Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2018-102-006779-3
Fecha: 02/05/2018 13:04:57->102
FUN: DIMITRI ZANINOVICH V->100
Anexos:Informe 22 folios

Bogotá D.C

PARA: **DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA**
Presidente

DR. LUIS EDUARDO GUTIERREZ DIAZ
Vicepresidente de Gestión Contractual (E)

DE: **GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO**
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión aeroportuaria, Aeropuerto Internacional Ernesto Cortíssoz (PEI 106).

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto aeroportuario, Aeropuerto Internacional Ernesto Cortíssoz (PEI 106).

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

De acuerdo con lo previsto en el literal g art. 4º, los literales h, j y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a las dependencias involucradas, con el fin de que se formule el plan de mejoramiento correspondiente a las

no conformidades contenidas en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas o correctivas procedentes para lo cual el término recomendado es de treinta (30) días contados a partir de la radicación.

Cordial saludo,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno

C.C. Maria Eugenia Arcila Zuluaga – Gerente Aeroportuario
Jose Ariel Muñoz Vargas – Líder de equipo de apoyo a la supervisión
Camilo Sánchez Jaramillo – Vicepresidencia Estructuración.

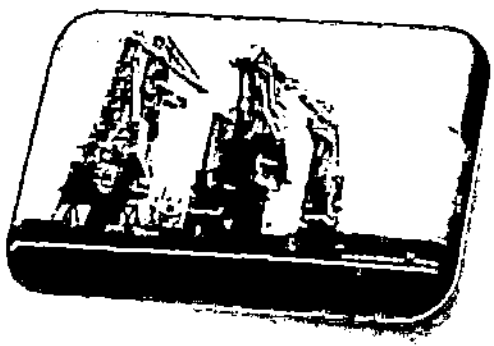
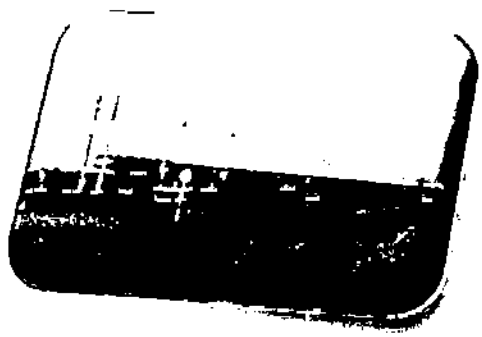
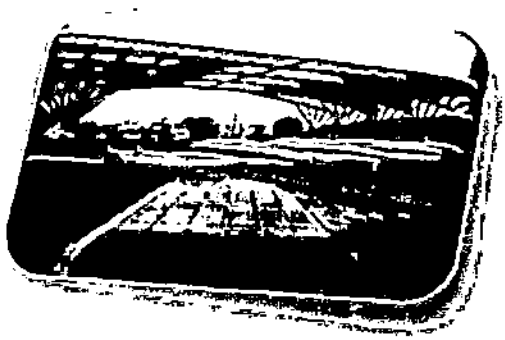
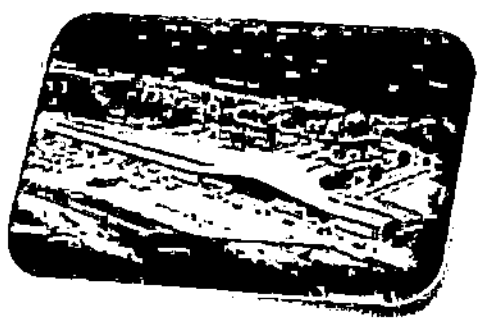
Anexo: 22 folios
Proyectó: Carlos Felipe Sánchez Pinzón – Contratista Oficina de Control Interno
Revisó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno
Borrador No. 20181020011446.

Agencia Nacional de Infraestructura

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte

Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de APP aeroportuario, Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla (PEI 106)

2018

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 4
2. OBJETIVOS 5
2.1 Objetivo general 5
2.2 Objetivos específicos 5
3. ALCANCE 5
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL 5
5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO 7
5.1 Información de Contratos 7
5.2 Equipo de supervisión 9
5.3 Descripción del proyecto auditado 9
6. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA 11
6.1 Avance de las obras y diseños de detalle del Periodo de Intervención 1 11
6.1.1 Diseños de detalle 12
6.1.2 Por otra parte, el tercer año del primer periodo de intervención inició el 19 de junio de 2017 y aún no se cuenta con la aprobación definitiva por parte de la Interventoría para ninguno de los diseños de detalle de las obras de este año; sin embargo, no se han activado mecanismos conminatorios para exigir dichos diseños, pues el contrato no estipula un plazo específico para su entrega. Ejecución de obras 12
6.1.3 Conclusiones sobre los retrasos en la ejecución del periodo de intervenciones 1 15
6.2 Interpretación del concepto de intervención 17
6.3 Dificultades en la adquisición del predio 001 18
6.4 Certificación del aeropuerto 19
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA 21
8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES 24
8.1 Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República) 24
8.2 Avances en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP) 24
8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado 24
9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 25
9.1 No Conformidades 25
9.1.1 Para la Interventoría: 26

9.2 Recomendaciones 26
9.2.1 Para la Interventoría 26
9.2.2 Para la Supervisión 27
9.2.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración 28

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto. 7
Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto. 9
Tabla 3. Alcance del proyecto. 10
Tabla 4. Etapas y plazos de ejecución establecidos en el contrato de concesión. 11
Tabla 5. Resultados de calificación MED de abril de 2018. 21
Tabla 6. Comparación histórica de calificaciones de la MED a la interventoría del proyecto. 22
Tabla 7. Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente. 22

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Áreas que se van a intervenir del aeropuerto Ernesto Cortissoz 10
Ilustración 2. Ubicación de la obra del nuevo edificio de carga. 13
Ilustración 3. Cantidad de actuaciones del periodo de intervención 1 según estado de ejecución... 15
Ilustración 4. Ubicación de arroyo bajo el vallado. 16
Ilustración 5. Ubicación del actual edificio de bomberos 20

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría Consorcio INTERAEROPUERTOS y a la supervisión del proyecto de APP aeroportuario denominado Aeropuerto Ernesto Cortissoz, en ejecución por parte del concesionario GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

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

2.2 Objetivos específicos

2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto; analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de construcción del proyecto.

2.2.2. Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por interventoría, Consorcio INTERAEROPUERTOS, en el proyecto de concesión de modo aeroportuario, Aeropuerto Ernesto Cortissoz.

2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorias adelantadas por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

3. ALCANCE

El alcance de este informe enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría en torno a la entrega de obras para de la Intervención #1, prevista para el 18 de junio de 2018. Esta revisión y verificación tiene corte a marzo de 2018.

En este sentido, se analizan los diferentes temas relacionados con la entrega en tiempo de las obras desde la fecha de inicio de la Intervención #1.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.[1]

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

- Ley 1474 de 2011, articulo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, articulo 32, numérales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público-Privadas.
    - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
    - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de la concesión que se va a auditar (Contrato 003 de 2015 y demás documentos contractuales).
- Contrato de la interventoría que se va a auditar (Contrato 196 de 2015, y demás documentos contractuales).
- Acta de Inicio contrato interventoría actual.
- Informes mensuales de los meses de febrero y marzo de la supervisión del proyecto.
- Informes mensuales de los meses de febrero y marzo de la interventoría del proyecto.

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de Contratos

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	**Concesión Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S** **Objeto:** El objeto del contrato es la entrega en Concesión por parte de la ANI en calidad de Concedente y a favor del Concesionario para que de conformidad con lo previsto en este Contrato el Concesionario realice la administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto. El Concesionario, por su cuenta y riesgo, ejecutará el Contrato y a cambio recibirá la Retribución en los términos aquí descritos.[2] **Contrato:** 003 de 2015 **Acta de inicio:** 15 de mayo de 2015 **Año de terminación del contrato:** 2035	3 otrosíes

[2] Tomado del Contrato de concesión No. 003 de 2015.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría	**Consorcio Interaeropuertos S.A.S.** **Objeto:** El objeto del Contrato comprende, sin limitarse: La interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, ambiental, social y predial del Contrato de Concesión. La medición de los Indicadores en los términos señalados en el Contrato de Concesión y la definición de las acciones necesarias para el logro de los objetivos previstos en el Contrato de Concesión. Colaborar con la ANI en el seguimiento al comportamiento de los riesgos, por lo cual deberá alertar tanto a la ANI como al Concesionario frente a la posibilidad de materialización de estos. Lo anterior incluye la elaboración de los insumos y parámetros de cuantificación de riesgos para el respectivo cumplimiento por parte de la ANI de la Ley 448 de 1998 y el Decreto 423 de 2001, o las normas que los modifiquen. Para el cumplimiento del objeto pactado en este Contrato, el Interventor desarrollará todas las actividades definidas en el presente Contrato; las que prevea el Pliego de Condiciones y sus anexos, las que se desprendan del Contrato de Concesión y las que se deriven de la naturaleza del objeto del presente Contrato.[3] **Contrato:** 196 de 2015 **Acta de inicio:** 15 de mayo de 2015 **Plazo:** 96 meses	1 otrosí

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

En cuanto al contrato de concesión, este ha tenido tres modificaciones hechas por medio de otrosíes. La primera fue firmada en octubre de 2015 y se suscribió con el propósito de ajustar los periodos de medición de indicadores a meses calendario y no a ciclos de 30 días contados desde la firma del acta de inicio del contrato de concesión.

La segunda, se firmó en octubre de 2016 con el propósito de incorporar a las obligaciones del contrato la Resolución 0886 de 2016 de Aerocivil[4] y de ampliar de 3 a 10 días el plazo de los explotadores de aeronaves para cancelar las facturas de las tarifas aeroportuarias y consignar en la subcuenta de ingresos regulados el respectivo monto. La tercera, se firmó en octubre de 2017 para

[3] Tomado del contrato de Interventoría No. 196 de 2015.

[4] "Por medio de la cual se modifica la resolución No. 05720 del 26 de noviembre de 2014, donde se fijan las tarifas de los derechos y tasas cuyo recaudo ha sido cedido al Concesionario del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortíssoz (El Aeropuerto) y se dictan otras disposiciones"

modificar las definiciones, el apéndice 7 y los formatos asociados con el concepto de "Cesión Especial", con el fin de "permitir la alternativa para la cesión del 100% de los flujos de la Retribución y/o Compensación Especial, cuando sea aplicable".

De otra parte, en el contrato de interventoría se ha realizado una modificación, firmada en febrero de 2016, asociada con cambiar el momento de entrega de actas mensuales de pago por servicios de interventoría, de forma que se ajusten los tiempos con los periodos de corte de información suministrada por el Concesionario de acuerdo con lo previsto en el contrato de Concesión.

5.2 Equipo de supervisión

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

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jose Leonidas Narváez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
María Eugenia Arcila Zuluaga	Gerente Aeroportuario	
Jose Ariel Muñoz	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Joel Vargas Miranda	Apoyo a la supervisión	
Ximena Pinzón	Apoyo a la supervisión	
Carlos Piracón	Apoyo a la supervisión	
Jaime Martínez	Apoyo jurídico	Grupo interno de trabajo asesoría gestión contractual - Vicepresidencia Jurídica
Néstor Palacios	Apoyo financiero	Grupo interno de trabajo asesoría gestión contractual - Vicepresidencia Ejecutiva
Arley Molano	Apoyo de riesgos	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Germán Bohórquez	Apoyo predial	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Stella Aldana	Apoyo social	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Álvaro Pabón Lozano	Apoyo ambiental	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno

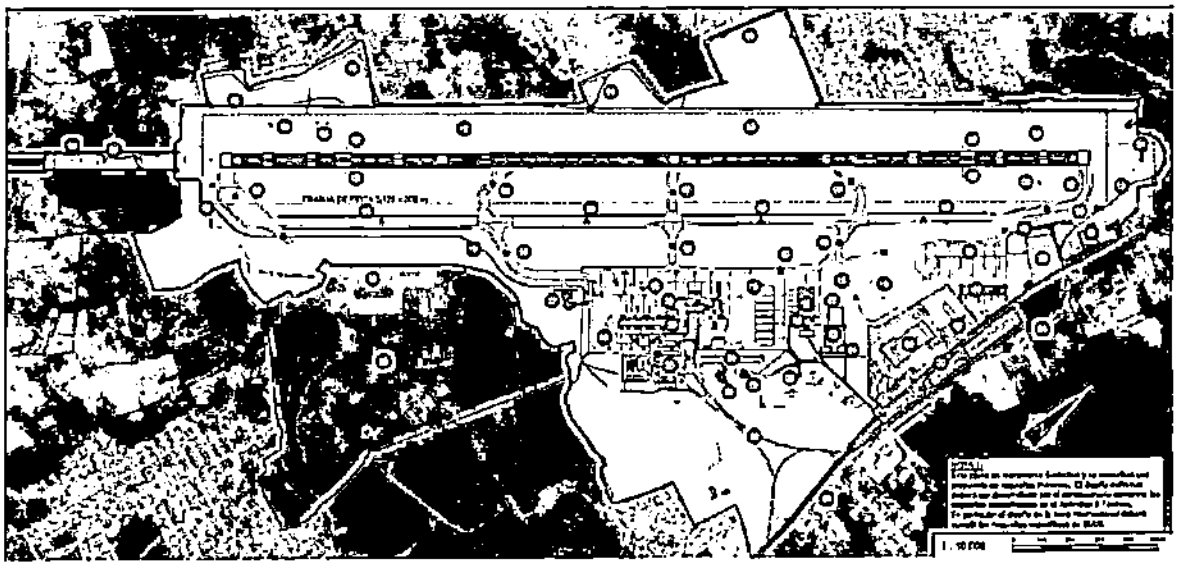
***Fuente:** Orfeo – Sistema de Gestión Documental ANI*

5.3 Descripción del proyecto auditado

El aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz se encuentra localizado en el municipio de Soledad, Atlántico, a 12 km de la ciudad de Barranquilla. El Aeropuerto tiene una pista con superficie en concreto rígido de 3.000 metros de longitud y 45 metros de ancho.

El propósito fundamental del proyecto de APP es la entrega en concesión del aeropuerto que presta servicio a la ciudad de Barranquilla, con el fin de garantizar el desarrollo y crecimiento sostenible del mismo por parte del nuevo concesionario, que invierta en el mantenimiento y expansión de este a la vez que gestione, potencie su operación y mejore el nivel de servicio ofrecido a los usuarios.

Ilustración 1. Áreas que se van a intervenir del aeropuerto Ernesto Cortissoz.



Fuente: Consorcio Interaeropuertos. Ficha técnica del proyecto, informe de interventoria No. 33.

El contrato de concesión comprende varias etapas para su modernización y adecuación, dentro de ellas se resaltan tres fases desagregadas en 8 intervenciones, previstas para los 20 años de la concesión; la primera fase concentrada en la intervención prioritaria para mejorar operación y ampliación; la segunda fase, ya con el aeropuerto modernizado y una tercera fase con un mantenimiento general al nuevo aeropuerto, garantizando las condiciones de operación logradas con las primeras dos intervenciones.

Tabla 3. Alcance del proyecto.

ACTIVIDAD	UNIDAD	CANTIDAD
REPAVIMENTACIÓN DE LA PISTA DE VUELO	M2	135.0
AMPLIACIÓN DE EDIFICIO TERMINAL	M2	5.5
NUEVO TERMINAL DE CARGA	M2	6.2
POTENCIA ELÉCTRICA A INSTALAR	KVA	8.5
ADQUISICIÓN DE ÁREAS	M2	35.3
CONSTRUCCIÓN Y ADECUACIÓN DE PARQUEADEROS	PLAZA	664.0

Fuente: Ficha técnica del proyecto elaborada por el equipo de supervisión.

En el caso de las 8 intervenciones, el contrato establece tanto los plazos en los que se debe dar inicio a cada actuación como los plazos de ejecución de cada una (ver Tabla 4).

Tabla 4. Etapas y plazos de ejecución establecidos en el contrato de concesión.

ETAPAS CONTRATO		INICIO	FIN
Acta de Inicio		15 de mayo de 2015	-
Acta de entrega de infraestructura		19 de junio de 2015	-
Fase 1	Plan de Intervención 1	19 de junio de 2015	18 de julio de 2018
	Plan de Intervención 2	19 de julio de 2018	18 de julio de 2020
	Plan de Intervención 3	19 de julio de 2020	18 de julio de 2023
Fase 2	Plan de Intervención 4	19 de julio de 2023	18 de julio de 2025
	Plan de Intervención 5	19 de julio de 2025	18 de julio de 2028
	Plan de Intervención 6	19 de julio de 2028	18 de julio de 2030
Fase 3	Plan de Intervención 7	19 de julio de 2030	18 de julio de 2033
	Plan de Intervención 8	19 de julio de 2033	18 de julio de 2035
Iniciación etapa operación		mayo de 2015	18 de julio de 2035
Fecha de reversión		20 años a partir del acta de inicio	18 de julio de 2035

Fuente: Cálculos propios con base en información del numeral 5.2.1 de la parte especial del contrato de concesión y del acta de entrega de infraestructura.

Este proyecto enmarca el primer contrato de concesión aeroportuaria generado por la ANI, debido a que las concesiones aeroportuarias previamente se generaban desde la Aerocivil; reto que asumió la ANI desde el año 2014 cuando se trasladó la gestión y administración de los contratos de concesión aeroportuaria a la Agencia. Este reto impone que los aeropuertos que salgan a concesión sean estructurados por la ANI e involucran un modelo contractual similar a los contratos 4G carreteros en virtud de entregables, siendo los más representativos en este caso el Plan Maestro, la actualización del PMA, la definición de base de diseño de la ampliación, los planes de intervención, entre otros.

6. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

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

6.1 Avance de las obras y diseños de detalle del Periodo de Intervención 1

En esta sección se presenta el avance general de las obras de modernización del proyecto en el marco del plan de intervención 1, un análisis del avance en su ejecución y las consideraciones de la Oficina de Control Interno al respecto.

Teniendo en cuenta que el término "intervención" es sujeto de debate en la coyuntura actual del proyecto (ver sección 6.2), para efectos de esta sección se acogerán las definiciones presentadas en la parte general del contrato de concesión en torno a los términos de intervención y actuación.

En este sentido, se entenderán las intervenciones como "las que hacen parte del Plan de Intervenciones, Adecuación y Modernización según el Apéndice 2 – Técnico" y se entenderá una actuación como cada una de las actividades que componen una intervención.

6.1.1 Diseños de detalle

De acuerdo con la parte especial del contrato de Concesión, numeral 5.1.2. Programación de las Intervenciones, literal b, la entrega de las obras del periodo de intervención 1 está programada para el final del mes 36 contado a partir del acta de entrega de infraestructura, esto es, el 19 de junio de 2018; sin embargo, actualmente se evidencian retrasos en el cronograma de obras vigente, los cuales amenazan seriamente la entrega en tiempo de la totalidad de las actuaciones previstas en el periodo de intervención 1.

Uno de los factores que han generado estos retrasos, es la entrega de diseños de detalle de las obras. En general, se han tenido retrasos en la entrega de los diseños de detalle de las obras que se deben completar en los tres primeros años del contrato, los cuales conforman el primer periodo de intervención. Al respecto, la ANI ha iniciado procesos sancionatorios al Concesionario a causa del vencimiento de los plazos máximos que establece el contrato para la entrega y aprobación de estos diseños[5], para el primer y el segundo año.

No obstante, la Interventoría ha informado a la ANI que el Concesionario ya cumplió con la entrega de los diseños correspondiente a los años 1 y 2 del primer periodo de intervención[6], por lo que se está evaluando el cierre de estos dos procesos sancionatorios.

6.1.2 Por otra parte, el tercer año del primer periodo de intervención inició el 19 de junio de 2017 y aún no se cuenta con la aprobación definitiva por parte de la Interventoría para ninguno de los diseños de detalle de las obras de este año[7]; sin embargo, no se han activado mecanismos conminatorios para exigir dichos diseños, pues el contrato no estipula un plazo específico para su entrega. Ejecución de obras

Respecto a la ejecución de las actuaciones que conforman el primer periodo de intervención, a la fecha, la Interventoría ha recibido del Concesionario 6 versiones del cronograma de obras, de las cuales, solo se encuentra aprobada la versión 2 debido a que las siguientes versiones plantean

[5] Contrato de concesión, Apéndice 2 Técnico, numeral 2.4.9.4.1. Plazo para la presentación de los Diseños de Detalle.

[6] Radicado ANI: 20183090055723.

[7] Informe ejecutivo de la Interventoría y evidencia física durante el recorrido de auditoría.

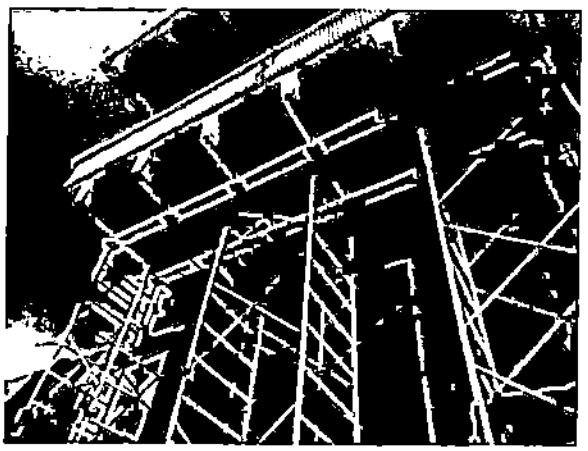
ejecución de actuaciones por fuera de los plazos máximos de entrega establecidos en el contrato para el periodo de intervención 1[8].

De acuerdo con la última versión aprobada del cronograma de obras (versión 2), según el informe de Interventoría No. 33, "todas las actuaciones, excepto las que finalizaron, presentan atrasos". No obstante, si se tiene en cuenta el último cronograma de obras presentado por el Concesionario (versión 6), se observa que de un total de 41 actuaciones contempladas para ejecutar en el periodo de intervención 1, 19 actuaciones no se han iniciado (49% del total), 4 actuaciones llevan un avance de ejecución inferior al 5% (10% del total), 14 actuaciones se encuentran en ejecución con un avance inferior al 5% (34% del total) y 4 actuaciones ya se completaron (10% del total).

A continuación se presenta un breve recuento de algunas de las actuaciones que se encuentran en ejecución, describiendo en cada una el porcentaje de ejecución con respecto al último cronograma presentado por el Concesionario.

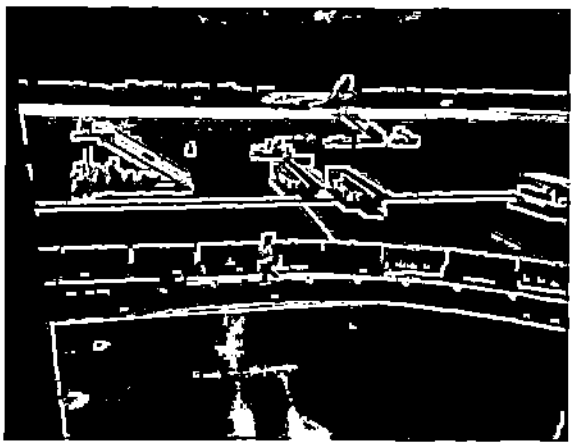
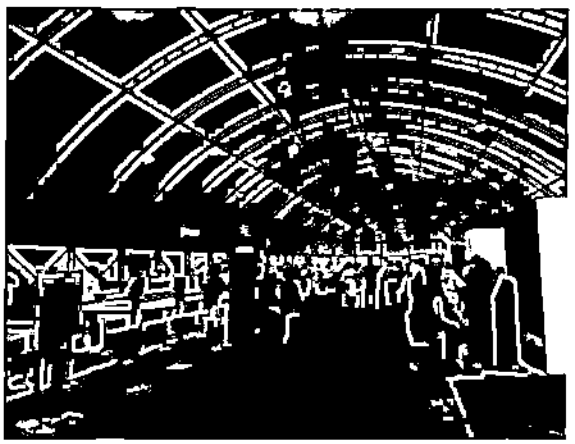
Foto 1. Vista frontal de la obra del nuevo edificio de carga (actuación 5.16.)	*Ilustración 2. Ubicación de la obra del nuevo edificio de carga.*
Se puede evidenciar el avance de obra, de acuerdo con la Interventoría es de 36% y presenta un desfase de 5% con respecto a lo programado.	Esta ubicación es nueva, actualmente la carga es manejada en el aeropuerto en un edificio antiguo.

[8] Radicado ANI 20183090031141.

Foto 2. Avance de la adecuación a norma de estructuras, reformas y remodelación de fachadas edificio terminal y anexos TWR.	*Foto 3. Intervención en el marco de la adecuación de las estructuras a la norma vigente – NSR10.*
	
La remodelación de fachadas tiene un adelanto del 45% frente a un avance programado del 2%.	La actualización a norma tiene un avance de 24% contra un 27% programado, por lo que lleva un retraso en ejecución del 3%.

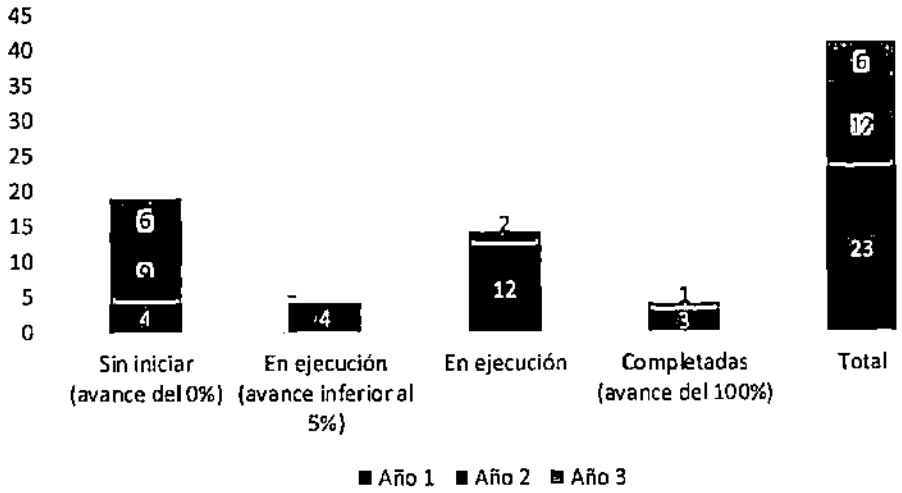
En las fotos 2 y 3 se presentan los avances en materia de reforzamiento estructural y en general respecto a la actualización a la Norma Sismorresistente Colombiana, así como la remodelación e integración arquitectónica de fachadas en el ala nacional estas son algunas de las intervenciones que se encuentran en ejecución con avances superiores al 5%.

En las fotos 4 y 5 se muestran algunas de las infraestructuras provisionales que ha sido necesario instalar de forma paralela a algunas actuaciones, con el fin de garantizar la operación del aeropuerto.

Foto 4. Corredor de acceso provisional para pasajeros que transitan desde el terminal hacia el abordaje de las aeronaves.	*Foto 5. Infraestructura provisional para el registro de pasajeros en el proceso de chequeo de ingreso (check-in).*
	
Esta infraestructura provisional hace parte de una serie de intervenciones necesarias para garantizar la operación mientras que se adelanta la modernización del aeropuerto.	Esta infraestructura provisional ha permitido que la operación del lado tierra para el ingreso de pasajeros no se vea afectada en cuanto a eficiencia y comodidad.

En general, en la Ilustración 3 se puede observar el estado actual de ejecución de todas las actuaciones previstas dentro de la actuación No. 1, de acuerdo con el último cronograma de obras entregado a la Interventoría por parte del Concesionario.

Ilustración 3. Cantidad de actuaciones del periodo de intervención 1 según estado de ejecución.



Fuente: Elaboración propia con datos del informe de Interventoría No. 33, correspondiente al mes de febrero de 2018.

Frente al retraso reiterado del Concesionario en la ejecución de actuaciones, si bien en el informe de auditoría anterior se habían evidenciado "pocas acciones de fondo sobre el actuar del concesionario, a fin de cumplir con los plazos estimados del contrato", a lo largo de la presente auditoría fue posible evidenciar que la supervisión ha activado los mecanismos conminatorios que prevé el contrato para exigir al Concesionario el cumplimiento de los tiempos de entrega de los diseños de detalle de los años 1 y 2. Por su parte, la Interventoría ha conceptuado en torno a la pertinencia de iniciar procesos sancionatorios, ha aprobado los periodos de cura respectivos y ha hecho el seguimiento posterior para verificar el cumplimiento contractual.

Frente a la entrega de las actuaciones, solo se podrán activar los mecanismos de apremio que prevé el contrato a partir de la fecha de entrega de la intervención 1, es decir, a partir del 19 de junio de 2018.

6.1.3 Conclusiones sobre los retrasos en la ejecución del periodo de intervenciones 1

Respecto a los retrasos descritos en cuanto a los diseños y en cuanto a la ejecución de obra, se puede concluir que para que el Concesionario entregue en tiempo la intervención 1, es necesario:

- Que los diseños de detalle de las actuaciones del año 3 sean aprobados por la Interventoría; sin embargo, a la fecha de corte de este informe no se tiene concepto favorable ni sin observaciones para ninguna de estas actuaciones.

- Que las actuaciones que se encuentran en ejecución (que corresponden al 44% del total) sean finalizadas y que las actuaciones que no se han iniciado (que corresponden al 10% del total) se inicien y finalicen.
- Que lo anterior suceda antes del 19 de junio de 2018, que es la fecha máxima de entrega para la intervención 1, es decir, en aproximadamente un mes y 20 días calendario.

Teniendo en cuenta lo anterior y que el Concesionario ha enviado a la Interventoría nuevas versiones del cronograma de obras que exceden los plazos contractuales, es posible evidenciar una alta probabilidad de que no se cumpla con los plazos estipulados en el contrato en relación con la entrega de la intervención 1.

Frente a esta situación, una de las causas más significativa que se puede identificar es la cadena de retrasos, respecto a la cual se empezó a alertar por parte de esta Oficina en el anterior informe de auditoría realizada a este proyecto, en 2016. En primer lugar, hubo retrasos para obtener las bases de diseño definitivas, que eran un prerrequisito para poder formular todos los diseños de detalle; en segundo lugar, también hubo retrasos en los diseños de detalle de las actuaciones de los años 1 y 2 los cuales, como se mencionó anteriormente, dieron lugar al inicio de los dos procesos sancionatorios abiertos a la fecha de corte de este informe y en tercer lugar, se siguen generando retrasos en ejecución porque a la fecha no se tienen aprobados los diseños de detalle de las actuaciones que están planteadas para desarrollar en el año 3.

Adicional a esto, es importante considerar que dentro de las actuaciones del plan de intervención 1 hay actuaciones que preceden a otras, por lo que las otras solo se pueden iniciar una vez se terminen las precedentes. Esto implica que, al retrasarse las actuaciones precedentes, se retrasan también las actuaciones siguientes alargando cada vez más la ruta crítica, que define el tiempo necesario para terminar la última actuación. En el caso del proyecto, algunos ejemplos de actividades precedidas por otras son: la instalación de equipos de aire acondicionado, la adecuación de calles de rodaje A1 y A2 a la norma RAC y la instalación de alumbrado en el vallado perimetral (ver Foto 6).

Foto 6. Captura del vallado perimetral.	*Ilustración 4. Ubicación de arroyo bajo el vallado.*
En esta captura se observa un drenaje que	Como se puede observar en el mapa, el

traspasa el vallado. Como este, algunos puntos del vallado requieren protección contra socavación.	arroyo proviene de un predio poco desarrollado.

Teniendo en cuenta los retrasos evidenciados y que el Concesionario ha presentado a la Interventoría versiones del cronograma de obras que superan las fechas máximas de entrega de la intervención 1, esta Oficina considera es importante que se tengan preparados los mecanismos de apremio en caso que se materialice el incumplimiento de la entrega de esta intervención, con el fin de buscar que el Concesionario termine las actuaciones que puedan quedar pendientes en el menor tiempo posible.

En este sentido, se recomienda a la supervisión prever un plan de contingencia con el Concesionario e Interventoría con el fin de minimizar el tiempo de entrega de las actuaciones de la intervención 1, en caso de que se genere el incumplimiento de esta entrega. Como parte de este plan, se puede optar por un periodo de cura máximo para la entrega de dichas obras amparadas por una gestión contractual tendiente a permitir culminar la intervención prevista.

Adicionalmente, para la formulación del mencionado plan, se recomienda administrar los riesgos[9] asociados a la siguiente cadena de posibles consecuencias de la entrega a destiempo de la intervención 1:

1. Desplazamiento de cronograma y a la postre de la inversión.
2. Afectación del flujo previsto de los recursos del proyecto.
3. Afectación de la operación del aeropuerto como consecuencia de las actuaciones no entregadas dentro del plazo máximo para terminar la intervención 1.
4. Detrimento patrimonial en caso de afectación en la operación del aeropuerto.

6.2 Interpretación del concepto de intervención

En el marco de esta auditoría, se ha identificado como relevante la discusión en torno a la interpretación del término intervención, puesto que tiene una afectación directa sobre el pago de la retribución del Concesionario y por ende del desarrollo financiero del contrato.

Por una parte, el Concesionario ha manifestado que el término "intervención" al que hace referencia el contrato de concesión, "comprende las obras y actividades con cuya ejecución se garantiza la prestación del servicio"[10], en el mismo sentido en el que se interpretan las unidades funcionales de un proyecto de concesión carretero. De acuerdo con esto, se interpretarían como intervenciones las obras de la pista o las de las calles de rodaje, entre otras, lo cual implicaría que el pago de las intervenciones se haría a partir de estas obras y no a partir del conjunto de actuaciones

[9] Se plantea la administración del riesgo como la mitigación del mismo a partir del análisis del efecto combinado entre la probabilidad de ocurrencia y el impacto de dichos riesgos.

[10] Informe de Interventoría No. 33.

que conforman cada uno de los 8 periodos de intervención que se contemplan dentro del alcance del contrato.

Por otra parte, en la posición de la ANI y de la Interventoría se sostiene que una intervención debe ser entendida como el conjunto de actuaciones que se ejecutan en los 8 periodos de tiempo citados en el numeral 5.2.1. de la parte especial del contrato. Esto a su vez es coherente con la definición presentada en la parte general del contrato de concesión, en la sección de definiciones para los términos "Intervenciones o Intervenciones mínimas".

En este mismo sentido, en el desarrollo de la presente auditoría el equipo financiero de la Interventoría presentó un ejercicio preliminar de simulación en el cual se aplicaba la fórmula prevista en el contrato para calcular la retribución del Concesionario, adoptando la definición de intervención planteada por este. Como resultado, se observó que, al aplicarse esa interpretación, para el caso de ciertas intervenciones la fórmula de la retribución no sería aplicable.

Al respecto, esta Oficina recomienda continuar los acercamientos con el Concesionario con el fin de que acoja la aplicación propuesta por la ANI y la Interventoría en torno a este tema y en caso de que no se llegue a un acuerdo antes del recibo formal de la primera actuación, tener completamente soportados los argumentos en favor de la interpretación prevista por la ANI desde la estructuración del contrato.

6.3 Dificultades en la adquisición del predio 001

En el desarrollo de la auditoría se han evidenciado dificultades en la gestión predial en torno al predio 001, en particular en torno a la adquisición del predio, pues en el proceso de inscribir la oferta de compra ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos de Soledad (ORIP), se ha bloqueado el folio de matrícula inmobiliaria del predio porque al parecer este aparece con una doble titularidad.

Los presuntos titulares del predio en mención son la sociedad CURE INVERSIONES & COMPAÑÍA LTDA y el Ministerio de Comercio Exterior. Por su parte, para discutir este asunto la ANI organizó una reunión de acercamiento con el Ministerio, a la que también asistieron representantes del Concesionario y de la Interventoría.

La reunión tuvo lugar el 14 de febrero de 2018[11] y durante ésta, el Ministerio manifestó que la titularidad está a su nombre, que los títulos posteriores a su adquisición son falsos y que en relación con esto existe una denuncia penal, por lo que la Fiscalía General de la Nación (FGN) ha ordenado a la ORIP el bloqueo del folio de matrícula inmobiliaria del predio hasta que haya una resolución judicial al respecto. Por otra parte, en la misma reunión el Ministerio ha manifestado su voluntad de ceder el predio de forma gratuita a la ANI.

A la fecha de corte de este informe, aún no se conoce el fallo judicial de la FGN ni los resultados de la investigación administrativa que lleva la ORIP; sin embargo, el Concesionario ha advertido que

[11] Radicado ANI 20183090094741.

este predio se necesita para la ejecución de la actuación 4.1. "Vía Perimetral"[12], la cual, según el último cronograma de obras aprobado por la interventoría está prevista para iniciar en el periodo de intervención 2, que según el numeral 5.2.1 de la parte especial del contrato, debe iniciar el 19 de junio de 2018.

Al respecto, la Oficina de Control Interno concluye que si bien en este momento la adquisición del predio está determinada por las actuaciones de terceros (la ORIP, la FGN y el Ministerio de Comercio Exterior), es importante evaluar los riesgos asociados en caso que la adquisición supere la fecha de inicio del periodo de intervención 2, retrasando la ejecución de la actuación 4.1 y dando origen a un posible evento eximente de responsabilidad en una de las obligaciones del Concesionario. En este sentido, se recomienda prever la materialización de esta contingencia y tomar acciones respecto a la viabilidad de ajustes en el cronograma de obras de manera que se minimice la afectación del desarrollo del proyecto.

6.4 Certificación del aeropuerto

La certificación internacional de seguridad operacional aeroportuaria es un conjunto de normas, métodos y estándares establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En Colombia, la Aeronáutica Civil se ha puesto la meta de lograr que todos los aeropuertos internacionales del país cuenten con esta certificación, por lo que se está encargando de revisar la operación e infraestructura de estos aeropuertos y certificar que se cumpla con los todas las condiciones de seguridad y eficiencia sugeridas por la OACI.

En el caso del aeropuerto Ernesto Cortissoz, varias de las obras que se adelantan en torno al contrato de concesión están encaminadas a obtener esta certificación, ya que era la meta que se había propuesto el Concesionario para finales del 2016[13]. En la actualidad, la certificación no se ha obtenido, para lo cual, los retrasos de algunas de las obras del periodo de intervención 1 han sido determinantes.

Por su parte, la interventoría ha hecho seguimiento a los requisitos pendientes para poder optar por la certificación[14], resaltando que "a excepción de las Actuaciones 1.3 Repavimentado de pista en concreto asfáltico y adecuación de márgenes y 1.4 Adecuación y repavimentado de márgenes de pista, todas las Actuaciones requeridas para la Certificación del Aeródromo presentan atrasos"[15]. En general, la interventoría reporta que hay 10 actuaciones a las que está supeditada la obtención de la certificación, de las cuales 2 están terminadas y 5 tienen un avance superior al 90%. El objeto y el avance de las otras 3 intervenciones se resume a continuación:

---

[12] Radicado ANI No. 20184090078002.

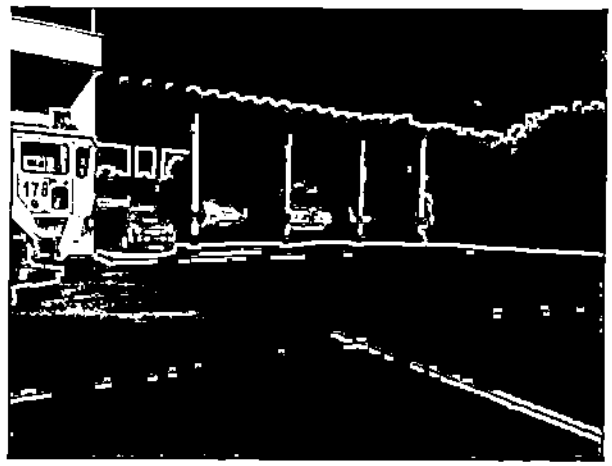
[13] Comunicado de prensa en la página web de la ANI, recuperado el 27/04/2018 de http://www.ani.gov.co/arranca-etapa-de-construccion-en-la-modernizacion-del-aeropuerto-ernesto-cortissoz-de-barranquilla.

[14] Radicado ANI No. 20184090369682.

[15] Informe de Interventoría No. 33.

- Construcción de sobreancho en rodaduras A, B, C, D (incluida pintura y señalética), 0,5 metros en cada lateral de pavimento resistente y adecuación de márgenes para letra de clave 4E: se tiene un avance del 58%.
- Actualización sistema de luces de borde calle de rodaje: se tiene un avance de 56%.
- Vía directa Bomberos a Pista: se tiene un avance del 0%.

Respecto a esta última actuación, cabe anotar que además de que no se ha iniciado la ejecución (ver Foto 7), tampoco se cuenta con los diseños de detalle aprobados, lo cual se debe a que esta actuación no quedó prevista dentro del contrato de concesión, aunque es necesaria para obtener la certificación.

Foto 7. Actual edificio de bomberos.	*Ilustración 5. Ubicación del actual edificio de bomberos.*
	
Los vehículos que se muestran en la ilustración hacen parte de la actuación 5.26. Adquisición de maquinaria de extinción de incendios.	A partir de la ubicación que se muestra en el mapa, es necesario construir una vía de acceso directo a la pista.

En torno a la certificación de seguridad operacional del aeropuerto, se evidencia que el retraso frente al cronograma de obras establecido ha ocasionado que aún no se pueda optar por la certificación del aeropuerto, junto con otros factores como la aprobación del manual de aeródromo y el plan operativo[16]. Frente a esto, se recomienda que como parte del plan de contingencia recomendado en la sección 6.1.3 de este documento (frente a los retrasos del cronograma de obras) se priorice la finalización de las actuaciones pendientes para lograr la certificación. Además, se recomienda continuar evaluando la opción más favorable para incluir la vía directa desde el edificio de bomberos hacia la pista dentro de las actuaciones del contrato de concesión.

[16] Radicado ANI 20184090304942.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría del proyecto, Consorcio Interaeropuertos S.A.S.

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

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

Nombre proyecto concesión	*Aeropuerto Ernesto Cortissoz*
Nombre interventoría proyecto	*Consorcio Interaeropuertos S.A.S.*
No. contrato interventoría	*196 de 2015*
Fecha de evaluación	*Abril de 2018*

		0-69	70-89	90-100	
		Calificación desempeño de interventoría AEROPORTUARIO			
Id	**Componente**	**Bajo**	**Medio**	**Alto**	**Cumplimiento contractual**
01	Gestión Administrativa	-	77	-	7/9 (78%)
02	Gestión Técnica	-	79	-	18/18 (100%)
03	Gestión Financiera	-	76	-	19/20 (95%)
04	Gestión Juridica	-	84	-	10/10 (100%)
05	Gestión de Operativa	-	77	-	11/11 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	77	-	15/15 (100%)
07	Gestión Social	-	75	-	12/12 (100%)
08	Gestión Predial	-	75	-	8/8 (100%)

Calificación ponderada:	**77/100**	**Cumplimiento contractual:**	**100/103 (97%)**

Fuente: elaboración propia.

A nivel general, se observó una interventoría con un cumplimiento contractual alto (100 de 103, ver columna 6 de la Tabla 5) y que aporta valor agregado a su quehacer.

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

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

		Comparación histórica de calificaciones	
Id	Componente	Abril de 2018	Abril de 2016
01	Gestión Administrativa	76,8	67,0
02	Gestión Técnica	78,5	72,4
03	Gestión Financiera	76,0	71,7
04	Gestión Jurídica	84,3	69,6
05	Gestión Operativa	76,8	67,4
06	Gestión Ambiental	77,3	70,5
07	Gestión Social	75,0	74,5
08	Gestión Predial	75,0	70,5
	Calificación	75,0	70,4

Fuente: elaboración propia.

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

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

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Administrativo 77/100	Se cuenta con un manual de funciones del personal de la interventoría. Se cuenta con herramientas como formatos de revisión con listas de chequeo que permiten sistematizar los controles, medir el progreso y terminan evidenciando alertas en varias de las áreas de la Interventoría.	Establecer indicadores del sistema de gestión de calidad de la Interventoría que permitan medir la eficiencia de su labor. Establecer controles que garanticen la entrega completa y en tiempo de los productos de interventoría solicitados dentro de las obligaciones de su contrato.
Técnico 79/100	La Interventoría se involucra en la programación de los simulacros para el control de emergencias.	Dado que el control de la señalización se lleva de forma transversal a varias áreas en varios formatos, se recomienda unificar en un solo control la señalización asociada con información al usuario, con el fin de evidenciar falencias y recomendar mejoras en este aspecto.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Financiero 76/100	Se evidencia el apoyo a los conceptos de la interventoría por medio de simulaciones financieras, en relación con la interpretación del término "intervención".	Establecer controles que permitan garantizar la entrega y completitud de todos los productos previstos en el Anexo 4 del contrato de Interventoría.
Jurídico 84/100	Se observa un reporte mensual del cumplimiento de obligaciones contractuales del Concesionario, a partir de una lista de chequeo diligenciada de manera que permite detectar incumplimientos de forma temprana y emitir alertas al respecto.	Continuar monitoreando el cumplimiento contractual del Concesionario y alertando de forma preventiva al Concesionario y a la ANI sobre posibles incumplimientos.
Operativo 77/100	Se evidencia el uso de aplicaciones online de seguimiento a los indicadores del proyecto, lo cual permite automatizar el procesamiento y tener disponibles siempre los resultados de análisis de la información.	Dado que se cuenta con un cronograma mensual de seguimiento y controles en materia operativa, se recomienda compartirlo con la ANI para darle a conocer la metodología que se utiliza.
Ambiental 77/100	Se evidencia un cronograma de actividades compartido con el Concesionario, de manera que se coordina la ejecución de actividades ambientales con el seguimiento y control por parte de la Interventoría.	Al final de cada una de las secciones del área ambiental del informe mensual, se recomienda establecer la posición de la interventoría, conceptuando sobre los resultados reportados sobre la gestión del Concesionario.
Social 75/100	Se evidencia un seguimiento proactivo en la verificación de la afectación económica y social del proyecto, revisando y corrigiendo las fichas sociales elaboradas por el Concesionario.	Nutrir la página web de interventoría con divulgación de información de interés para la ciudadanía, como por ejemplo el avance de obra y las actividades de capacitación a la comunidad.
Predial 75/100	Se observa un proceso constante de entregas por parte del Concesionario y observaciones por parte de la Interventoría sobre los productos de la gestión predial, en beneficio de la calidad de los productos finales.	Ya que en el informe mensual se presentan varios indicadores porcentuales de la gestión predial, se recomienda también presentar el valor numérico de los indicadores e interpretar y comentar sobre los resultados obtenidos.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 2.2.3. de este informe, referente a la verificación de mejoras derivadas de los diferentes controles del proyecto, a continuación se presentan los antecedentes en materia del Plan de Mejoramiento Institucional (generado a partir de los hallazgos de la Contraloría General de la República - CGR), de las solicitudes recientes de los organismos de control del estado y de los planes vigentes de mejoramiento por procesos, los cuales se generan a partir de no conformidades de la Oficina de Control Interno levantadas en auditorías pasadas sobre este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año, ver el Anexo 2.

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

El proyecto auditado no tiene abiertos a la fecha hallazgos de la Contraloría General de la República (CGR).

8.2 Avances en el Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Respecto al plan de mejoramiento por procesos, se tiene que el proyecto había sido auditado anteriormente en abril de 2016, cuando se emitieron tres no conformidades, asociadas con:

1. La Interventoría hacía uso de los datos suministrados por el Concesionario para calcular las estadísticas de operación, sin cotejar la totalidad de estos datos.
2. El contenido de la página web requería un mejoramiento completo en cuanto información de interés general del proyecto.
3. Se evidenciaron pocas acciones por parte de la supervisión para conminar al Concesionario y exigirle el cumplimiento de los plazos del contrato.

Estas fueron debidamente atendidas en su momento mediante plan de mejoramiento, del cual la OCI hizo seguimiento hasta que se evidenció su implementación y la eliminación de las situaciones evidenciadas, realizándose el cierre de las no conformidades en marzo de 2017. No obstante, en la presente auditoría se verificó que se continúan aplicando las mejoras implementadas.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

En cuanto a las solicitudes de los organismos de control del Estado, se han recibido 3 comunicaciones de parte de la Procuraduría General de la Nación (PGN) entre enero del año 2017 y marzo del año 2018. Una de las comunicaciones es una consulta sobre el pago de impuestos predial

unificado de los predios del Aeropuerto, a la que la ANI respondió explicando que este pago estaba bajo responsabilidad del Concesionario y por consiguiente, no se tenía información al respecto.

Las otras dos comunicaciones han sido de solicitud de información con relación a una indagación preliminar de un proceso disciplinario por presuntas irregularidades en la celebración y ejecución del proyecto por la aplicación de normatividad referente a vinculación de personal con discapacidad. Estas comunicaciones ya han sido respondidas oportunamente a la PGN, allegando la información requerida.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría el día 17 de abril de 2018, transmitiéndose las conclusiones a la Interventoría y a la Supervisión mediante correo electrónico de fecha 23 de abril de 2018. Estas conclusiones fueron revisadas y comentadas por la interventoría mediante correos electrónicos del 23 y 25 de abril de 2018 y por parte de la supervisión mediante correo electrónico del 24 de abril de 2018.

Los comentarios de supervisión e interventoría fueron tenidos en cuenta por el equipo de auditoría para la redacción del presente informe.

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

9.1 No Conformidades

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

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

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

9.1.1 Para la Interventoría:

1. Una vez revisado el primer informe mensual de Interventoría, en el cual se incluyó el informe inicial diagnóstico que se solicita en la sección 5.4.2 del Anexo 4 del contrato de interventoría, no se evidenció que este tuviera el contenido requerido en materia administrativa y financiera. A continuación se cita la obligación asociada al informe inicial diagnóstico:

   "Se deberá presentar un informe inicial del estado en que se encuentra el contrato, verificando el estado de la infraestructura que se recibe, describiendo bajo la luz del contrato el cumplimiento técnico, administrativo, financiero, jurídico, ambiental, predial, donde se evidencie cualquier incumplimiento de las obligaciones del Concesionario, la valoración sobre las consecuencias que debe acarrear dicho incumplimiento".

9.2 Recomendaciones

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

9.2.1 Para la Interventoría

1. Establecer plazos de respuesta y responsables dentro de la matriz de correspondencia de la Interventoría, así como el registro del resultado, con el fin de fortalecer los controles relacionados con la obligación consignada en el Anexo 4, sección 5.3.2. Funciones generales, literal (a) Área Administrativa, la cual se cita a continuación:

   "Responder, en primera instancia, y someter a aprobación de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA las reclamaciones que presente el Concesionario, en materia técnica, financiera, operativa, predial, social, ambiental y jurídica".

2. Al principio de varias secciones del informe mensual, se presentan varios insumos valiosos que se requieren como parte del informe de acuerdo con el Anexo 4 del contrato de interventoría: la relación de comunicados enviados y recibidos; el registro fotográfico; el listado de reuniones de seguimiento; el listado de informes específicos y de auditoría, ensayos y pruebas de calidad; los requerimientos de la Interventoría y la matriz de cumplimiento de obligaciones contractuales.

   Sin embargo, además de presentar esta información a manera de relato, se recomienda acompañar estos insumos con análisis en el que se destaque la información más relevante, una conclusión al respecto para cada insumo y cuando sea pertinente, incluir en el cuerpo del documento un resumen ejecutivo con los resultados del análisis de la información y el detalle de las tablas con reportes exhaustivos que soportan la información, pasarlas a la sección de anexos del documento.

3. Incluir dentro de los informes mensuales un reporte y seguimiento de las modificaciones contractuales de los contratos de concesión y de interventoría, en los casos en que no se hayan realizado durante ese periodo, realizar la precisión para efectos de trazabilidad.
4. Dado que el 100% de la información de los indicadores de uso se recolecta y se concilia a final de mes con el Concesionario, se recomienda cotejar periódicamente que el resultado de la muestra aleatoria usada para el cálculo del indicador, corresponda con los resultados de la totalidad de la información.
5. Se recomienda presentar a la ANI un seguimiento periódico al estado y avance de cada uno de los planes, permisos y pasivos ambientales. Una opción es actualizar mensualmente una tabla de seguimiento en el informe mensual.
6. Además de hacer seguimiento y reportar la entrega en tiempo, conceptuar sobre la pertinencia del contenido del Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) que presenta el Concesionario.
7. En el informe mensual de interventoría, al final de la presentación del seguimiento y de los avances en cada programa social, establecer la posición de la Interventoría y conceptuar sobre la pertinencia de las actuaciones evidenciadas.
8. Teniendo en cuenta que la gestión predial se lleva a cabo para pocos predios, se recomienda presentar en el informe mensual un listado resumido con cada predio y su estado actual.

9.2.2 Para la Supervisión

1. Establecer acciones respecto a la alta probabilidad de incumplimiento del término previsto para la finalización de la Intervención 1, por parte de Concesionario.
2. Cuando se concilie la entrega de dos informes que constituyan requerimientos contractuales para la Interventoría en un solo informe, se recomienda dejar estos compromisos claramente establecidos por escrito, con el fin de asegurar que en el informe agregado se entregue todo el contenido requerido en el contrato. Lo anterior se recomienda debido a que se evidenció que la supervisión aceptó recibir el informe inicial diagnóstico de la Interventoría como parte del primer informe mensual, pero este informe no cumplía a cabalidad con los requisitos de la sección 5.4.2. "Informe inicial diagnóstico" del Anexo 4 del contrato de interventoría en materia administrativa, financiera y predial.
3. Consolidar un instrumento que permita la retroalimentación periódica entre la gestión contractual y la estructuración de los contratos aeroportuarios de concesión, en relación con las oportunidades de mejora en la estructuración de los contratos y con la interpretación de estos. A la vez, se recomienda que este instrumento permita registrar y hacer seguimiento a las oportunidades de mejora en la estructuración de futuros contratos, con el fin de asegurar la implementación de las lecciones aprendidas.

Una opción para lograr la consolidación de este instrumento puede ser mediante la conformación de un comité de revisión al cual asistan los supervisores y los estructuradores de contratos de concesión aeroportuaria de la ANI, el cual se reúna periódicamente para actualizar y hacer seguimiento a una bitácora de oportunidades de mejora y lecciones aprendidas.

Lo anterior se recomienda teniendo en cuenta que:

- Las demás recomendaciones que se presentan es esta sección son producto de una auditoría, la cual constituye una evaluación selectiva de un periodo determinado del contrato de concesión y no una revisión exhaustiva de este contrato, por lo que no está diseñada para evidenciar la totalidad de las oportunidades de mejora en la estructuración de los contratos.
- Este es el primer contrato de concesión aeroportuaria que se estructura en la ANI y por ende es necesario involucrarlo en un proceso de mejora continua, a través de lecciones aprendidas.
- La ejecución del contrato de concesión es el momento del ciclo del proyecto cuando es posible evidenciar las oportunidades de mejora para implementar en la estructuración de futuros contratos.
- La supervisión del contrato de concesión es quien ejerce la administración del contrato en favor de los intereses del Estado y en consecuencia es quien puede identificar y reportar las valiosas oportunidades de mejora en el diseño de estos contratos.
- La estructuración puede ayudar a aclarar el sentido de los apartes del contrato que generen discusión o diferentes interpretaciones entre las partes.

9.2.3 Para la Vicepresidencia de Estructuración

1. En la sección 2.4.9.4.1. "Plazo para la presentación de los diseños de detalle" del Apéndice 2, se establecen los plazos para la entrega de los diseños correspondientes a las actuaciones del primer y segundo año la Intervención 1 y para la entrega de los diseños correspondientes al resto de actuaciones, la cual se deberá efectuar como mínimo 12 meses antes de la firma del acta de inicio de cada intervención.

   Sin embargo, con esta formulación no se reglamenta de forma específica la entrega de los diseños correspondientes al año 3 de la intervención 1, lo cual ha generado ante la falta de entrega de los diseños de detalle correspondientes al tercer año de la intervención 1, que no se inicie un proceso sancionatorio como si se ha hecho con los diseños de los años 1 y 2, con el fin de conminar al Concesionario para que los entregue lo más pronto posible.

   Se recomienda que para futuras estructuraciones de contratos aeroportuarios, se establezca un plazo para la entrega de los diseños correspondientes a todos y cada uno de los años de la primera intervención, con el fin de proveer herramientas a la supervisión del

contrato para que exija la presentación en tiempo de todos estos diseños y no solo de los correspondientes a los dos primeros años de la primera intervención.

2. En la estructuración de futuros contratos de concesión aeroportuaria, dentro de las obligaciones del contrato de interventoría consignadas en el Anexo 4 (numeral 5.3.2. Funciones generales, (c) Área Financiera), solicitar el diligenciamiento o firma únicamente de los formatos correspondientes al modo aeroportuario, pues en el documento vigente se está solicitando para los formatos GCSP-F-007 (ejecución de recursos públicos), GCSP-F-009 (recaudo de peajes), GCSP-F-008 (inversión de capital privado) y GCSPF-001 (Informe mantenimiento bienes de uso público); sin embargo, al no tener claridad de las obligaciones del contrato en esta materia, actualmente solo se está aplicando el formato GCSP-F-011 (Informe inversión Capital privado - Modo Portuario).

3. Como parte de la revisión realizada en esta auditoría, se evidenció que en el Anexo 4 del contrato de Interventoría se presenta vacía la sección 5.4.1. Informes. Se recomienda revisar cuidadosamente este tipo de documentos para evitar que en futuras oportunidades se estructuren contratos que contengan secciones vacías.

4. Consolidar un instrumento que permita la retroalimentación periódica entre la gestión contractual y la estructuración de los contratos aeroportuarios de concesión, en relación con las oportunidades de mejora en la estructuración de los contratos y con la interpretación de estos. A la vez, se recomienda que este instrumento permita registrar y hacer seguimiento a las oportunidades de mejora en la estructuración de futuros contratos, con el fin de asegurar la implementación de las lecciones aprendidas.

   Una opción para lograr la consolidación de este instrumento puede ser mediante la conformación de un comité de revisión al cual asistan los supervisores y los estructuradores de contratos de concesión aeroportuaria de la ANI, el cual se reúna periódicamente para actualizar y hacer seguimiento a una bitácora de oportunidades de mejora y lecciones aprendidas.

   Lo anterior se recomienda teniendo en cuenta que:

   - Las demás recomendaciones que se presentan es esta sección son producto de una auditoría, la cual constituye una evaluación selectiva de un periodo determinado del contrato de concesión y no una revisión exhaustiva de este contrato, por lo que no está diseñada para evidenciar la totalidad de las oportunidades de mejora en la estructuración de los contratos.
   - Este es el primer contrato de concesión aeroportuaria que se estructura en la ANI, y que por ende es necesario involucrarlo en un proceso de mejora continua.
   - La ejecución del contrato de concesión es el momento del ciclo del proyecto cuando es posible evidenciar las oportunidades de mejora para implementar en la estructuración de futuros contratos.
   - La supervisión del contrato de concesión es quien ejerce la administración del contrato en favor de los intereses del Estado y en consecuencia es quien puede

identificar y reportar las valiosas oportunidades de mejora en el diseño de estos contratos.

- La estructuración puede ayudar a aclarar el sentido de los apartes del contrato que generen discusión o diferentes interpretaciones entre las partes.

Elaboró:

Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

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

Anexo 1: Componentes analizados

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

Se monitorean los diferentes riesgos que enfrenta el proyecto para avanzar hacia la entrega de las obras pendientes y la culminación del alcance del periodo de intervención 1. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría consorcio Interaeropuertos, en virtud del contrato 196 de 2015 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

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

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

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

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

Anexo 2: Verificación de antecedentes

A continuación se presentan de las comunicaciones del proyecto asociadas con atención a organismos de control del Estado en el periodo comprendido entre enero de 2017 y febrero de 2018.

ENTE DE CONTROL	ASUNTO	FECHA ENTRADA	FECHA RESPUESTA
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	SOLICITUD DE PRUEBAS EN PROCESO DISCIPLINARIO EXP. NO. IUC-D-2017-954093.	29/11/2017	21/12/2017
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	REITERACIÓN SOLICITUD DE PRUEBAS DE PROCESO DISCIPLINARIO EXP IUS-E-2017-547717/IUC-D-2017-954093- AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ DE BARRANQUILLA	31/01/2018	1/02/2018
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	OFICIO MACV 5732 DE 2017. REFERENCIA: RAD. E-2017-865701-AEROPUERTO ENRNESTO CORTIZZOS	27/11/2017	1/12/2017

Anexo 3: Metodología de la auditoría

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

Solicitud de Información: El 26 de marzo de 2018, por medio de correo electrónico, se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por el líder del equipo de apoyo a la supervisión, aportada por correo electrónico el 9 de abril de 2018. En reunión de comité de seguimiento del 10 de abril de 2018 fueron transmitidos los propósitos de la auditoria al equipo de supervisión del proyecto.

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

Entrevistas: Se asistió a comité de seguimiento del proyecto el día 10 de abril de 2018, en el cual se trataron diferentes temas relevantes para el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario. Posteriormente, se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el día 13 de abril de 2018, referida a temas específicos de profundización para la auditoría.

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

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al corredor vial, el día 16 de abril de 2018, verificando el estado de la infraestructura del proyecto. Se verificó el estado general del tramo de la vía, además de las labores de mantenimiento rutinario que se vienen realizando a lo largo del corredor.

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

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

Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Recorrido al proyecto (se definirán los sitios puntuales a visitar: obras pendientes y entregadas, pistas, CCO, entre otros)	16/04/2018	8:00 a.m.
Cierre de auditoría de recorrido	16/04/2018	4:00 p. m.
Reunión de apertura documental	17/04/2018	8:00 a.m.
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto	17/04/2018	8:20 a.m.
Aplicación de la MED: gestión administrativa, técnica, financiera y	17/04/2018	8:40 a.m.

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
jurídica		
Aplicación de la MED: gestión operativa, ambiental, social y predial	17/04/2018	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	17/04/2018	6:00 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

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

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

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

- Finalización del periodo de intervención 1 y entrega de actuaciones.
- Dificultades en el proceso de certificación del aeropuerto.

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

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

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

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

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno. [17]

Resultados de la medición con la MED

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

Tabla de calificaciones de la MED.

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

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

[17] Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 17 y 18 de octubre de 2017.

Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, el estado de consultas previas, entre otros factores.

3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.

4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, a lo largo del periodo concesionado.

5. **Jurídico:** Es uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión. Este consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.

6. **Operación y estadísticas:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo, operaciones y mediciones de tráfico aéreo influyente en el proyecto, incluyendo entre otros, la revisión de informes y cifras reportadas por el concesionario, verificación de datos aportados sobre la operación aérea y el control de pasajeros movilizados..

7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención —por parte del concesionario— de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.

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

Anexo 5: Hoja de calificaciones de la MED

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

01 Componente Administrativo

Id	Ítem	Calificación	C / BP
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C
17	Entrega de documentación	NA	C
18	Copias de seguridad	NA	BP
19	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C
20	Proceso de liquidación	NA	C

02 Componente Técnico

Id	Ítem	Calificación	C / BP
15	Exigir la entrega de la memoria técnica de las obras correspondientes	NA	C
16	Seguimiento a la certificación del aeropuerto	B	C
17	Llevar a cabo comités técnicos integrales	B	C
18	Verificar periodicamente la actualización del inventario de infraestructura y equipos entregados al concesionario	B	C
19	Instalación de vallas informativas	B	C
20	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
21	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
22	Contenido Técnico en el informe mensual de interventoría	B	C
23	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero

Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Vigilar el cumplimiento del programa financiero	B	C
2	Diagnostico estratégico financiero del concesionario	R	C
3	Verificación cierre financiero	B	C
4	Verificación de ingresos y egresos de la concesión	B	C
5	Estados financieros auditados del concesionario	B	C
6	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo	B	C
7	Seguimiento a ingresos regulados	E	C

04 Componente Jurídico

Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Estado de cumplimiento del concesionario	E	C
2	Cumplimiento de las politicas establecidas por la ANI	B	C
3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
4	Verificación en cambios de la composición accionaria	B	BP
5	Gestión ante presuntos incumplimientos	E	C
6	Trámites de procesos juidiciales o mecanismos de solución de conflictos	B	C
7	Reclamaciones presentadas por el concesionario	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
8	Seguimiento a ingresos no regulados	B	C	8	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
9	Seguimiento a la retribución del Concesionario	B	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
10	Validación del reporte de inversiones del concesionario	B	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	B	C	11	Matriz de riesgos interventoría	E	BP
12	Seguimiento a obligaciones tributarias	B	C	12	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad en el contrato en todos los componentes (técnico, social, ambiental, predial etc)	NA	C
13	Modelaciones financieras por cambios en el alcance del proyecto	E	BP	13	Atención a entidades de control del Estado	NA	C
14	Realizar seguimiento de las contingencias	B	C	14	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	E	C
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	B	C	15	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	B	C
16	Informes del fideicomiso	B	C	16	Estado de actuaciones judiciales y administrativas	NA	C
17	Participación y análisis en comités fiduciarios	B	C	17	Estado de Multas y sanciones	NA	C
18	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C				
19	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C				
20	Informes de formatos financieros ANI	B	C				
21	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	B	C				
22	Actualización de inventario de activos	NA	C				
23	Entrega de activos	NA	C				
24	Entrega de avalúos	NA	C				
25	Contratos de arriendo y leasing	NA	C				
26	Conciliación de formatos reversión	NA	C				

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Cronograma de actividades operativas mensuales de la interventoría	B	BP	1	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	B	C
2	Verificación del Manual de Operación	B	C	2	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C
3	Monitoreo a la prestación del servicio de forma ininterrumpida	B	C	3	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	B	C
4	Control a indicadores de uso	B	C	4	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	B	C
5	Control y análisis de indicadores de niveles de servicio	B	C	5	Seguimiento y revisión del cronograma ambiental del concesionario	B	BP
6	Interpretación y representación de indicadores de niveles de servicio	E	BP	6	Seguimiento a indicadores ambientales del concesionario	B	C
7	Verificación de prestación gratuita de servicio de internet	B	C	7	Verificación de monitoreo de agua potable	B	C
8	Verificación de la implantación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)	B	C	8	Verificación de monitoreo de aguas residuales	B	C
9	Verificación del cumplimiento del Plan de Seguridad del Aeropuerto	B	C	9	Verificación al control de erosión y manejo paisajístico	B	C
10	Informes de cumplimiento de indicadores por parte de la interventoría	B	C	10	Verificación al control de calidad de aire	B	C
11	Contenido Operativo en el informe mensual de interventoría	B	C	11	Verificación al control de ruido	B	C
12	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C	12	Verificación del sistema de prevención de peligro aviario y de fauna	B	C
13	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C	13	Verificación de control de vectores del aeropuerto	E	BP
				14	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional elaborado por el concesionario	B	C
				15	Plan de Responsabilidad Ambiental y Social - Plan de Contingencia y Emergencia	B	BP
				16	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y el medio ambiente	NA	BP

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
				17	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	B	C
				18	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
				19	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
				20	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	NA	C

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

07 Componente Social				08 Componente Predial			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
12	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	B	C	12	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
13	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	NA	BP	13	Predios libres de ocupación y debidamente saneados	NA	C
14	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	B	C				
15	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	B	C				