



Bogotá D.C

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

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

**ASUNTO:** Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto aeroportuario, Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado (PEI 136).

Apreciado doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto aeroportuario, Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado (PEI 136) realizada los días 15 y 16 de agosto de 2017, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

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

Proyecto/Objeto de la auditoría	No Conformidades	Recomendaciones	Observaciones/ Buenas Prácticas
Evaluación efectuada a las funciones públicas de supervisión e interventoría asociadas al proyecto aeroportuario, Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado (PEI 136)	3*	25*	10*

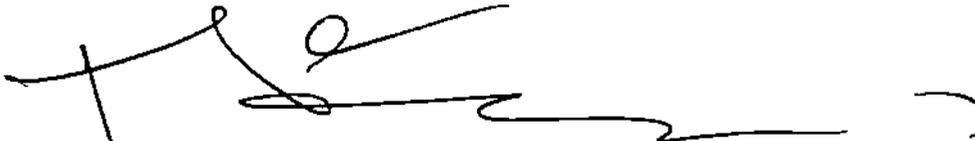
\*Estas no conformidades, recomendaciones y observaciones se denotan en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Para contestar cite:  
Radicado ANI No.: \*RAD\_S\*  
\*\*RAD\_S\*\*  
Fecha: \*F\_RAD\_S\*

Con fundamento en lo anterior, nos dirigimos a esa dependencia, en los términos del literal g., artículo 4; los literales h, j, y k del artículo 12 y el artículo 14 de la Ley 87 de 1993, y de los Decretos 4165 de 2011 y 1745 de 2013, solicitando atentamente se sirva enviar el plan de mejora sobre el contenido de las no conformidades contenidas en el documento adjunto en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de las medidas correctivas o preventivas procedentes o de la oportuna aclaración de las circunstancias de hecho a que haya lugar.

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

Con un muy cordial saludo,



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

C.C.: María Eugenia Arcila Zuluaga – Gerente de Proyectos Aeroportuarios  
Bladimir Alberto Castilla Nieto – Coordinador Proyecto Aeropuerto El Dorado  
Camilo Pardo Rodríguez – Líder de apoyo de la supervisión

Anexo: Informe 20 Folios  
Proyecto: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno   
Nro Borrador: 20171020020147



Agencia Nacional de  
Infraestructura



# INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto, Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado (PEI 136)

# 2017



## CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN .....	4
2.	OBJETIVOS .....	5
2.1	Objetivo General:.....	5
2.2	Objetivos Específicos: .....	5
3.	ALCANCE.....	5
3.1	Componentes Analizados .....	6
3.2	Información de Contratos.....	7
4.	METODOLOGÍA.....	8
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL.....	9
6.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES.....	10
7.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA .....	12
7.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	12
7.2	Descripción del proyecto a auditar .....	13
7.3	Temas abordados de manera específica: .....	15
7.3.1	Etapa de reversión por la cual atraviesa el contrato 110 OP de 1995 .....	15
7.3.1.1	Avances del proceso de reversión .....	15
7.3.1.2	Obras pendientes del otrosí 4 a terminar en diciembre de 2017 .....	17
7.3.2	Avance de obras del otrosí 4 y otrosí 5, entendiendo que estos precisan la culminación de labores del concesionario antes de su reversión.....	19
7.3.3	Controversias y procesos de incumplimiento del contrato de concesión .....	21
7.4	Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED .....	23
8.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR .....	23
8.1	Evaluación del desempeño de la Interventoría .....	25
8.1.1	Desempeño del componente administrativo. ....	27
8.1.2	Desempeño del componente técnico.....	29
8.1.3	Desempeño del componente Ambiental .....	31
8.1.4	Desempeño del componente financiero .....	32
8.1.5	Desempeño del componente predial .....	33
8.1.6	Desempeño del componente social .....	33
8.1.7	Desempeño del componente jurídico .....	34



- 9. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES..... 35
- 9.1 No conformidades ..... 35
- 9.1.1 Para la Interventoría ..... 35
- 9.1.2 Para la Supervisión..... 35
- 9.2 Recomendaciones: ..... 35
- 9.2.1 Para la Interventoría: ..... 36
- 9.2.2 Para la Supervisión: ..... 38
- 9.3 Buenas Prácticas y Observaciones:..... 38

### INDICE DE TABLAS

- Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados ..... 8
- Tabla 2. Plazos estimados del contrato de concesión..... 8
- Tabla 3. Datos asociados a la conformación de CODAD SA ..... 9
- Tabla 4. Datos asociados a la Firma Interventora.....9
- Tabla 5. Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora.....9
- Tabla 6. Avance del estado de los hallazgos del proyecto en el PMI.....10
- Tabla 7. Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....13
- Tabla 8. Temas programados de auditoría.....13
- Tabla 9. Avances del cronograma de reversión.....18
- Tabla 10. Porcentaje de avance del otrosí 4 del contrato de concesión N° 0110-OP-1995.....21
- Tabla 11. Resultados de calificación MED de octubre de 2014.....25
- Tabla 12. Resultados de calificación MED de agosto de 2017.....25

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

- Ilustración 1. Esquema del Aeropuerto El Dorado – Áreas a intervenir .....15
- Ilustración 2. Avance del otrosí 4 en cada una de las actividades.....19



## 1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

Dicho énfasis se encuentra contemplado en abundante normatividad, jurisprudencia y doctrina, dentro de cuyos contenidos se destaca la Ley 87 de 1993 que en su articulado describe la funcionalidad y características del Jefe de la Oficina de Control Interno, robustecida por la Ley 1474 de 2011 que determina la designación del Jefe de dicha Oficina por parte del Presidente de la República con el fin de viabilizar autonomía e independencia en la valoración del control, así como el Decreto 1537 de 2001 que reglamenta parcialmente la aludida Ley 87 de 1993 donde se precisa el rol que deben desempeñar las oficinas de control interno dentro de las organizaciones públicas, enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.



En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a la interventoría Consorcio A&I 2015 y a la supervisión del proyecto aeroportuario, Construcción y mantenimiento de la segunda pista aeropuerto El Dorado, en ejecución por parte del Concesionario Compañía de Desarrollo Aeropuerto El Dorado – CODAD S.A.

## 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 aeroportuario: Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado, a la luz del cumplimiento frente a sus principales obligaciones contractuales y su aporte con buenas prácticas, registrando el avance en el plan de mejoramiento institucional y de procesos, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivo para asegurar el éxito de las APP.

### 2.2 Objetivos Específicos:

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto evidenciando la función de la interventoría y la supervisión a través del cual se vislumbra el horizonte del proyecto.
- Analizar el avance de la etapa de reversión del proyecto, evidenciando los controles asociados al cumplimiento de los alcances establecidos para esta etapa.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto a la interventoría del proyecto, Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Consorcio A&I 2015.

## 3. ALCANCE

El alcance del informe que a continuación se presenta enmarca las actuaciones de la supervisión y la interventoría para la finalización del contrato de concesión que precisa el proyecto, dada su reversión para el 31 de agosto de 2017 y su posterior liquidación, actividades que se vienen adelantando desde hace 6 meses, además de los temas pendientes que precisa la finalización de las obras y que se consideran estratégicos en el marco de esta auditoría.

De esta manera, se relaciona lo ocurrido en cuanto al cumplimiento de las actividades tendientes a la finalización de las obras del concesionario enmarcadas en el otrosí 4 y otrosí 5, se verificarán de igual manera las diferentes actuaciones jurídicas que enmarca el proyecto resaltando las demandas que actualmente se presentan entre el concesionario y la entidad; se evidenciarán las acciones tomadas por parte de la supervisión e interventoría para el cumplimiento del Plan de Mejoramiento Institucional – PMI - respecto a los hallazgos de Contraloría, además de unas recomendaciones para la entrega de la infraestructura hacia la Aerocivil y su operación con los nuevos contratistas.



### 3.1 Componentes Analizados

Como quiera que este es un contrato de concesión que se estructuró y ejecutó mayoritariamente bajo la administración de la Aeronáutica Civil siendo un contrato que viene desde el año 1995, pero subrogado a la ANI en diciembre del año 2013, se ha vislumbrado la necesidad de acometer un seguimiento especial, dada la proximidad en la terminación del mismo y el proceso que adelanta de reversión, así como el proceso de liquidación que vendrá de manera subsiguiente a la culminación de obras y entrega de infraestructura a la Aeronáutica Civil para su operación y mantenimiento posterior.

Se viene gestionando un seguimiento especial dadas las particularidades que se precisan en la reversión de la infraestructura asociada a un contrato de concesión de lado tierra junto con los pormenores que esto precisa, ya que es el primer contrato de concesión aeroportuario de este estilo en revertirse, teniendo marcadas diferencias con los que han surtido la etapa de reversión en la entidad ya sea por modo o por especificidad, esto ha permitido mejorar los procedimientos, formatos y parámetros de reversión aeroportuaria lado tierra que se involucran a los procedimientos de la entidad con motivo de la terminación de este contrato de concesión.

Es así como se verificará la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría en virtud del contrato 761 de 2015; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto de concesión aeroportuario, componente administrativo, jurídico, técnico, ambiental, predial, social y financiero.

Se realiza la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño - MED por segunda ocasión a este proyecto y por primera vez a esta interventoría. El resultado y análisis se presentará en los ítems 7 y 8, que se relacionan en este informe.

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

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 2; año 2017.
- Manual de buenas prácticas de interventorías EVCI-M-002, versión 2; año 2017.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para los modos: carretero, aeroportuario, portuario y férreo EVCI-M-003, versión 3; año 2017.
- 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.

Estos documentos pueden ser consultados en la página de internet de la ANI, [www.ani.gov.co](http://www.ani.gov.co) en el link "Sobre la ANI – Sistema Integrado de Gestión - Manuales".

### 3.2 Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Construcción de la Segunda Pista del Aeropuerto Eldorado y Obras Complementarias, incluyendo el suministro, instalación y prueba de equipos y el Mantenimiento de la Segunda Pista, de las Obras Complementarias y de la Pista Existente.	No. 0110-O.P. de 1995	Compañía de Desarrollo Aeropuerto Eldorado S.A. – CODAD S.A.
Interventor	Interventoría técnico, administrativa, financiera, legal, ambiental, social, predial y de mantenimiento para el seguimiento del contrato N° 0110-OP del 18 de julio de 1995, anexos, apéndices y otrosíes	No. 761 de 2015	Consortio A&I 2015
Supervisor	Profesional por prestación de servicios, Contratista.	No. 074 de 2017	Camilo Pardo Rodríguez

Tabla 2 – Plazos estimados del contrato de concesión

ETAPAS CONTRATO	FECHAS
Suscripción del contrato	18 de julio de 1995
Acta de Inicio	1 de septiembre de 1995
Inicio de la etapa construcción	30 de mayo de 1996
Inicio etapa de mantenimiento	17 de junio de 1998
Otrosí 1	19 de diciembre de 1997
Otrosí 2	12 de agosto de 2014
Otrosí 3	30 de enero de 2015
Otrosí 4	6 de julio de 2015
Otrosí 5	11 de julio de 2016
Fecha de reversión	31 de agosto de 2017

Fuente: Elaboración propia a partir de los documentos contractuales del contrato No. 0110-O.P. de 1995

La composición de la concesión aeroportuaria, para el proyecto de construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado de Bogotá se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de CODAD S.A.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
	AERO HOLDINGS	85%

Fondo de Infraestructura Colombia Ashmore I.F.C.P	0,0000018%
Ashmore Manager Management Company Colombia SAS	0,0000018%
RM HOLDINGS	0,0000018%
Alianza Fiduciaria	15%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: Informe mensual de supervisión, julio de 2017.

*Tabla 4 – Datos asociados a la Firma Interventora*

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
Nombre del Consorcio	Consorcio A&I 2015
Representante Legal	Maria Luz Ramirez Galvis
Valor inicial del Contrato	\$8.107.465.040
Tiempo	28 meses
Fecha de Inicio del Contrato	13-01-2016

Fuente: Información del contrato de Interventoría 761 de 2015.

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

DATOS FIRMA INTERVENTORA	
AYESA DE COLOMBIA INGENIERIA Y ARQUITECTURA SAS	51%
INTERSA S.A.	49%
TOTAL	100%

Fuente: Información del contrato de Interventoría 761 de 2015.

## 4. METODOLOGÍA

### 4.1 Metodología Empleada

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

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

**Solicitud de Información:** Se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a 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 la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento vía correo electrónico del 31 de julio de 2017, allegado mediante correo electrónico del 04 de agosto de 2017. En reunión de comité de seguimiento del 14 de agosto del año en curso fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto.

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

**Entrevistas:** Se realizó entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto el día 11 de agosto referida a la actualidad del proyecto y sus principales dificultades, se asistió a comité de seguimiento del proyecto el día 14 de agosto de 2017, en el cual se trataron diferentes temáticas que acontecen con el proyecto; se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario para el proyecto

Se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la firma interventora los días 15 y 16 de agosto en la ciudad de Bogotá, con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, informando la planeación de la auditoría y verificando su idoneidad para el ejercicio de las labores técnicas.

**Validación documental:** Se procedió a validar la información suministrada con anterioridad, y relacionada en el inventario documental.

**Visitas de campo:** Se llevó a cabo visita al proyecto, verificando las intervenciones que se vienen realizando con particularidad en las definidas en los otrosí 4 y otrosí 5 que ya están finalizando su etapa de construcción y próximas a revertir.

**Plan de mejoramiento interno:** Siendo esta la segunda auditoría que se realiza al proyecto, se analizan los alcances que se dieron a las no conformidades señaladas, así como un análisis al plan de mejoramiento institucional que se adelanta para la superación de los hallazgos vigentes.

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

## 5. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.<sup>1</sup>
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.

<sup>1</sup> Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéroides 2 y 4.
- ✓ Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
  - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
  - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el decreto 1467.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato No. 0110-O.P. de 1995, otrosí y otros documentos contractuales)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 761 de 2015)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndices del contrato de Interventoría.
- ✓ Últimos dos informes mensuales de la Supervisión del proyecto.

## 6. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

Fueron tenidos en cuenta los diferentes hallazgos que existen para el proyecto Construcción y mantenimiento de segunda pista de aeropuerto El Dorado, generados por la Contraloría General de la República y que se encontraban vigentes a la fecha de la auditoría.

A continuación se presenta un resumen del estado de los hallazgos reportados en el PMI y que evidencian su avance respecto al cumplimiento de las unidades de medida propuestas para subsanar lo encontrado por la CGR.

*Tabla 6. Avance del estado de los hallazgos del proyecto en el PMI*

No.	Descripción del hallazgo	Estado del Hallazgo	Fecha de vencimiento	Avance Porcentual
1110	Hallazgo No. 3. Administrativo - Diseños eléctricos CAT III - Pista norte.	En Término	2017/11/30	25%
1119	Hallazgo No. 12 Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Actas Mensuales de los Ingresos Generados por Derecho de Pista del Otrosí No. 4 de julio de 2015	En Término	2017/08/31	80%
1120	Hallazgo No. 13. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Avance de obras del otrosí No. 4 del 6 de julio de 2015 del Contrato 0110 O.P. de 1995	En Término	2017/12/31	20%
1121	Hallazgo No. 14. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Estado de la pista norte.	En Término	2017/08/31	29%
1122	Hallazgo No. 15. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Mantenimiento rutinario y periódico de la Concesión Contrato 0110 O-P 1995 y otrosí No. 4 de 2015.	En Término	2017/10/31	17%
1123	Hallazgo No. 16. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Repavimentaciones pista norte.	En Término	2017/10/31	17%

1124	Hallazgo No. 17. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Equipos etapa preoperativa.	En Término	2017/11/30	20%
1125	Hallazgo No. 18. Administrativo con presunta incidencia disciplinaria - Aspecto ambiental de canales.	En Término	2017/08/31	20%
1126	Hallazgo No. 19. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Señalización de obra MIKE 2.	En Término	2017/08/31	80%
1127	Hallazgo No. 20. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria y Fiscal - Estado de la pista sur.	En Término	2017/09/30	25%
1128	Hallazgo No. 21. Administrativo con presunta incidencia Disciplinaria - Acta de entrega de archivo de contrato de concesión 0110 OP de 1995.	En Término	2017/08/31	83%

Se evidencia que de los 11 hallazgos generados al proyecto todos se encuentran en término y presentan avances en diferentes porcentajes; sin embargo, de acuerdo al momento que vive el proyecto y que precisa la fecha de terminación del contrato de concesión en agosto de 2017, las metas están propuestas para su cumplimiento en el último trimestre de 2017; la ejecución en las unidades de medida es baja con respecto a la necesidad de cumplimiento denotado desde que se allegó el informe de auditoría de la CGR con los hallazgos para el proyecto en la auditoría regular de 2016, por lo cual se impone la necesidad de reevaluar las acciones que se vienen adelantando para el cumplimiento de las unidades de medida apuntando a lograr evidenciar las medidas correctivas y preventivas que ataquen la causalidad del hallazgo, para que una vez llegadas la fechas propuestas para cumplir con las mismas se logre el cierre de los hallazgos con la posterior verificación de la CGR.

En la actualidad se adelantan gestiones para completar las unidades de medida de los 11 hallazgos, con el fin de aportar las medidas que permitan actualizar el estado en el SIRECI y someterse al examen de la CGR en la próxima auditoría.

Se consultó ORFEO<sup>2</sup>, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

*Tabla 7. Antecedentes actuaciones otras instancias de control*

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN	ESTADO
FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica

<sup>2</sup> Sistema de gestión documental Interno - ANI

<b>SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE</b>	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
<b>CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO</b>	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica
<b>CONGRESO DE LA REPÚBLICA</b>	Se recibe oficio de radicado 20174090545832 del 24 de mayo de 2017 solicitando respuesta a cuestionario y citación a comisión tercera – temas varios política aeronáutica. Se contesta bajo radicado 20176010163661 del 31 de mayo de 2017.	Contestado en tiempo y completitud.

## 7. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

### 7.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

Previo a la realización de la auditoría, se generó y divulgó tanto al interventor como al supervisor, la planeación detallada de las labores a desarrollar en el seguimiento que realiza la Oficina de Control Interno de la ANI.

Se relaciona a continuación el cronograma para la auditoría del proyecto:

*Tabla 8. Temas programados de auditoría*

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
Reunión de apertura documental, Bogotá	15/08/2017	7:30 a.m.
Presentación resumen de la actualidad del proyecto por parte de la interventoría	15/08/2017	8:00 a.m.
Aplicación de la MED; Gestión administrativa, técnica, predial, operación y mantenimiento	15/08/2017	8:30 a.m.
Aplicación de la MED; ambiental, social, jurídica y financiera.	15/08/2017	2:00 p.m.
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	15/08/2017	6:00 p.m.
Recorrido al proyecto (se definirán los sitios puntuales a visitar, inicio de etapa de construcción)	16/08/2017	8:00 a.m.
Cierre de Auditoría de recorrido	16/08/2017	1:00 p.m.

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La auditoría tuvo lugar en las oficinas del Consorcio A&I 2015 en la ciudad de Bogotá; 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 desde enero de 2016 a la fecha

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

- Evaluar la etapa de reversión por la cual atraviesa el proyecto, sabiendo que se debe revertir la infraestructura el 31 de agosto de 2017.

- Analizar el avance de obras del otrosí 4 y otrosí 5, entendiendo que estos precisan la culminación de labores del concesionario antes de su reversión.
- Describir los diferentes procesos de incumplimiento del concesionario y su planteamiento dentro de la demanda que existen entre el concesionario y la entidad.

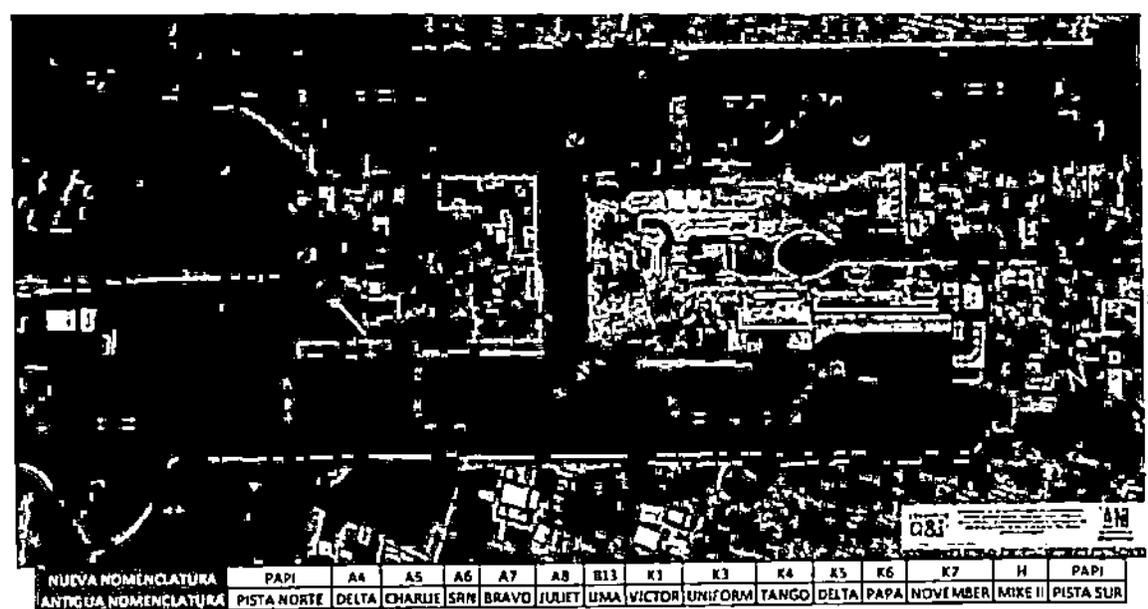
De esta manera, se requirió al personal de la interventoría, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, etc.), validando la documentación soportada por cada uno de ellos en el correcto devenir de su función interventora.

A lo largo de la reunión ejercida en las oficinas del interventor se pudo corroborar la información suministrada con documentos soporte generados en campo; adicionalmente con registros fotográficos y fílmicos que denotan las actividades realizadas.

**7.2 Descripción del proyecto a auditar**

El Aeropuerto El Dorado se encuentra localizado en la ciudad de Bogotá, en inmediaciones de las localidades de Fontibón y Engativá. El aeropuerto tiene dos concesionarios, uno que maneja el lado tierra y el otro que maneja el lado aire, para esta oportunidad solo se evaluó el que lleva a cabo labores del lado aire; se hizo auditoría sobre las actuaciones de la interventoría y supervisión al contrato de concesión No. 110-OP-95 adjudicado por la Aeronáutica Civil que posteriormente en diciembre del año 2013 fue subrogado a la ANI y quien actualmente adelanta la administración del contrato y direccionamiento del proyecto.

*Ilustración 1. Esquema del Aeropuerto El Dorado – Áreas a intervenir*



Fuente: Informe de interventoría, Consorcio A&i 2015, Rad. 20174090892512 del 22 de agosto de 2017.

El contrato contempla la construcción de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado, obras complementarias y el mantenimiento tanto de la pista nueva (pista sur) como de la existente (pista norte) durante el tiempo de la concesión. La construcción de la segunda pista y las obras complementarias fueron realizadas durante un periodo de dos años, de junio de 1996 a junio de 1998.

La nueva pista (pista sur) tiene una longitud de 3.8km y es paralela a la pista existente (pista norte), para su construcción fue necesario la desviación del cauce del río Bogotá lo cual requirió la excavación y movimiento de 735,000 m<sup>3</sup> de tierra, también se utilizaron en la construcción 1'350,000 m<sup>3</sup> de materiales de relleno, 245,000 m<sup>3</sup> de asfalto, 130,000 m<sup>3</sup> de concreto hidráulico.

En virtud de la modernización y expansión del aeropuerto; con miras a la atención de la demanda generada y del plan maestro del Aeropuerto El Dorado, se han generado trabajos adicionales para su optimización en el lado tierra, es por esto que se han suscrito otrosíes que enmarcan el mejoramiento y ampliaciones de calles de rodaje, además de salidas rápidas en las pistas; obras que vienen ejecutándose por el concesionario CODAD S.A. en facultad de adiciones generadas al contrato de concesión previstos en los otrosíes complementarios.

El contrato ha suscrito 5 otrosíes los cuales han tenido la siguiente connotación para el proyecto:

- Otrosí 1: Construcción del puente sobre el Río Bogotá y recuperación del carretable que comunica desde la vía cerrito. Firmado en enero de 1998.
- Otrosí 2: Realización de estudios y diseños de la construcción de calle de salida rápida. Firmado en agosto de 2014.
- Otrosí 3: Prorroga del otrosí 2 hasta marzo de 2015. Firmado en enero de 2015.
- Otrosí 4: Obras adicionales que comprenden la construcción de la calle de rodaje MIKE II incluyendo construcción de deprimido para acceso a zona de CATAM, construcción de salida rápida en pista norte, adecuación de calles de rodaje existentes en pista norte, adecuación de calle y salida rápida existente en pista norte, adecuación de calle de salida sur. Firmado en Julio de 2015.
- Otrosí 5: Construcción de parqueaderos para CATAM, construcción de jarillón anti ruido, implementación de sistema de seguridad en acceso a los parqueaderos. Firmado en Julio de 2016.

En este sentido, el proyecto se encuentra en la etapa final del contrato de concesión, referida básicamente a la etapa de reversión que adelanta desde marzo de 2017 y precisa revertir la infraestructura en agosto de 2017; sin embargo, el otrosí 4 aún tiene pendientes y su culminación no se dará en la fecha inicialmente prevista por problemas de traslado de redes del concesionario OPAIN que generó un evento eximente, por lo cual se trabaja en la posibilidad de prorrogar únicamente las obras pendientes de este otrosí que están referidas a la culminación de la calle de rodaje MIKE II.

Foto 1. Mantenimiento y adecuación a calles de rodaje	Foto 2. Obras de construcción de la calle de rodaje MIKE II
	
Mantenimiento de la infraestructura lado aire del aeropuerto El Dorado	Avance en la construcción de la calle de rodaje MIKE II, a la altura de la conexión TANGO

Se plantea revertir la infraestructura y equipos a la Aeronáutica Civil el 31 de agosto de 2017, ya que esta entidad será la encargada de operar y mantener las pistas y calles de rodaje con contratistas propios; sin embargo, no se descarta que se vuelva a concesionar el manejo del lado aire con una APP en el futuro cercano.

### 7.3 Temas abordados de manera específica:

#### 7.3.1 Etapa de reversión por la cual atraviesa el contrato 110 OP de 1995

El contrato de concesión "Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá" que se viene ejecutando desde el mes de julio de 1995 y que fue administrado por la Aeronáutica Civil hasta diciembre del año 2013 fue entregado a la ANI como entidad encargada de administrar los contratos de concesión aeroportuaria en el país, de acuerdo con la cláusula décimo sexta del otrosí 4 se precisa el inicio de la etapa de reversión 180 días antes de la finalización del contrato de concesión a saber 31 de agosto de 2017, por lo tanto se da inicio a la reversión en el mes de marzo de 2017.

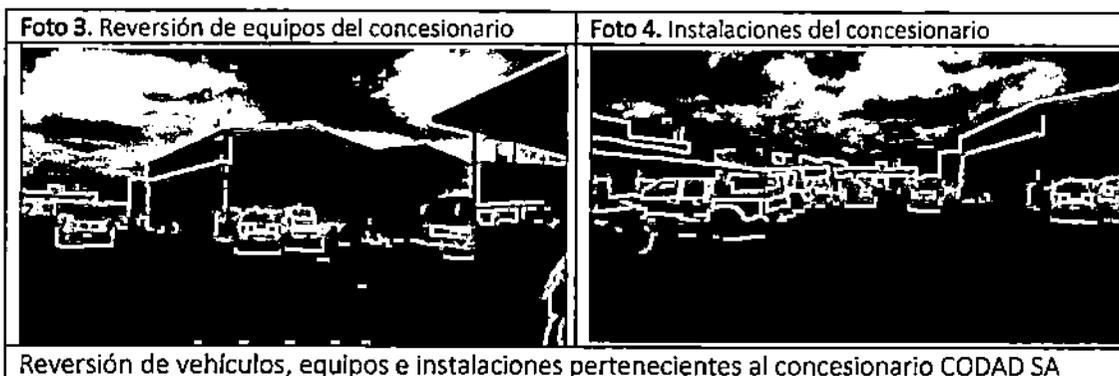
A continuación se precisaran los avances y dificultades que ha tenido esta etapa con miras a la entrega que se debe dar tanto a la ANI como a la AEROCIVIL.

##### 7.3.1.1 Avances del proceso de reversión

El proceso de reversión arranca en marzo de 2017 tal como lo precisa el otrosí 4 del contrato de concesión; y a partir de ese momento se instauran mesas técnicas por cada uno de los componentes que serán parte de la reversión, es así como los componentes técnicos, financiero-contable, jurídicos, ambiental-social, prediales, gestión documental, entre otros precisan un recibo particular debido a lo que se debe entregar finalizando el contrato; se llevan a cabo mediante reuniones periódicas para definir los parámetros de reversión y el estado en el cual se encuentra cada particular; de manera general se lleva a cabo semanalmente un comité de reversión donde se evidencia el avance del cronograma de reversión en el cual participa de

manera conjunta el concesionario CODAD SA, la interventoría, la ANI y la Aeronáutica Civil; siendo los actores fundamentales

Si bien se dio inicio desde la fecha contemplada en el otrosí 4 del contrato de concesión, se evidencian diversas dificultades enmarcadas desde el procedimiento de reversión para infraestructura aeroportuaria, particularmente del lado aire, y del cual es el objeto de este proyecto de concesión, por lo cual el Manual de Reversión de la ANI, no contempla los apartes necesarios para llevar a cabo de manera idónea una reversión aeroportuaria, de la misma manera no se tienen formatos completos y adecuados para la recepción de la infraestructura y equipos de cada componente del contrato y en especial por ser un proyecto de concesión aeronáutico.



Debido a la falencia que fue evidencia al inicio del proceso de reversión, se hizo necesario que la interventoría en conjunto con la ANI elaboraran los formatos necesarios para poder recibir cada uno de los componentes; por lo cual ya se encuentran incorporados al sistema de gestión de calidad 18 formatos de inventarios con los cuales se vienen cerrando las entregas de cada uno de los componentes del proyecto en las diferentes áreas; ésta actividad tomo un tiempo de la etapa de reversión que no estaba previsto y que impacta el avance del cronograma de reversión, de hecho y para el mes de mayo de 2017, la interventoría le solicitó a la ANI evaluar si era posible aumentar los plazos de reversión debido a que los tiempos para cumplir las entregas y suscripción de las actividades de recibo no iba a ser suficiente; aún se siguen generando formatos para el recibo de las obras y equipos del concesionario con lo cual pueda cerrarse la entrega de infraestructura y finalmente se generen las actas de recibo correspondientes para entregarle a la Aeronáutica Civil quien será el encargado de continuar operando las pistas y calles de rodaje del aeropuerto.

A continuación se presenta un avance del cronograma de reversión a la fecha de realización de esta auditoría.



Tabla 9. Avances del cronograma de reversión

**Cronograma de Avance de Reversión**

Nombre	Comienzo	Fin	% completado	% Ejecutado	% Atraso
Avance a corte 18 de Julio_17	lun 06/03/17	mié 06/09/17	80%	48%	32%
Cronograma de Actividades Reversión	lun 06/03/17	mié 30/08/17	80%	48%	32%
<i>Inicio Etapa de Reversión</i>	lun 06/03/17	lun 06/03/17	100%	100%	0%
<b>PRELIMINARES</b>	lun 06/03/17	vie 12/05/17	100%	100%	0%
<b>CRONOGRAMA DE REVERSIÓN</b>	lun 06/03/17	mié 29/03/17	100%	100%	0%
<b>FORMATOS DE REVERSIÓN</b>	lun 06/03/17	vie 12/05/17	100%	100%	0%
<b>(HITO 1) LEGALIZACIÓN DE FORMATOS POR PARTE DE LA ANI</b>	lun 06/03/17	lun 06/03/17	100%	100%	0%
<i>Fin medición de Preliminares</i>	vie 12/05/17	vie 12/05/17	100%	100%	0%
<b>Inventario Físico General, Procedimientos de Operación y Licencias de Software</b>	lun 06/03/17	mié 03/05/17	100%	100%	0%
<b>ACTUALIZACIÓN DEL INVENTARIO DE ACTIVOS</b>	lun 17/04/17	mié 06/09/17	84%	14%	70%
<b>CAPTULO TÉCNICO</b>	lun 17/04/17	mié 16/08/17	95%	15%	80%

Fuente: Informe de interventoría No. 19, Rad. ANI 20174090892512 del 22 de agosto de 2017.

Se evidencia que el avance de la reversión precisa atrasos considerables puesto que la entrega debe generarse el 31 de agosto, a la actualidad apenas se lleva un avance del 48% y posiblemente algunas de las actividades descritas en el cronograma no alcancen a entregarse debido a los tiempos que quedan para el cumplimiento de la meta.

A juicio de la oficina de control interno es necesario que la ANI defina claramente los factores que están evidenciando este retraso en el cronograma de reversión y tenga un plan de contingencia que sea posible de llevar a cabo cuando falta tan poco tiempo para revertir la infraestructura según lo dispuesto en el contrato de concesión

Adicionalmente, es necesario que se ajuste el manual de reversión de la entidad a fin de que contemple de manera precisa la reversión del modo aeroportuario, junto con los formatos tanto de lado aire como de lado tierra y se evite tener nuevamente una situación como la acontecida con este proyecto que incidió en llevar a cabo la etapa de reversión con el tiempo suficiente.

**7.3.1.2 Obras pendientes del otrosí 4 a terminar en diciembre de 2017**

Dentro del alcance del contrato de concesión se encuentran los otrosíes 4 y 5 que están por terminar de manera paralela a la etapa de reversión del concesionario; sin embargo, la totalidad de las obras del otrosí 4 no es posible de culminar para la fecha estipulada en el documento contractual, esto debido a que la interferencia de redes de fibra óptica del concesionario OPAIN impidió ejecutar de manera adecuada el traslado de las mismas respecto al cronograma para las obras del deprimido de CATAM y la terminación de la construcción de la calle de rodaje MIKE II, obra mas relevante del otrosí 4.

Ante este evento sucedido y alertado por la interventoría y concesionario, se generó un evento eximente de responsabilidad aceptado por la ANI, por lo cual actualmente se trabaja en la formulación de un documento contractual que permita llevar a cabo la culminación de las obras pendientes para diciembre de 2017; esto contemplando la reversión de todos los demás componentes y dejando únicamente pendiente la culminación de esta infraestructura asociada a la terminación de la calle de rodaje MIKE II que va en un 88%, según el último reporte de interventoría.

Ilustración 2. Avance del otrosí 4 en cada una de las actividades

CONTRATO DE CONCESIÓN 8110-CLP DE 1995 - CODAD S.A. Aeropuerto Internacional "El Dorado" EVALUACIÓN AVANCE PROGRAMACIÓN DE OBRAS OTROSÍ No. 4 REPORTE DE AVANCE MENSUAL CON FECHA DE CORTE DEL 31 DE JUNIO DE 2017		Jul-17	Jul-17									
		Valor	Porcentaje									
		\$ 28.462.811.961,83										
<b>001</b>	<b>CONSTRUCCIÓN CALL II DE RODAJE MIKE II</b>	\$ 48.512.219.154,32										
REVERSIÓN OBRAS PROYECTADAS		\$ 2.425.019.02,92	5%									
REVERSIÓN OBRAS EJECUTADAS		\$ 46.087.199,42	94%									
		\$ 48.512.219.154,32	100%									
<b>002</b>	<b>SALIDA RAPIDA NUEVA PISTA NORTE</b>	\$ 10.501.508.432,59										
REVERSIÓN OBRAS PROYECTADAS		\$ 10.501.508,43	1%									
REVERSIÓN OBRAS EJECUTADAS		\$ 10.490.999,99	100%									
		\$ 10.501.508.432,59	100%									
<b>003</b>	<b>ADECUACION CALLES DE RODAJE EXISTENTE PISTA NORTE</b>	\$ 21.016.565.879,19										
REVERSIÓN OBRAS PROYECTADAS		\$ 21.016.565,88	1%									
REVERSIÓN OBRAS EJECUTADAS		\$ 21.014.000,31	100%									
		\$ 21.016.565.879,19	100%									
<b>004</b>	<b>ADECUACION CALLES Y SALIDA RAPIDA EXISTENTE PISTA NORTE</b>	\$ 8.095.439.130,05										
REVERSIÓN OBRAS PROYECTADAS		\$ 8.095.439,13	1%									
REVERSIÓN OBRAS EJECUTADAS		\$ 8.087.343,99	100%									
		\$ 8.095.439.130,05	100%									
<b>005</b>	<b>CALLE DE SALIDA PISTA SUR</b>	\$ 259.702.895,28										
REVERSIÓN OBRAS PROYECTADAS		\$ 259.702,89	1%									
REVERSIÓN OBRAS EJECUTADAS		\$ 259.443,19	100%									
		\$ 259.702.895,28	100%									
<b>NOTA:</b> El reporte suministrado por parte de la interventoría no significa que las obras están recibidas o satisfactorias por parte de la misma, e n especial obras eléctricas en cada uno de los frentes.												
<table border="1"> <tr> <td>ETADREZ DE OBRAS EN OBRAS</td> <td>ATENDIDO</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td></td> <td>PROGRAMADO</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ACTUALIZADO</td> <td>11</td> </tr> </table>		ETADREZ DE OBRAS EN OBRAS	ATENDIDO	11		PROGRAMADO	11		ACTUALIZADO	11		
ETADREZ DE OBRAS EN OBRAS	ATENDIDO	11										
	PROGRAMADO	11										
	ACTUALIZADO	11										
		\$ 1.076.916.400,00										
REVERSIÓN OBRAS PROYECTADAS		\$ 1.076.916,40	1%									
REVERSIÓN OBRAS EJECUTADAS		\$ 0	0%									
		\$ 1.076.916.400,00	100%									
<b>TOTAL OBRAS PROYECTADAS</b>		\$ 86.551.628.701,54	7%									
<b>TOTAL OBRAS PROYECTADAS ACTUALIZADAS</b>		\$ 86.551.628.701,54	97%									
<b>TOTAL OBRAS PROYECTADAS EJECUTADAS</b>		\$ 86.551.628.701,54	97%									
<b>TOTAL OBRAS PROYECTADAS REVERSIÓN</b>		\$ 86.551.628.701,54	97%									

Fuente: Informe mensual de interventoría No. 19, Consorcio A&I 2015, Agosto de 2017.

Foto 5. Avance de obras en el deprimido	Foto 6. Avance de obras de calle de rodaje M2
	
Conexión del deprimido nuevo con el actual	Infraestructura de la calle de rodaje MIKE II construida hacia la parte occidental.

La oficina de control interno considera que esta alternativa debe ser revisada de manera particular ya que sobrepasa los límites del contrato de concesión en su etapa de reversión y prorrogan por un tiempo adicional las obras de un otrosí del contrato de concesión que ya entra en fase de liquidación; donde se estarían llevando a cabo obras tendientes a la culminación del objeto contractual previsto en su otrosí por causas no imputables al contratista, pero que deben quedar culminadas y que desde el punto de vista técnico es lo más adecuado para finiquitar las labores pendientes, junto con el recibo total de las mismas en materia documental.

### 7.3.2 Avance de obras del otrosí 4 y otrosí 5, entendiendo que estos precisan la culminación de labores del concesionario antes de su reversión

El contrato de concesión de CODAD ha tenido ajustes para complementar obras necesarias por cuenta de la expansión del aeropuerto El Dorado, generado principalmente por su crecimiento operacional en los últimos años derivado del tráfico que ha venido incrementando; por este motivo se generaron dos otrosíes que permiten llevar a cabo obras necesarias para la optimización de las pistas y calles de rodaje, contempladas en el plan maestro del aeropuerto.

#### OTROSI 4

Se firma el 6 de julio de 2015, pretende la construcción de la calle de rodaje MIKE II, una salida rápida adicional en la pista norte, la adecuación de la calle de rodaje existente de la pista norte, la adecuación de calle y salida rápida de la pista norte y la calle de salida de la pista sur; se pactó el pago de estas obras con el ingreso esperado definido del presupuesto de obras a realizar para que el concesionario por cuenta de una cesión de los derechos de pista que factura diariamente por las operaciones de salida y llegada de aeronaves, tuviera los recursos para adelantar las obras correspondientes, con un plazo que no puede superar el 31 de agosto de 2017.

La ejecución que viene adelantando el concesionario a la fecha precisa un avance del 94%, gran parte de las obras están concluidas; sin embargo, la obra concerniente al deprimido de la calle de rodaje MIKE II para la conexión de automóviles del deprimido de CATAM está pendiente de

terminación, así como 400 metros de la calle de rodaje MIKE II por cuenta de que no ha terminado el deprimido. Esta situación surgió por el traslado de redes de fibra óptica del concesionario OPAIN quien en dicho sector debía coordinar el traslado con CODAD pero que genero retrasos correspondientes a cómo se iban a asumir los costos y el traslado mismo de las redes, esto propició una demora en el avance de la ejecución del deprimido que con posterioridad se superó, pero que deja un desfase en el cronograma de la obra a terminar en los próximos meses y la necesidad de culminar las obras lo antes posible.

A continuación se presenta el avance porcentual del otrosí 4.

Tabla 10. Porcentaje de avance del otrosí 4 del contrato de concesión N° 0110-OP-1995

Actividad	Programado actualizado	Ejecutado	Atraso vs. Actualizada
Construcción calle de rodaje Mike II	95%	89%	6%
Salida rápida nueva pista norte	100%	99%	1%
Adecuación calles rodaje existente pista norte	100%	99%	1%
Adecuación calle y salida rápida existente pista norte	100%	99%	1%
Calle de salida pista sur	100%	99%	1%
<b>TOTALES</b>	<b>97%</b>	<b>94%</b>	<b>3%</b>

Fuente: Presentación Interventoría, Consorcio A&I 2015; agosto de 2017.

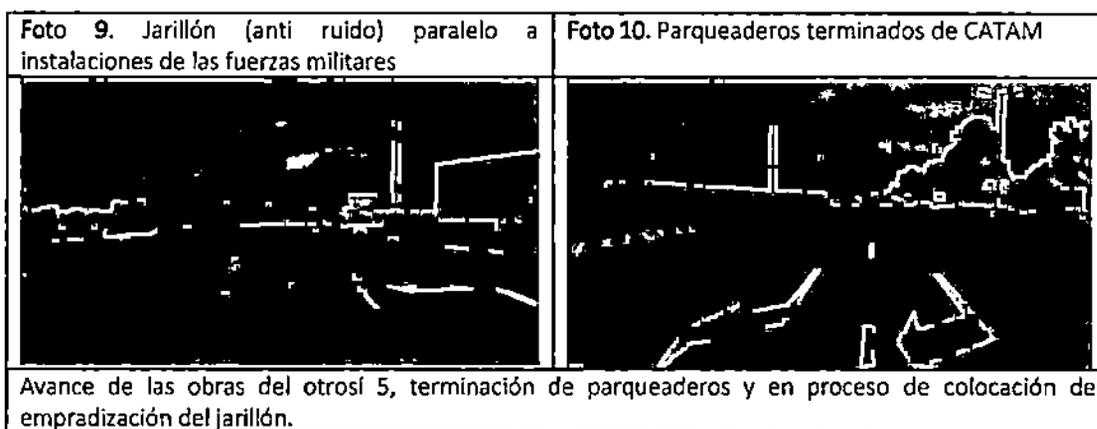
Foto 7. Placa superior del deprimido, lugar de paso de la calle de rodaje MIKE II	Foto 8. Empalme deprimido nuevo con deprimido antiguo
	
Tensado de vigas de la placa superior del deprimido, donde continuara la construcción de la calle de rodaje MIKE II	Obras de empalme y terminación de estructura para soporte de la calle de rodaje MIKE II

Como se puede observar la única actividad pendiente es la culminación de la calle de rodaje MIKE II; que está condicionada a la terminación del deprimido de CATAM el cual está en fase final para entrada en operación. Las obras avanzan de manera ágil y su culminación puede darse hacia finales del año, sin embargo, es necesario aclarar que los rendimientos en muchos casos son menores a los programados, debido a las disposiciones de trabajo en el aeropuerto El Dorado, los permisos y NOTAM que requieren, reducen las jornadas de trabajo y afectan el avance; esto dependerá de la extensión de plazo para la terminación de las obras que adelanta actualmente la ANI donde se revisa su viabilidad.

### OTROSI 5

El otrosí 5 nace de la necesidad de requerir parte de los predios de CATAM para la ampliación de la calle de rodaje MIKE II, siendo estos terrenos un comodato entre la FAC y la Aeronáutica Civil, que administra actualmente el Comando Aéreo de transporte Militar – CATAM, se necesitó ajustar las áreas cercanas a la expansión de la nueva calle de rodaje por lo cual en correspondencia a la cesión de áreas se definieron realizar obras tales como: 399 parqueaderos para CATAM, una barrera anti ruido y proveer el sistema de vigilancia de control de acceso al parqueadero.

Estas obras se encuentran culminadas en un 97,7% esto debido a que está pendiente la terminación de la emperadización del jarillón (muro anti ruido); queda pendiente por recibir las obras mediante acta de entrega a CATAM para su recibo a satisfacción junto con las memorias técnicas finales y los planos de construcción.



A juicio de la oficina de control interno se llevó a cabo de manera adecuada la obra técnicamente; sin embargo, se precisa que los tiempos de ejecución se llevaron al límite, perjudicando ciertamente la conclusión de la emperadización que se está generando en el jarillón y que está pendiente de que dicha cobertura vegetal cubra y se adhiera satisfactoriamente, la adaptación de la capa vegetal requiere tiempos mayores que permitan evidenciar su adherencia en superficies como la instalada, para que no se queme o por su colocación rápida no evidencie el resultado esperado.

### **7.3.3 Controversias y procesos de incumplimiento del contrato de concesión**

El contrato de CODAD trae consigo diferentes controversias que han sido compiladas en una demanda instaurada por el concesionario contra la ANI y una reforma a la demanda de reconvencción por parte de la ANI frente al concesionario; dentro de las pretensiones de cada una de las partes se puede destacar lo siguiente:

Por parte del concesionario se plantean las siguientes pretensiones:

- CODAD – Relacionado con los cambios tributarios que se han presentado con posterioridad a la fecha de cierre de la licitación. Régimen fiscal y tributario - Reducciones de tarifas en impuestos de renta y complementarios
- CODAD – Mayores costos en que incurrió CODAD como consecuencia de las modificaciones regulatorias que adoptó la ANI para la repavimentación de la pista norte, sus calles de rodaje y bahías de espera asociadas
- CODAD – Obras adicionales en la repavimentación que ejecutó en las zonas ampliadas de la bahía de espera 31R y de las calles de rodaje Bravo, Charlie y Hotel entre Foxtrot y Plataforma.
- CODAD – Actividades adicionales de estudios y diseños que ejecutó CODAD en el otrosí 2.

Por parte de la ANI se plantean las siguientes pretensiones:

- ANI- Compensación actividades mantenimiento sin ejecución las cuales fueron reportadas por la interventoría (DEMARCAACION- LUMINOSIDAD- AISLAMIENTO – REPAVIMENTACION calle de rodaje FOXTROT)
- ANI – Proceso Sancionatorio por la NO adquisición de los equipos Opex (mantenimiento) de acuerdo a la oferta para el Otrosí No.04 (Desplazamiento Financiero).
- ANI- Incumplimiento en la implementación sistema de seguridad y control proyecto acceso a CATAM- ANI
- ANI - Recortes al cerramiento tubular para parqueadero Catam (SCI) donde se ejecutaron menores cantidades
- ANI – incumplimiento por la no adquisición de equipos para mantenimiento y reposición de equipos móviles ofrecidos por CODAD en su propuesta

Adicional a estas reclamaciones por incumplimientos evidenciados por la interventoría; se plantean por la supervisión del contrato otros requerimientos al concesionario que serán fijados para la liquidación del proyecto los cuales pueden advertirse de la siguiente manera.

- ANI - Devolución del cable nuevo para alimentación ayudas visuales pista norte suministrado por la Aeronáutica Civil reemplazando el existente.
- ANI - Indicadores de reversión (índice de perfil- coeficiente de fricción e índice de la condición del pavimento) exigibles para las calles y salidas rápidas.
- ANI - No ejecución berma sur calle Foxtrot entre calle Lima y terminal Simón Bolívar.
- ANI – Devolución del saldo no ejecutado en el contrato de interventoría No. 12000001-OK de 2011 consorcio aeroportuario por un valor de US \$61.020
- ANI –Proceso Sancionatorio Repavimentación Pista Sur año 2012 – En proceso de verificación por parte de la interventoría a la nueva propuesta presentada de intervención.

Como se denota en este breve compilado, las situaciones generadas por las labores que se desarrollaron en virtud de la demanda interpuesta por CODAD SA y la contestación por parte de la ANI, el proyecto tiene una cantidad de situaciones que evidencian dificultades de diferente orden y que se refieren a diferentes épocas del contrato de concesión; por lo tanto se advierte que el proceso de liquidación del contrato tendrá una ardua definición por cuenta de la demanda que está en curso, además que se plantean muchos otros temas para la etapa de liquidación del contrato.

Desde la oficina de control interno evidenciamos el trámite que se viene realizando y se plantea que la supervisión del proyecto así como la interventoría del mismo deben tener preparados de manera completa y suficiente los elementos probatorios de acuerdo a las pretensiones planteadas, así como poder suministrar los elementos de defensa que permitan desvirtuar o mitigar las pretensiones del concesionario; siendo este un proyecto que se ha venido administrando desde la ANI a partir del 27 de diciembre de 2013; es claro indicar que muchos de estos sucesos pueden tener incidencia de la autoridad anterior administradora del contrato como lo es la Aeronáutica Civil y que es ella quien pueda suministrar aportes que permitan esclarecer situaciones acontecidas con anterioridad.

Para la finalización de la etapa de reversión la interventoría debe allegarle a la entidad el estado de cumplimiento final del contrato de concesión respecto a cada una de las obligaciones establecidas en el contrato y que cumplieron o incumplieron para fijar las multas, descuentos o situaciones a tener en cuenta en la liquidación del contrato.

#### **7.4 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED**

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la interventoría y de la supervisión, 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.

### **8. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR**

Siendo esta la segunda vez que se evalúa el proyecto, pero la primera vez que se evalúa la interventoría y supervisión, se genera un análisis comparativo concerniente a la primera calificación respecto de la realizada en la presente auditoría, se lleva a cabo con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED.

Los resultados que permite tener esta calificación, revela el estado que viene teniendo la interventoría y la supervisión; lo cual da cuenta del estado actual y en el cual se presentan las conclusiones que da el auditor referidas a cada uno de los componentes de la evaluación realizada. Aplicando los lineamientos y metodologías del proyecto de *"Incorporación de las Interventorías a*

los fines esenciales del Estado” a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio A&I 2015 para la actual auditoría, la cual evaluó siete (7) componentes y determinó una calificación de 73,53 sobre 100, resultado global, realizada el mes de agosto de 2017.

Se presenta la primera evaluación efectuada en octubre de 2014:

Tabla 11. Resultados de calificación MED de octubre de 2014

	Nombre Proyecto Concesión	CODAD				
	Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Aeroportuario				
	No. Contrato Interventoría	1200001-OK de 2011				
<b>Calificación desempeño de Interventoría AEROPORTUARIA</b>						
<b>Id</b>	<b>Componente</b>	<b>0-20</b> Muy bajo	<b>21-40</b> Bajo	<b>41-60</b> Medio	<b>61-80</b> Alto	<b>81-100</b> Muy Alto
01	Gestión Administrativa				73.47	
02	Gestión Técnica				69.30	
03	Gestión Financiera			46.50		
04	Gestión Jurídica			58.00		
05	Gestión de Afiliados y Estadística					
06	Gestión Ambiental			59.79		
07	Gestión Social					
08	Gestión Predial					
<b>Promedio General =</b>		<b>61.21</b>				

La segunda evaluación fue la realizada a partir de la presente auditoría en el mes de agosto de 2017:

Tabla 12. Resultados de calificación MED de agosto de 2017

	Nombre proyecto concesión	Construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado				
	Nombre Interventoría proyecto	Consorcio A&I 2015				
	No. contrato Interventoría	Contrato 761 de 2015				
	Fecha de evaluación	19 y 16 de Agosto de 2017				
<b>Calificación desempeño de Interventoría AEROPORTUARIA</b>						
<b>Id</b>	<b>Componente</b>	<b>0-20</b> Muy bajo	<b>21-40</b> Bajo	<b>41-60</b> Medio	<b>61-80</b> Alto	<b>81-100</b> Muy Alto
01	Gestión Administrativa				74.44	
02	Gestión Técnica				75.23	
03	Gestión Financiera				74.25	
04	Gestión Jurídica				74.50	
05	Gestión Operativa	NA	NA	NA		NA
06	Gestión Ambiental				71.55	
07	Gestión Social				72.72	
08	Gestión Predial				73.00	
<b>Promedio General =</b>		<b>73,53</b>				

Se evidencia una mejora relevante respecto a la primera evaluación que ha tenido el proyecto, esto se precisa en el cambio de interventoría que hubo a partir de enero de 2016; donde se edificó un

contrato más robusto para la interventoría en la cual se aborda de manera más precisa los diferentes componentes del proyecto y genera una vigilancia particular al cumplimiento de los otros 4 y otros 5 del proyecto con las obras adicionales previstas en el proyecto.

Este es el resultado de un ejercicio que evalúa no solo el componente contractual sino también de buenas prácticas y sirve como mecanismo de mejora continua dependiendo del aspecto a mejorar comparado frente a las siguientes auditorías a realizar y la calificación que se obtenga.

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

El responsable de proceso debe dar aplicación al procedimiento PD- 26 – se debe diligenciar el EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. 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 formule los mejoramientos respectivos a las no conformidades señaladas, y debe ser remitido al correo electrónico [immejia@ani.gov.co](mailto:immejia@ani.gov.co), para su revisión y aprobación.

### 8.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 15 y 16 de agosto de 2017, el equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato de interventoría, suscrito con la entidad para el contrato de concesión 110 OP de 1995.

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la ANI y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda dependiendo de la entrega de cada producto, manual, plan o informe, dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la ANI.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento

de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores que apliquen al proyecto.

3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por contraprestación y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** Uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión es el jurídico el cual consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Operación:** 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. *(El alcance del contrato de interventoría y concesión no aplica para este aspecto, por lo cual no fue evaluado).*
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, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del concesionario sobre las obras objeto del 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. *(Sólo aplicará la gestión predial, ya que no hay adquisición)*

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la

Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría.

A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de agosto de 2017, así:

### 8.1.1 Desempeño del componente administrativo.

#### *Calificación Obtenida: 74,44*

Los resultados de la calificación obtenida como gestión del componente administrativo en la interventoría, resalta la adecuada estructura organizacional que se tiene, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y control.

Dadas las condiciones del contrato de concesión y las obras a controlar, se evidencia que la interventoría cuenta con personal adicional al requerido que define el contrato, así como oficinas en campo y administrativas para llevar a cabo un seguimiento no solo técnico sino integral debido a los diferentes componentes que viene controlando.

Se cuenta con un sistema de gestión de calidad adecuado, que mantiene una estructura de control hacia proyectos de interventoría de concesiones. Los procedimientos y procesos están acordes a la etapa que vive el proyecto, ya que precisa la etapa de reversión, además de la terminación de algunas obras que están por culminar.

Se denota gran aporte de la interventoría ya que junto con la ANI se generaron los formatos para reversión de la infraestructura de lado aire para aeropuertos ya que no se contaba con esta información en la entidad y era prioritaria para avanzar en el proceso de reversión del proyecto.

Foto 11. Vehículo de interventoría	Foto 12. Oficinas Interventoría en campo
	
<p>Vehículos e indumentaria con los distintivos de la ANI por parte de la interventoría.</p>	<p>Campamento de la interventoría en inmediaciones de las obras del otrosí 4 y 5</p>

Se cuenta con un adecuado sistema de gestión documental, el cual permite acceder a la información fácilmente tanto físico como magnético; esto es muy importante con miras a la custodia de la información obligación dispuesta a las interventorías de la ANI. La trazabilidad de las

comunicaciones está bien generada; además de esto, la precisión sobre cada tema y su respectivo conocimiento denotan un buen tratamiento.

El acompañamiento a la realización de conceptos, sugerencias y planteamientos hacia la concesión y la ANI ha sido permanente; sin embargo, se precisan situaciones que a pesar de la gestión no fueron acatadas y que en la actualidad precisan dificultades para la terminación de las obras y de la fase de reversión como tal.

Se destaca el contenido de la página de internet de la interventoría, precisa información acertada para el conocimiento y avance de las obras del proyecto, así como los contactos para recibir información adicional o dudas sobre el proyecto; sin embargo, la página de la concesión es muy básica, no contiene información del proyecto en ningún componente, si bien no es una obligación contractual únicamente se cuenta con unos pantallazos muy generales que no aportan a la divulgación de información del proyecto para el usuario.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de todo tipo, evidencia capacidad de respuesta a fin de tratar los casos que surgen de manera repentina, ha sido adecuada la manera en que se viene realizando el control y exigencias al concesionario además del apoyo y comunicación con la ANI a fin de resolver las diferentes situaciones que acontecen en el proyecto

Se generó una metodología adecuada para el proceso de reversión del proyecto, un cronograma que resalta los puntos más importantes a trabajar y unas mesas de trabajo por componente que permiten revisar detalladamente cada uno de los aspectos que tienen como objeto revertir al estado; sin embargo, por ser un proceso en el que se involucran varios actores ha tenido dificultades en su cumplimiento.

Conforme a la etapa del proyecto y en miras a la reversión, se viene trabajando muy bien los inventarios documentales del concesionario basados en la ley de archivos que precisa ciertos parámetros de custodia de la información que debe ser entregada a la entidad dependiendo del contenido.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Se evidencia que los informes de interventoría están siendo radicados fuera del tiempo contractual; si bien alguna información que el concesionario reporta no se presente en las fechas previstas esto no debe repercutir para un incumplimiento de la interventoría en este aspecto.
- En cumplimiento a la ley de acceso a la información pública, es importante que la interventoría pueda intensificar esfuerzos para que el concesionario mejore los canales de información para transmitir lo que se viene trabajando en el proyecto ya que no se precisa de esta manera.

### 8.1.2 Desempeño del componente técnico

#### Calificación obtenida: 74,23

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de construcción de la concesión en virtud de los otrosí 4 y otrosí 5, además de las labores de mantenimiento de las pistas y calles de rodaje, se evidencia un adecuado seguimiento a las labores del concesionario sin dejar de precisar actuaciones que vienen incumpliendo por parte del mismo y que han sido reportadas permanentemente.

Se evidencia un control adecuado de la interventoría respecto a los trabajos que se vienen ejecutando tanto para el cumplimiento de los alcances de los otrosí como de los trabajos de mantenimiento de las pistas; sin embargo, es necesario precisar que los cronogramas de obra no se han cumplido y las fechas límites que se tienen para la entrega de las obras faltantes prevé una prórroga de los trabajos de la calle de rodaje MIKE II, quizás la obra mas relevante que se viene adelantando.

El seguimiento constante, los oficios, comités interdisciplinarios en campo y demás actividades que se han previsto, lograron tener una mayor precisión en la información que ha entregado el concesionario, pero que de igual manera hay vacíos del contrato de concesión que no permiten poder hacer un seguimiento más exhaustivo ya que la concesión atiende la gestión de la interventoría muy apegada al contrato de concesión de 1995.

Los rendimientos y condiciones particulares del trabajo en el aeropuerto, han desencadenado situaciones de difícil cumplimiento además de la interacción con otros entes tales como Aeronáutica Civil, OPAIN, las fuerzas militares, entre otros; situación que debe ser evaluada con respecto a la terminación de las obras, ya que no será posible terminar el 31 de agosto de 2017.



Siendo esta una fase de finalización del contrato de concesión, donde se están cerrando diferentes temas y en la cual es clave la recepción de la infraestructura reversible; el papel de la interventoría ha sido muy importante para verificar cada uno de los cumplimientos que debe tener el

concesionario para entregarle al estado, y es donde se han precisado actividades que no cumplen y serán definidas posteriormente ya sea como incumplimientos o como pendientes a subsanar posteriormente.

Es necesario definir claramente el inventario de infraestructura final para hacer entrega a la Aeronáutica Civil y que su contratista inicie posteriormente las labores de mantenimiento y operación que venía adelantando CODAD SA. Se destaca de esta manera los comités semanales de avance del proyecto definidos como comités de reversión donde interactúan todas las partes para evidenciar los avances respectivos en cada área.

Las alertas generadas por la interventoría han permitido solventar situaciones en obra que han sido corregidas; sin embargo, para el traslado de redes y la definición del evento eximente de responsabilidad, el cual llevará a ampliar la culminación de obras del otrosí 4 hasta final de año, se evidencia que se tomó mucho tiempo su definición y nos enfrenta a una situación que es de manejo delicado para darle una adecuada finalización y recibo de las obras pendientes por terminar.

Se evidencia un control adecuado al cerramiento del aeropuerto con acciones inmediatas que han permitido resguardar la seguridad del área limítrofe sobre todo en los puntos de incidencia social con los barrios colindantes, es necesario sugerir acciones necesarias para controlar el punto donde se encuentra trabajando un subcontratista de la Aeronáutica Civil en rellenos de material ya que evidencia falencias en su actividad y colinda con el cerramiento de la parte suroccidental.

Foto 15. Mantenimiento de calles y césped	Foto 16. Estado actual de la calle de rodaje MIKE II
	
Adecuada poda de césped y mantenimiento de cerramientos laterales.	Avance en construcción de MIKE II

Se registra un adecuado estado de las pistas del aeropuerto para su operación actual; sin embargo, la medición de los indicadores de recibo demandara el estado en el cual debe recibirse la pista y las calles de rodaje conforme a lo dispuesto por el contrato. Es definitiva esta medición ya que según las mediciones parciales y el estado reportado por la interventoría depararía que no se cumplen muchos de los parámetros descritos contractualmente.

Es necesario dejar prevista una guía metodológica para continuar la operación del aeropuerto sin que vaya a generar traumatismos con la salida del concesionario y el ingreso de un nuevo contratista de la Aeronáutica Civil, ya que impactaría no solo el control de pistas sino la operación de la terminal del lado tierra a cargo de OPAIN.



Es adecuado el control operativo y mantenimiento general del lado aire por parte de la interventoría, el seguimiento a la operación del aeropuerto verificando vías de acceso, cerramiento, limpieza de canales, limpieza de caucho en las pistas, demarcación, atención de novedades, entre otras; se realiza de manera estricta evidenciando falencias detectadas para su mejoramiento inmediato en conjunto con el concesionario.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Posición de la interventoría respecto al recibo de pistas y calles de rodaje debe ser muy estricto a fin del cumplimiento de los indicadores previstos.
- Dejar planteado un cronograma de finalización de pendientes de obra del otrosi 4 para evidenciar cuanto tiempo requiere el concesionario para terminar las obras de la calle de rodaje MIKE II y el recibo documental de los trabajos realizados.
- Se debe dejar por escrito el estado general del recibo de infraestructura del aeropuerto, más allá del inventario se debe particularizar en las condiciones de operación que se tiene y las recomendaciones a corto y mediano plazo a realizarse, como el tema del desgaste de la pista sur, los análisis de los indicadores de recibo, entre otros, con miras a garantizar una adecuada operación.
- Las memorias técnicas de las obras que se están finalizando deben quedar debidamente consignadas tanto en los diseños finales ejecutados como en los planos de construcción resultado de lo desarrollado en campo para disponer del recibo final documental.
- Demarcación de la nueva vía de acceso a CATAM debe contemplar lo dispuesto en el manual de señalización del Ministerio de Transporte del año 2015.

### 8.1.3 Desempeño del componente Ambiental

*Calificación obtenida: 71,55*

Dentro del componente ambiental es importante señalar el seguimiento a las fichas de manejo ambiental concernientes a las obras que se llevan a cabo por parte del concesionario, si bien la licencia ambiental no está a cargo del concesionario CODAD SA, si hay apartes del cumplimiento ligados a ésta en los cuales se le viene haciendo seguimiento en general derivado de los resultados de los autos de seguimiento de la autoridad ambiental.

Se cuenta con un adecuado sistema de seguridad industrial y salud ocupacional tanto en la interventoría como el monitoreo hacia los contratistas del concesionario, ya que se verifica mensualmente los ingresos de personal del concesionario, se verifica puntualmente los elementos de protección personal y se evidencian las capacitaciones propias para las labores que se vienen ejecutando en campo.

Se ha logrado avanzar de manera importante en el cumplimiento de reporte de información del concesionario respecto al área ambiental, durante la vigencia de la interventoría los informes y



mesas de trabajo periódicas han permitido que el reporte sea más preciso y acorde a cumplimiento de las disposiciones necesarias para el manejo que se debe generar en el aeropuerto.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- Es necesario que para la etapa de reversión y en particular en el aspecto ambiental se precisen los pendientes que puedan llegar a quedar derivado de situaciones que no se hayan podido culminar, como es el caso de cierres de permisos ambientales que estén en curso y se hayan solicitado a las autoridades ambientales, así como las observaciones generadas en los autos de seguimiento y que son de competencia del concesionario.
- Debido a que se requiere un tiempo adicional para la terminación de las obras del otrosí 4, es necesario hacer un seguimiento a los impactos generados por la terminación de estas obras tales como son el manejo adecuado de llenado de la zona paralela al deprimido de CATAM, verificación de adherencia del empedramiento del jarillón a la altura de los parqueaderos de CATAM.

#### 8.1.4 Desempeño del componente financiero

##### *Calificación obtenida: 74,25*

Para el componente financiero se evidencia de manera particular el seguimiento al cumplimiento del ingreso esperado previsto en el otrosí 4 como parte de la financiación de los trabajos tanto del otrosí 4 como del otrosí 5. Se evidencia en este caso que los datos con los cuales trabajó la interventoría para la verificación de la cantidad de operaciones y tarifas cobradas por el uso de pista de las aeronaves fue minucioso y acertado, se contemplaron dos fuentes de información que permitieron evidenciar inconsistencias para definir los valores reales que se debían cobrar por operaciones faltantes o sobrantes de cada día, así como de la adecuada aplicación de la TRM que se cobra en cada una de las operaciones.

Se verifica también el seguimiento al estado financiero del patrimonio autónomo como del concesionario, en donde se evidencia que se tiene solvencia suficiente para llevar a cabo los trabajos requeridos, se hace un análisis de los indicadores financieros los cuales permiten ver que no hay alertas sobre dificultades en la concesión.

Para la etapa que vive el proyecto es fundamental la adecuada valoración de los activos del concesionario y los que deben ser reversibles al estado; tanto bienes muebles como equipos; en lo cual se precisa que se han adelantado de manera importante la valoración de los mismos y que deba quedar consignada de manera clara tanto para la ANI como para la Aeronáutica Civil ya que esta última hará el recibo para operar con sus propios contratistas.

De acuerdo a los diferentes incumplimientos reportados por la interventoría es necesario hacer un adecuado cálculo de los perjuicios que se estarían presentando por parte del concesionario y que



sería tasados para la etapa de liquidación del contrato de ser corroborados y no subsanados en la terminación del contrato de concesión.

De la misma manera se resaltan aspectos por mejorar y que deben ser incursionados en el corto plazo para implementar un control más completo en la interventoría del contrato de concesión:

- En la valoración de inventarios y activos, como es el caso de la infraestructura de la pista sur y su valoración es necesario tener un segundo parámetro de valoración, no solamente traer a valor presente el valor de CAPEX destinado en su momento; para este particular se puede solicitar un concepto de la Vicepresidencia de Estructuración como parte de la ANI y su experiencia en estructuración de proyectos pueda aportar variables que permitan precisar la valoración de esta infraestructura bajo otra metodología que respalde la adoptada o que corrobore lo ya planteado.
- El cierre de operación que será a 31 de agosto requiere una consolidación total de lo acontecido financieramente para cierre de cuentas pendientes que tiene el concesionario por cobrar en temas uso de derecho de pista, además de la validación frente a lo reportado por la Aeronáutica Civil en los últimos meses donde no se ha podido efectuar dicha validación por falta de información remitida por esta última.
- Dejar estipulado un manual de operación desde el punto de vista financiero para el control de operación de la infraestructura del lado aire que se hacía con el concesionario para que pueda ser replicado por la Aeronáutica Civil y sus contratistas.
- Preparar la tasación de multas correspondientes por temas de incumplimientos reportados y que al final del contrato no hayan sido cumplidos, de igual manera dar apoyo y seguimiento a lo que se derive de la demanda en el tribunal de arbitramento que se tiene entre la ANI y el concesionario con las diferentes pretensiones que afectan al estado.

### 8.1.5 Desempeño del componente predial

**Calificación obtenida: 73,00**

En relación al componente predial, es importante resaltar la tarea que viene generando la interventoría referida principalmente a la gestión y documentación de los predios desafectados de CATAM es lo correspondiente a este componente dentro de las obligaciones más relevantes por parte del concesionario ya que el proyecto no advierte adquisiciones prediales.

Es necesario que a la entrega de la reversión del proyecto se dejen planteados claramente las coordenadas y levantamiento topográfico de las nuevas zonas asociadas al aeropuerto; adicionalmente es de gran importancia el trabajo realizado por la interventoría del levantamiento topográfico total de las áreas que corresponden al concesionario y que serán entregadas en la reversión ya que este ejercicio no se había adelantado en el proyecto y es definitivo al momento de la entrega de la infraestructura.

### 8.1.6 Desempeño del componente social

**Calificación obtenida: 72,72**



Se evidencia un adecuado seguimiento a la gestión social implementada particularmente por el seguimiento desde la interventoría ya que esta no se venía dando con anterioridad en el proyecto, es de gran relevancia el seguimiento a las actas de vecindad generadas y que impactan el proyecto; el cierre de las mismas define gran parte de los trámites de reversión más allá de que algunas dependan de terceros que no permitirán ser cerradas como es el caso del contratista Marmolejo en los límites del cerramiento del costado suroccidental.

No se evidencian mayores PQRS ya que las zonas de afectación son más internas y no con respecto a la ciudadanía en general, de igual manera se viene manejando un acompañamiento a las afectaciones que haya podido generar el concesionario con las obras actuales en donde se trabaja en inmediaciones de operación del aeropuerto y que hasta el momento no reporta grandes dificultades más allá del manejo de tráfico en el deprimido que ha sido adecuado y comunicado a los afectados.

Este aspecto no estaba definido en el contrato de concesión pero con la interventoría se han podido realizar seguimientos a labores sociales implementadas por el concesionario y otras necesarias para el trabajo que están realizando en el área de influencia.

#### 8.1.7 Desempeño del componente Jurídico

##### *Calificación obtenida: 74,50*

Se evidencia un adecuado control y seguimiento a todas las obligaciones del contrato de concesión, por medio de una trazabilidad puntual en cada uno de los requisitos que precisa el proyecto por cada una de las etapas que atraviesa, no sólo el del concesionario sino también al de la interventoría.

Se han realizado los seguimientos a pólizas en cuanto a tiempo y monto definidos en el contrato, ahora para el cierre del proyecto es importante dejar por sentado como serían planteadas las pólizas en caso de prorrogar el contrato únicamente para culminar los pendientes del otrosí 4.

Es necesario por parte de la interventoría hacer un balance al cierre del contrato, incluida la etapa de reversión, de los incumplimientos generados por el concesionario en donde se precise puntualmente cada una de las falencias del concesionario referidas a cada aparte del contrato, esto con el fin de que se definan las incidencias y puedan tasarse en la liquidación del contrato. Se han identificado diferentes tipos de incumplimientos que fueron llevados a la demanda de reconvencción pero otros deben quedar como parte de la liquidación ya que se están definiendo con la reversión del contrato.

Es necesario generar un acompañamiento a la liquidación del contrato de concesión, ya que quedarán muchos puntos por definir derivados de la terminación y recibo de la infraestructura y equipos por parte del concesionario.

## 9. REUNIÓN DE CIERRE, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se lleva a cabo la reunión de cierre de la auditoría, donde se presentan las siguientes conclusiones a tener en cuenta, tanto por la interventoría como por la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

### 9.1 No conformidades

Se presentan las siguientes no conformidades en virtud de la auditoría realizada las cuales deben atenderse de manera inmediata para subsanar acontecimientos de cumplimiento contractual, tales como las que se presentan a continuación:

#### 9.1.1 Para la Interventoría

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

1. Se evidencia que la interventoría está radicando los informes mensuales fuera del término de tiempo dispuesto en el contrato de interventoría. En este sentido, contraría lo establecido en el contrato de interventoría 761 de 2015, anexo 4, plan de cargas, capítulo 4, numeral 4.4.3 Informe mensual, el cual manifiesta lo siguiente:

*"...Preparar y presentar a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, Grupo Interno de Trabajo Aeroportuario, dentro de los diez (10) días calendario de cada mes un informe mensual..."*

#### 9.1.2 Para la Supervisión

1. Se evidencia poca gestión para la completitud de las unidades de medida de los hallazgos de contraloría y que precisan porcentaje de cumplimiento de las unidades de medida muy bajos en los 11 hallazgos que actualmente se tienen dentro del PMI. (Ver tabla 6, pág. 11 de este informe).
2. Ante los diferentes incumplimientos por parte del concesionario, y que han sido detectados por la interventoría y la supervisión; se debieron incluir todas las pretensiones en la reforma a la demanda de reconversión presentada el 26 de julio de 2017, se evidencia que se están dejando por fuera pretensiones que esperan plantearse para la etapa de liquidación pero que ya han sido denotadas y deberían haberse incluido.

### 9.2 Recomendaciones:

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

### 9.2.1 Para la Interventoría:

1. Se evidencia que los informes de interventoría están siendo radicados fuera del tiempo contractual; si bien alguna información que el concesionario reporta no se presente en las fechas previstas esto no debe repercutir para un incumplimiento de la interventoría en este aspecto.
2. En cumplimiento a la ley de acceso a la información pública, es importante que la interventoría pueda intensificar esfuerzos para que el concesionario mejore los canales de información para transmitir lo que se viene trabajando en el proyecto ya que no se precisa de esta manera.
3. El acompañamiento a la realización de conceptos, sugerencias y planteamientos hacia la concesión y la ANI ha sido permanente; sin embargo, se precisan situaciones que a pesar de la gestión no fueron acatadas y que en la actualidad precisan dificultades para la terminación de las obras y de la fase de reversión como tal.
4. Es necesario definir claramente el inventario de infraestructura final para hacer entrega a la Aeronáutica Civil y que su contratista inicie posteriormente las labores de mantenimiento y operación que venía adelantando CODAD SA.
5. es necesario sugerir acciones necesarias para controlar el punto donde se encuentra trabajando un subcontratista de la Aeronáutica Civil en rellenos de material ya que evidencia falencias en su actividad y colinda con el cerramiento de la parte suroccidental.
6. Es definitiva esta medición ya que según las mediciones parciales y el estado reportado por la interventoría depararía que no se cumplen muchos de los parámetros descritos contractualmente.
7. Es necesario dejar prevista una guía metodológica para continuar la operación del aeropuerto sin que vaya a generar traumatismos con la salida del concesionario y el ingreso de un nuevo contratista de la Aerocivil, ya que impactaría no solo el control de pistas sino la operación de la terminal del lado tierra a cargo de OPAIN.
8. Posición de la interventoría respecto al recibo de pistas y calles de rodaje debe ser muy estricto a fin del cumplimiento de los indicadores previstos.
9. Dejar planteado un cronograma de finalización de pendientes de obra del otrosí 4 para evidenciar cuanto tiempo requiere el concesionario para terminar las obras de la calle de rodaje MIKE II y el recibo documental de los trabajos realizados.
10. Se debe dejar por escrito el estado general del recibo de infraestructura del aeropuerto, más allá del inventario se debe particularizar en las condiciones de operación que se tiene y las recomendaciones a corto y mediano plazo a realizarse, como el tema del desgaste de la pista sur, los análisis de los indicadores de recibo, entre otros, con miras a garantizar una adecuada operación.
11. Las memorias técnicas de las obras que se están finalizando deben quedar debidamente consignadas tanto en los diseños finales ejecutados como en los planos de construcción resultado de lo desarrollado en campo para disponer del recibo final documental.
12. Demarcación de la nueva vía de acceso a CATAM debe contemplar lo dispuesto en el manual de señalización del Ministerio de Transporte del año 2015.
13. Es necesario que para la etapa de reversión y en particular en el aspecto ambiental se precisen los pendientes que puedan llegar a quedar derivado de situaciones que no se



hayan podido culminar, como es el caso de cierres de permisos ambientales que estén en curso y se hayan solicitado a las autoridades ambientales, así como las observaciones generadas en los autos de seguimiento y que son de competencia del concesionario.

14. Debido a que se requiere un tiempo adicional para la terminación de las obras del otrosí 4, es necesario hacer un seguimiento a los impactos generados por la terminación de estas obras tales como son el manejo adecuado de llenado de la zona paralela al deprimido de CATAM, verificación de adherencia del empedramiento del jarillón a la altura de los parqueaderos de CATAM.
15. En la valoración de inventarios y activos, como es el caso de la infraestructura de la pista sur y su valoración es necesario tener un segundo parámetro de valoración, no solamente traer a valor presente el valor de CAPEX destinado en su momento; para este particular se puede solicitar un concepto de la Vicepresidencia de Estructuración como parte de la ANI y su experiencia en estructuración de proyectos pueda aportar variables que permitan precisar la valoración de esta infraestructura bajo otra metodología que respalde la adoptada o que corrobore lo ya planteado.
16. El cierre de operación que será a 31 de agosto requiere una consolidación total de lo acontecido financieramente para cierre de cuentas pendientes que tiene el concesionario por cobrar en temas uso de derecho de pista, además de la validación frente a lo reportado por la Aerocivil en los últimos meses donde no se ha podido efectuar dicha validación por falta de información remitida por esta última.
17. Dejar estipulado un manual de operación desde el punto de vista financiero para el control de operación de la infraestructura del lado aire que se hacía con el concesionario para que pueda ser replicado por la Aerocivil y sus contratistas.
18. Preparar la tasación de multas correspondientes por temas de incumplimientos reportados y que al final del contrato no hayan sido cumplidos, de igual manera dar apoyo y seguimiento a lo que se derive de la demanda en el tribunal de arbitramento que se tiene entre la ANI y el concesionario con las diferentes pretensiones que afectan al estado.
19. ahora para el cierre del proyecto es importante dejar por sentado como serian planteadas las pólizas en caso de prorrogar el contrato únicamente para culminar los pendientes del otrosí 4.
20. Es necesario generar un acompañamiento a la liquidación del contrato de concesión, ya que quedarán muchos puntos por definir derivados de la terminación y recibo de la infraestructura y equipos por parte del concesionario.
21. Se recomienda a la interventoría involucrar un formato de verificación mensual de la información que brinda la página de internet de la concesión u otra red social con la cual pretenda dar información a la comunidad, debido a que es un canal de información donde se debe ofrecer la veracidad que acontece en el proyecto.
22. Se deben tener en cuenta las recomendaciones planteadas en el ítem 7 (Verificación evaluación del desempeño de la Interventoría) de este documento con respecto a los temas: técnicos, administrativos, financieros, predial, social y ambiental.



### 9.2.2 Para la Supervisión:

1. Generar un cronograma de atención de los temas pendientes que dejará cada uno de los componentes del proyecto luego de la reversión que se viene dando, es definitivo poder cerrar de manera puntual cada una de las actividades que pese a la reversión que se está haciendo aun no concluyen o tienen por culminar alguna actividad.
2. Llevar a cabo de manera ágil y diligente la coordinación y gestiones necesarias para promover la suscripción de documentos contractuales que se encuentran en curso, ya que son determinantes para la culminación de las obras del proyecto.
3. Suministrar a la defensa de la ANI todos los elementos probatorios que evidencian los incumplimientos del concesionario para así avanzar con las reclamaciones a realizarse al concesionario además de ser insumo dentro de la demanda que se tiene contra el concesionario.

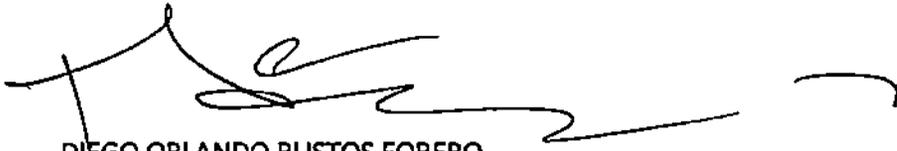
### 9.3 Buenas Prácticas y Observaciones:

1. Se evidencia que la interventoría tiene un conocimiento amplio en materia aeroportuaria que ha permitido comprobar diferentes falencias por parte del concesionario en las cuales de manera conjunta con la ANI se han requerido corregir; previniendo así una mala ejecución del contrato desde la ejecución y terminación de las obras.
2. Se resalta el personal adicional que se ha implementado para las labores de revisión de los trabajos de construcción, así como para el trámite de reversión en cada uno de los componentes de un contrato de concesión que requirieron de profesionales diferentes a los dispuestos para el contrato de interventoría.
3. Se denota un gran aporte de la interventoría ya que junto con la ANI generó los formatos para reversión de la infraestructura de lado aire para aeropuertos, ya que no se contaba con esta información en la entidad y era prioritaria para avanzar en el proceso de reversión del proyecto.
4. Se generó una metodología adecuada para el proceso de reversión del proyecto, un cronograma que resalta los puntos más importantes a trabajar y unas mesas de trabajo por componente que permiten revisar detalladamente cada uno de los aspectos que tienen como objeto revertir al estado; sin embargo, por ser un proceso en el que se involucran varios actores ha tenido dificultades en su cumplimiento.
5. Conforme a la etapa del proyecto y en miras a la reversión, se viene trabajando muy bien los inventarios documentales del concesionario basados en la ley de archivos que precisa ciertos parámetros de custodia de la información que debe ser entregada a la entidad dependiendo del contenido.
6. Se destacan los comités semanales de avance del proyecto definidos como comités de reversión donde interactúan todas las partes para evidenciar los avances respectivos en cada área.
7. Se evidencia en este caso que los datos con los cuales trabajó la interventoría para la verificación de la cantidad de operaciones y tarifas cobradas por el uso de pista de las aeronaves fue minucioso y acertado, se contemplaron dos fuentes de información que permitieron corroborar inconsistencias para definir los valores reales que se debían cobrar

por operaciones faltantes o sobrantes de cada día, así como de la adecuada aplicación de la TRM que se cobra en cada una de las operaciones por día.

8. El trabajo realizado por la interventoría del levantamiento topográfico total de las áreas que corresponden al concesionario y que serán entregadas en la reversión es indispensable, ya que esta actividad no se había adelantado en el proyecto y es definitivo al momento de la entrega de la infraestructura
9. El componente social no se venía verificando para el presente concesionario ya que no estaba definido en el contrato de concesión, pero con la interventoría se han podido realizar seguimientos a labores sociales implementadas y otras necesarias para el trabajo que están realizando en el área de influencia.
10. Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de agosto de 2017 de **73,53** valor que se encuentra dentro del rango definido como alto (puntajes entre 61 y 80).

Atentamente,



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

Proyecto: Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno. 