

Para contestar cite:
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2015-102-010490-3
Fecha: 11/09/2015 09:03:45->102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos: 1 cd y 28 folios

N



Bogotá D.C.

PARA: ANDRES FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente Gestión Contractual

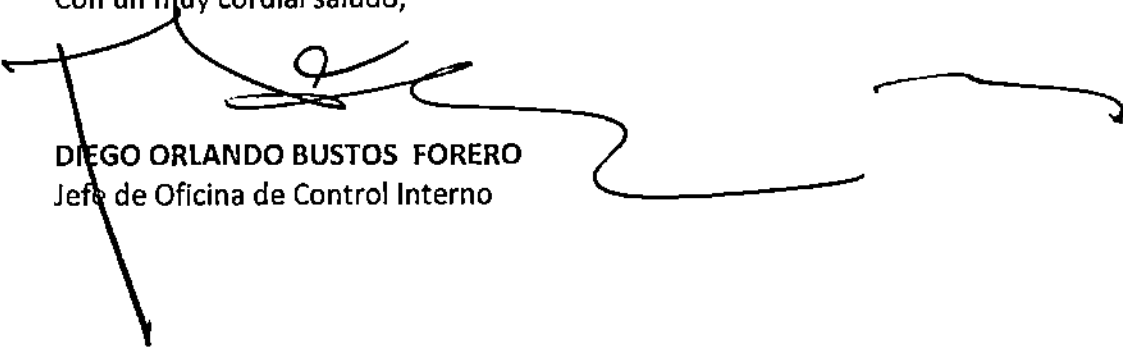
DE: DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de Seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto aeroportuario, Concesión Aeropuerto Rafael Núñez - Cartagena, (PEI 100).

Apreciado Doctor Figueredo:

Comedidamente me permito remitir para su consideración la evaluación al seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto aeroportuario, Concesión Aeropuerto Rafael Núñez - Cartagena, (PEI 100) realizada los días 21, 22 y 23 de julio de 2015, dando cumplimiento al Plan de evaluación independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno.

Con un muy cordial saludo,


DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

C.C. María Eugenia Arcila Zuluaga – Gerente de Proyectos Aeroportuarios.
Carlos Acosta - Supervisor Concesión

Proyectó: Alvaro Sandoval Reyes-Contratista Oficina de Control Interno.
Anexo: informe. (28 Folios) y un (1) CD
Nro Borrador: 20151020019467

ANI

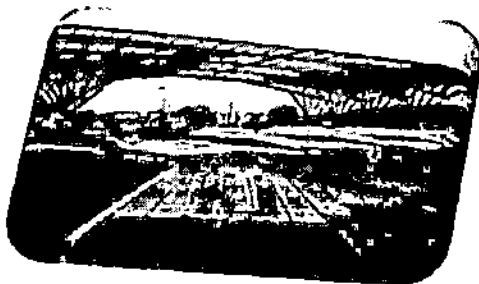
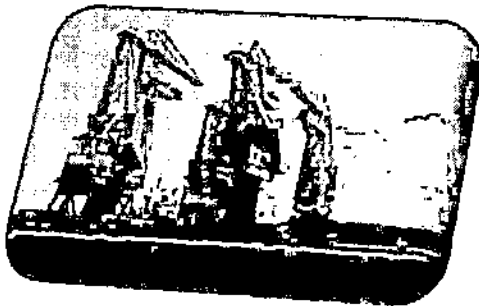
Agencia Nacional de
Infraestructura



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto
aeroportuario, Concesión Aeropuerto Rafael Núñez-
Cartagena, (PEI 100)

2015



CONTENIDO

1. OBJETIVOS.....	5
1.1 Objetivo General	5
1.2 Objetivos Específicos.....	5
2. ALCANCE	6
2.1 Componentes Analizados.....	6
2.2 Información de Contratos	6
3. METODOLOGÍA	8
3.1 Metodología Empleada	8
4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	10
5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	10
6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	20
6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría	20
6.2 Descripción del proyecto a auditar	22
6.3 Temas abordados de manera específica	22
6.3.1 Control de pólizas.....	23
6.3.2 Responsabilidades asumidas por la AEROCIVIL en el acta de entrega y recibo a favor de la ANI, del contrato de Concesión, suscrito entre la Aerocivil y la Sociedad Aeropuertos de la Costa S.A	23
6.3.3 Entrega de predios para la construcción de las obras: vía perimetral costado occidental, RESA y barrera anti ruido.	24
6.3.4 Cesión de la licencia ambiental	25
6.3.5 Ingresos del concesionario	25
6.3.6 Obras ejecutadas y por ejecutar	26
6.3.7 Control de inventarios por parte de la Interventoría	27
6.3.8 Composición accionaria del concesionario	28
6.4 Consideraciones principales de la auditoría.....	28
6.5 Preparación de listas de chequeo para el trabajo de campo y diligenciamiento de la Matriz de Evaluación Independiente - MED.....	29
7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR.....	29
7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría.....	32
7.1.1 Desempeño del componente administrativo.....	33
7.1.2 Análisis de los Estados Financieros del Concesionario	35
Análisis de los estados financieros del concesionario SACSA S.A., de los años 2013 y 2014.....	35

7.1.3 Desempeño del componente técnico	49
7.1.4 Desempeño del componente Jurídico.....	50
7.1.5 Desempeño del componente Ambiental	51
7.1.6 Desempeño del componente Social.....	52
8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	54
8.1 No Conformidades	54
8.1.1 Para la Interventoría.....	54
8.1.2 Para la Supervisión	55
8.2 Recomendaciones.....	55
8.2.1 Para la Interventoría.....	55
8.2.2 Para la Supervisión	56
8.3 Buenas Prácticas	56

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de los contratistas evaluados	6
Tabla 2. Plazos estimados para la concesión.....	7
Tabla 3. Datos asociados a la conformación de la Concesión	7
Tabla 4. Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora	10
Tabla 5. Antecedentes informes Contraloría General de la República	11
Tabla 6. Antecedentes actuaciones otras instancias de control.....	11
Tabla 7. Relación de Observaciones PMP y su avance	13
Tabla 8. Temas programados para la Auditoría.....	15
Tabla 9. Resultados de calificación MED de marzo de 2014	30
Tabla 10. Resultados de calificación MED de julio de 2015.....	31

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

¹ Decreto 4165 de Noviembre 3 de 2011.

enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

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

Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI); la auditoría fue dada a conocer mediante correo electrónico del 1 de julio de 2015, solicitando la información referente al proyecto, lo cual fue oficializado mediante memorando interno No. 2015102007966-3 del 6 del mismo año; por otro lado, mediante correo del 15 de julio de 2015 se remitió a las partes involucradas la decisión de auditar la concesión respectiva y la programación planteada de la auditoría.

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General

En el marco de la misión encomendada a la Oficina de Control Interno de la ANI, por medio de las auditorías técnicas a proyectos se pone en manos de las dependencias competentes de la entidad un seguimiento a los avances de los proyectos que se ejecutan en la Agencia; estos son proyectos carreteros, aeroportuarios, férreos y portuarios. El seguimiento que se realiza de manera integral, conlleva a la verificación las actuaciones de la interventoría y la supervisión a la luz de sus obligaciones contractuales, el avance realizado frente al PMP, además de las buenas prácticas que emplean los diferentes contratistas para con el proyecto.

1.2 Objetivos Específicos

- Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto de acuerdo a la etapa en la que se encuentra, vislumbrando las actuaciones recientes realizadas por el concesionario y vigiladas por la interventoría y supervisión del proyecto.
- Aplicar la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI respecto al proyecto de concesión modo aeroportuario, Concesión Aeropuerto Rafael Núñez- Cartagena, (PEI 100) y las actuaciones de vigilancia y control de la interventoría, Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena
- Verificar el avance del Plan de Mejoramiento por Procesos – PMP a partir de la Auditoría realizada en marzo del año 2014, por parte de la Oficina de Control Interno de la Entidad y las actuaciones tanto del supervisor como de la interventoría, para subsanar las recomendaciones planteadas.

2. ALCANCE

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

2.1 Componentes Analizados

Teniendo en cuenta los antecedentes, estudiados en detalle, del proyecto de concesión aeroportuaria, se evidencian las etapas de CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN que viene realizando la Concesión Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A- SACSA, tanto como la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Consorcio Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena, en virtud del contrato 001 de 2014; igualmente se tuvieron en cuenta los alcances particulares que se encuentran en un proyecto aeroportuario, componentes administrativo, jurídico, técnico-operativo, ambiental, control predial, social, contraprestación (recaudo) y financiero.



Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por segunda ocasión a esta misma interventoría (la primera evaluación se llevó a cabo en marzo de 2014), lo cual permite ver una comparación en los resultados obtenidos con el objeto de atender las recomendaciones planteadas en las auditorías anteriores.

Se lleva a cabo una evaluación aplicando la matriz de evaluación de desempeño MED que hace parte de los fundamentos (criterios de evaluación) que hasta el momento se tienen incorporados en la matriz de evaluación; los resultados de la misma son expuestos en el ítem N° 7, relacionado en éste informe

2.2 Información de Contratos

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

Clase	Detalle del Contrato	Número	Contratista
Concesionario	Administración y explotación económica por el sistema de concesión del Aeropuerto Rafael Núñez, ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. La administración y explotación económica incluyen el manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación, zonas accesorias y las Obras del Plan de Modernización y Expansión.	Contrato 0186 de 1996	Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A- SACSA.
Interventor	Ejecutar para la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental, y de seguridad del	No. 001 de 2014	Consorcio Unión Temporal Concesión Aeropuerto

	<p style="text-align: center;">Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena</p>	
---	---	---

	Contrato de Concesión No 0186, sus adicionales y Otrosies.		de Cartagena
Supervisor	Profesional de Planta	VGC	Carlos Acosta

DATOS DE LOS CONTRATOS DE CONCESION

CONTRATO No.	0186 DE 1996	Valor obras modernización y expansión	
PLAZO INICIAL:	15 años	\$ 103,000,000,000.00	
PLAZO ADICIONAL	9 años	Fecha inicio: 25/09/1996	Fecha fin: 25/09/2020

DATOS DEL CONTRATO DE INTERVENTORIA

CONTRATO No.	001 de 2014	VALOR INICIAL:	11.168.046.856.00
FECHA INICIO	21-ene-14	ADICIONES:	NA
FECHAS FIN	21-ene-21	VALOR ACUMULADO:	\$ 1,452,445,666.33

Tabla 2 – Plazos estimados para la Concesión Fuente: Ficha técnica del Proyecto ANI, actualización Junio de 2015.

La composición de la concesión aeroportuaria, para el proyecto Concesión Aeropuerto Rafael Núñez- Cartagena, (PEI 100) se presenta a continuación:

Tabla 3 – Datos asociados a la conformación de la Concesión.

CONCESIONARIO:	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE
AENA DESARROLLO INTERNACIONAL	37.89%
CONCECOL SAS	11.6%
ORGANIZACIÓN TERPEL S.A.	10.1%
INVERSIONES GECU SAS	7.593%
OTROS	32.86%
TOTAL	100%

Tabla 4 – Datos asociados a la conformación de la Firma Interventora

INTERVENTOR:	
INTEGRANTES	PORCENTAJE
AFA Consultores y Constructores S.A	60.00%
Sondeos Estructurales y Geotecnia Sucursal Colombia S.A.	34.50%
Ingroup SAS.	5.50%
TOTAL	100%

3. METODOLOGÍA

3.1 Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es 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 su procedimiento de Auditoría Técnica (Procedimiento EVCI-P-003) dentro del programa de Evaluación y Control Institucional.

Fue importante la información allegada por la supervisión e interventoría ya que fue fundamental para llevar a cabo la auditoría que se centró en una verificación documental y fue corroborada con un recorrido físico al aeropuerto. Se verificó la gestión tanto de la interventoría como de la supervisión para cumplir los cronogramas y tiempos del proyecto.

Para el presente informe se consideraron los siguientes criterios:

Solicitud de Información: Mediante correo electrónico del 01 de julio de 2015 y memorando interno 2015-102-007966-3 generado por la Oficina de Control Interno, dirigido hacia la Gerente de Proyectos Aeroportuarios de la Vicepresidencia de Gestión Contractual y el supervisor del proyecto a auditar. La recepción de la información se dio el 13 de Julio por medio magnético.

Adicional a la información solicitada previamente a la auditoría, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema; es así como se complementó información soporte de las acciones realizadas como son, comunicaciones, informes, registros fotográficos, actas, entre otros; material que es apoyo para determinar las adecuadas acciones que se vienen llevando a cabo por parte de la interventoría y la supervisión.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, aportada en medio magnético luego del requerimiento. La información solicitada para revisión es la relacionada a continuación:

1. Ficha técnica del proyecto.

2. Contrato de concesión, Otro sí, adiciones, entre otros documentos contractuales.
3. Apéndice técnico del contrato de concesión.
4. Contrato de la interventoría con todos sus anexos, otro si, adiciones, entre otros documentos contractuales.
5. Propuesta económica de interventoría.
6. Acta de inicio de interventoría.
7. Últimos dos informes de supervisión. (correspondientes a los meses de abril y mayo de 2015)
8. Personal y perfiles de interventoría, aprobación por parte de la ANI. (todo el equipo mínimo y que actualmente está laborando)
9. Último informe de interventoría. (mes de mayo de 2015)
10. Informe de legalización de la última comisión realizada por el supervisor.
11. Últimas dos actas de comités técnicos.

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

Entrevistas: Se llevó a cabo una reunión en las instalaciones de la firma interventora con participación del personal a cargo del proyecto definido para cada área, el Jefe de la Oficina de Control Interno, Dr. Diego Orlando Bustos Forero, y del auditor, Arquitecto Alvaro Sandoval Reyes, 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. De igual manera, se solicitó información propia de la ejecución de las labores diarias, semanales y mensuales del ejercicio de la interventoría, así como de la supervisión; verificando la calidad de la información y el cumplimiento en normas de auditoría para su recolección.

Visitas de campo: Se llevaron a cabo visitas a las instalaciones del aeropuerto y de la pista, para verificar el estado general de los mismos y algunas áreas específicas que estaban siendo intervenidas; se recibió apoyo con material fotográfico aportado por la interventoría.

Plan de mejoramiento por procesos: Con base en las observaciones y recomendaciones generadas en el último informe de auditoría, se revisaron documentalmente las acciones de mejora y los avances que ha implementado el interventor y la supervisión al momento de esta nueva auditoría realizada en julio de 2015.

Análisis y conclusiones: Como resultado de los anteriores puntos se generan conclusiones y recomendaciones, que se ampliarán en los capítulos 7 y 8 del presente informe.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- ✓ Constitución Política de Colombia Artículo 210.²
- ✓ Ley 1474 de 2011, artículo 83 y SS.
- ✓ Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- ✓ Contrato de concesión a auditar. (Contrato 0186 de 1996, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Contrato de interventoría a auditar. (Contrato 001 de 2014, otro sí, adicionales y otros)
- ✓ Acta de Inicio contrato Interventoría actual.
- ✓ Apéndice del contrato de Interventoría.
- ✓ Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

5. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

No fueron tenidos en cuenta los eventuales hallazgos que pudieran existir para el Contrato 0186 de 1996, generados por la Contraloría General de la República, toda vez que estos son responsabilidad de la Aerocivil.

Tabla 5- Antecedentes informes Contraloría General de la República

FUENTE	No. HALLAZGOS	RELACION DE HALLAZGOS	AVANCE FISICO REPORTADO SUPERVISOR	AVANCE FISICO REPORTADO OCI
PLAN DE MEJORAMIENTO INSTITUCIONAL 2015	n/a	Plan de Mejoramiento Institucional	n/a	n/a

Se consultó ORFEO³; Pagina Web – planes, con el fin de conocer la existencia de solicitudes, peticiones, quejas o reclamos de la comunidad y la existencia de actuaciones por parte de los órganos de control interno y externo.

Tabla 6 - Antecedentes actuaciones otras instancias de control

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

² Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

³ Sistema de gestión documental Interno - ANI



Agencia Nacional de Infraestructura
INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO
 Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena

**PROSPERIDAD
 PARA TODOS**

PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes	No aplica
CONTROL INTERNO DISCIPLINARIO	Revisado Orfeo NO se tiene pendiente dar respuesta a solicitudes.	No aplica


Se presentan a región seguido en la Tabla No.8, los avances presentados producto de la aplicación al procedimiento PD- 26 – EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN CORRECTIVA)", donde se encuentran inmersas algunas observaciones evaluadas por el Auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría producto de la evaluación realizada en marzo de 2014, teniendo en cuenta para ello, el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental.

Tabla 7– Relación de Observaciones PMP y su avance

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL.	% AVANCE	OBSERVACIONES
2197	Se recomienda incluir dentro del seguimiento efectuado, el cumplimiento de los ciclos de los recursos del concesionario para garantizar que no hay violación a los LA/FT (lavado de activos y financiación de terrorismo). Según lo estipulado por la Ley Colombiana	100%	Se viene incluyendo en los informes mensuales la verificación de los ingresos brutos, realizando la prevención de lavado de activos y terrorismo
2198	Aunque se cuenta con un listado de los locales comerciales del aeropuerto no se ha definido que se va a realizar con los contratos vencidos y/o por vencer tal es el caso de BCD travel el cual venció 21 de febrero de 2014, y al momento de la visita no se tenía conocimiento si se prorrogó, caduco, o liquidado el contrato.	90%	En la Carpeta 4 del anexo financiero (Anexo 4) del informe de mayo se presentó la actualización mensual del listado de contratos comerciales (anexo1); El contrato con BCD travel se prorrogó hasta el 28 de febrero de 2016. El plan de acción establece la elaboración de una matriz de seguimiento a los contratos comerciales con alertas tempranas, que no se evidencia.
2199	Se presenta incertidumbre sobre la presentación del informe mensual, por parte de la Interventoría, ya que según lo descrito en el Capítulo IV de la Minuta del Contrato, sección 4.02 informes mensuales se estipula presentación dentro de los primeros 3 días hábiles de cada mes, y no lo estipulado en el documento Metodología y cargas de trabajo,	40%	Existe evidencia de la remisión en noviembre de 2014 del memorando 2014-309-010613-3 de la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios a la Gerencia Grupo Interno de trabajo Asesoría Misional Gestión Contractual (2) del borrador del estudio y oportunidad que contiene las




No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO. CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE	OBSERVACIONES
	el cual estipula 5 días hábiles.		modificaciones al contrato de interventoría 001 de 2014 estableciendo una única fecha para la entrega de los informes mensuales. A la fecha de la auditoría no existía evidencia del ajuste contractual sobre el particular.
2200	Por otro lado, no se presenta el informe mensual dentro de los términos estipulados contractualmente ya que según lo evidenciado el día 17 de marzo de 2014, este aún no se había presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura. Esto ocasiona incumplimiento del contrato. Según el capítulo 4-Cláusula 4.2. Es necesario apreciar que según lo descrito en el contrato de concesión y corroborado mediante oficio No. 20143090047041 del 12 de marzo y 20143090034031 de 25 de febrero, donde se ratifica lo señalado en el capítulo IV de la minuta del Contrato, sección 4.02 informes mensuales se estipula presentación dentro de los 5 primeros día hábiles ⁹ . Informe que fue presentado mediante radicado No. 20144090135422 de marzo 25 de 2014.	0%	Hasta tanto no se modifique el contrato de interventoría respecto de la fecha de entrega de informes mensuales es responsabilidad de la supervisión verificar las fechas de entrega de los informes mensuales entregados con posterioridad a la última fecha establecida e informar de los eventuales incumplimientos para proceder según los establezca el contrato.
2201	Se debe incluir dentro del informe mensual parámetros de servicio que tiene por obligación el concesionario, con interpretación y manejo de gráficas y tablas que permitan mostrar trazabilidad en las cifras recopiladas periódicamente	100%	Se incluye en el capítulo 2.1.6 del informe de mayo, el tema de indicadores de desempeño
2202	El tema de los indicadores y análisis estadísticos es una herramienta gerencial que debe ser utilizada por las interventorías de la ANI. Se recomienda a la Unión temporal su aplicación dentro de los informes presentados a la Entidad, que redundarán en el fortalecimiento del contenido de la información presentada para resumir de manera gerencial aspectos particulares de su	100%	Se tramitó oficio de observaciones al Informe mensual de Interventoría, que incluyen lo observado Oficio Padre No. 2014-409-013542-2 En los capítulos 2.4 (Financiero) y 2.1. (Operativo) del informe se presenta.

	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	PROSPERIDAD PARA TODOS
---	--	-----------------------------------

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE	OBSERVACIONES
	gestión, y con posibilidad de comparación con periodos anteriores.		
2203	Se presenta observación sobre el cumplimiento del personal requerido y contractual, lo anterior debido a que algunos especialistas propios de la etapa de construcción, no se encontraban dentro del registro de nómina, lo anterior contraviene lo descrito en la sección 3.1, 3.2 y 3.33 del capítulo III, del contrato de interventoría: a. No se cuenta con laboratorista con dedicación de 0,5 según se especifica contractualmente; no obstante se ha solicitado la presentación de la hoja de vida del laboratorista por parte de la supervisión en comunicados 20143090061491 de 31 de marzo, 2014-309-004671-1 de 11 de marzo de 2104	100%	En carta 2015-309-004048-1 de 26 Febrero de 2015 se aprobó nueva hoja de vida de laboratorista
2204	La actualización y retroalimentación para todas las áreas debe ser una constante continua para todo el personal de la interventoría. Se deben reforzar los espacios de capacitaciones y de charlas con mismo personal especializado de la interventoría, hacia todo el personal de campo que desempeña sus funciones importantes de vigilancia y control. Las interventorías integrales deben tener esta retroalimentación y actualización de conocimiento en beneficio del mismo proyecto y de la organización interventora.	100%	Se han realizado charlas de capacitación, registradas en el Numeral 2.5.6 del informe de mayo 2015.
2205	Aunque la interventoría cuenta con los manuales y guías propias de verificación aeronáutica, y se comprueba su contenido, aun no se ha verificado su aplicación e implementación, mediante la implementación de listas de chequeo como se estipula en el ítem j. del contrato de interventoría denominado "Gestión documental"	100%	Se establecieron formatos y listas de chequeo. Se encuentran en los anexos de cada uno de los capítulos, los cuales se detallan en el capítulo de calidad

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE	OBSERVACIONES
2206	No se ha implantado por parte de la firma interventora un sistema dedicado a la identificación y previsión de los principales riesgos asociados con el Contrato de Concesión, como estipula el Capítulo II cláusula 2.1 ítem i-Gestión del Riesgo, en la que se realice seguimiento periódico indicando la materialización del riesgo o disminución del riesgo, indicando acciones frente a la materialización del riesgo y minimización de impactos: además de ello, la matriz debe incluir riesgos asociados al área predial, al área social, área financiera, área ambiental, área comercial, área administrativa, área jurídica, y regulatoria. Para esto se debe: (i) listar cada uno de los riesgos; (ii) explicar en qué consiste cada uno de ellos, (iii) asignar la distribución de los riesgos con base en las obligaciones contenidas en el contrato de concesión, sus apéndices y modificaciones al momento del desarrollo del análisis, y (iv) las actividades que propone llevar a cabo para mitigar su ocurrencia y/o impacto desde su gestión como Interventor.	100%	Se verifico que en la matriz de riesgos que se incluye en el capítulo 1.1 de los informes de interventoría de mayo y junio de 2015, las anotaciones y observaciones de control respecto de los cambios presentados de un periodo a otro. Se deberá corregir en la matriz presentada que los textos relacionados con seguimiento no estén consignados en la columna de efectos.
2207	Anexar en el informe mensual la verificación a la página WEB del concesionario	100%	Se incluye en el capítulo 2.5.4 del informe de mayo de 2015
2208	Se debe verificar que no existan modificaciones accionarias del Concesionario sin que hayan sido debidas y oportunamente informadas a la Aeronáutica Civil y/o ANI.	100%	Se incluye en la tabla 36 del informe de mayo de 2015
2209	Se debe presentar relación de la organización y clasificación de toda la información del contrato remitida por la ANI mediante acta de febrero 18 de 2014	100%	se incluye en el numeral 2.11.5 del informe de mayo 2015
2210	Verificar los últimos monitoreos ambientales, realizados por el concesionario para verificar cumplimiento en la periodicidad y cumplimiento en los estándares requeridos por la autoridad competente.	100%	Se incluye en el numera 2.6.2.2 del informe de mayo 2015

	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	PROSPERIDAD PARA TODOS
---	--	-----------------------------------

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE	OBSERVACIONES
2211	Se debe incorporar dentro del informe el seguimiento efectuado a seguridad e higiene industrial y Salud Ocupacional elaborado por el concesionario y con el que debe contar el concesionario para el desarrollo de los trabajos y el seguimiento que se realiza a las charlas de seguridad industrial que debe realizar el concesionario y que se debe tener registro escrito mediante Actas.	100%	5 de (Se incluye en el capítulo 2.6.2.6 del informe) del informe de mayo 2015
2212	Se debe incluir en el informe mensual el seguimiento que se efectúa al paisajismo	100%	5 de (Se incluye en el capítulo 2.6.2.7 del informe) del informe de mayo 2015
2213	Se debe anexar en el informe mensual presentado por la interventoría, el seguimiento que se realiza al plan de calidad del concesionario	100%	5 de (Se incluye en el capítulo 2.5.1 del informe)
2014	Se debe remitir a la Agencia Nacional de Infraestructura, los ensayos efectuados a las zapatas del edificio FBO de ejes A2, A2, B1, B2, C1, C2 conjuntamente con sus vigas.	100%	Se incluye en el Capítulo 2.7.3. Control Técnico. Del informe de mayo 2015
2215	Implementar lista de chequeo para hacer cumplir las disposiciones establecidas en la Resolución 3502 de 2012 (RAC 17)	100%	Se incluye en el Capítulo 2.1. operaciones Informe de mayo 2015, seguridad 2.1.31
2216	Dentro del informe mensual se debe incluir el seguimiento programado por parte de la interventoría, del programa de prevención de accidentes que debe tener implementado el concesionario del Aeropuerto, con recomendaciones y solicitudes que se deriven de lo allí analizado y estudiado. (La responsabilidad del concesionario es sobre el SMS, al cual la interventoría debe hacer seguimiento.	100%	Se incluye en el Capítulo 2.1.1 operaciones Informe de mayo 2015, seguridad 2.1.31
2217	Verificar niveles de servicio como sillas en salas de espera y remitir a Control Interno.	100%	Se realiza la medición de nivel de servicio actualmente y se incluye en el Capítulo 2.1.7 operaciones Informe de mayo 2015, seguridad 2.1.31

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE	OBSERVACIONES
2218	Todo documento generado por parte de la firma interventoría en ejecución del seguimiento, debe ir con copia a la Agencia Nacional de Infraestructura, Gerencia Aeroportuaria, para que esta dependencia esté informada de lo acontecido en el proyecto	0%	A pesar de que se relaciona toda la correspondencia en el numeral 2.11.4 del informe mensual no se evidencia que la interventoría envíe copia a la ANI de todo documento generado por parte de ella.
2219	De acuerdo a lo estipulado en la guía de interventoría y supervisión, se debe conceptualizar y hacer seguimiento a la aplicación de los manuales de interventoría y supervisión, según se estipula en la guía de Interventoría y supervisión adoptada mediante resolución No. 318 de junio 25 de 2009.	100%	Se aplica actualmente, se remitió guía de interventoría a UTCAC para su implementación
2220	Se debe generar aval del informe mensual por parte de cada una de las áreas de la Agencia Nacional de Infraestructura y de esta forma garantizar el cumplimiento contractual del informe mensual presentado por la interventoría y dar viabilidad del pago de la factura.	0%	Aunque el procedimiento establecido es el envío vía correo electrónico a las áreas para observaciones, y posterior aprobación en comité de seguimiento del contrato y memorando interno; no se evidencia la generación del aval correspondiente por parte de las áreas, salvo la mención de las personas de las diferentes áreas que proyectan el oficio de observaciones al informe mensual de interventoría que se remite a la misma.
2221	Aunque uno de los consorciados de la firma interventora cuenta con certificado de Calidad (AFA), la metodología y plan de cargas de trabajo, indica que se debe implementar un plan de aseguramiento de calidad en los procesos de interventoría, que asegure la adecuada documentación y archivo de los procesos de verificación y control de calidad en el consorcio. Para ello la Interventoría presentó un plan de calidad radicado No. 2014409014007-2 del 26 de marzo de 2014, el cual debe ser aprobado por la Agencia Nacional de Infraestructura.	100%	Se presentaron observaciones, las cuales fueron corregidas por la interventoría. Realizando actualmente la aplicación del citado plan. Se ratificó la aprobación en carta 2015-309-016662-1.

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL,	% AVANCE	OBSERVACIONES
2222	Requerir a la interventoría para que adopte y codifique algunos formatos lo antes posible dentro del plan de aseguramiento de calidad en los proceso de interventoría, de acuerdo a la Norma ISO 9001.	100%	En el numeral 2.5.1 del informe mensual se incluyen los formatos usados por la interventoría
2223	Es vital que según lo estipulado en el ítem b del capítulo IV, se responda al interventor con las observaciones propias del informe, dentro de los 10 días hábiles siguiente a su recibo, para que este adopte mecanismos.	0%	En revisión documental aleatoria respecto del informe mensual de interventoría radicado en la Ani el 20 de mayo de 2015; se evidencia que la respuesta enviada al interventoría con las correspondientes observaciones se remitió el 18 de junio de 2015, superando el plazo máximo establecido de 10 días hábiles. No se tiene evidencia de su remisión a tiempo mediante correo electrónico
2224	Confrontar contra el RAC y manual de diseño FAA, como se verifica y se recibe la plataforma una vez se rehabilite.	100%	En la firma de las actas de verificación, 04 de febrero de 2015 se incluyó el cumplimiento de la normatividad aplicable.
2225	Tomar las acciones pertinentes derivadas del incumplimiento presentado por parte de la firma interventora en el tema de suministro a bomberos y cumplimiento de los SARPS y del RAC 14	100%	Se evidencio mediante revisión documental que se presentó el cierre de esta novedad en el informe No. 12 y comunicado 14-CB114-498 radicado ANI No. 2015-409-030490-2 de mayo de 2015.
2226	De acuerdo al informe mensual presentado el 25 de marzo de 2014, mediante radicado ANI N° 20144090135422, se indica que no fue suministrado por parte de SACSA la información necesaria para la emisión de los siguientes conceptos: a. Conciliación de Operaciones Aéreas diarias con el aplicativo ALDIA. b. Cartillas generales de vuelos. c. Información pertinente para revisión de las operaciones reportadas por el concesionario para el cálculo de los ingresos regulados. d. Soporte de respuesta para querellantes	100%	El interventor presenta la certificación para el pago de la contraprestación en forma trimestral, sin presentarse novedades al respecto.

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL.	% AVANCE	OBSERVACIONES
	para el seguimiento a las respuestas en PQRS.		
2227	Al no contar con una interventoría desde el inicio del contrato de concesión, afecto sustancialmente la relación entre concesión e interventoría, se recomienda en los comités técnicos especificar funciones y competencias	100%	En los comités realizados con Interventoría y concesionario se han establecido compromisos y competencias
2228	Revisar el inventario entregado a la Agencia Nacional de Infraestructura por la Aeronáutica el 21 de enero de 2014, se evidenció que este no se encuentra actualizado a 31 de diciembre de 2013. Es necesario precisar que dicho inventario debe ser entregado nuevamente en octubre de 2014.	100%	Se realizó la entrega por parte del Concesionario y revisión por parte de la interventoría
2229	Pendiente informes de cumplimiento ambiental ICA para la vigencia 2013	100%	Se verificó que la interventoría mediante oficio 14-CB114-042 requirió al concesionario la entrega física y magnética del ICA 2013, a lo cual el concesionario presentó la información requerida en el comunicado 0381 radicado ANI 2014-409-017004-2; a su vez presentó copia del radicado ante Aeronáutica Civil # 9991 del 26 de Febrero de 2014 por que la Aerocivil, según acta de entrega y recibo de la concesión, se hace responsable de los temas ambientales sin resolver.
2231	El informe de actividades por el supervisor del proyecto no se presenta en el FM 100 adoptado y codificado para ese fin.	100%	Se presenta en el formato establecido por la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios, el FM 100 aplicaba para carretero.

No.	DESCRIPCIÓN E IDENTIFICACIÓN NO CONFORMIDAD REAL O POTENCIAL	% AVANCE	OBSERVACIONES
2232	<p>Temas pendientes a la fecha¹¹:</p> <p>a. Ejecución de la vía ECO y ejecución de la plataforma.</p> <p>b. Se encuentra la barrera anti ruidos de la reza 01 y parte de la franja se encuentran detenidos por problemas prediales y ambientales.</p> <p>c. Aunque se encuentra incluido dentro de las inversiones del plan de obras de modernización, el informe de la firma interventora denota fallas en pavimento en la plataforma primaria lado Aire, las cuales deben ser requeridas.</p> <p>d. No se ha cedido la licencia ambiental por parte de la Aeronáutica.</p>	100%	<p>a. Se finalizó la obra, fecha de suscripción del acta de verificación (04 de febrero de 2015)</p> <p>b. Se han presentado soluciones al tema, se reinició la obra de franjas y se presentaron alternativas a AEROCIVIL para el reinicio de la barrera</p> <p>c. Dentro de las obras del POME se ejecutó la repavimentación de la plataforma principal, la cual se encuentra en adecuado estado.</p> <p>d. Se ha requerido a la AEROCIVIL soluciones sobre el tema</p>
S/N	<p>Se encuentra pendiente concepto por parte de la Aeronáutica Civil para la actualización del plan de operaciones y manual de Aeródromos, de mercancías peligrosas, y planes de contingencia.</p>	20%	<p>Actualmente se encuentra pendiente la aprobación del año 2015 por parte de AEROCIVIL del plan de operaciones. El manual de aeródromo fue aprobado por la AEROCIVIL en los temas referentes a la concesión mediante comunicado 2015009547 de marzo de 2015.</p>
S/N	<p>Se debe verificar en el proyecto de manera regular, presencia de equipos de primeros auxilios y personal idóneo para el adecuado manejo de emergencias.</p>	100%	<p>Se incluye en el capítulo 2.1 del informe de mayo 2015</p>

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 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 estableció el miércoles 15 de julio una programación en orden cronológico de la auditoría a realizar, la cual fue socializada para asegurar la asistencia del personal a cargo de cada componente. Se propuso fecha de auditoría para los días 21, 22 y 23 de julio, a desarrollarse un día en las oficinas de la interventoría en la ciudad de Cartagena, y un recorrido a las instalaciones del aeropuerto lado tierra y lado aire.

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

Tabla 8. Temas programados para la Auditoría

Programa de la Auditoría:	Día	Hora
OFICINAS INTERVENTORIA		
Desplazamiento a oficinas de interventoría	21/07/15	10:30 a. m.
Reunión de apertura	21/07/15	10:30 a. m.
Presentación de la concesión por parte de la interventoría	21/07/15	11:00 a. m.
MED gestión Operativa	21/07/15	11:30 a. m.
MED gestión financiera	21/07/15	02:00 p.m.
MED gestión administrativa	21/07/15	03:00 p.m.
MED gestión jurídica	21/07/15	04:00 p.m.
MED gestión Técnico	22/07/15	08:00 a. m.
MED gestión Ambiental	21/07/15	09:00 a.m.
MED gestión predial	22/07/15	10:00 a. m.
MED gestión social	22/07/15	11:00 a.m.
AEROPUERTO RAFAEL NUÑEZ		
Recorrido por terminales y obras de Modernización en ejecución	22/07/15	02:00 p.m.
Recorrido por terminales y obras de Modernización en ejecución (En caso de ser necesario)	23/07/15	08:00 a.m.
Revisión no conformidades, temas pendientes y mejoras	23/07/15	10:00 a.m.
Reunión de cierre	23/07/15	11:30 a. m.

La auditoría se adelantó en las oficinas del Consorcio en la ciudad de Cartagena; 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 de mayo y junio de 2015.

El inicio de la reunión se dio con una breve presentación de los fines de la auditoría a realizar, se contó con la participación del Director de la interventoría y algunos de los integrantes del personal asociado a la misma; así como con el Jefe de la Oficina de Control Interno, Dr. Diego Orlando Bustos Forero, y del auditor, Arquitecto Alvaro Sandoval Reyes.

En esta reunión, se desarrolló el avance general del proyecto de concesión y las mayores dificultades que se presentan en la actualidad. Se precisó la importancia de las interventorías a los fines esenciales del Estado como parte fundamental del control que se lleva a cabo en cada uno de los proyectos de infraestructura que maneja la Agencia.

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

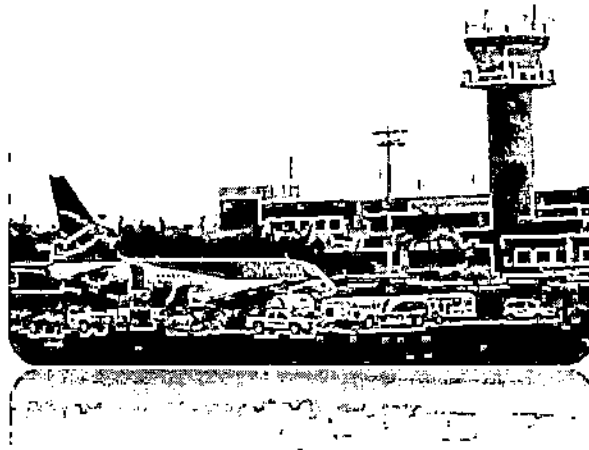
- a) Control de pólizas
- b) Responsabilidades asumidas por la AEROCIVIL en el acta de entrega y recibo a favor de la ANI, del contrato de Concesión, suscrito entre la Aerocivil y la Sociedad Aeropuertos de la Costa S.A
- c) Entrega de predios para la construcción de las obras: vía perimetral costado occidental, RESA y barrera anti ruido.
- d) Cesión de la licencia ambiental
- e) Ingresos del concesionario y control de pasajeros
- f) Obras ejecutadas y por ejecutar
- g) Control de inventarios
- h) Inversiones del Concesionario.

De esta manera, se requirió al personal del consorcio interventor, responsable de realizar seguimiento a cada área (técnica, financiera, jurídica, ambiental social, 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 soportes generados en campo; adicionalmente con registros fotográficos que denotan las actividades realizadas.

6.2 Descripción del proyecto a auditar

Ilustración 1. Vista General del proyecto y los avances de la segunda línea



Es importante resaltar que en razón a inaplazables necesidades de expansión de la infraestructura del Aeropuerto, debido en primer lugar a un aumento significativo tanto en el volumen de transporte de pasajeros como de carga, generado principalmente por saturación de las áreas de la Terminal de Pasajeros, las cuales se encontraban por debajo del nivel de servicio C de IATA, que es el requerido para el Aeropuerto y, en segundo lugar, la inaplazable adaptación de la pista y plataforma a las nuevas disposiciones del Anexo 14, Volumen I, Certificación de Aeródromos, de la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, de obligatorio cumplimiento para la Aerocivil, esta estableció las bases contractuales para que el Concesionario realice inversiones y acometa la ejecución de las obras que suplan los déficits actuales y eviten los futuros.

Así las cosas, el Concesionario, presentó a la Aerocivil un nuevo Plan de Inversiones que recoge las inversiones y obras referidas, las cuales serían financiadas por el Concesionario; la ANI y el concesionario, mediante el otrosí # 4 de marzo de 2010, acordaron prorrogar el Contrato de Concesión y adicionar las Obras de Modernización y Expansión al mismo e incorporar en un solo texto las modificaciones y el Contrato.

6.3 Temas abordados de manera específica

Actualmente el proyecto se encuentra en etapa de Construcción, Operación, Mantenimiento y Explotación y a continuación y con carácter fundamentalmente informativo se presentan las situaciones más prioritarias a revisar con observaciones que serán incluidas en el capítulo 8:

6.3.1 Control de pólizas

Se evidenció que la interventoría hace seguimiento al respecto. El Concesionario tiene vigentes las garantías de Cumplimiento y Responsabilidad Civil Extracontractual expedidas a favor de AEROCIVIL y que cobijan igualmente a ANI, las cuales se ajustan a lo requerido por el Contrato de Concesión en su Otrosí No 4, y cuentan con aprobación de AEROCIVIL y ANI (posterior a la subrogación), de conformidad con la modificación introducida para incluir como beneficiario/asegurado a esta última Entidad.

La Interventoría cuenta con acta de aprobación de póliza del 21 de enero del 2014 así:

PÓLIZA N° 7544101053819 DE CUMPLIMIENTO, CALIDAD DEL SERVICIO Y PAGO DE SALARIOS Y PRESTACIONES:

Amparos	Desde	Hasta
Cumplimiento	16/01/2014	16/01/2019
Calidad del servicio	16/01/2014	16/01/2016
Pago de salarios, prestaciones Sociales e indemnizaciones	16/01/2014	16/01/2022.

PÓLIZA N° 75-40-101015797 DE RESPONSABILIDAD CIVIL:

Amparos	Desde	Hasta
Extracontractual Predios, laborales y operacionales	16/01/2014	16/01/2016
Extracontractual – Responsabilidad Civil Cruzada	16/01/2014	16/01/2016
Extracontractual – Contratista y subcontratista	16/01/2014	16/01/2016
Extracontractual - R-C Patronal	16/01/2014	16/01/2016
Extracontractual Vehículo Propios y no Propios	16/01/2014	16/01/2016
Extracontractual – Gastos Médicos	16/01/2014	16/01/2016
Extracontractual – Daños extra patrimoniales	16/01/2014	16/01/2016
Extracontractual Daño Emergente Lucro Cesante	16/01/2014	16/01/2016
Riesgo Interventoría	16/01/2014	16/01/2016.

6.3.2 Responsabilidades asumidas por la AEROCIVIL en el acta de entrega y recibo a favor de la ANI, del contrato de Concesión, suscrito entre la Aerocivil y la Sociedad Aeropuertos de la Costa S.A

Respecto específicamente de este contrato de concesión, existe un Acta de Entrega y Recibo a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, del Contrato de Concesión del Aeropuerto de Cartagena # 0186 de 1996, suscrito entre la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil y la Sociedad Aeropuertos de la Costa S.A-SACSA de fecha 31 de octubre de 2013 en cuyo contenido se evidencian responsabilidades asumidas por la AEROCIVIL respecto de los temas abordados en este capítulo así:

La AEROCIVIL se compromete a realizar actuaciones de carácter policivo, orientadas a entregar saneados y libres de cualquier vicio, gravamen o limitación, los predios que han sido objeto de invasión por parte de terceros, con posterioridad a su adquisición.

Como los predios adquiridos, una vez saneados, deben ser entregados al concesionario para la ejecución de las obras y aun no se cuenta con las autorizaciones ambientales necesarias para la ejecución de las mismas y estas se encuentran suspendidas por mutuo acuerdo; La AEROCIVIL se compromete a realizar todas las gestiones necesarias para la entrega de los predios faltantes libres de cualquier afectación. La obligación de adquisición predial, estará a cargo de la AEROCIVIL y en ningún caso de la ANI.

La AEROCIVIL se hace responsable mediante la suscripción del acta mencionada por las sanciones impuestas o los procesos sancionatorios de carácter ambiental que se encuentren en curso.

Es obligación de la AEROCIVIL, realizar la cesión parcial de la Licencia Ambiental a la Sociedad Concesionaria ya que de no hacerlo generara problemas en el trámite y obtención de modificación de licencias ambientales y actualización de plan de Manejo Ambiental necesarios para la construcción de las obras, cerramientos, franjas, RESAS, y barrera anti-ruido, por lo que la AEROCIVIL se compromete a realizar la cesión de la licencia referida antes.

Todas estas responsabilidades generan preocupación para el buen desarrollo de la Interventoría en los temas precedentes toda vez que evidentemente están generando actuaciones de un actor externo sobre las cuales es muy difícil incidir por esta misma condición, a pesar de haberse "subrogado" el contrato a la ANI.

6.3.3 Entrega de predios para la construcción de las obras: vía perimetral costado occidental, RESA y barrera anti ruido.

Este es tal vez el inconveniente que más pesa en el desarrollo del proyecto, y ha generado la suspensión de las obras programadas.

Manifiesta la interventoría que al respecto se han realizado reuniones con las oficinas jurídicas y de inmuebles de la AEROCIVIL, en donde se solicitaron cronogramas de adquisición predial para la vía perimetral y RESA y se remitieron correos electrónicos, solicitando cumplimiento de los compromisos.

Para la ejecución de la vía perimetral es necesario realizar gestión predial y la obtención/actualización de permisos ante las autoridades ambientales locales (aprovechamiento forestal); como no hubo avance en el período, la supervisión podría explorar la posibilidad de imprimir celeridad a estos procesos

Respecto a los predios de la barrera, la AEROCIVIL propondrá estrategia a la Agencia de Defensa jurídica del estado para la entrega de los predios. El proyecto cuenta con fichas de manejo aprobadas por ANLA (Auto 3374 de agosto 5 de 2014). No se cuenta con la totalidad de los predios. Desde el punto de vista técnico y predial se están estudiando tres alternativas para su construcción (a diferentes distancias del cerramiento)

Desde el 11 de junio de 2014, la Interventoría evidenció en compañía de la Aerocivil que existen predios cercados pero al interior se encuentran invasiones; que de las 33 invasiones, 20 de ellas son de las mismas familias que celebraron contrato de compraventa por lo que se presume que el inmueble nunca fue desocupado.

La interventoría reiteró a través del informe mensual de mayo la necesidad de coordinar una reunión entre la Aerocivil con el Alcalde de Cartagena y el Director de Planeación y solicitar el acompañamiento en el proceso para el desalojo de las invasiones donde se debe construir la barrera del sonido.

6.3.4 Cesión de la licencia ambiental

Se está a la espera de la respuesta por parte de la AEROCIVIL solicitada desde el mes de marzo de 2014; se recibieron carta de AEROCIVIL y SACSA donde indican que no hay acuerdo sobre las obligaciones ambientales de las partes para la Cesión de la Licencia. La AEROCIVIL indica que remitirá al Concesionario minuta de cesión de la licencia.

Según el comunicado 2400-E2-136738 radicado en AEROCIVIL, ANLA emitió concepto según el cual la cesión a realizar será parcial. Está en construcción la matriz de cesión, la última actualización de esta matriz fue realizada por SACSA y enviada a AEROCIVIL en diciembre/2014. A la fecha AEROCIVIL no ha dado respuesta. De acuerdo a lo planteado por la Agencia, por lo que la supervisión deberá apoyar el establecimiento de las mesas de trabajo propuestas para realizar seguimiento al proceso.

6.3.5 Ingresos del concesionario

Dentro de la gestión financiera existen tres líneas principales de ejecución, sin perjuicio de dar cumplimiento a toda la normatividad al respecto, que se amplían en el capítulo 7 y que son:

1. Comportamiento de los ingresos totales: Durante el primer semestre del año 2015 la concesión SACSA obtuvo ingresos por valor de \$37.824.922 mil, frente al 2014 donde los ingresos fueron \$36.008.907 mil, registrando un incremento de 5.04% (1.816.014 mil) en relación al año anterior.

Comparados los ingresos regulados, estos crecieron un 1.89% (\$588.889 mil) en relación al año 2014; mientras que los ingresos no regulados crecieron en un 25.73% (\$1.227.125 mil), en relación al resultado obtenido en el año 2014.

2. Comportamiento de la Contraprestación de la AEROCIVIL: Comparada la Contraprestación de la AEROCIVIL a Junio del 2015 vs 2014, observa, la interventoría, que esta disminuyó en un 46.98% (\$3.635.668 mil), variación producida por el cambio presentado en el porcentaje aplicado a la contraprestación al pasar del 22.35% para el año 2014 al 11.175% durante el año 2015, como lo contempla el Otrosí 008 del 14 Diciembre del 2014.

3. Movilización de Pasajeros: Los pasajeros movilizados durante el primer semestre de 2015 fueron 1.828.332, comparados con los obtenidos en el mismo periodo del 2014, se observa un incremento del 11% (183.418 pasajeros). El incremento anterior se debe a que el total de los pasajeros

nacionales aumentaron en 93.412 y el total de los salidos también presenta un aumento de 90.006 pasajeros; lo que generó un incremento del 11% en los dos ítems con respecto al mismo periodo del 2014.

6.3.6 Obras ejecutadas y por ejecutar

A continuación se presenta el estado de avance de las obras a junio de 2015.

Actividad	Fecha de Inicio	Fecha Final	Estado de Avance en %
REPARACION PAVIMENTO PISTA CAB. 1-9	05/03/2010	15/10/2010	100%
AMPLIACION DEL TERMINAL DE PASAJEROS	05/03/2010	15/02/2013	100%
REPARACIÓN DE PLATAFORMA PRINCIPAL	05/04/2010	18/02/2011	100%
CONSTRUCCIÓN DE AREAS DE SEGURIDAD (SUSPENDIDA)	21/02/2011	17/10/2012	52%
CONFORMACIÓN FRANJAS	30/04/2015	30/04/2016	0%
CERRAMIENTO DE AREAS (SUSPENDIDAS)	22/06/2011	22/01/2013	0%
BARRERA CONTRA RUIDO (SUSPENDIDA)	22/08/2011	01/02/2013	0%
REPAVIMENTACION PISTA (SE AMPLIO PLAZO AL 05 DE NOVIEMBRE DE 2013)	01/09/2012	13/09/2013	100%
REPAVIMENTACION PLATAFORMA Y CALLE DE RODAJE	16/10/2013	29/06/2015	100%
CONSTRUCCIÓN VIA PERIMETRAL ACCESO A ECO (SUSPENDIDA POR TEMAS PEDIALES EL 24 DE FEBRERO)	01/05/2014	23/06/2015	60%
INFRAESTRUCTURA ECO (SERVICIOS)	01/05/2014	24/08/2015	95%
CERRAMIENTO DE AREAS VIA PERIMETRAL	01/08/2014	27/07/2015	0%
CUARTEL DE BOMBEROS SEI (SE MODIFICARON AREAS Y LOCALIZACIÓN)	31/10/2014	08/10/2015	20%
READECUACIÓN PLATAFORMA SUR	01/01/2015	07/01/2016	0%

3 FUENTE: ficha técnica del proyecto actualizada a 30 de mayo de 2015

Se observó que se continúa, por parte de la interventoría, con el seguimiento a las obras de que se ejecutan para el traslado de las bodegas Handling, centro de acopio y ampliación de la sala VIP de abordaje internacional, adecuaciones en la plataforma eco y construcción del drenaje de la plataforma principal, efectuando para ello inspecciones diarias, toma de muestra de concreto y análisis de los resultados.

Se presentó a la Agencia la verificación de la construcción de la barrera antiruido en los tres escenarios propuesta, para que esta entidad consulte a la Aeronáutica Civil la modificación a la construcción de la barrera en sitio diferente al aprobado inicialmente.

La interventoría reviso el informe con el diagnóstico realizado por la firma Itineris a la pista del aeropuerto, arrojando como resultado el informe ejecutivo del especialista de pavimento con sus observaciones al respecto. Se está a la espera de que el concesionario coordine una reunión en la ciudad de Bogotá con la empresa que realizo los estudio para analizar el informe presentado.

No se ha obtenido respuesta de la Aeronáutica Civil acerca de la consulta realizada por el concesionario, desde el 26 de marzo de 2014, referente a la modificación del alineamiento del cerramiento de áreas ECO y que fue reiterada por la ANI en oficio N° 2014-309-014092-1 de fecha 28 de julio. Es importante anotar, que le el concesionario ejecutó 236,06 metros lineales del cerramiento OPERATIVO propuesto en la consulta, situación que debe legalizar cuanto antes.

Según la interventoría, SACSA no ha presentado los ajustes y/o complementar de la información del proyecto readecuación plataforma sur, solicitado por la UTCAC mediante oficio No. 14-CB114-337 de fecha 17 de diciembre, dando alcance así a la información presentada el por ellos 15 de diciembre de 2014 en comunicación No. 2746.

6.3.7 Control de inventarios por parte de la Interventoría

Si bien el contratista interventor, Unión Temporal Concesión Cartagena, solicita y obtiene la información asociada a los inventarios de los bienes inmuebles, tanto como de los inmuebles, conforme lo establecido en la cláusula primera, numeral 1.46 del otro sí número 4, de lo cual da cuenta la comunicación calendada el 5 de marzo del año 2014, a través de la cual el concesionario Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A., y en particular, su director administrativo y financiero, le envía al director de interventoría el inventario físico de bienes muebles, el inventario físico de inversiones obligatorias, el inventario físico adquirido en función del proyecto PEM, incluyendo los totales de los activos en materia de bienes muebles, tanto como el total de activos en bienes inmuebles, es importante anotar que el interventor no desarrolla un papel crucial en lo que respecta al control de dichos inventarios.

En efecto; pudimos corroborar que el interventor deposita en el informe mensual la información atinente a los inventarios, y no obstante lo anterior, no efectúa controles que aseguren la existencia de cada uno de los elementos propios del inventario, tanto de bienes inmuebles como de bienes muebles, ni siquiera llevando a cabo pruebas selectivas que faciliten la corroboración y/o constatación de la existencia de tales bienes.

En tal sentido, es importante recomendar al interventor que se realicen pruebas de corroboración de inventarios, y a la vez, propiciar escenarios de discusión en lo que tiene que ver con los avalúos efectuados por parte de la firma contratada por el concesionario. De cara a la próxima entrega de los inventarios que tendrá que hacer el concesionario a principios del próximo año, se hace necesario que el interventor genere una labor de control que le permita observar, comparativamente hablando, los recursos determinados en el formato de control de inversiones

firmado por el representante legal del concesionario, su contador y su revisor fiscal, frente a los montos consignados en el informe de inventarios aportados por el concesionario, de tal suerte que se puedan constatar si los recursos coinciden.

De esta manera, la Agencia Nacional de Infraestructura podrá obtener de su interventor, una información fidedigna sobre la existencia de los bienes muebles e inmuebles asociados a la concesión, desde la transferencia que se hiciera por parte de la Aerocivil al principiarse el contrato de concesión, como de aquellos bienes que hayan sido fruto de las inversiones del concesionario, bien por la infraestructura que está obligado a implementar, como de la actualización de los bienes cuando quiera que el contrato considere tiempos para su renovación.

6.3.8 Composición accionaria del concesionario

Esta auditoría pudo corroborar que el interventor registra y revisa los cambios en la composición accionaria del concesionario, obteniendo las autorizaciones impartidas por la Agencia Nacional de Infraestructura al respecto. En efecto, se han propiciado cuatro cambios en la composición accionaria, todos los cuales han sido autorizados debidamente y dichas modificaciones han sido soportadas por parte de la interventoría cumpliendo un adecuado control en materia.

6.4 Consideraciones principales de la auditoría

La auditoría al proyecto de Concesión Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A- SACSA., se basa en las siguientes consideraciones para fundamentar su necesidad y su enfoque:

- Promover una evaluación objetiva de la efectividad que ejerce la interventoría en el control de la correcta ejecución del contrato de concesión.
- Poner a disposición de la Presidencia de la ANI una herramienta eficaz de decisión gerencial sobre los controles en los contratos de concesión.
- Proponer con total neutralidad las recomendaciones de mejoramiento y optimización del control ejercido por las interventorías sobre los contratos de concesión.
- Cambiar la visión de mero cumplimiento contractual que tienen los interventores hacia una visión de Estado, en donde se garantice el alcance de los fines públicos definidos en el Artículo 2 de la Constitución Nacional, el cual entre otros menciona los siguientes:
 - Servir a la comunidad.
 - Promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.
 - Facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política administrativa y cultural de la Nación.

6.5 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.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE INTERVENTOR Y SUPERVISOR

Se realizó por parte de la auditoría de la OCI un análisis comparativo de las calificaciones obtenidas por el Consorcio Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena, referido a los resultados de las evaluaciones realizadas a la misma interventoría, en los períodos de marzo de 2014 y julio de 2015.

Se realizó la actualización de la calificación obtenida en la auditoría pasada, con los criterios vigentes contenidos en la actual matriz MED, producto del desarrollo y mejoramiento que ha tenido el proyecto en el transcurso desde la auditoría pasada hasta la evaluación del presente año.

Los resultados que permite tener esta calificación comparativa, revela la evolución que viene teniendo la interventoría y la supervisión en la medida del tiempo; lo cual da cuenta de un adecuado manejo y mejoramiento presentado en las conclusiones dadas en este informe referidas en cada uno de los componentes, la aplicación de los lineamientos y metodologías del proyecto de *"Incorporación de las Interventorías a las fines esenciales del Estado"* a las tareas propias de vigilancia y control de las empresas interventoras dentro del desarrollo de los proyectos de concesiones, permiten llevar a cabo este ejercicio comparativo y muy productivo a la hora de evaluar en el tiempo las mejoras continuas.

En primera instancia, se presenta la primera evaluación efectuada en marzo de 2014. En esta oportunidad el puntaje obtenido fue de 58.81 que localiza a la interventoría en un rango MEDIO; solo el componente técnico logro una calificación alta y siendo la más baja la gestión administrativa.

1

Tabla 10. Resultados de calificación MED de marzo 2014



Nombre Proyecto Concesión	Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. - SACSA
Nombre Interventoría del proyecto	Unión temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena
No. Contrato Interventoría	001 de 2014
Fecha de Evaluación	17 al 18 de Marzo de 2014

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría AEROPORTUARIA				
		0-20 Muy bajo	21-40 Bajo	41-60 Medio	61-80 Alto	81-100 Muy Alto
01	Gestión Administrativa			57.86		
02	Gestión Técnica				60.10	
04	Gestión Jurídica			58.00		
05	Gestión de Aforo y Recaudo			59.14		
06	Gestión Ambiental			58.00		
07	Gestión Social			59.79		
Promedio General =				58.81		

Es importante anotar que para la fecha de esta auditoría, la interventoría llevaba en ejecución aproximadamente dos meses, pues el acta de inicio del contrato de interventoría se firmó en el mes de enero de 2014 y la auditoría se adelantó en el mes de marzo del mismo año.

A continuación se presenta el resultado obtenido para la Interventoría Consorcio Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena para la actual auditoría, y determinó una calificación de 70.03 sobre 100, resultado global, realizado el mes de julio de 2015.


	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	PROSPERIDAD PARA TODOS
---	--	-----------------------------------

Tabla 11. Resultados de calificación MED de julio de 2015

	Nombre Proyecto Concesión	CONCESION AEROPUERTO CARTAGENA				
	Nombre Interventoría del proyecto	U T CONCESION AEROPUERTO DE CARTAGENA				
	No. Contrato Interventoría	001 DE 2014				
	Fecha de Evaluación	21-23 JULIO DE 2015				
		0-20	21-40	41-60	61-80	81-100
Calificación desempeño de Interventoría AEROPORTUARIA						
Id	Componente	Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				65.49	
02	Gestión Técnica				70.50	
03	Gestión Financiera					
04	Gestión Jurídica				72.72	
05	Gestión de Aforo y Recaudo					
06	Gestión Ambiental				70.50	
07	Gestión Social				70.50	
08	Gestión Predial				70.50	
Promedio General = 70.03						

Presenta un mejoramiento importante en todos los componentes lo cual genera un análisis comparativo respecto a la evaluación anterior y los motivos que dieron lugar a esto.

Esta comparación refleja los resultados de los análisis realizados en la auditoría, comparando las dos matrices de evaluación de desempeño para los dos periodos, bajo los mismos parámetros de calificación, evaluando para ello el desempeño del trabajo de cada área, enfatizando la verificación documental y la ratificación mediante la visita de campo.

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

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 (ACCIÓN PREVENTIVA, ACCIÓN 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 se cuenta con 10 días hábiles, y debe ser remitida al correo electrónico asandoval@ani.gov.co, para su revisión y aprobación.

7.1 Evaluación del desempeño de la Interventoría

En la auditoría realizada el 21, 22 y 23 de julio de 2015, 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 0186 de 1996.

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

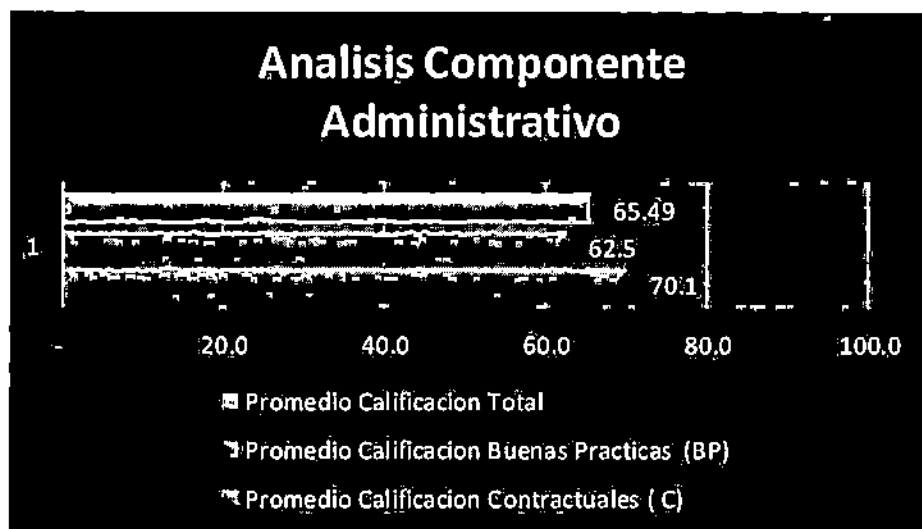
1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación comunidad – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados y la contraprestación recibida por la Agencia, 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. Contraprestación (recaudo): En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control de pasajeros asociados al control del contrato de concesión, incluyendo, entre otros, la revisión de informes con las cantidades transportadas, proyecciones esperadas.
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 la gestión que debe adelantar la Aerocivil para la obtención de los predios necesarios para desarrollar el plan de modernización del aeropuerto.

La verificación de cada una de las áreas con cada uno de los componentes (ítems de evaluación) valorados por el auditor de la OCI, según el análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría. Para ello se evaluó el desempeño del trabajo de cada área, así como la verificación documental asociada que se realizó en las oficinas de la interventoría. A continuación, se analiza cada componente evaluado para la auditoría realizada en el mes de julio de 2015, así:

7.1.1 Desempeño del componente administrativo



Calificación Obtenida: 65.49

La interventoría cuenta con una estructura organizacional eficiente, un equipo profesional con experiencia y con capacitación permanente respecto de la reglamentación aeronáutica colombiana, el equipo interdisciplinario con el cual cuenta, permite llevar a cabo las funciones de vigilancia y

control; las oficinas que se tienen en la ciudad de Cartagena cuentan con el adecuado equipamiento para las labores a realizar, se cuenta también con la oficina del aeropuerto en donde mantiene el personal técnico de la interventoría y el cual hace las labores propias de campo.

El control de correspondencia y tratamiento de comunicaciones es conforme a requerimientos de diferente índole. El control de las obligaciones contractuales, se adelanta de manera adecuada y no se han presentado incumplimientos; respecto de los plazos, existe un cronograma de fechas contractuales que se verifica periódicamente.

En el plan de calidad se han sugerido al concesionario nuevos protocolos en temas eléctricos y sanitarios. Respecto de parámetros, se pidió un cronograma de mantenimiento mejor mediante un estudio que se adelantó y aplico. No se evidenciaron índices o indicadores que permitan medir la eficacia y la eficiencia de los trabajos del Interventor.

Las páginas web de la interventoría como de la concesión, presentan déficit en su información y actualización, es así como la interventoría no cuenta con página web propia y en la de su mayor accionista (AFA Consultores y constructores SA) no se menciona la actividad de la interventoría siquiera.

La página web del concesionario no está actualizada en contenidos como en el aparte interventoría.; por estas razones es de gran importancia actualizar por lo menos 1 vez al mes la página web pudiendo colocar en la web información actualizada y de utilidad para los visitantes.


El avance del proyecto no se evidencia en ningún link así como la información general del proyecto y sus avances, con lo cual un ciudadano acceda a conocer la información relativa al proyecto, sus avances y dificultades. Se sugiere involucrar en un link la ficha técnica generada por la ANI para conocimiento general a cualquier usuario que visite la web.

En cuanto al sistema de gestión de calidad, se puede evidenciar que deriva de una de las empresas que conforman el consorcio, donde se aplica la certificación ISO 9001, esto se hace notar en los formatos, procesos y procedimientos empleados.

Existe un archivo organizado con las buenas prácticas soportadas con bases de datos dinámicas pero por problemas de obras locativas no hay acceso a los servidores en la actualidad.

Existe un procedimiento estandarizado de obtención de copias de seguridad de la información de oficina y de campo, semanalmente, se sugiere su almacenamiento y custodia en un lugar diferente al de las oficinas.

Se evidencio que se realiza el control y trazabilidad para el tema de ensayos de laboratorio de los materiales usados en el desarrollo de los trabajos de Concesión por medio de un laboratorio acreditado de la Interventoría.

	Agencia Nacional de Infraestructura INFORME AUDITORÍA - PROYECTO AEROPORTUARIO Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena	PROSPERIDAD PARA TODOS
---	--	-----------------------------------

La interventoría no utiliza el logotipo institucional vigente de la ANI en los chalecos del personal, igualmente los logos de los vehículos de transporte de la interventoría están deteriorados por lo que se sugiere se cambió.

7.1.2 Análisis de los Estados Financieros del Concesionario

Análisis de los estados financieros del concesionario SACSA S.A., de los años 2013 y 2014.

Lectura de los estados financieros (EEFF) y los efectos que refleja:

CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ DE CARTAGENA- SACSA S.A.			
BALANCE GENERAL			
(En miles de pesos)			
CUENTAS	2013	2014	VARIACIÓN
ACTIVO			
Activo Corriente			
Disponible	262,501	68,304	-73.98%
Inversiones Temporales	2,093,920	3,911,897	86.82%
Clientes	3,317,506	4,994,664	50.55%
Reserva para Clientes	-52,279	-42,396	-18.90%
Anticipo de Impuestos	4,018,928	4,018,928	0.00%
Depósitos y Garantías	71,104	0	-100.00%
Otras Cuentas por Cobrar	7,336,152	5,604,346	-23.61%
Deudas de Difícil Cobro	81,687	81,687	0.00%
Inventarios Repuesto	98,680	96,481	-2.23%
Total Activo Corriente	17,228,199	18,733,911	8.74%
Activo No Corriente			
Propiedades, planta y equipo	1,225,214	1,290,158	5.30%
Intangibles - Neto	4,625,888	4,289,125	-7.28%
Activos Diferidos	34,791,538	55,594,926	59.79%
Otros Activos	77,384	77,384	0.00%
Total Activo No Corriente	40,720,024	61,251,593	50.42%
Total Activo	57,948,223	79,985,504	38.03%
Cuentas de Orden	558,828,037	558,893,686	0.01%
PASIVO			
Pasivo Corriente			
Deudas con Ent. De Crédito			
Deudas Ent Gubernam. Aerocivil	3,752,509	4,679,508	24.70%
Proveedores	3,388,011	2,786,878	-17.74%
Cuentas por Pagar	1,215,759	1,022,044	-15.93%
Dividendos por Pagar	15,149	0	-100.00%

CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ DE CARTAGENA- SACSA S.A.			
BALANCE GENERAL			
(En miles de pesos)			
CUENTAS	2013	2014	VARIACIÓN
Impuestos, Gravámenes y Tasas	7,733,994	6,855,339	-11.36%
Obligaciones Laborales	327,121	362,003	10.66%
Total Pasivo Corriente	16,432,543	15,705,772	-4.42%
Pasivo a Largo Plazo			
Acreeedores A.L.P			
Leasing por Pagar	5,254,000	5,254,000	0.00%
Obligaciones Financieras	10,256,784	28,690,812	179.73%
Pasivos Estimados y Prov.	0	0	# DIV/0
Otros Pasivos	990,134	1,103,628	11.46%
Total Pasivo a Largo Plazo	16,500,918	35,048,440	112.40%
Total Pasivo	32,933,461	50,754,212	54.11%
PATRIMONIO			
Capital Social			
Capital Autorizado	5,000,000	5,000,000	0.00%
Capital por Suscribir	-1,301,272	-1,301,272	0.00%
Capital Suscrito y Pagado	3,698,728	3,698,728	0.00%
Reserva Legal	2,720,363	2,720,363	0.00%
Revalorización del Patrimonio	1,078,054	1,078,054	0.00%
Utilidad (Pérdida) del Ejercicio	6,769,264	7,532,377	11.27%
Utilidad (Pérdidas) Acumuladas	10,748,352	14,201,768	32.13%
Total Patrimonio	25,014,761	29,231,290	16.86%
Total Pasivo y Patrimonio	57,948,222	79,985,502	38.03%
Cuentas de Orden Acreedoras	558,828,037	558,893,686	0.01%

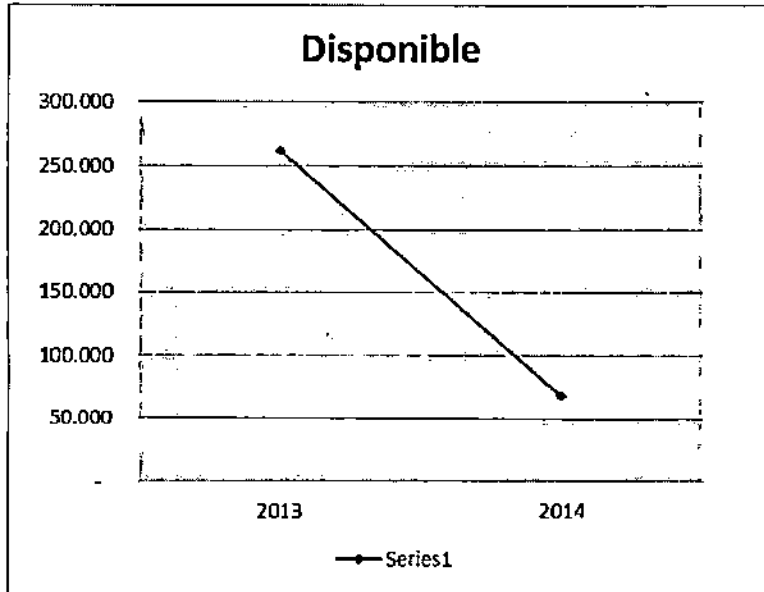
ESTADO DE RESULTADOS

CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ DE CARTAGENA- SACSA S.A.			
ESTADO DE RESULTADOS			
(En miles de pesos)			
CUENTAS/AÑO	2013	2014	VARIACIÓN
INGRESOS			
Tasas Aeroportuarias	48,924,683	54,874,183	12%
Servicios Aeroportuarios	9,509,763	10,521,446	11%
Comerciales	7,573,521	9,884,781	31%
Otros Ingresos	295,223	426,032	44%
Total Ingresos Brutos	66,303,190	75,706,442	14%
Descuentos			
Descuento Der. Aeródromo	2,392,248	3,716,397	55%
Dcto Tasa Aeroportuaria	596,367	543,891	-9%
Total Descuentos	2,988,615	4,260,288	43%
Total Ventas Netas	63,314,575	71,446,154	13%
GASTOS OPERATIVOS			
Costos Laborales	5,775,644	6,301,270	9%
Honorarios	4,248,061	4,301,999	1%
Costo de Mtto	2,090,003	2,405,738	15%
Servicios	5,933,617	7,337,608	24%
Diversos	3,657,531	6,409,208	75%
Costos de Seguros	667,153	1,007,482	51%
Provisión Cartera	52,279	-	-100%
Imptos	1,274,898	1,445,406	13%
Depreciación	166,646	166,256	0%
Contraprest. Prorroga	14,552,000	16,382,276	13%
Total Gastos Operativos	38,417,832	45,757,243	19%
Utilidad Operacional	24,896,743	25,688,911	3%
EBITDA	27,958,240	31,466,744	13%
Margen Operacional	39.3%	37.0%	-6%
Margen de Ebitda	44.2	44.0%	-99%
Gastos Financieros			
Gastos Financieros	1,017,110	2,377,775	134%
Diferencia en Cambio	- 1,309	19,574	-1595%
Total Gastos Financieros	1,015,801	2,397,349	136%
Ingresos Financieros			
Ingresos Financieros	116,920	228,615	96%
Diferencia en Cambio	- 744	21,842	-3036%
Total Ingresos Financieros	116,176	250,457	116%

CONCESIÓN AEROPUERTO INTERNACIONAL RAFAEL NUÑEZ DE CARTAGENA- SACSA S.A.			
ESTADO DE RESULTADOS			
(En miles de pesos)			
CUENTAS/AÑO	2013	2014	VARIACIÓN
Utilidad Financiera o Perdida	- 899,625	- 2,146,892	139%
OTROS EGRESOS			
Otros Gastos	1,926,267	1,643,782	-15%
Total Otros Egresos	1,926,267	1,643,782	-15%
OTROS INGRESOS			
Otros Ingresos	37,438	49,018	31%
Total Otros Ingresos	37,438	49,018	31%
Utilidad Extraordinaria	- 1,888,829	- 1,594,764	-16%
UTILIDAD O PERDIDA ANTES DE IMPUESTO	22,108,289	21,947,255	-1%
Impuesto de Renta	5,623,279	5,661,877	1%
Impuesto para Equidad CREE	2,057,878	2,069,115	1%
Total Impuesto	7,681,157	7,730,992	1%
UTILIDAD O PERDIDA NETA	14,427,132	14,216,263	-1%

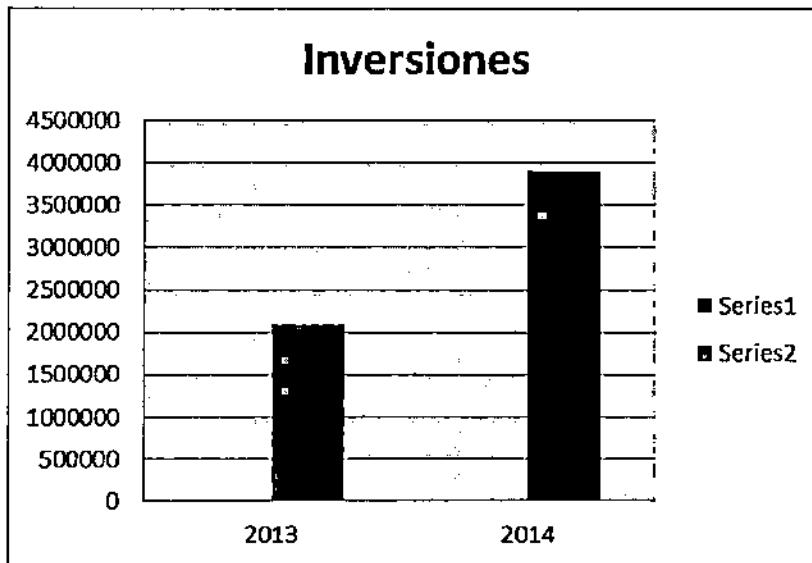
A renglón seguido analizaremos por medio de gráficas el comportamiento de algunos componentes del Balance General y el Estado de Resultados de los años 2012 y 2013.

DISPONIBLE	
2013	2014
262,501	68,304



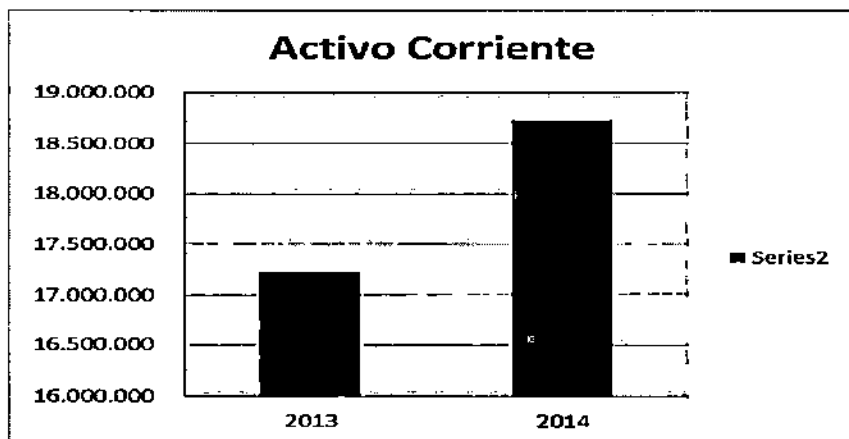
El concesionario redujo considerablemente el disponible al pasar en el año 2013 de \$262.501= a \$68.304= en el 2104, disminuyó en un 73.98%.

INVERSIONES	
2013	2014
2.093.920	3.911.897



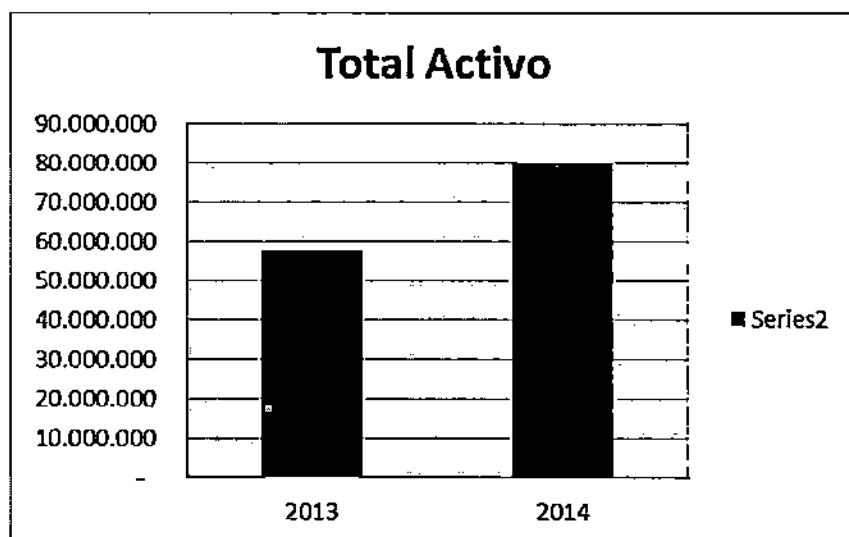
Las inversiones han aumentado desde el año 2013 al año 2014 en 86.82% y corresponden a derechos fiduciarios del concesionario.

ACTIVO CORRIENTE	
2013	2014
17.228.199	18.733.911



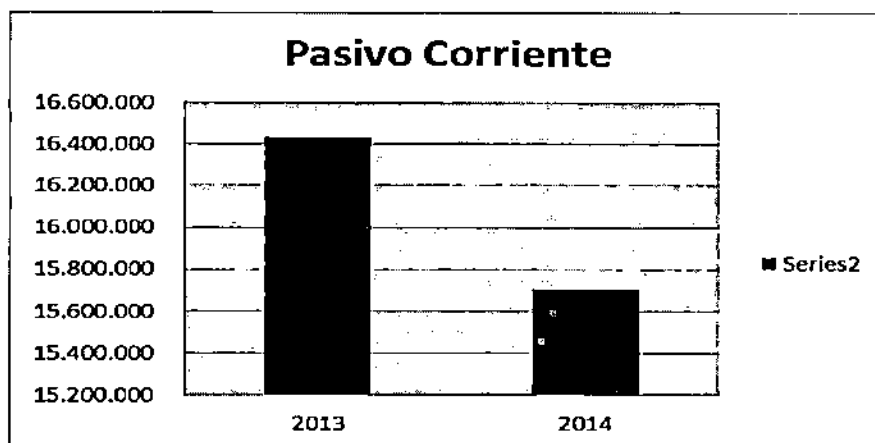
El activo corriente se ha mantenido en los últimos dos años al pasar de \$17.228.199= a \$18.733.911= en el año 2014, es decir aumentó \$1.505.712=.

TOTAL DEL ACTIVO	
2013	2014
57.948.223	79.985.504



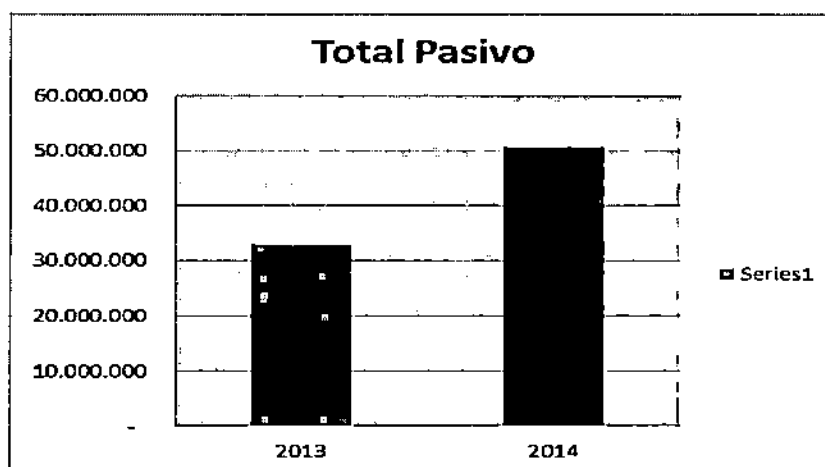
El total activo aumentó en \$22.037.281=, al pasar de \$57.948.223 en el año 2013 a \$79.985.504= en el año 2014 representando un 38.03%.

PASIVO CORRIENTE	
2013	2014
16.432.543	15.705.772



El pasivo corriente disminuyó levemente en el año 2014 al arrojar un saldo de \$15.705.772=, es decir \$726.771= menos que en el año 2013. Su disminución porcentual fue de 4.42%.

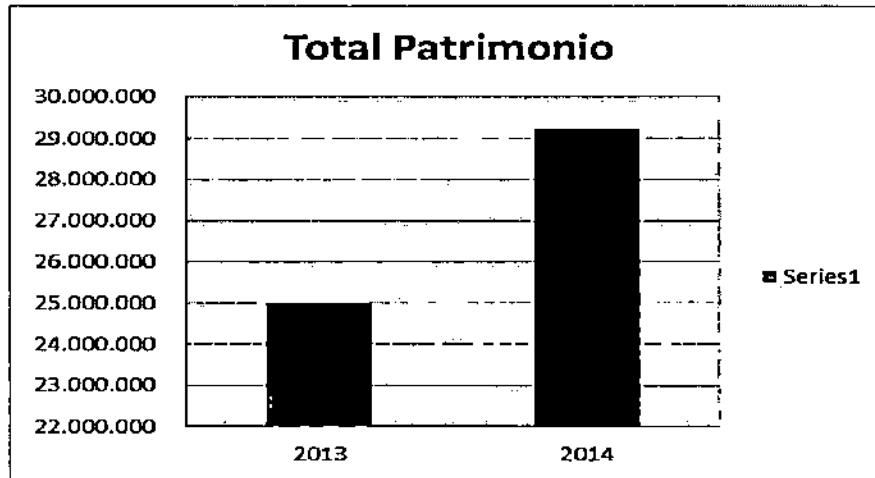
TOTAL PASIVO	
2013	2014
32.933.461	50.754.212



El total pasivo aumentó en \$17.820.751=, al pasar de \$32.933.461= en el año 2013 a \$50.754.212= en el año 2014.

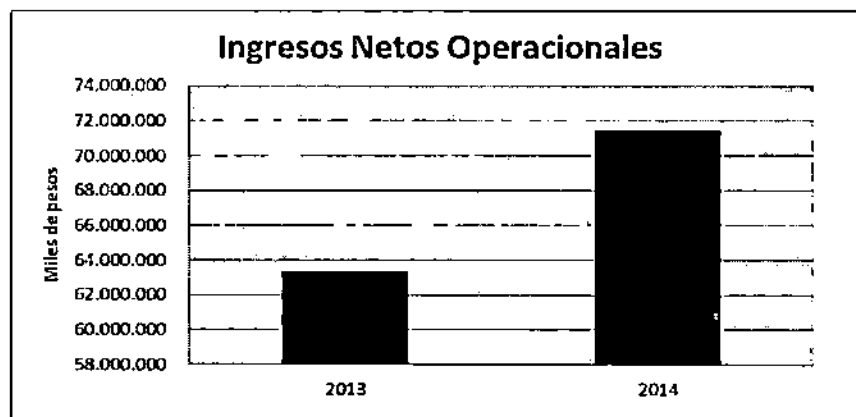
Lo que nos muestra que el concesionario disminuyó sus obligaciones a corto plazo pero aumentando sus obligaciones a largo plazo.

TOTAL PATRIMONIO	
2013	2014
25.014.761	29.231.290



El patrimonio aumentó en el año 2014 en relación con el año 2013 al pasar de \$25.014.761= a \$29.231.290, que porcentualmente corresponde al 16.86%. Este aumento se debe explícitamente al aumento de las utilidades del ejercicio y a las utilidades de ejercicios anteriores.

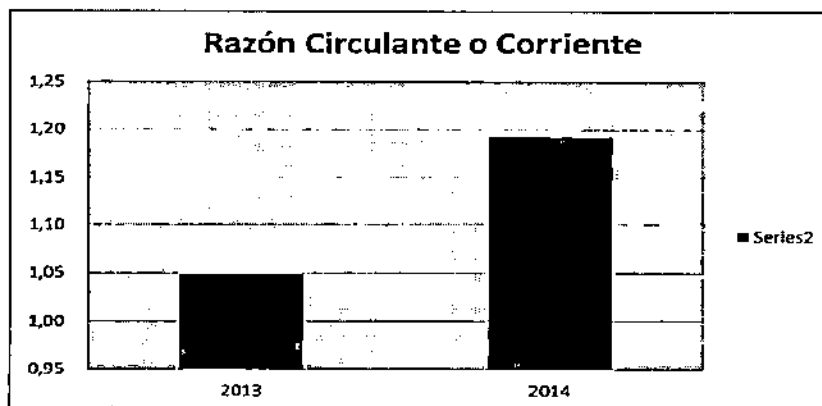
INGRESOS NETOS OPERACIONALES	
2013	2014
63.314.575	71.446.154



Los ingresos netos operacionales aumentaron en un 12.84%, al pasar de \$63.314.575= en el año 2013 a \$71.446.154= en el año 2014, es decir aumentó en \$8.131.579=.

Indicadores Financieros:

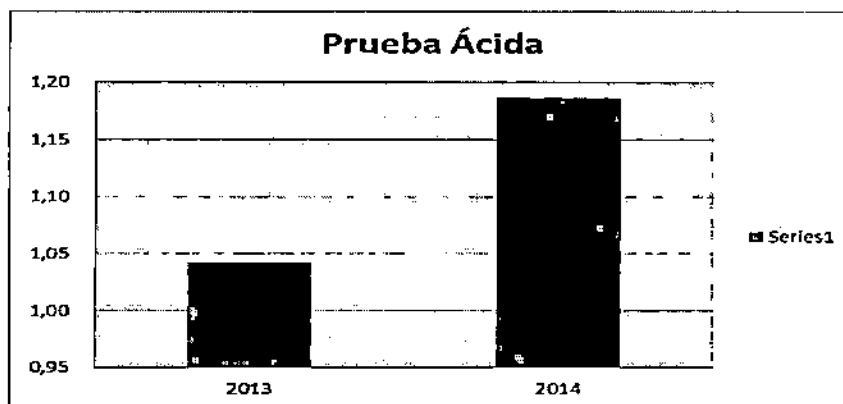
RAZON CIRCULANTE O CORRIENTE	
2013	2014
1,05	1,19



Este indicador nos revela: por cada peso de deuda a corto plazo con cuanto cuenta la empresa para respaldarla.

Para el año 2014, la empresa cuenta con \$1.19 pesos para cubrir \$1 peso de deuda a corto plazo. Es decir, que aunque la empresa alcanza a cubrir sus deudas a corto plazo.

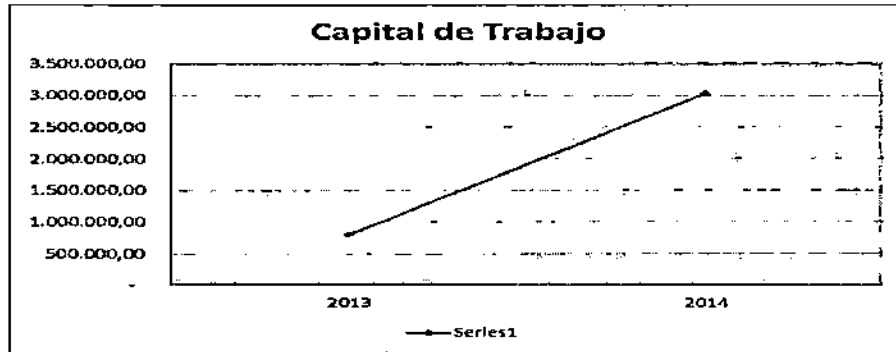
PRUEBA ACIDA	
2013	2014
1,04	1,19



“Para determinar la disponibilidad de recursos que posee la empresa para cubrir los pasivos a corto plazo, se recurre a la prueba ácida, la cual determina la capacidad de pago de la empresa sin la necesidad de utilizar sus inventarios.”

A diciembre de 2014, el concesionario cuenta con 1.19 veces para pagar sus pasivos corrientes, en este caso la empresa maneja pocos inventarios, el resultado de este indicador es igual al de razón circulante o razón corriente, es decir que el concesionario tiene cobertura de sus deudas a corto plazo.

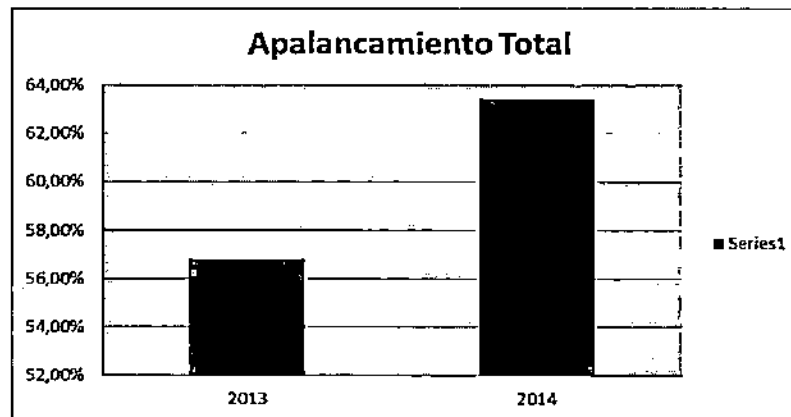
CAPITAL DE TRABAJO	
2013	2014
795.656,00	3.028.139,00



En relación al capital de trabajo se puede observar que para el año 2013 finalizó con un valor de \$795.656= y para el año 2014 de \$3.028.139=; estos valores representan los recursos con los que cuenta la empresa para cubrir las obligaciones a corto plazo, en este caso el activo corriente, es mayor al pasivo corriente (inferior a 360 días), lo que da un capital de trabajo suficiente para operar.

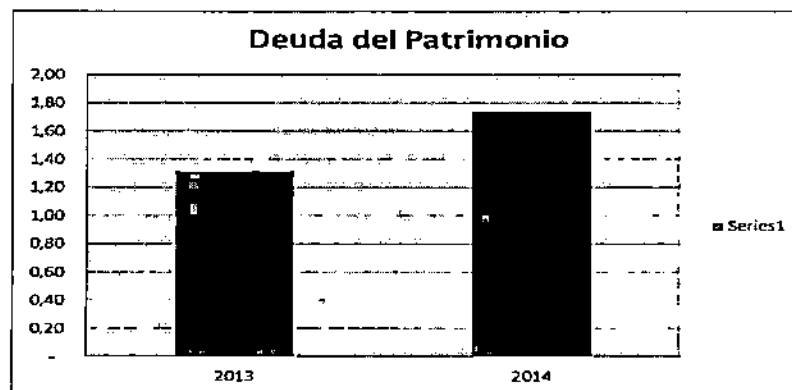
Cabe destacar que el capital de trabajo debería permitir que el concesionario enfrente cualquier tipo de emergencia o pérdidas sin caer en la bancarrota.

ENDEUDAMIENTO SOBRE ACTIVOS TOTALES	
2013	2014
56,83%	63,45%



El resultado de este indicador nos revela la participación de los acreedores sobre el total de los activos de la compañía. Para el año 2013 fue de 56.83% y el año 2014 de 63.45%. Este indicador en los últimos dos años ha ido aumentando, observamos que más de la mitad de la totalidad de los activos se encuentra comprometido con los acreedores, situación que debe controlarse ya que para el año 2014, por cada peso que el concesionario tiene en el activo debe \$0.63 centavos.

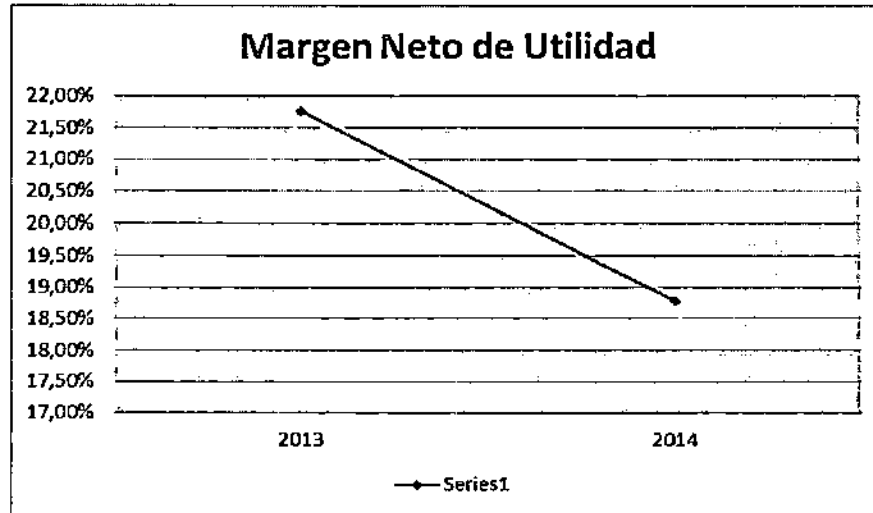
DEUDA DEL PATRIMONIO	
2013	2014
1,32	1,74



Mide el grado de compromiso del patrimonio de los socios o accionistas para con los acreedores, es decir, por cada peso (\$1) del patrimonio, cuanto se tiene de deuda con un tercero.

Al observar la gráfica anterior se evidencia que tan comprometido se encuentra actualmente el patrimonio de los socios para con los acreedores, y los resultados no son riesgosos porque su nivel de compromiso para el año 2014 fue un porcentaje de 1.74%.

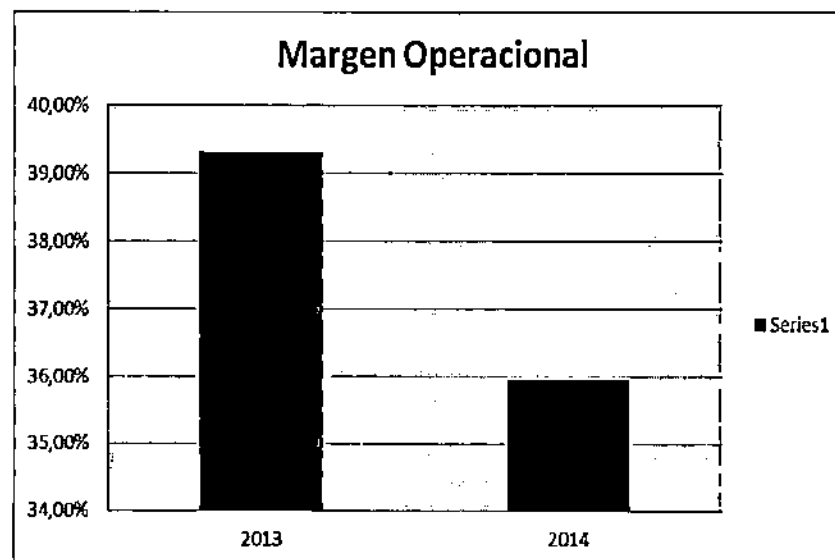
MARGEN NETO DE UTILIDAD	
2013	2014
21,76%	18,78%



Mide el porcentaje de utilidad por cada peso (\$1) en ventas, después de deducir gastos e impuestos.

Por cada peso que la empresa vendió en el 2014, obtuvo un margen de utilidad de 18.78%. Este porcentaje disminuyó levemente en relación al año 2013 al disminuirse en un 2.98%.

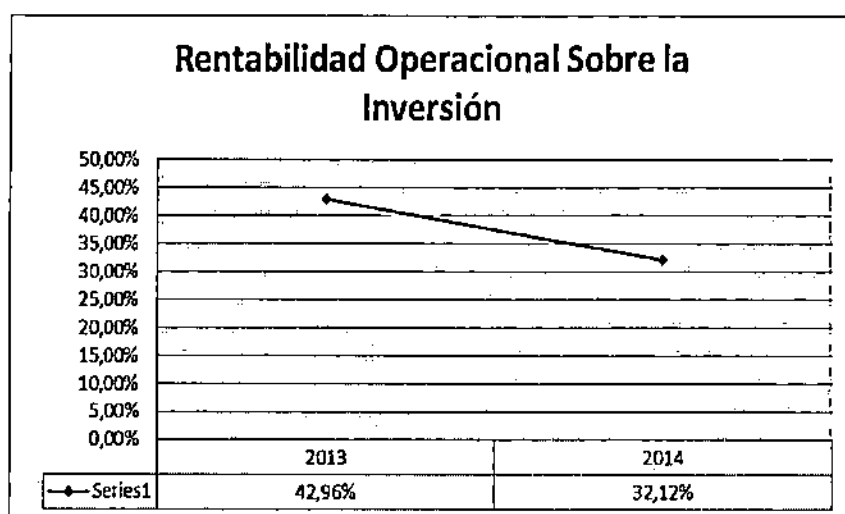
MARGEN OPERACIONAL	
2013	2014
39,32%	35,96%



“Es la relación entre la utilidad operacional y las ventas totales (ingresos operacionales). Mide el rendimiento de los activos operacionales de la empresa en el desarrollo de su objeto social. Este indicador debe compararse con el costo ponderado de capital a la hora de evaluar la verdadera rentabilidad de la empresa.”

Por cada peso (\$1) en ventas obtuvo un margen operacional en el año 2014 de 35.96%. En contraste con los años anteriores su comportamiento ha sido de utilidades.

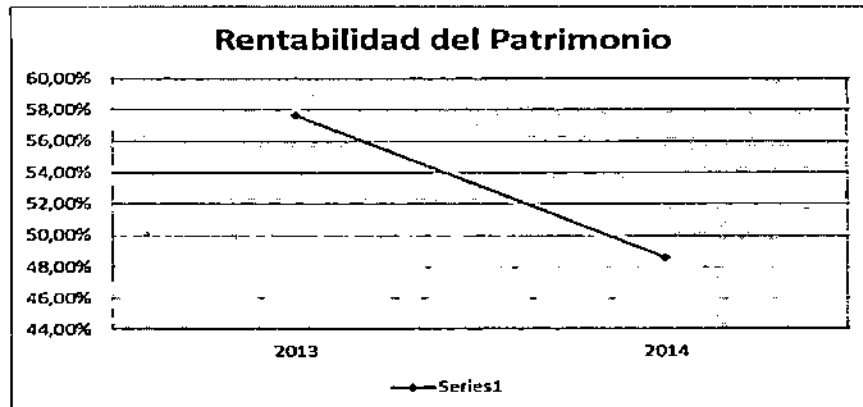
RENTABILIDAD OPERACIONAL SOBRE LA INVERSIÓN	
2013	2014
42,96%	32,12%



“Es la razón de las utilidades operacionales a los activos totales de la empresa. Evalúa la rentabilidad operacional (uso de los activos y gastos operacionales) que se ha originado sobre los activos.”

A diciembre de 2014, el concesionario por cada peso (\$1) invertido de los activos, obtuvo una rentabilidad operacional de -32.12%, es un resultado positivo que ha sido constante como se muestra en la gráfica anterior desde el año 2013.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO	
2013	2014
57,67%	48,63%



Mide la capacidad de la empresa para generar utilidad a favor del propietario, es decir la rentabilidad de la inversión que realizaron los socios.

A diciembre de 2014, por cada peso (\$1) del socio, generó un rendimiento del 48.63%, desde el año 2013 este indicador se ha mantenido positivo al estar en el 2013 en 57.67, tal como lo muestra la gráfica anterior.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Al realizarse el análisis de las cuentas que conforman los estados financieros del concesionario Sacsa S.A y sus indicadores financieros, observamos que el concesionario para los años 2013 y 2014, sus indicadores se han mantenido en un nivel óptimo para su operación y ejecución del contrato de concesión.

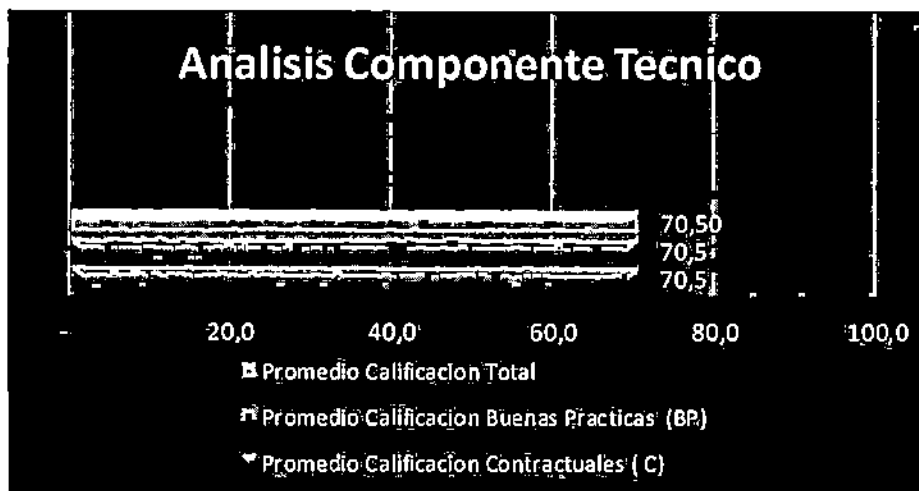
Se analizaron los principales indicadores de liquidez, rentabilidad y endeudamiento observándose lo siguiente:

Presenta un nivel de endeudamiento del 63.45% de compromiso con terceros sobre sus activos totales, es decir que su fuente de financiación ha sido principalmente fuentes externas, en cuanto al endeudamiento de su patrimonio es muy mínimo, por tanto tiene un nivel de riesgo muy bajo.

En cuanto a los indicadores de rentabilidad han disminuido un poco en el año 2014 en relación con el año 2013 pero a pesar de ello los resultados son óptimos, lo que nos refleja que es un concesionario con suficiente capacidad para generar ingresos y utilidad.

Presenta suficiente liquidez en cuanto a su razón circulante y prueba ácida para cubrir sus obligaciones a corto plazo y cuenta con un amplio capital de trabajo, es decir que tiene los recursos necesarios que le permiten operar sin inconvenientes cubriendo su pasivo corriente.

7.1.3 Desempeño del componente técnico



Calificación obtenida: 70.50

En el componente técnico se verificó el seguimiento que adelanta la firma interventora a las actividades de construcción, mantenimiento y operación del aeropuerto y de las intervenciones constructivas que adelanta el concesionario. Se evidencia que la interventoría, cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto.

Desde el punto de vista de seguridad operacional, el área operativa efectúa inspecciones de campo, reporte de eventos especiales y comunicaciones. Registros: Informes mensuales de Interventoría - capítulo Operaciones, comunicaciones remitidas al Concesionario, registro fotográfico y listas de chequeo: CHK-CTG-02 Lista de Chequeo Lado Aire, CHK-CTG-04 Lista de Chequeo Coordinación ATC, CHK-CTG-05 Lista de Chequeo SEI, CHK-CTG-06 Lista de Chequeo Pista Lado Aire.

Control de terminal de pasajeros - Estado General. Se verifica a través de inspecciones de campo la prestación del servicio en las instalaciones de la terminal (climatización, iluminación en sala; cuando se evidencian novedades referentes a la infraestructura se informa al área de competente de la Interventoría (Mantenimiento). El área operativa efectúa seguimiento a los equipos para atención de emergencia requeridos para la categoría SEI del Aeropuerto. Respecto al tema del sistema de alarmas el seguimiento se puede evidenciar en el capítulo de Seguridad AVSEC y de Mantenimiento. Registros: Informes mensuales de Interventoría - capítulo Operaciones, comunicaciones remitidas al Concesionario, registro fotográfico y lista de chequeo: CHK-CTG-01 Lista de Chequeo Lado Tierra.

Esquema de seguimiento al estado de las superficies de rodaje en plataformas. El área operativa realiza inspecciones en el área de movimiento coordinadas con el Concesionario, las novedades relacionadas con el estado de la superficie de las plataformas se informan al área técnica de la Interventoría, otras formas de seguimiento son las comunicaciones remitidas al Concesionario. Registros: Informes mensuales de Interventoría - capítulo Operaciones, comunicaciones remitidas al

Concesionario, registro fotográfico y listas de chequeo: CHK-CTG-06 Lista de Chequeo Pista Lado Aire, CHK-CTG-02 Lista de Chequeo Lado Aire.

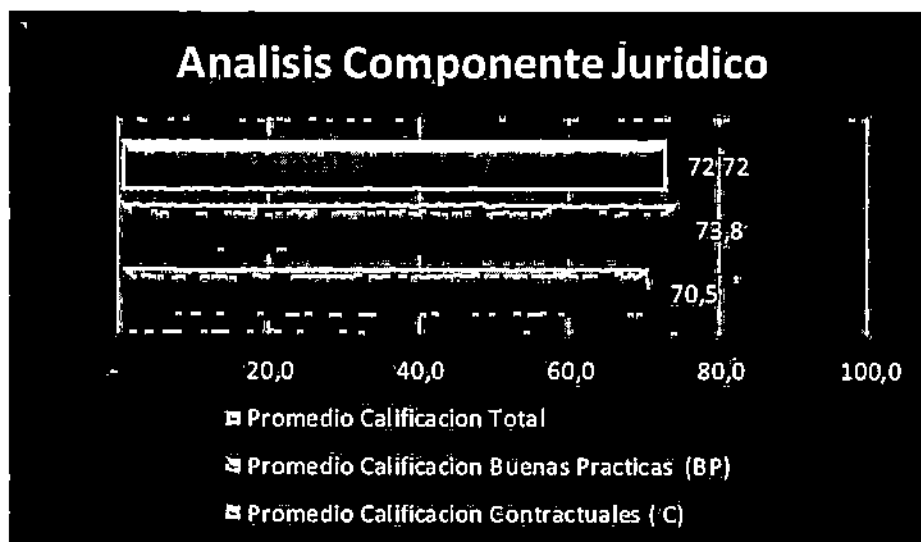
La Interventoría presentó a la ANI la verificación de la construcción de la barrera anti ruido en los tres escenarios propuesta, para que se consulte a la Aeronáutica Civil la modificación a la construcción de la barrera en sitio diferente al aprobado inicialmente, labor que deberá apoyar la supervisión de proyecto.

La interventoría revisó el informe con el diagnóstico realizado por la firma ITINERIS a la pista del aeropuerto, que arrojó como resultado el informe ejecutivo del especialista de pavimento con sus observaciones al respecto, se está a la espera de que el concesionario coordine una reunión en la ciudad de Bogotá con la empresa que realizó el estudio para analizar el informe presentado.

No se ha obtenido respuesta de la Aeronáutica Civil acerca de la consulta realizada por el concesionario, desde el 26 de marzo de 2014, referente a la modificación del alineamiento del cerramiento de áreas ECO y que fue reiterada por la ANI en oficio N° 2014-309-014092-1 de fecha 28 de julio. Es importante anotar, que el concesionario ejecutó 236,06 metros lineales del cerramiento OPERATIVO propuesto en la consulta, situación que debe legalizar cuanto antes.

Todavía SACSA no ha presentado los ajustes y/o complementar de la información del proyecto readecuación plataforma sur, solicitado por la interventoría mediante oficio No. 14-CB114-337 de fecha 17 de diciembre, dando alcance así a la información presentada el por ellos 15 de diciembre de 2014 en comunicación No. 2746.

7.1.4 Desempeño del componente Jurídico



Calificación obtenida: 72.72

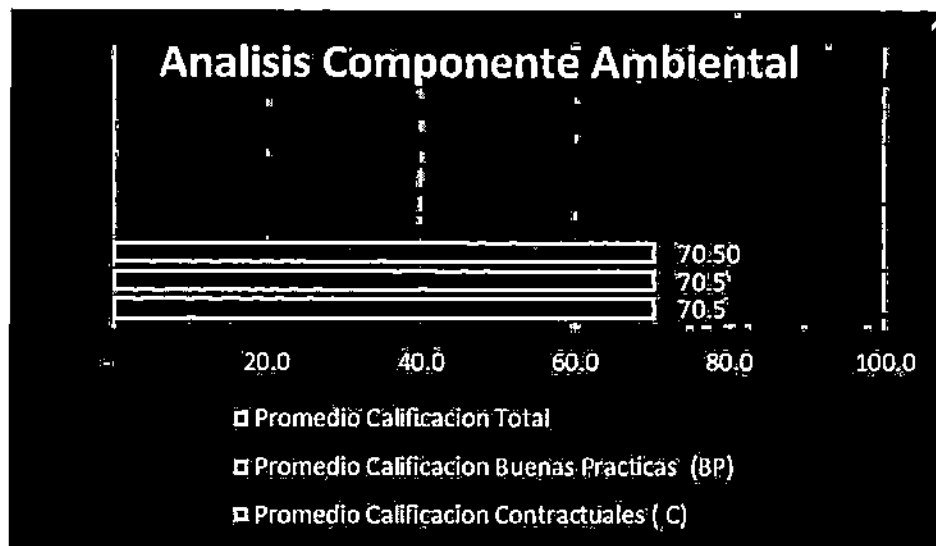
De acuerdo a los parámetros evaluados, la interventoría cuenta con un personal idóneo acorde a las necesidades del proyecto, con amplios conocimientos y permanente actualización en temas de su resorte. Los profesionales de esta área cuentan con especializaciones en temas relacionados con el tema aeroportuario y se apoyan el ex consejero de estado Dr. Ricardo Hoyos.

Respecto del seguimiento a las pólizas, se adelanta su seguimiento y se generan alertas tempranas respecto de las fechas de vencimiento de las mismas.

Es importante resaltar que la estructuración y posterior materialización del FBO, se dio con el apoyo de la interventoría que aportó conceptos jurídicos que permitieron finalmente su construcción y puesta en marcha.

En el informe mensual se evidencia el seguimiento que hace la interventoría a los temas de las obligaciones contractuales y de las actuaciones legales, con sus respectivas anotaciones fechas de termino y fecha de registro.

7.1.5 Desempeño del componente Ambiental



Calificación obtenida: 70.50

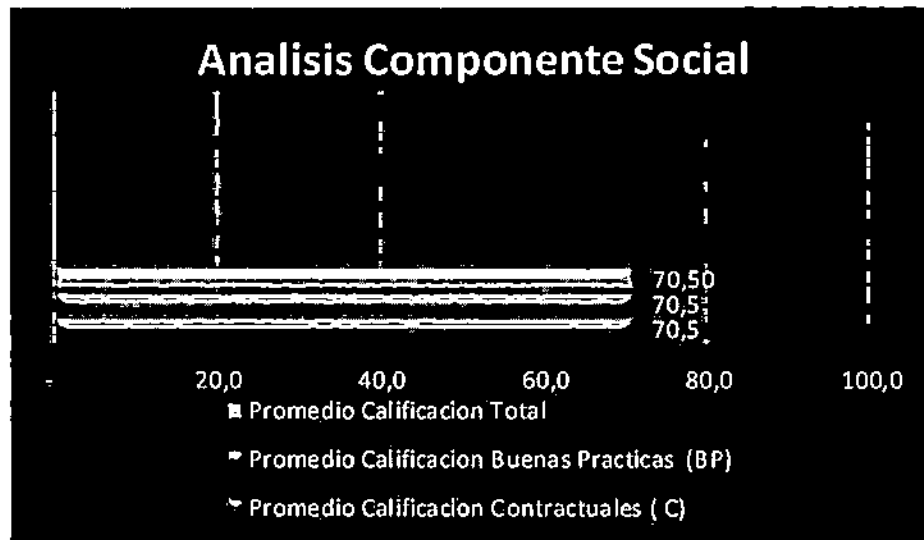
Las líneas principales de ejecución, del contrato de concesión del Aeropuerto Rafal Núñez son:

1. Ejecutar las medidas de manejo ambiental del PMA vigente aprobado en la Licencia ambiental para la operación del aeropuerto Rafael Núñez.
2. Obtener los permisos ambientales necesarios para la ejecución de las obras de modernización y expansión y ejecutar las medidas aprobadas cuando aplique.
3. Realizar la cesión parcial de la Licencia ambiental para que el concesionario sea el titular y responsable de las actividades ante la ANLA.

Al respecto del seguimiento de estas acciones se hace recomendación a la Supervisión.

Establecer mesas de trabajo con AEROCIVIL con el objeto de realizar seguimiento al proceso de cesión de la licencia ambiental. Se recomienda a la Agencia exhortar a AEROCIVIL a dar cumplimiento a los autos de ANLA, especialmente en lo relacionado a la construcción de la barrera contra el ruido (mantener adecuadas condiciones de aseo y limpieza en los lotes adquiridos para la barrera, la acumulación de basuras y escombros en ellos está afectando a la comunidad adyacente)

7.1.6 Desempeño del componente Social



Calificación obtenida: 70.50

La interventoría solicita que SACSА se acoja a lo plasmado por ella, sobre la incorporación a las estadísticas de Quejas y Reclamos, con una categoría que refleje que han sido recibidas por fuera de los canales dispuestos por el Concesionario, y sean incorporadas a los informes semestrales sucesivos, toda vez que las quejas y reclamos que se recepcionaron por parte de la línea de atención al ciudadano de las entidades como la ANI y Aerocivil hacen parte sobre inconformidades en la prestación del servicio en el FBO, lo cual no es ajeno a la responsabilidad del Concesionario.

La interventoría reitera que AEROCIVIL defina una persona encargada de la aplicabilidad del Plan de Gestión Social actualizado, el cual fue aprobado por el ANLA de acuerdo al Auto No. 3374 del 05 de Agosto de 2014 y a la fecha no se tiene información sobre su proceso de implementación, el cual es importante para el acercamiento e interacción de las comunidades circunvecinas frente a la ejecución de actividades de obra a desarrollar en la expansión del Aeropuerto.

Se está en mora, como lo sugiere la interventoría, de realizar reunión conjunta entre AEROCIVIL, ANI, Concesionario e Interventoría, con el objeto de establecer pautas de seguimiento conjunto en los aspectos sociales requeridos por la Autoridad Ambiental en los distintos Autos Administrativos emanados por este Ente

Revisar las acciones desarrolladas a la fecha y la programación a ejecutarse por periodos conjuntamente con responsables. Esto garantizará que la Interventoría pueda hacer el seguimiento respectivo, ya que el Plan de Gestión Social está en cabeza de la AEROCIVIL y a la fecha la Interventoría no tiene en su poder la documentación que muestre su implementación y cumplimiento.

La Interventoría considera que es fundamental requerir y/o exigir a la AEROCIVIL definir a la mayor brevedad posible la aplicabilidad del Plan de Gestión Social actualizado, el cual fue presentado a la y fue aprobado.

Esta recomendación reiterativa obedece a que han transcurrido diez (10) meses desde que se profirió por parte del ANLA un concepto técnico respecto al documento que contiene el Plan de Gestión Social actualizado y a la fecha no se observa una estructura por parte de la AEROCIVIL para llevar a cabo las acciones establecidas de manera cabal.

Toda vez que el día de inicio de la auditoria, el vuelo Bogotá- Cartagena fue desviado a la ciudad de Barranquilla por un bache en la pista, con fecha 22 de julio, se presentó, a las 8:45, queja respecto de "ayer el vuelo de Avianca procedente de Bogotá de 8:50 salida, fue desviado a Barranquilla y tardamos más de una hora por un "bache" en la pista. El bache no se había detectado? Si se detectó, porque no se reparó sin atrasar LOS VUELOS? Al respecto se recibió correo electrónico:

Fecha 27 de julio con el siguiente texto.

Para ALVAROSANDOVALREYES@YAHOO.COM

Estimado Sr. Sandoval,

SACSA, modelo de gestión se complace en saludarle.

Para nosotros, es muy importante la opinión de pasajeros y visitantes sobre el servicio prestado y las condiciones del terminal aéreo.

Por tal razón le agradecemos sus comentarios realizados el pasado 22 de julio de 2015 a través de nuestro registro 'Comentarios y Sugerencias' acerca del desvío de su vuelo Bogotá-Cartagena debido a un bache en la pista.

Su comentario ha sido enviado a la dependencia encargada con el fin de revisar el tema.

Agradecemos su interés y por haberse comunicado con nosotros.

Cordialmente,

Se está en espera de la respuesta concreta, respecto de lo acaecido ese día.

8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Analizados 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 presentan las siguientes recomendaciones a tener en cuenta como parte de una retroalimentación, tanto para la interventoría como para la supervisión, en beneficio del proyecto y de los fines que espera la Agencia Nacional de Infraestructura con el mismo.

8.1 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:

8.1.1 Para la Interventoría

- a) Dentro de los informes de Interventoría no se evidenciaron índices o indicadores que permitan medir la eficacia y la eficiencia de los trabajos del Interventor.
- b) Las páginas web de la interventoría como de la concesión, presentan déficit en su información y la página web del concesionario no está actualizada.
- c) La interventoría no utiliza el logotipo institucional vigente de la ANI en los chalecos del personal, igualmente los logos de los vehículos de transporte de la interventoría están deteriorados por lo que se sugiere se cambió.
- d) La interventoría debe promover control de inventarios conforme al contenido de este informe.
- e) Respecto del incidente del 21 de julio es obligación de la interventoría velar por su prevención, corrección o mitigación de incidentes como este generado por el mal estado de la pista, como lo establece el anexo de especificaciones técnicas de mantenimiento.
- f) El plan de acción establece la elaboración de una matriz de seguimiento a los contratos comerciales con alertas tempranas, que no se evidencia.
- g) Existe evidencia de la remisión en noviembre de 2014 del memorando 2014-309-010613-3 de la Gerencia de Proyectos Aeroportuarios a la Gerencia Grupo Interno de trabajo Asesoría Misional Gestión Contractual (2) del borrador del estudio y oportunidad que contiene las modificaciones al contrato de interventoría 001 de 2014 estableciendo una única fecha para la entrega de los informes mensuales. A la fecha de la auditoría no existía evidencia de su trámite.
- h) Se deberá corregir en la matriz presentada que los textos relacionados con seguimiento no estén consignados en la columna de efectos

- i) A pesar de que se relaciona toda la correspondencia en el numeral 2.11.4 del informe mensual no se evidencia que la interventoría envíe copia a la ANI de todo documento generado por parte de ella
- j) Existe un archivo organizado con las buenas prácticas soportadas con bases de datos dinámicas pero por problemas de obras locativas no hay acceso a los servidores en la actualidad.

8.1.2 Para la Supervisión

- a) Se recomienda a la supervisión del proyecto revisar el posible incumplimiento del concesionario respecto del plazo establecido para la entrega de los informes mensuales. Hasta tanto no se modifique el contrato de interventoría respecto de la fecha de entrega de informes mensuales es responsabilidad de la supervisión verificar las fechas de entrega de los informes mensuales entregados con posterioridad a la última fecha establecida e informar de los eventuales incumplimientos para proceder según los establezca el contrato
- b) Aunque el procedimiento establecido es el envío vía correo electrónico a las áreas para observaciones, y posterior aprobación en comité de seguimiento del contrato y memorando interno; no se evidencia la generación del aval correspondiente por parte de las áreas, salvo la mención de las personas de las diferentes áreas que proyectan el oficio de observaciones al informe mensual de interventoría que se remite a la misma.
- c) En revisión documental aleatoria respecto del informe mensual de interventoría radicado en la ANI el 20 de mayo de 2015; se evidencia que la respuesta enviada a la interventoría con las correspondientes observaciones se remitió el 18 de junio de 2015, superando el plazo máximo establecido de 10 días hábiles. No se tiene evidencia de su remisión a tiempo mediante correo electrónico.

8.2 Recomendaciones

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

8.2.1 Para la Interventoría

- a) Apoyar una estrategia para la reactivación del plan de obras suspendidas, estableciendo responsabilidades y cronograma de ejecución, de permanente seguimiento y verificación
- b) Seguimiento al licenciamiento ambiental por expedir licencia para las obras de ampliación. En cuanto a la certificación del uso del suelo de la Resa sur, solicitar a CARDIQUE emita el concepto de que hoy en día esa zona no tiene mangle para que planeación pueda dar la certificación.

- c) Conminara a la AEROCIVIL para colocar vigilancia a los predios adquiridos por efectos a que este están siendo invadidos por terceros y están ejecutando nuevas construcciones y están afectando el tema ambiental por los basureros satélites evidenciados.

8.2.2 Para la Supervisión

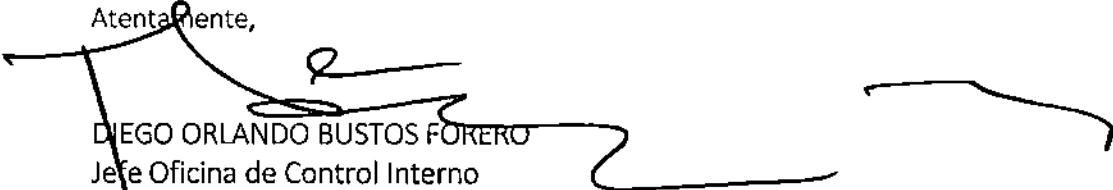
- a) La Interventoría presentó a la ANI la verificación de la construcción de la barrera anti ruido en los tres escenarios propuesta, para que se consulte a la Aeronáutica Civil la modificación a la construcción de la barrera en sitio diferente al aprobado inicialmente, labor que deberá apoyar la supervisión de proyecto.

8.3 Buenas Prácticas

Así como se denotaron anteriormente las acciones de mejora para la Interventoría y la Supervisión se resalta de los mismos lo siguiente:

1. La idoneidad del personal de la Interventoría en relación con sus acciones de control y vigilancia es satisfactorio.
2. La completitud del informe mensual presentado denota un adecuado seguimiento a los diferentes componentes a supervisar por parte de la interventoría, complementado con gráficas y registro fotográfico que evidencia las acciones realizadas.
3. Se resalta el trabajo realizado por el supervisor para atender el Plan de Mejoramiento por procesos PMP, logrando completar los cierres correspondientes
4. Se denota un muy buen conocimiento del proyecto por parte del Supervisor, evidenciado en los informes y presentaciones allegadas para la Auditoría, dada la continuidad en el mismo y el manejo sobre los diferentes componentes.
5. La aplicación de la metodología desarrollada actualmente por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral el desempeño de las labores propias de la Interventoría, se obtuvo una calificación general de desempeño para el mes de julio de 2015 de 70.03 valor que se encuentra dentro del rango definido como muy alto (puntajes superiores a 80).

Atentamente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe Oficina de Control Interno

Proyectó: Alvaro Sandoval Reyes – Contratista Oficina de Control Interno.