta con la certificación de corporación autónoma regional de la frontera nororiental, Corponor, sobre la siembra de ciento veinte (120) nuevos árboles de especies.
- Se realiza de forma sistemática y periódica, por parte de la interventoría, seguimiento al estado de la infraestructura de mantenimiento de agua potable en cada uno de los aeropuertos. Para el caso del aeropuerto de Santa Marta, en julio de 2017, la interventoría realizó monitoreo a la potabilidad del agua, haciendo pruebas para obtener sus niveles de pH, cloro y turbiedad, sin encontrar novedad alguna. Se presenta registro fotográfico de estos ensayos enseguida:

Foto 43. Ensayos niveles de pH, cloro y turbiedad.	Foto 44. Resultados indicadores de agua.
 <p>Fuente: Consorcio Jet, agosto de 2017.</p>	 <p>Fuente: Consorcio Jet, agosto de 2017.</p>
Verificación de indicadores de pH del agua que se suministra en las diferentes áreas del aeropuerto de Santa Marta, Simón Bolívar.	La prueba del pH indica la acidez o alcalinidad del agua al medir la actividad del potencial de iones de hidrógeno.

- Se realiza de forma sistemática y periódica, registrando los resultados del seguimiento, del estado de la infraestructura de mantenimiento de aguas residuales de cada uno de los aeropuertos, con recomendaciones y solicitudes que se deriven de los allí detectado; no obstante, se encuentra en trámite la renovación de permisos de vertimientos ante la corporación autónoma regional de Norte de Santander, Corponor, y ante la corporación autónoma regional para la defensa de la meseta de Bucaramanga, CDMB, para los aeropuertos de Cúcuta y de Bucaramanga, respectivamente.
- La interventoría lleva a cabo seguimiento al manejo paisajístico que se desarrolla en cada uno de los aeropuertos. El seguimiento se evidencia en las fichas ambientales asociadas, dentro de los informes mensuales de interventoría. Para el caso del aeropuerto de Santa Marta se maneja la ficha 01-RV01-2012: siembra de hierbas y arbustos en las zonas verdes del área concesionada.

- La interventoría lleva a cabo seguimiento al manejo de materiales en obra en cada uno de los aeropuertos. El seguimiento se evidencia en las fichas ambientales asociadas, dentro de los informes mensuales de interventoría. Para el caso del aeropuerto de Santa Marta se maneja la ficha SKSM-ADEC01-2012: implementación de obras civiles y de infraestructura.
- La interventoría verifica y corrobora las muestras y análisis de laboratorio de calidad de aire, agua, y ruido, determinados en los permisos ambientales, constatando que los laboratorios estén certificados por la autoridad competente.
- La interventoría entrega un informe mensual que cumple en contenido, calidad y oportunidad con respecto al tema ambiental, incluyendo análisis y recomendaciones claras para la Entidad.

Por otra parte, se recomienda:

- Continuar con el seguimiento que la interventoría ha venido implementado a la gestión ambiental del concesionario.
- Mantener, y en lo posible intensificar, el apoyo y acompañamiento al concesionario en cuanto a la renovación de permiso de vertimiento de aguas en los aeropuertos de Cúcuta y Bucaramanga ya que la ausencia de estos puede llegar acarrear una sanción por parte de las autoridades ambientales correspondientes.

7.1.7 Desempeño del componente social

Calificación obtenida: 80.50

Se resaltan los siguientes criterios evaluados para el componente social:

- Con base en la información recibida mensualmente de los PQRs, la interventoría ha solicitado acciones al concesionario ante eventos sociales negativos. Por ejemplo, se han recibido PQRs en el aeropuerto de Santa Marta asociadas al comportamiento de los taxistas que hacen parte de la comunidad aeroportuaria; por lo tanto, a partir de solicitud de acciones correctivas, por parte de la interventoría, el concesionario ha adelantado cursos con los miembros de la Asociación de Taxistas (Asocontax) de Santa Marta sobre servicio al cliente por parte del SENA.
- La interventoría ha liderado un ejercicio para identificar las ocupaciones colindantes con la malla perimetral de los aeropuertos, para lo que se han establecido cinco metodologías: A) construcciones a menos de 50 cm de la malla, B) construcciones a más de 50 cm de la malla C) construcciones ubicadas en reemplazo de la malla y D) cultivos a menos de 50 cm de la malla. Dentro del resultado de este ejercicio, la interventoría encontró que para aeropuertos de nororiente se tienen 338 predios que son ocupaciones colindantes, lo que representa la afectación de 4.9 km, en total. Con los resultados encontrados, la interventoría ha recomendado a la ANI:

- o Socializar con las curadurías municipales y oficinas de planeación de las ciudades donde están ubicados los aeropuertos objeto de la concesión, lo establecido en el RAC, respecto a ubicación de construcciones y seguridad y aeroportuaria.
 - o Retomar el mantenimiento de los 50 cm hacia el exterior de la malla perimetral en los puntos que se pueda realizar.
 - o Solicitar a las alcaldías municipales de Cúcuta y Riohacha conformar mesas de trabajo permanentes para tratar temas relacionados con las ocupaciones evidenciadas.
- En los informes mensuales de interventoría se evidencia se realiza seguimiento periódico, de los sitios o espacios, personal y horarios de las oficinas de atención al usuario.
 - La interventoría entrega un informe mensual que cumple en contenido, calidad y oportunidad con respecto a los temas sociales e incluye análisis y recomendaciones claras para la Entidad.
 - Por lo anterior, se recomienda a la interventoría continuar con el seguimiento que ha venido implementado a la gestión social del concesionario.

8. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de auditar y analizar los diferentes componentes se presentan las siguientes anotaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría, como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la ANI con el mismo.

Para la presentación del plan de mejora se cuenta con 30 días calendario posteriores a la radicación del presente informe, periodo en el cual la supervisión formulará los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico dsaenz@ani.gov.co para su revisión y aprobación.

La Oficina de control interno, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Lo anterior en respuesta al procedimiento PD-26 y formato EVCI-F-004: "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)".

8.1 No Conformidades

8.1.1 Para la supervisión

1. No se evidenció una labor de seguimiento y aseguramiento a la renovación de los permisos de vertimientos de agua en los aeropuertos de Palonegro, en Bucaramanga, y Camilo Daza, en Cúcuta a pesar de que las solicitudes de renovación de los permisos, por parte del concesionario, se hicieron en 2011 y 2015, respectivamente, las cuales no han surtido efecto.

8.2 Recomendaciones

8.2.1 Para la interventoría

1. Se debe mantener, y en lo posible incrementar, la gestión de seguimiento y acompañamiento para cumplir con los plazos contractuales definidos para las obras en los aeropuertos de Bucaramanga, Cúcuta y Santa Marta.
2. Para el caso particular del aeropuerto Simón Bolívar, de Santa Marta, se deben incrementar los esfuerzos de acompañamiento a aquellos componentes del proyecto que representan atrasos significativos, tales como, la construcción del bloque 3, que tiene un déficit de 43% y la adecuación de las obras de urbanismo, que presentan un déficit del 17%. Asimismo, se debe mantener e incrementar el acompañamiento a las obras que empiezan a sufrir déficits iguales o superiores al 10%, tales como la adecuación de las bodegas (bloque 5), el centro de servicios en tierra y las prepasarelas.
3. Continuar con la diligencia que requiere el posible cobro al concesionario por la no ejecución de obras de los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta.
4. Mantener el acompañamiento al concesionario para evitar la materialización de riesgos que afecten el ingreso esperado del proyecto, tales como el riesgo de aeropuertos deficitarios debido a la disminución de pasajeros. Particularmente en el aeropuerto de Barrancabermeja.
5. Se podría llevar a cabo una matriz de riesgos para cada uno de los aeropuertos de nororiente, con el fin de identificar cuáles son las situaciones críticas en cada uno de ellos.
6. Continuar con el apoyo a la gestión jurídico predial que demanda la restitución del parqueadero en el aeropuerto de Palonegro y del restaurante bar Portal de Palonegro, en el aeropuerto de Bucaramanga.
7. Mantener el apoyo a la gestión jurídica que demanda el cambio de accionistas de la concesión.
8. Diligencia y apoyo de la interventoría ante la investigación administrativa adelantada contra la sociedad Aeropuertos de Oriente S.A.S, de la cual, el 24 de agosto de 2017, se recibió en la ANI solicitud de información por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte.
9. Intensificar el apoyo y acompañamiento al concesionario en cuanto a la renovación de permiso de vertimiento de aguas en los aeropuertos de Cúcuta y Bucaramanga ya que la ausencia de estos puede llegar acarrear una sanción por parte de las autoridades ambientales correspondientes.

10. Adicionar en los informes mensuales de interventoría la composición accionaria del concesionario. Por otra parte, se evidenció que los informes ejecutivos semanales tienen esta información desactualizada, lo que debe ser corregido para evitar confusiones.

8.2.2 Para la supervisión

1. Se recomienda diligencia para implementar los mecanismos alternativos de solución de conflictos en caso de no lograr un acuerdo con el concesionario sobre los cobros asociados a la no ejecución de obras en los aeropuertos de Santa Marta, Bucaramanga y Cúcuta.
2. Asegurar que los permisos requeridos para los trabajos de la concesión se encuentran al día. Durante la auditoría se evidenció que no se ha logrado la renovación de los permisos de vertimientos de agua en los aeropuertos de Palonegro, en Bucaramanga, y Camilo Daza, en Cúcuta.
3. Continuar con el apoyo que requiere la interventoría y el concesionario en el acercamiento a las autoridades municipales correspondientes para socializar los impactos negativos que tienen las ocupaciones colindantes con la malla perimetral de los aeropuertos.

8.3 Buenas Prácticas y observaciones

8.3.1 Buenas prácticas

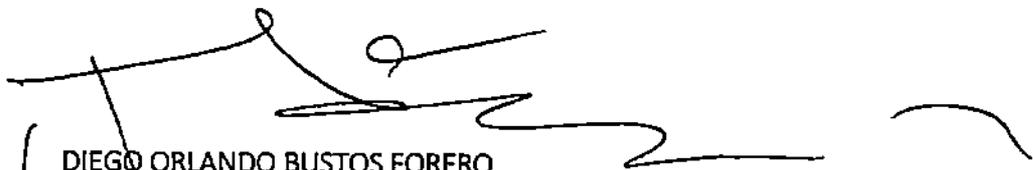
1. La interventoría hace seguimiento a un cronograma para evidenciar el cumplimiento parcial de obligaciones, productos, entregables y, en general, el progreso del concesionario, teniendo en cuenta los plazos límites establecidos en el contrato. Dentro de las actividades que soportan este seguimiento, se cuenta con actas de comité de obra, por aeropuerto y con informes semanales que reportan, de manera ilustrativa, las actividades ejecutadas durante el periodo, así como al seguimiento del proyecto en avance físico y en inversión.
2. Quincenalmente, la interventoría verifica el programa de mantenimiento a partir de actas técnicas de seguimiento que lleva a cabo con el concesionario, por aeropuerto. Allí se detallan los hallazgos señalados por la interventoría, los cuales son subsanados por parte del concesionario.
3. La supervisión del proyecto hace seguimiento a una matriz de control de las actividades ejecutadas y controladas por la interventoría, la cual permite identificar alertas tempranas en el proyecto.
4. El seguimiento que la interventoría lleva a cabo sobre los ingresos regulados y no regulados de la concesión es excelente. A manera de buena práctica se ha implementado un procedimiento de conciliación, el cual tiene un instructivo desarrollado con formato propio de la interventoría (Código PP 03).

5. La interventoría estudia, evalúa y analiza escenarios que impliquen modificación al programa financiero o al contrato de concesión, así como a valoración de impactos por incumplimiento contractual y remite su concepto a la Entidad.
6. La interventoría ha diseñado y adelanta el chequeo de la infraestructura aeroportuario con el uso de un formato propio.
7. Se realiza, por parte de la interventoría, seguimiento a los parámetros de servicio que se evalúan en las encuestas al usuario. Durante la auditoría se evidenció que la interventoría cuenta con los resultados históricos entre 2011 y 2016 para cada uno de los aeropuertos.
8. Mensualmente la interventoría lleva la trazabilidad de las observaciones emitidas al concesionario en cada uno de los aspectos que inciden en la operación del aeropuerto, observaciones que se notifican mediante diferentes canales de comunicación, como los comités técnicos. Lo anterior se presenta de manera matricial y se entrega en los informes mensuales de interventoría.
9. La interventoría ha adelantado un ejercicio de verificación de las ocupaciones colindantes con la malla perimetral de los aeropuertos con el fin de socializar, ante las autoridades municipales competentes, los impactos negativos que genera esta situación.

8.3.2 Observaciones

1. En el capítulo 6.3 se detallan las consideraciones de la oficina de control interno con respecto a los temas específicos tratados durante la auditoría: posible cobro al concesionario por la no ejecución de obras, estado de la modernización del aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta y seguimiento y control de ingresos regulados y no regulados, por parte de la interventoría.
2. Se emiten observaciones a cada uno de los componentes evaluados en la auditoría en el capítulo 7.1.
3. La interventoría obtuvo una calificación general de desempeño de 80.27 sobre 100, valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Con un muy cordial saludo,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de control interno

Proyectó: Ing. Daniel Felipe Sáenz Lozano - Contratista Oficina de control interno. 
Revisó: Ing. Ivan Mauricio Mejía Alarcón - Contratista Oficina de control interno. 