



Bogotá D.C

PARA: DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente

DR. JOSE LEONIDAS NARVÁEZ MORALES
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de concesión aeroportuaria, Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (PEI 105).

Respetados Doctores:

En cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente aprobado por el Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura, para la vigencia 2018, la Oficina de Control Interno realizó auditoría a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas a la concesión del proyecto aeroportuario, Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón (PEI 105).

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

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

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



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

Cordial saludo,



GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe Oficina de Control interno

C.C. María Eugenia Arcila Zuluaga – Gerente Aeroportuario
Carlos Alberto Carrasco Ramirez – Líder de equipo de apoyo a la supervisión

Anexo: **25 folios**
Proyectó: Carlos Felipe Sánchez Pinzón – Contratista Oficina de Control Interno 
Revisó: Iván Mauricio Mejía Alarcón – Contratista Oficina de Control Interno 
Borrador No. **2018 1020014006**.

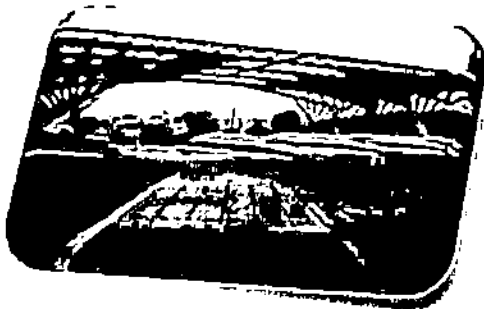
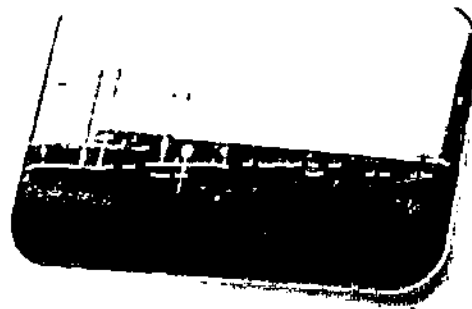
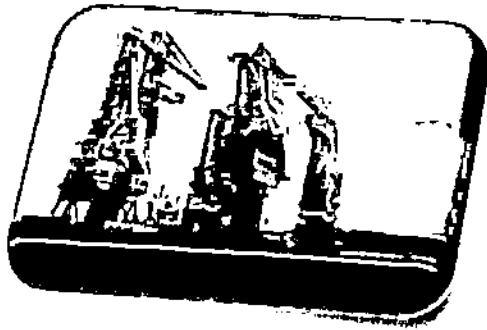


Agencia Nacional de
Infraestructura



INFORME DE AUDITORÍA

Ministerio de Transporte



Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de interventoría asociadas al proyecto de APP aeroportuario, Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón (PEI 105)

2018



CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETIVOS.....	5
2.1	Objetivo general.....	5
2.2	Objetivos específicos.....	5
3.	ALCANCE	5
4.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	5
5.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	7
5.1	Información de Contratos	7
5.2	Equipo de supervisión.....	9
5.3	Descripción del proyecto auditado	9
6.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA.....	11
6.1	Dificultades asociadas al alcance y la estructuración de la interventoría del proyecto	11
6.1.1	Dificultades asociadas al alcance de la firma asesora (Interventoría técnica y operativa).....	13
6.1.2	Dificultades asociadas al alcance de la Interventoría financiera	14
6.1.3	Conclusiones sobre las dificultades asociadas con el alcance la interventoría del proyecto	15
6.2	Retrasos en la terminación de las obras de los otrosíes No. 1 y 5	15
6.3	Operación actual del aeropuerto y registro de la visita de auditoría	17
6.3.1	Obras de modernización del terminal nacional.....	17
6.3.2	Ampliación del terminal internacional	18
6.3.3	Urbanización y accesos	20
6.3.4	Plataforma	20
6.3.5	Obras de certificación	21
6.3.6	Adecuación de espacios de las autoridades.....	21
6.3.7	Otros aspectos evidenciados en el recorrido.....	23
6.3.8	Observaciones generales sobre el recorrido.....	24
6.4	Prospectiva del Aeropuerto: proceso de estructuración de una nueva concesión.....	24
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	25
8.	VERIFICACION DE ANTECEDENTES.....	28

8.1	Avances en el Plan de Mejoramiento Institucional (hallazgos de la Contraloría General de la República).....	29
8.2	Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP).....	29
8.3	Verificación atención a organismos de control del Estado	29
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	30
9.1	No Conformidades	30
9.1.1	Para la Interventoría operativa:	30
9.1.2	Para la supervisión	32
9.2	Recomendaciones.....	32
9.2.1	Para la Interventoría financiera.....	33
9.2.2	Para la Interventoría operativa	33
9.2.3	Para la Supervisión.....	34

INDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Información sobre contratos del proyecto.	7
Tabla 2.	Equipo de supervisión del proyecto.	9
Tabla 3.	Condiciones de los desembolsos del concesionario para el encargo fiduciario destinado para administrar los pagos de las firmas asesora, auditora financiera y de mercadeo (interventorías) de acuerdo con los otrosíes No. 3 y 4 del contrato de Concesión.	12
Tabla 4.	Fechas de inicio y finalización de obras de los otrosíes No. 1 y 5, de acuerdo con el plan de obras.	16
Tabla 5.	Resultados de calificación MED de mayo de 2018.	26
Tabla 6.	Comparación histórica de calificaciones de la MED a la interventoría del proyecto.	27
Tabla 7.	Calificaciones obtenidas en la MED, aspectos positivos y oportunidades de mejora discriminados por componente.	27

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Aspecto actual del aeropuerto, luego de las obras de modernización y certificación..	10
Ilustración 2.	Porcentaje de inversiones de capital y operaciones discriminadas por aeropuertos de la iniciativa privada "Aeropuertos del Suroccidente Colombiano".....	25

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

En esta oportunidad, la Oficina de Control Interno realizó una auditoría a las interventorías Consorcio Intercol SP (firma asesora operativa), Estructuras en Finanzas S.A.S. (firma auditora financiera) y a la supervisión del proyecto de APP aeroportuario denominado Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, en ejecución por parte del concesionario AEROCALI.

2. OBJETIVOS

2.1 Objetivo general

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

2.2 Objetivos específicos

- 2.2.1. Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de la interventoría y de la supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte del proyecto; analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de construcción del proyecto.
- 2.2.2. Evaluar el desempeño de la interventoría, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por las interventorías, Consorcio Intercol SP y Estructuras en Finanzas S.A.S., en el proyecto de concesión de modo aeroportuario, Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.
- 2.2.3. Verificar las acciones de mejora derivadas de las auditorías adelantadas por la Contraloría General de la República y por la Oficina de Control Interno, así como evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes entes de control del Estado.

3. ALCANCE

El alcance de esta auditoría enmarca las actuaciones de la supervisión e interventoría sobre la operación de las obras entregadas, en atención a la entrega de las obras del otrosí 1 de diciembre de 2013 (modernización del Aeropuerto, obras de certificación, construcción de nueva terminal internacional, entre otros) y el otrosí No. 5 de julio de 2017 (adecuación de los espacios de las autoridades en el edificio de terminal internacional). Esta revisión y verificación tiene corte a abril de 2018.

En este sentido, se analizan los diferentes temas relacionados con la entrega de estas obras y su entrada en operación desde noviembre de 2017.

4. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numéales 2 y 4.
- Decreto 1510 de 2013.
- Ley 1508 de 2012. Régimen Jurídico de las Asociaciones Público-Privadas.
 - Decreto 1467 de 2012, reglamenta la ley 1508
 - Decreto 1553 de 2014, reglamenta la ley 1508 y corrige el Decreto 1467.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el decreto 1083 de 2015. Reglamentario único del sector de la función pública.
- Resolución No. 1185 de 2017, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna y código de ética del auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Contrato de la concesión que se va a auditar (Contrato No. 058-CON-2000 de la Aeronáutica Civil).
- Contratos de las interventorías que se van a auditar (Carta de aceptación de oferta No. VGC-257 del 9 de agosto de 2016, contrato No. 801 de 2015, y demás documentos contractuales).
- Actas de Inicio de los contratos interventoría actuales.
- Informes mensuales de los meses de marzo y abril de la supervisión del proyecto.
- Informes bimestrales de los meses de marzo y abril de las interventorías del proyecto.

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

5. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1 Información de Contratos

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

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Concesionario	<p>Concesión Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S Objeto: El objeto del contrato es establecer los términos y condiciones bajo las cuales la UAEAC, por una parte se obliga a otorgar, a título de concesión, la administración, operación y explotación del área concesionada del Aeropuerto al Concesionario por el término que se establece más adelante y se obliga a ceder al Concesionario los ingresos regulados y los ingresos no regulados, según se definen en el presente contrato y el Concesionario, por la otra parte, se obliga a llevar a cabo la administración, operación, explotación y ampliación del área concesionada del Aeropuerto y el recaudo de los ingresos regulados y no regulados, de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el presente Contrato, y a pagar a la UAEAC una contraprestación en los plazos y cantidades que más adelante se determinan.² Contrato: 058-CON-2000 de la Aeronáutica Civil Inversión: 189,800 millones de pesos. Año de terminación del contrato: 2020</p>	5 otrosies

² Tomado del Contrato de concesión No. 058-CON-2000 de la Aeronáutica Civil.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	MODIFICACIONES CONTRACTUALES
Interventoría operativa	<p>Consortio Intercol SP Objeto: Ejecutar la Interventoría operativa, que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica y operativa del contrato de concesión No. 058-CON-2000 y sus modificatorios, cuyo objetivo es la administración, operación y explotación económica del área concesionada del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Palmira que sirve a la ciudad de Cali. Contrato: 801 de 2015 Acta de inicio: 18 de febrero de 2016 Año de terminación: 2020 (ligado a la terminación del contrato de Concesión)</p>	1 otrosí
Interventoría Financiera	<p>Estructuras en Finanzas, Esfinanzas S.A. Objeto: Contratar la Firma Auditora para ejercer las funciones de auditoría financiera al contrato de concesión No. 058-CON-2000 y sus otrosíes, cuyo objeto es “la administración, operación y explotación económica del área concesionada del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de la ciudad de Palmira que sirve a la ciudad de Cali, Colombia”. Contrato: proceso de mínima cuantía No. VJ-VGC-MC-023-2017 Acta de inicio: 19 de enero de 2018 Plazo: 12 meses</p>	No se tienen modificaciones contractuales a la fecha

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

En cuanto al contrato de concesión, este ha tenido cinco modificaciones hechas por medio de otrosíes. La primera fue firmada en diciembre de 2013 entre la Aerocivil y el Concesionario con el propósito de incluir recursos de la Nación para contratar las obras de modernización y ampliación del aeropuerto. La segunda se firmó en octubre de 2014 entre la ANI y el Concesionario, con el propósito de ajustar el cronograma de pagos del proyecto y aclarar los valores adeudados al Concesionario por la operación de los filtros de seguridad, entre otros.

La tercera, se firma en junio de 2015 para modificar la forma de contratación de las firmas que ejercen la interventoría del proyecto. La cuarta, se firma en diciembre de 2017 con el fin de vincular el nuevo cuartel de bomberos dentro de los bienes de la concesión, se modifica el procedimiento de imposición de multas al Concesionario y se modifican los hitos de pago de obras adicionales de acuerdo con el cronograma de ejecución. La quinta, se suscribe en julio de 2017 y tiene como propósito sustituir parcialmente la obligación del Concesionario de operar los filtros de seguridad por la adecuación de los espacios de las autoridades en el nuevo edificio de la terminal internacional.

De otra parte, el contrato de interventoría operativa ha tenido un otrosí que se suscribió en marzo de 2017 con el fin de modificar el alcance y las obligaciones del interventor para excluir las

funciones financieras y contables, que son de responsabilidad de la firma auditora (interventoría financiera).

Finalmente, es importante tener en cuenta que el contrato incluye también la presencia de una firma de mercadeo, contratada bajo responsabilidad del Concesionario para que haga un diagnóstico anual de las percepciones de los usuarios del aeropuerto sobre el servicio prestado, y adicionalmente incluye la presencia de una firma interventora de obras, la cual se encargó de la inspección y vigilancia de las obras del otrosí No. 1, que concluyeron (junto con las actividades de esta Interventoría) en noviembre de 2017.

5.2 Equipo de supervisión

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

Tabla 2. Equipo de supervisión del proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Jose Leonidas Narváez Morales	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Maria Eugenia Arcila Zuluaga	Gerente Aeroportuario	
Carlos Alberto Carrasco	Líder de apoyo de equipo de supervisión	
Ginna Carolina Calvo	Apoyo a la supervisión	
Clemente Alberto Echeverry	Apoyo jurídico	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Nohora Milena Garzón	Apoyo financiero	Vicepresidencia de Gestión Contractual
Lina Leidy Leal	Apoyo de riesgos	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Adriana Judith Mayorga	Apoyo de contabilidad	Vicepresidencia administrativa y financiera
Carmen Silva Pinzón	Apoyo social	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno
Juan Fernando Millán	Apoyo ambiental	Vicepresidencia de planeación riesgos y entorno

Fuente: Orfeo – Sistema de Gestión Documental ANI

5.3 Descripción del proyecto auditado

El aeropuerto internacional Alfonso Bonilla Aragón se encuentra localizado en el municipio de Palmira, Valle del Cauca, a 20 km de la ciudad de Cali. El Aeropuerto tiene una pista con superficie en pavimento flexible de 3000 metros de longitud y 45 metros de ancho. Sus aeropuertos nacionales alternos son El Dorado (Bogotá), Jose María Córdoba (Rionegro) y Matecaña (Pereira).

El propósito fundamental del proyecto de APP es la entrega en concesión del aeropuerto que presta servicio a la ciudad de Cali, con el fin de garantizar el desarrollo y crecimiento sostenible del mismo por parte del nuevo concesionario, que invierta en el mantenimiento y expansión de este a

la vez que gestione, potencie su operación y mejore el nivel de servicio ofrecido a los usuarios. En este sentido, las actuaciones más recientes contemplan la modernización de la terminal nacional, la construcción de la terminal internacional y obras de adecuación en plataformas y en la pista. Estas obras se dieron por terminadas en su totalidad a finales de 2017, permitiendo que el Alfonso Bonilla Aragón se convirtiera en el primer aeropuerto certificado con normas internacionales de seguridad aérea por parte de la Aeronáutica Civil.

Ilustración 1. Aspecto actual del aeropuerto, luego de las obras de modernización y certificación.



Fuente: Ficha técnica del proyecto, elaborada por la supervisión del proyecto.

El proyecto, con una inversión de \$189.800 millones de pesos, corresponde a un contrato de concesión estructurado, adjudicado y administrado por la Aeronáutica Civil hasta el 31 de diciembre de 2013, cuando finalizó el proceso de subrogación a la Agencia Nacional de Infraestructura, actual encargada de la administración del contrato.

En particular, las actividades que hacen parte de las últimas actuaciones (enmarcadas en los otrosíes 1 y 5) comprenden la modernización del terminal nacional, la ampliación del terminal internacional, urbanización y accesos del aeropuerto, adecuaciones en plataformas, obras de certificación y adecuación de los espacios de las autoridades en la nueva terminal internacional.

Actualmente, el proyecto se encuentra en la etapa de operación y mantenimiento, con todas las obras contractuales terminadas, entregadas a satisfacción y operando. En general, luego de las obras el Aeropuerto presenta niveles altos de satisfacción por parte de los usuarios, de acuerdo con los estudios de mercadeo del presente año.

Dado que restan 2 años para la finalización del proyecto, la Vicepresidencia de Estructuración está atendiendo la presentación de una iniciativa privada originada por los actuales socios de la concesión Aerocali, para la entrega en concesión de los "Aeropuertos del Suroccidente Colombiano", que incluye a los aeropuertos que sirven a las ciudades de Cali, Armenia, Neiva, Ibagué y Buenaventura. Este proceso se encuentra en la etapa de factibilidad y la fecha esperada para la apertura de un posible proceso licitatorio es el 28 de febrero de 2019.

6. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

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

6.1 Dificultades asociadas al alcance y la estructuración de la interventoría del proyecto

El contrato de Concesión del aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón contempla desde su estructuración una inspección y vigilancia ejercida a partir de cuatro firmas independientes: la firma asesora (interventoría técnica y operativa), encargada de vigilar los temas operativos del Aeropuerto; la firma auditora (interventoría financiera), encargada de vigilar los aspectos financieros del Contrato de concesión; la firma interventora de obras, encargada de vigilar las obras que se deben desarrollar y la firma de mercadeo, encargada de medir la percepción de los usuarios en torno al servicio que presta el Aeropuerto.

Por otra parte, el contrato de concesión fue estructurado por la Aeronáutica Civil y se celebró entre esta Entidad y el Concesionario AEROCALI S.A. en julio del año 2000, y posteriormente, se subrogó a la ANI el 31 de diciembre de 2013. Desde entonces, las condiciones de interventoría estipuladas en ese contrato se han modificado en tres ocasiones: mediante el otrosí No. 1, donde se prevé la contratación de una interventoría para la ejecución de obras de modernización y expansión y de las obras de certificación, mediante el otrosí No. 3, donde se modifican y se amplían las funciones de las firmas auditora y asesora, se modifican las formas de pago a estas firmas y se elimina el listado taxativo para contratar las firmas auditora, asesora y de mercadeo, dejando este proceso de selección en cabeza de la ANI, entre otras cosas, y mediante el otrosí No. 4, donde se modifican nuevamente las condiciones de contratación, las funciones y los montos de los honorarios de la firma de mercadeo.

Actualmente ya se han entregado a satisfacción las obras previstas en el otrosí No. 1, por lo que ya no se cuenta con interventoría de obras, pero sí con las otras tres firmas que ejercen la interventoría técnica, operativa, financiera y estudios de mercadeo. Las condiciones contractuales de la firma asesora (interventoría técnica y operativa) se han modificado una vez mediante un otrosí al contrato de interventoría, con el fin de acotar sus funciones, aclarando que el alcance no

correspondía a la vigilancia de temas contables y financieros ni a la vigilancia de obras diferentes a las de rehabilitación.

En cuanto a la forma de pago de las firmas interventoras vigentes (auditora financiera, asesora y de mercadeo), en la Tabla 3 se presentan las condiciones que quedaron establecidas para su contratación en los otrosíes No. 3 y 4 del contrato de concesión.

Tabla 3. Condiciones de los desembolsos del concesionario para el encargo fiduciario destinado para administrar los pagos de las firmas asesora, auditora financiera y de mercadeo (interventorías) de acuerdo con los otrosíes No. 3 y 4 del contrato de Concesión.

FIRMA	DEPÓSITO ANUAL EN EL ENCARGO FIDUCIARIO (OTROSÍ NO. 3)	PLAZO PARA QUE EL CONCESIONARIO REALICE EL DESEMBOLSO
Auditora financiera	USD \$20.000	15 días hábiles anteriores al vencimiento de cada año
Asesora	USD \$40.000	Los primeros 15 días calendario del mes de diciembre de cada año
De mercadeo	Los honorarios pactados en los términos de la contratación adelantada	Dentro de los siguientes 45 días siguientes a la suscripción del respectivo contrato

Fuente: Otrosíes No. 3 y 4 del contrato de concesión.

Teniendo en cuenta estas restricciones, la ANI ha optado por contratar a las interventorías actualmente vigentes de la siguiente forma:

- A la firma auditora financiera por medio de procesos de mínima cuantía con plazos de un año y pagos bimestrales contra la aprobación de los informes bimestrales por parte de la supervisión de la ANI. Al respecto, se evidenció que en un periodo comprendido entre la finalización del contrato anterior (03 de septiembre de 2017) y el inicio del presente (19 de enero de 2018), el proyecto no contó con una firma auditora contratada.
- A la firma asesora por medio de concurso de méritos abierto con un plazo de aproximadamente 5 años y 5 meses (dependiendo de la liquidación del contrato de concesión) y pagos bimestrales ligados a la aprobación de los productos de la Interventoría por parte de la supervisión de la ANI.
- A la firma de mercadeo por medio del Concesionario, quien se encargará de que la contratación de esta firma garantice el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el otrosí No. 4 del contrato de concesión.

Como consecuencia de la estructura de contratación descrita, se han evidenciado aspectos del proyecto que carecen de controles, lo cual puede deberse a dos causas principales: a que el alcance de las firmas que ejercen los controles es limitado y a que no se tiene una interventoría integral, sino una serie de funciones repartidas entre las firmas especializadas. A continuación, se analizan estos aspectos a la luz de los dos controles actualmente activos en el proyecto, a cargo de la firma auditora y de la firma asesora.

6.1.1 Dificultades asociadas al alcance de la firma asesora (Interventoría técnica y operativa)

El contrato de la firma asesora, que ejerce labores de interventoría técnica y operativa, está sujeto a ciertas restricciones, dentro de las cuales se destacan un personal mínimo exigido con bajas dedicaciones (i.e. 75% para el director de interventoría, 50% para los profesionales en ingeniería, para inventarios y auxiliar de ingeniería y entre 20% y 25% para cada uno de los demás integrantes del equipo mínimo) y la alta exigencia para los perfiles de los especialistas, lo que implica un alto porcentaje del presupuesto. Adicionalmente, el contrato prevé que los empleados de la Interventoría deben residir en el país pero no están obligados a permanecer en el aeropuerto, aunque deben hacer como mínimo dos visitas al año más las que consideren necesarias para dar cumplimiento a su contrato.

En este sentido, la metodología que ha diseñado esta interventoría para cumplir con sus obligaciones, incluye el estudio de la información que entrega el Concesionario y también un muestreo aleatorio desarrollado en cada visita al proyecto; sin embargo, la Interventoría reconoce que con base en este método pueden existir no conformidades y observaciones no detectadas por el equipo de INTERCOL SP, durante las visitas efectuadas³.

Lo anterior, ha implicado que se dejen de ejercer varios controles sobre el proyecto según se evidenció en la presente auditoría. A continuación se enuncian algunos de los controles más relevantes que se están viendo afectados:

- Identificación de daños y novedades y monitoreo de la prestación del servicio de forma ininterrumpida. La falta de permanencia de la Interventoría en el aeropuerto ha generado que quienes alerten en primera instancia sobre las situaciones del proyecto que requieren atención inmediata sean otros actores como la Aeronáutica Civil o los mismos operadores⁴.
- Revisión exhaustiva de las actividades de mantenimiento, generando que la revisión presencial sea aleatoria y priorizada hacia los sistemas que se consideran esenciales para la operación del aeropuerto, dejando algunos sistemas sin revisar.
- Revisión de la toma de información realizada por el Concesionario y validación de datos mediante toma de información independiente por parte de la Interventoría, velando por el control y vigilancia de los datos reportados por el Concesionario, especialmente los que impactan en el desarrollo financiero del contrato de Concesión.

Lo anterior, teniendo en cuenta que actualmente, la Interventoría se limita a verificar la programación de actividades y a estudiar la información que le entrega el Concesionario, pero sería ideal que además de estudiarla la pudiera verificar y conceptuar al respecto, detectando posibles inconsistencias.

³ Informe No. 13 de la Interventoría técnica y operativa, INTERCOL SP.

⁴ Informe de la Aeronáutica Civil sobre el ingreso de semovientes al campo de vuelo. Radicado ANI No. 20174090645922.

- Realización de comités técnicos integrales con el Concesionario para evaluar dificultades y solución de aspectos que así lo requieran dentro del proyecto. En general la falta de interlocución constante con el Concesionario genera que el flujo de información y la rapidez de las correcciones se vean afectados.

Frente a esto, la supervisión de la ANI ha optado por modificar y ampliar las funciones de la firma antes del proceso de selección de la actual firma asesora, y por estudiar la posibilidad de modificar el nivel de los perfiles de los especialistas para incrementar la dedicación de perfiles mas bajos con el fin de incrementar la presencia de la interventoría en el proyecto en favor de la inspección y vigilancia que se espera.

6.1.2 Dificultades asociadas al alcance de la Interventoría financiera

El contrato de la firma auditora, que ejerce labores de interventoría financiera, también está sujeto a ciertas restricciones, dentro de las cuales se destaca la falta de interacción con las demás áreas de interventoría, por hacer parte de contratos diferentes.

En el marco de esta auditoría, se evidenció que algunos de los controles se han visto afectados por no estar dentro del alcance del contrato de interventoría financiera. Algunos de los más relevantes se citan a continuación:

- Revisión de movimientos y estados financieros del encargo fiduciario donde se administran los pagos a las firmas que ejercen la interventoría del proyecto. Este control en particular no se ha ejercido de forma directa y continua por parte de la firma auditora, pues ha sido la ANI quien ha solicitado los informes a la fiduciaria y los ha remitido a la firma auditora solicitándoles su revisión.
- Seguimiento a acciones preventivas para evitar que cualquier persona natural o jurídica utilice a las entidades públicas o privadas que participen dentro del proyecto, como instrumento para el lavado de activos y/o canalización de recursos hacia la financiación del terrorismo y/o actos de corrupción, en cumplimiento de la Ley aplicable.
- Participación y análisis en comités fiduciarios.

Por otra parte, el hecho de contar con una interventoría intergral que vigile el ejercicio integral del Concesionario, ofrece ventajas que se están dejando de aprovechar, asociadas con la sinergia y cooperación entre las diferentes áreas. Esto ha generado que se vean afectados otros controles en los que es fundamental el papel de la interventoría financiera, como por ejemplo:

- Evaluar y cuantificar los riesgos del proyecto que puedan provenir de áreas diferentes pero que tengan implicaciones financieras.
- Evaluar y cuantificar los impactos financieros asociados a los presuntos incumplimientos del Concesionario identificados por las diferentes áreas de la Interventoría.
- Complementar desde el punto de vista financiero el ejercicio de verificación de la conciliación de ingresos regulados y no regulados reportados por el Concesionario, el cual actualmente lleva a cabo el área operativa de la Interventoría.

6.1.3 Conclusiones sobre las dificultades asociadas con el alcance de la interventoría del proyecto

Respecto a los controles que se esperan por parte de la Interventoría, es importante mencionar que hay varias restricciones implícitas en el contrato de concesión, el cual fue estructurado por parte de la Aeronáutica Civil en el año 2000. Así mismo, también es importante anotar que la inspección y vigilancia de este contrato ha sido ampliamente modificada en más de una ocasión (otrosíes 1, 3 y 4) por parte de la ANI y que los contratos vigentes de interventoría han sido estructurados, adjudicados y administrados también por parte de la Entidad.

En este sentido, teniendo en cuenta la cantidad de modificaciones que se han tenido en el alcance y funciones del ejercicio de inspección y vigilancia del proyecto, hubiera sido conveniente que dentro de dichas modificaciones se tomaran medidas como la contratación de una interventoría integral para el proyecto o la contratación de la firma auditora durante el periodo que le resta al contrato de concesión, al igual que con la firma asesora.

No obstante, teniendo en cuenta que el contrato se encuentra en su etapa final, quedando 2 años para su finalización, y que desde la subrogación del contrato se ha venido surtiendo un proceso de evolución de los procesos de supervisión e interventoría, resultando en los controles actuales, se recomienda a la supervisión:

1. Considerar los controles afectados señalados en esta auditoría y continuar identificando si hay otros controles que se están dejando de ejercer.
2. Evaluar si estos controles son convenientes, si ameritan ser implementados para el plazo que le resta al contrato de concesión y qué se requeriría para implementarlos.
3. Implementar, mejorar o complementar los controles que fueron seleccionados como convenientes, incluyendo los identificados a partir de la presente auditoría y los que sean identificados por la supervisión.

6.2 Retrasos en la terminación de las obras de los otrosíes No. 1 y 5

El otrosí No. 1 se suscribió el 30 de diciembre de 2013 entre la Aeronáutica Civil y el Concesionario, un día antes de que culminara el proceso de subrogación del proyecto por parte de la Aeronáutica Civil en favor de la ANI. Al respecto, la Procuraduría General de la Nación (PGN) ha dispuesto la apertura de investigación disciplinaria por presuntas irregularidades en desarrollo del Contrato de Concesión, relacionadas con la suscripción del mencionado otrosí⁵.

⁵ Radicado ANI No. 20164091214732 sobre inicio de indagación preliminar de la PGN y comunicación del 25 de septiembre de 2017 respondiendo solicitud de información y apertura de investigación disciplinaria de la PGN del 1 de septiembre de 2017, radicado Aerocivil 2017072610.

Tabla 4. Fechas de inicio y finalización de obras de los otrosíes No. 1 y 5, de acuerdo con el plan de obras.

ACTIVIDAD	INICIO	FIN
A. Modernización del terminal nacional	24/11/2014	25/11/2017
B. Ampliación del terminal internacional	01/06/2015	08/03/2017
C. Urbanización y accesos	03/07/2015	08/03/2017
D. Plataforma	01/06/2015	08/03/2017
E. Obras de certificación	11/04/2016	04/07/2017
F. Adecuación de espacios de las autoridades*	05/09/2015	19/11/2017

*Las obras de adecuación de espacios de las autoridades hacen parte del otrosí No. 5, a diferencia de las obras A a la E, las cuales hacen parte del otrosí No. 1

Fuente: Ficha técnica del proyecto actualizada a mayo de 2018, proporcionada por la supervisión del proyecto para la presente auditoría.

En la Tabla 4 se muestran las fechas de inicio y finalización de las obras pactadas en los otrosíes No. 1 y 5. Frente a estas fechas, es importante anotar que obedecen al cumplimiento del plan de obras presentado por el Concesionario y aprobado por la ANI, luego de algunas prórrogas asociadas con un paro camionero nacional y el inicio de un proceso sancionatorio en el cual el Concesionario cumplió con las entregas pendientes antes de la imposición de multas.

Además, en la Tabla 4 es posible notar que las actividades B a la D se entregan al mismo tiempo, mientras que la actividad E se entrega cerca de 4 meses después (por depender de la actividad A) y las actividades F y A se entregan cerca de 8 meses después, lo cual se debe a un retraso en el traslado de las instalaciones físicas de la Dirección de Impuestos Y Aduanas Nacionales – DIAN, la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia - UAEMC, el Instituto Agropecuario – ICA, la Policía Aeroportuaria y la Policía Antinarcoóticos (las autoridades) de las antiguas instalaciones en el terminal nacional a las nuevas instalaciones en el terminal nacional.

Esto a su vez, se debió a que en el otrosí 1 quedó establecido que la obligación del Concesionario con respecto a los espacios de las autoridades consistía en la entrega de dichos espacios mas no en su adecuación, de manera que quedaran listos para el uso de las autoridades. En consecuencia, algunas de las autoridades manifestaron que no contaban con los recursos necesarios para adecuar sus nuevos espacios y por consiguiente no se podían trasladar a estos y desalojar la antigua terminal.

Posteriormente, a raíz de que habían pasado cerca de tres meses sin que se pusiera en marcha la terminal internacional, después de que el Gobierno Nacional, la ANI, AEROCALI, el Departamento del Valle del Cauca y las Autridades Municipales de la ciudad de Cali y Palmira (entre otros) la inauguraran, por instrucción del Gobierno Nacional, se celebró una mesa de trabajo con las autoridades, la ANI, la Aeronáutica Civil, la Interventoría, las Aerolíneas y el Concesionario, en la cual se iniciaron acuerdos para resolver el traslado de las autoridades a la nueva terminal, proceso que terminaría con la suscripción del otrosí No. 5 en julio de 2017, en el cual el concesionario se obliga a realizar las intervenciones o adecuaciones en las áreas dispuestas para las autoridades,

gracias a la destinación para este propósito de recursos inicialmente previstos para la operación de filtros de seguridad.

Teniendo en cuenta lo anteriormente descrito de la entrega de las últimas obras del contrato, la Oficina de Control Interno concluye que es importante tomar acciones para actuar con mayor celeridad frente a las alertas del proyecto, pues en este caso se evidenció que el Concesionario alertó con anticipación que no era su obligación adecuar en la nueva terminal los espacios que correspondían a las autoridades, sin embargo, no fue posible atender este problema de forma oportuna, ocasionando retrasos en el desarrollo esperado del proyecto.

6.3 Operación actual del aeropuerto y registro de la visita de auditoría

Como parte de la presente auditoría, se llevó a cabo un recorrido al proyecto el jueves 17 de mayo de 2018, con el fin de verificar la operación del aeropuerto y el estado de las obras entregadas en el marco de los otrosíes No. 1 y 5. En este sentido, a continuación se presenta una selección del registro fotográfico levantado en el recorrido.

6.3.1 Obras de modernización del terminal nacional

En el terminal nacional se realizó la visita siguiendo el recorrido habitual de un pasajero que va a abordar un vuelo y luego siguiendo el recorrido de un pasajero que desciende de uno.

Foto 1. Instalaciones de muelle nacional.



Se evidenció la adecuación de espacios en el muelle nacional, así como la instalación de señalética en el corredor de acceso.

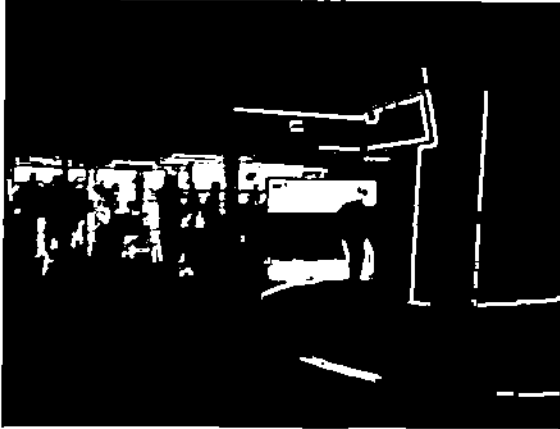
Foto 2. Pasillo de salidas nacionales.



Se observó la separación de flujos de salidas y llegadas nacionales.

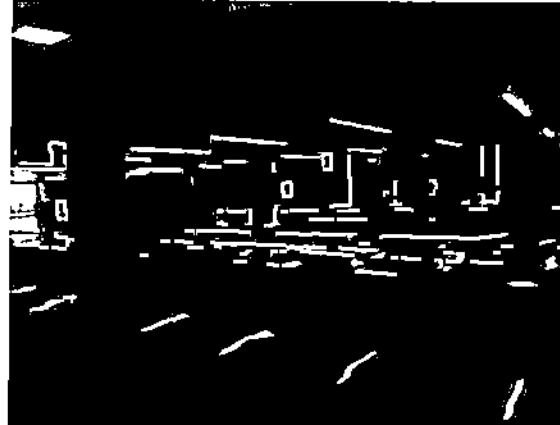
De esta manera, se ingresó por los filtros de seguridad de vuelos nacionales, se ingresó al muelle regional y al muelle nacional, se descendió a la pasarela de salidas nacionales hasta la sala de recibo de equipajes de vuelos nacionales, inspeccionando la operación tanto de la antigua sala adecuada, como de la nueva sala que se cedió de la antigua zona de recibo de vuelos internacionales.

Foto 3. Sala de reclamo de equipajes, ampliación.



Bandas de recibo de equipajes de vuelos nacionales, ubicada en la terminal nacional. Se observó la ampliación de la sala.

Foto 4. Bandas de recibo de equipajes, cambio de uso.



Bandas de recibo de equipajes de vuelos nacionales, ubicada en la antigua terminal internacional. Se evidenció el cambio de uso.

Se visitaron también las nuevas instalaciones de sanidad aeroportuaria, ubicadas cerca de las terminales nacional e internacional.

Foto 5. Nuevas instalaciones de sanidad aeroportuaria.



Se evidenciaron las nuevas instalaciones donde se prestan los servicios de sanidad aeroportuaria.

Foto 6. Infraestructura de sanidad aeroportuaria en sus nuevas instalaciones.



También se evidenció la disposición de equipos de sanidad aeroportuaria en las nuevas instalaciones.

6.3.2 Ampliación del terminal internacional

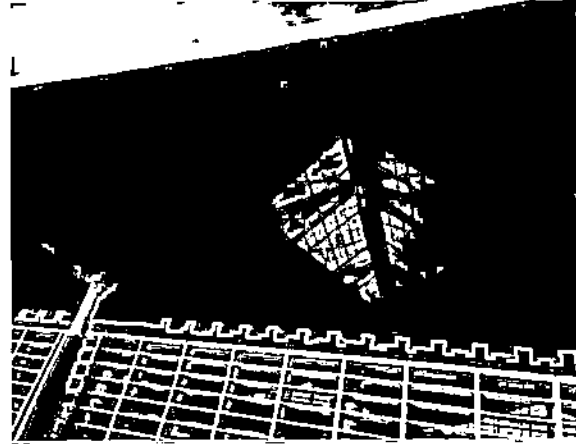
Luego de salir de la terminal antigua, rumbo hacia la nueva terminal, se verificó el estado de la zona de empalme entre los dos edificios, la cual todavía tiene obras sin terminar (no contractuales) en la primera planta.

Foto 7. Zona de empalme de los dos edificios.



Se evidenció presencia de trabajadores ejerciendo labores de construcción en una zona adyacente a los edificios de las dos terminales del aeropuerto.

Foto 8. Fachada de la nueva terminal internacional.



Se evidenció la construcción y operación de la nueva terminal internacional, incluyendo su cubierta fachadas.

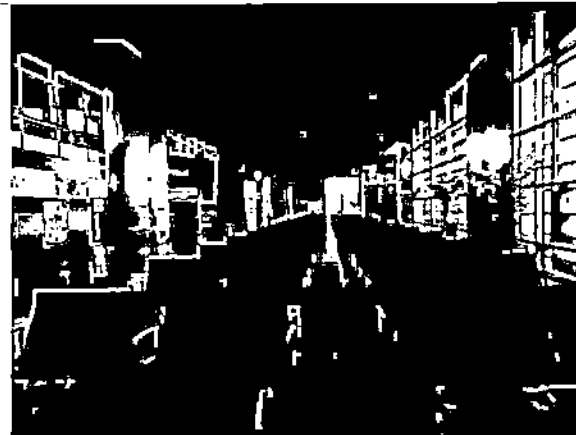
Después, se procedió a acceder desde la entrada principal a la nueva terminal, que atiende los vuelos internacionales. En este sentido, la primera inspección del edificio fue sobre la fachada, y la segunda de la zona de *counters* de registro, al interior del edificio. Allí, se visitaron varias de las instalaciones de la terminal internacional, como por ejemplo las salas de espera para pasajeros, observando la presencia de locales comerciales y *duty free* y la instalación de señalética, entre otros.

Foto 9. Zona de counters de la nueva terminal internacional



Se observan componentes de la arquitectura interior de la nueva terminal internacional, así como la señalética en la zona de counters.


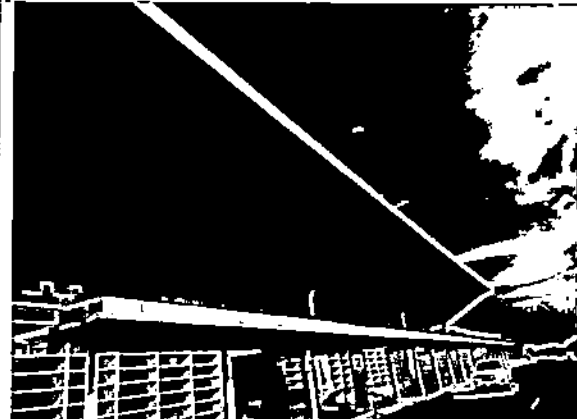
Foto 10. Salas de espera de vuelos internacionales.



Se evidenció el buen estado de la nueva infraestructura, más no su operación debido a que en el horario del recorrido no se tenían programados vuelos internacionales.


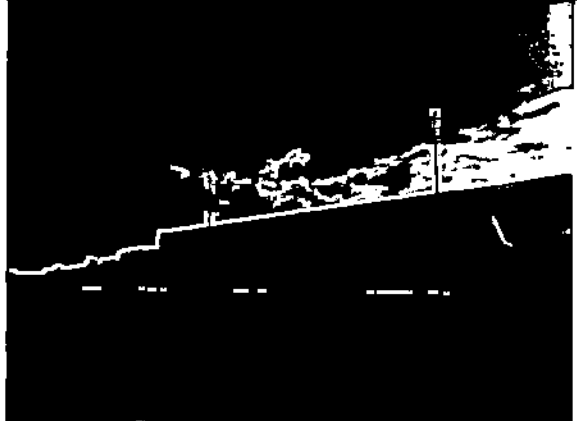
6.3.3 Urbanización y accesos

Antes de entrar en la terminal internacional, se verificó el funcionamiento de los accesos del aeropuerto en sus dos plantas, así como algunas obras de urbanismo.

<p><i>Foto 11. Accesos de primera planta y obras de urbanismo</i></p>	<p><i>Foto 12. Viaducto de acceso a la segunda planta del terminal internacional.</i></p>
	
<p>Se evidencia la operación del acceso al aeropuerto en la planta baja, así como obras de urbanismo como la pasarela peatonal con protección de rayos de sol y el alumbrado exterior.</p>	<p>Se observa la operación y buen estado del viaducto de acceso a las salidas internacionales en la segunda planta en el nuevo terminal.</p>

6.3.4 Plataforma

En la parte final del recorrido, se procedió a inspeccionar las plataformas nacionales e internacionales; sin embargo, ya que el recorrido se hizo en el día, no fue posible corroborar la iluminación de la plataforma, a pesar de que se evidenció la presencia de dispositivos de iluminación y ayudas visuales.

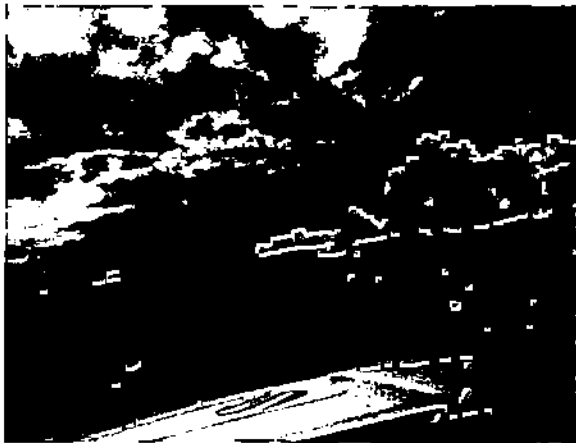
<p><i>Foto 13. Plataformas nacionales.</i></p>	<p><i>Foto 14. Plataformas internacionales.</i></p>
	
<p>Se observa la operación de una de las plataformas</p>	<p>Captura de la sección suroriental de las plataformas</p>

nacionales, donde se siguen protocolos de seguridad contra incendios y el procedimiento de extracción de equipaje. internacionales, donde se observa la capacidad para 5 posiciones de abordaje.

6.3.5 Obras de certificación

Las obras de certificación se recorrieron desde el lado aire, en el cual se pudo observar la vía y el vallado perimetral del aeropuerto, el nuevo cuartel de bomberos, las calles de rodaje, las márgenes y franjas de la pista, los hangares, los sistemas de iluminación de aterrizaje (*illumination landing system*) y las luces de la pista, entre otros.

Foto 15. Vía perimetral



Por medio de la visita a la vía perimetral del aeropuerto, se evidenció la construcción de las franjas y márgenes de la pista.

Foto 16. Vías de acceso de vehículos de emergencia.



Se observó la presencia de iluminación y señalización horizontal y vertical en las inmediaciones del nuevo cuartel de bomberos.

6.3.6 Adecuación de espacios de las autoridades

Durante la inspección del lado tierra, se pudo verificar la localización de las nuevas oficinas de las autoridades en el nuevo edificio de la terminal internacional.

Foto 17. Oficinas de Migración Colombia.



Se evidenció la presencia de la oficina. Durante la inspección uno de los empleados se quejó de los acabados de la puerta de acceso, situación que fue registrada por el Concesionario para su atención.

Foto 18. Interior de las oficinas de la Policía Aeroportaria.



Se recorrió el interior de las oficinas, verificando la adecuación de los espacios, y la prestación del servicio. En la fotografía se observa una sala de descanso del personal.

En este sentido, se visitaron las oficinas de la DIAN, de la Policía Antinarcoóticos, de Migración Colombia.

Foto 19. Oficinas de la DIAN.



Al momento de la visita, esta oficina de la DIAN se encontraba cerrada.

Foto 20. Oficinas de la DIAN, zona de inspección de equipaje.



Desde la zona de inspección de equipaje, se evidenció el acceso a las oficinas de la DIAN.

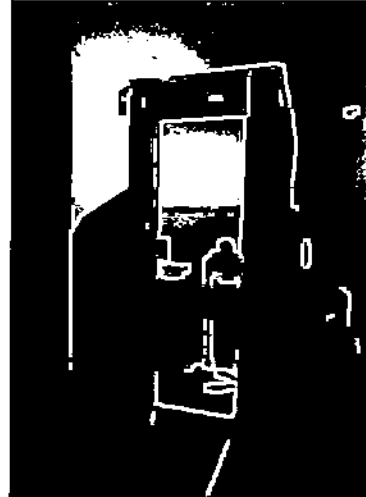
En particular, de las oficinas de la DIAN se pudieron inspeccionar dos accesos, uno desde el interior del terminal y otro desde la zona de inspección de equipaje.

Foto 21. Salas de espera y zona de revisión de equipaje, oficinas de la Policía Antinarcóticos.



Se verificaron los tres espacios de inspección de la oficina de la Policía Antinarcóticos.

Foto 22. Zona de escaneo (Body Scanner), oficina de la Policía Antinarcóticos.



En particular, se evidenció la operación de la zona de escaneo corporal (Body Scanner).

6.3.7 Otros aspectos evidenciados en el recorrido

En la inspección que se hizo a la nueva infraestructura, se evidenciaron situaciones particulares, ajenas a la operación del aeropuerto, y que no están estrictamente enmarcadas en el cumplimiento del contrato de Concesión. Algunas de estas constituyen obras voluntarias realizadas por el Concesionario.

Foto 23. Demolición de islas de locales comerciales.



En el edificio de la terminal nacional, se evidenciaron cierres de espacio en un pasillo debido a la demolición de locales comerciales reubicados en espacios nuevos.

Foto 24. Obras en curso.



En la terminal nacional, se observó la presencia de personal de mantenimiento del Concesionario realizando reparaciones en el cielo raso de una sala de espera.

Una de las situaciones evidenciadas, fue la presencia de hangares abandonados, que fueron privados y luego fueron requeridos como propiedad del Estado pero a la fecha no se han iniciado intervenciones para aprovecharlos.

Foto 25. Locales comerciales sin ocupar.



Se observó un cierre con polisombra de espacios para la ubicación de nuevos locales comerciales, en antiguas ubicaciones de autoridades aeroportuarias.

Foto 26. Hangares abandonados.



Durante el recorrido al lado aire, fue posible evidenciar la presencia de hangares abandonados en el área concesionada.

6.3.8 Observaciones generales sobre el recorrido

En general, con respecto a lo observado en el recorrido al proyecto, se evidencia completitud en la entrega de las obras de los otrosíes 1 y 5, así como una operación adecuada de las mismas.

Adicionalmente, se observa que hay obras en curso que no son contractuales, como por ejemplo la adecuación de la primera planta del espacio de conexión entre los dos edificios o la demolición de las islas de locales comerciales. Al respecto, se recomienda a la supervisión de la ANI establecer un control en torno a estas obras que permita evaluar la prestación del servicio de forma ininterrumpida, que se garantice la operación en todo momento y también el bienestar de los usuarios.

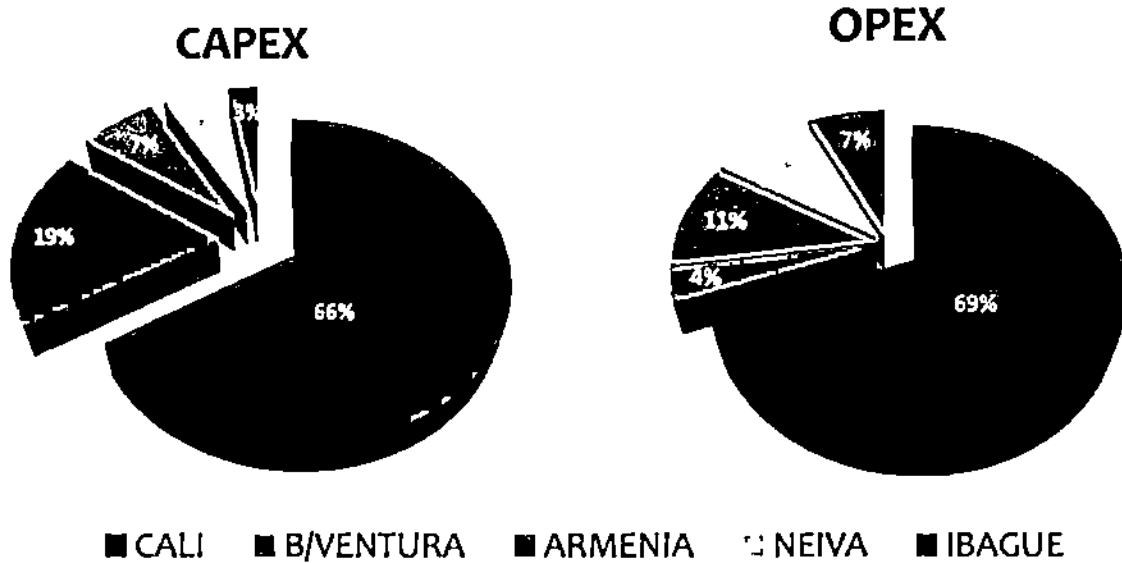
6.4 Prospectiva del Aeropuerto: proceso de estructuración de una nueva concesión

Teniendo en cuenta que el proyecto se encuentra en su fase final, a cerca de dos años de la terminación prevista del contrato de Concesión, se ha consultado el avance de la estructuración de un nuevo contrato de Concesión. En este sentido, se conoció que actualmente se tiene una iniciativa privada llamada Aeropuertos del Suroccidente Colombiano, cuyo originador está conformado por las firmas Aena y Corficolombiana y que se encuentra en la fase de factibilidad, cuyo producto está previsto para ser entregado a finales de junio de 2018. En cuanto a la apertura de un posible proceso licitatorio, se tendría prevista para el 28 de febrero de 2019.

El alcance de la iniciativa privada incluye la adecuación, modernización, expansión, operación, explotación, mantenimiento y reversión de cinco aeropuertos: Alfonso Bonilla Aragón, que sirve a la ciudad de Cali; El Edén, que sirve a la ciudad de Armenia; Benito Salas, que sirve a la ciudad de

Neiva; Perales, que sirve a la ciudad de Ibagué; y Gerardo Tobar, que sirve a la ciudad de Buenaventura.

Ilustración 2. Porcentaje de Inversiones de capital y operaciones discriminadas por aeropuertos de la iniciativa privada "Aeropuertos del Suroccidente Colombiano".



Fuente: Presentación de avance de la iniciativa privada "Aeropuertos del Suroccidente Colombiano", suministrada por la vicepresidencia de estructuración.

Como se puede observar en la Ilustración 2, la mayor inversión del proyecto la lideraría el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, con cerca del 70% de los costos operativos y de inversión de capital. Con respecto al destino de estas inversiones, se está planteando una nueva terminal nacional, una nueva terminal para atender aerolíneas de bajo costo, una nueva torre de control, la ampliación de las plataformas y calles de rodaje, la adquisición de predios para la construcción de una segunda pista y áreas de desarrollo para atención de aviación corporativa.

Frente a esta estructuración, se recomienda implementar las lecciones aprendidas de este proyecto en materia de contratación de interventorías y de otros proyectos, especialmente del proyecto Aeroportuario Ernesto Cortissoz, que atiende a la ciudad de Barranquilla, siendo este de la última generación de contratos aeroportuarios de concesión y siendo el primero estructurado por la ANI.

Para esto, se recomienda llevar a cabo mesas de trabajo con los estructuradores de este proyecto y con los líderes de la gestión contractual del mismo, con el fin de identificar oportunidades de mejora, buenas prácticas y lecciones aprendidas para incorporar en la estructuración del proyecto de Aeropuertos del Suroccidente Colombiano.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 2.2.2., referente a la evaluación del desempeño de la interventoría, a continuación se presenta el análisis de los resultados encontrados

a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a las interventorías del proyecto, Consorcio Intercol SP y Estructuras en Finanzas S.A.S.

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

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



Nombre proyecto concesión	Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón
Nombre interventoría proyecto	Consorcio INTERCOL SP
No. contrato interventoría	801 de 2015
Fecha de evaluación	17/05/2018

Id	Componente	Calificación desempeño de interventoría AEROPORTUARIO			Cumplimiento contractual
		Bajo	Medio	Alto	
01	Gestión Administrativa	-	75,8	-	6/7 (86%)
02	Gestión Técnica	-	75,0	-	8/8 (100%)
03	Gestión Financiera	-	77,3	-	11/11 (100%)
04	Gestión Jurídica	-	75,8	-	10/10 (100%)
05	Gestión de Operativa	-	75,0	-	7/7 (100%)
06	Gestión Ambiental	-	75,0	-	10/11 (91%)
07	Gestión Social	-	75,0	-	6/7 (86%)
08	Gestión Predial	-	-	-	NA

Calificación ponderada:	76/100	Cumplimiento contractual:	58/61 (95%)
--------------------------------	---------------	----------------------------------	--------------------

Fuente: elaboración propia.

A nivel general, se observó una interventoría con un cumplimiento contractual medio (100 de 103, ver columna 6 de la Tabla 5) y que aporta un cierto valor agregado a su quehacer; no obstante, se evidenció que los controles de interventoría están un poco limitados por su contrato, así como algunos aspectos por mejorar (ver capítulo 9.1).

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

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

Id	Componente	Comparación histórica de calificaciones	
		may-18	ago-16
01	Gestión Administrativa	68.6	69.9
02	Gestión Técnica	75.0	76.5
03	Gestión Financiera	77.5	75.5
04	Gestión Jurídica	75.8	67.2
05	Gestión Operativa	75.0	NA
06	Gestión Ambiental	77.5	75.3
07	Gestión Social	75.0	78.5
08	Gestión Predial	NA	NA

Fuente: elaboración propia.

En las visitas de auditoría realizadas los días 15, 17 y 18 de mayo de 2018 a la interventoría financiera, al proyecto y a la interventoría operativa respectivamente, cada equipo de interventoría dio a conocer la situación actual del proyecto y evidenció los controles que viene aplicando en cada uno de los componentes referidos al contrato. A continuación, se analiza en detalle cada componente evaluado para la auditoría realizada:

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

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
Administrativo 75.8/100	Se cuenta con un control estricto sobre la correspondencia, monitoreando los plazos y responsables de gestionar la información y como consecuencia, se avisa a la ANI sobre los pendientes que son prioritarios y los que están próximos a vencer.	Establecer indicadores y llevar la trazabilidad de su evolución en el sistema de gestión de calidad de la Interventoría, con el fin de medir la eficiencia de su labor.
Técnico 75.0/100	El personal de Interventoría cuenta con gran conocimiento del proyecto y amplia experiencia para ejercer sus funciones.	Realizar comités integrales con el Concesionario para tratar las dificultades evidenciadas y proponer soluciones con el fin de agilizar la atención de observaciones que hoy en día se comunican por escrito.
Financiero 77.3/100	La Interventoría revisa situaciones que están por fuera del alcance de su contrato con el fin de garantizar la continuidad de la revisión de la información financiera del	Establecer controles que permitan garantizar la entrega y completitud de todos los productos previstos en las obligaciones de la Interventoría.

COMPONENTE	ASPECTOS POSITIVOS O DE VALOR AGREGADO	OPORTUNIDADES DE MEJORA O RECOMENDACIONES
	proyecto.	
Jurídico 75.8/100	La Interventoría cuenta con una matriz de riesgos que le permite llevar un control sobre las obligaciones de su contrato.	Registrar en los informes bimestrales el seguimiento que se lleva a las pólizas y seguros del proyecto para efectos de trazabilidad e información de la ANI, aun cuando en el bimestre no se hayan presentado cambios al respecto.
Operativo 75/100	La Interventoría realiza un análisis de las fuentes de información que utiliza para hacer sus validaciones, y lo presenta a la ANI para soportar sus informes bimestrales.	Impartir sugerencias al Concesionario para la corrección de dificultades evidenciadas por el área operativa.
Ambiental 75/100	Se lleva un seguimiento a las actividades de cumplimiento del programa de seguridad y salud en el trabajo, aunque esto no está contemplado dentro del alcance de su contrato.	Llevar un control riguroso del cumplimiento de los indicadores ambientales previstos en el PMA y del reporte de cumplimiento por parte del Concesionario y en caso de evidenciar incumplimientos en este sentido, activar los mecanismos conminatorios que prevé el contrato de concesión.
Social 75/100	Se observa un seguimiento a la página web de la concesión y de otros canales de divulgación, a pesar de que esto no es una obligación explícita de la Interventoría.	Llevar un control riguroso del cumplimiento de los indicadores sociales previstos en el PMA y del reporte de cumplimiento por parte del Concesionario y en caso de evidenciar incumplimientos en este sentido, activar los mecanismos conminatorios que prevé el contrato de concesión.

8. VERIFICACION DE ANTECEDENTES

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

pasadas sobre este proyecto. Para consultar en detalle el estado y el asunto de las comunicaciones allegadas por los entes de control en el último año.

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

Hasta el momento el proyecto auditado no tiene abiertos hallazgos de la Contraloría General de la República (CGR), por lo tanto no cuenta con un Plan de Mejoramiento Institucional.

8.2 Verificación del Plan de Mejoramiento por Procesos (PMP)

Actualmente no se tienen no conformidades abiertas por lo tanto no hay plan de mejoramiento para este proyecto.

8.3 Verificación atención a organismos de control del Estado

Se consultó ORFEO, 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, en el tiempo definido para la presente auditoría.

Se evidencia que a partir de enero del año 2017 y lo corrido de 2018 por parte de los entes de control se recibieron 4 comunicaciones con solicitudes de información acerca del proyecto del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali; de lo cual se puede destacar lo siguiente:

- Todos los oficios fueron atendidos a tiempo e informados según su requerimiento.
- La totalidad de los requerimientos los realiza la Contraloría General de la Republica – CGR – en los cuales solicita información referente al proyecto del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón Cali, con ocasión de un análisis de las concesiones en Colombia que viene ejecutando la dirección de Estudios Sectoriales de la Contraloría y para el desarrollo de las Auditoría Financiera, la cual se inició en febrero del 2018.
- La Superintendencia de Puertos y Transporte en virtud de sus competencias como ente externo, tiene la potestad de ejercer una vigilancia y control adicional. Si bien no administra los proyectos a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI -, tiene la facultad de emitir recomendaciones, observaciones de mejoramiento y solicitar que se acojan mejoramientos de políticas.

Por lo anterior y a partir de enero de 2017 hasta la fecha de la ejecución de la presente auditoria en el 2018 se evidencian 2 comunicaciones provenientes de la Superintendencia de Puertos y Transporte, donde se resalta lo siguiente:

- Solicita información referente al estado de las obras y sus prorrogas de los contratos de concesión aeroportuaria, carretera y férrea.

En referencia de las comunicaciones recibidas por los diferentes entes de control, éstas han sido respondidas oportunamente, allegando la información requerida respecto al proyecto de concesión. (Anexo - Verificación de antecedentes: solicitudes por parte de organismos de control).

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Luego de analizar los diferentes componentes verificados y en general auditados por la Oficina de Control Interno en las oficinas de interventoría y en el recorrido realizado, se llevó a cabo la reunión de cierre de la auditoría los días 15 y 18 de mayo de 2018 con las interventorías financiera y operativa respectivamente, transmitiéndose las conclusiones a las Interventorías y a la Supervisión, mediante correos electrónicos de fecha 23 de mayo de 2018. Estas conclusiones fueron revisadas y comentadas por la interventoría financiera mediante correo electrónico del 23 de mayo de 2018 y por parte de la supervisión mediante correo electrónico del 25 de mayo de 2018.

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

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

9.1 No Conformidades

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

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

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

9.1.1 Para la Interventoría operativa:

1. No se evidenció que la Interventoría soporte la disponibilidad mínima de recursos físicos, lo cual es una obligación contractual consignada en el literal b de la sección 5 del Anexo 4 del Contrato de interventoría, el cual se cita a continuación:

“El Interventor deberá proveer los recursos físicos necesarios para desarrollar sus obligaciones contractuales. Estos recursos deben contemplar como mínimo los siguientes aspectos:

(a) Oficinas e instalaciones: Será obligación del Interventor, por cuenta propia y/o alquiler, conseguir y mantener en operación las oficinas e instalaciones que se requieran para tal fin en buenas condiciones.

(b) Equipos de cómputo: El Interventor debe contar con los equipos de cómputo de última generación necesarios para la dotación de las oficinas instaladas. Incluyendo computadores de escritorio (que cumplan con los requisitos de software y hardware necesarios para el desarrollo de la interventoría), computadores portátiles, servidores, escáneres, fotocopiadoras, impresoras, etc. Los equipos de computación deberán poseer tecnología de comunicación en línea con las demás oficinas y con la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

(c) Equipos de comunicaciones: El Interventor deberá proveer los equipos de comunicaciones necesarios para la transmisión de voz y datos en tiempo real de los profesionales integrantes del equipo de trabajo que lo requieran, para comunicarse con las demás oficinas, con la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y el Concesionario, consistentes en: equipos de telefonía celular nuevos con plan de voz ilimitados, internet móvil de alta velocidad, transmisión de datos y mensajería instantánea, emisoras de radio, de los cuales uno de ellos será asignado al supervisor designado por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y el otro al Director de la Interventoría.

Se deberá garantizar todo el tiempo la comunicación móvil con el supervisor del proyecto en la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

(d) Se deben suministrar todos los elementos necesarios para las visitas de campo como son: Botas, chaleco efectivo, capa impermeable y en general equipo de seguridad industrial para la supervisión de la concesión.

Los costos de los recursos físicos y humanos anteriormente señalados, se incluyen única y exclusivamente para efectos de la determinación del presupuesto del contrato por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, sin embargo el interventor seleccionado se compromete a ejecutar integralmente todas las actividades objeto del contrato y éste se pagará a precio global fijo el que incluye el valor del IVA."

2. Teniendo en cuenta que la Interventoría manifiesta en sus informes mensuales que a la fecha no ha obtenido evidencia documental de los indicadores que el Concesionario debe presentar como parte del Plan de Manejo Ambiental, no se evidencia que se hayan activado los mecanismos conminatorios que prevé el contrato, con el fin de exigir información al Concesionario y vigilar el cumplimiento de sus obligaciones ambientales. Lo anterior, es una obligación contractual consignada en el Anexo 10 del contrato de interventoría, sección E. Funciones de Gestión Ambiental y Social, numerales 8, 10, 12 y 18, los cuales se citan a continuación:

"8. Verificar el esquema operativo a través del cual el concesionario implementará sus obligaciones ambientales, y efectuar el seguimiento permanente para verificar la aplicación de las técnicas, procedimientos, medidas propuestas en el Plan de Manejo Ambiental y demás actividades requeridas en los permisos para el uso y aprovechamiento de los recursos naturales necesarios para la operación del proyecto de concesión.

10. Realizar los requerimientos y conminaciones al Concesionario oportunamente cuando este incumpla sus obligaciones en materia ambiental e informar de manera inmediata a la Gerencia Socio Ambiental. En caso de incumplimiento a los Planes de Manejo Ambiental, permisos Ambientales y Concesiones, el interventor deberá iniciar los procesos sancionatorios correspondientes al Contrato de Concesión en lo relacionado al tema ambiental.

12. Realizar seguimiento a todas las actividades sociales establecidas en el contrato y Plan de Manejo Ambiental – PMA, establecidas por la Autoridad Ambiental.

18. Exigir y verificar el cumplimiento por parte del concesionario, de las normas ambientales, condicionantes, diseños, actividades y procesos establecidos en el Plan de Manejo Ambiental; así como la verificación de la obtención y vigencia de los respectivos permisos para uso y aprovechamiento de recursos naturales que sean necesarios para las actividades de operación, y en general revisar y hacer cumplir la reglamentación ambiental vigente.”

9.1.2 Para la supervisión

1. No se evidenció que la supervisión compartiera oportunamente los informes de fiducia con la interventoría financiera, lo cual afectó el cumplimiento de una obligación contractual de esta Interventoría, consignada en el numeral 15 de la sección 2.3 de la Invitación Pública asociado al Proceso de Mínima Cuantía No. VI-VGC-MC-023-2017, que se cita a continuación:

“Presentar a la AGENCIA informe bimestral según corresponda (Dentro de los 15 días primeros días calendarios siguientes a cada corte), sobre la gestión de la Firma Auditora y del Concesionario y que debe contener el análisis de los datos del proyecto, resumen de los ingresos de la Concesión en el periodo, resumen consolidado de los ingresos de la Concesión, estado de las cuentas y los estados financieros del Concesionario y del Fideicomiso y de cada una de las subcuentas que lo integran, conclusiones y recomendaciones; entre otros temas” (subrayado fuera del texto).

En este sentido, la supervisión no cumplió con su responsabilidad de velar por que el contrato de Interventoría se desarrolle de acuerdo con lo establecido.

2. Se evidenció que el proyecto permaneció sin interventoría financiera entre el 03 de septiembre de 2017 y el 19 de enero de 2018, por lo que la Supervisión no cumplió a cabalidad con su responsabilidad de velar por que el proyecto cuente con un control especializado en materia financiera, ejercido por una Interventoría.

9.2 Recomendaciones

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

9.2.1 Para la Interventoría financiera

1. Llevar un control periódico de sus obligaciones contractuales con el fin de detectar de forma temprana los riesgos de incumplimiento de dichas obligaciones, permitiéndose tomar acciones correctivas o de mitigación. Esto pues en la auditoría se evidenciaron dificultades para cumplir con la entrega en tiempo del primer informe bimestral y con la entrega del contenido asociado a la revisión de informes de fiducia del patrimonio autónomo del Concesionario.
2. Alertar a la ANI con anticipación cuando se prevea que no se va a dar cumplimiento en tiempo o en completitud a una de sus obligaciones contractuales por causas ajenas a la interventoría financiera.
3. Consolidar las conclusiones y recomendaciones en una nueva sección, en el marco del cumplimiento de la obligación del numeral 15 de la sección 2.3 de la invitación pública del proceso de selección de su contrato, la cual se cita a continuación:

“Presentar a la AGENCIA informe bimestral según corresponda (Dentro de los 15 días primeros días calendarios siguientes a cada corte), sobre la gestión de la Firma Auditora y del Concesionario y que debe contener el análisis de los datos del proyecto, resumen de los ingresos de la Concesión en el periodo, resumen consolidado de los ingresos de la Concesión, estado de las cuentas y los estados financieros del Concesionario y del Fideicomiso y de cada una de las subcuentas que lo integran, conclusiones y recomendaciones; entre otros temas” (subrayado fuera del texto).

9.2.2 Para la Interventoría operativa

1. Aprovechando la alta exigencia en los perfiles que actualmente conforman el equipo de la Interventoría operativa, se recomienda emitir periódicamente recomendaciones al Concesionario (que podrán ser acatadas o no) sobre las dificultades evidenciadas en el ejercicio de interventoría. Lo anterior aplica especialmente para áreas técnicas como mantenimiento, operaciones y seguridad.
2. Preparar con anterioridad y utilizar listas de chequeo para los recorridos de verificación del mantenimiento del aeropuerto, de tal manera que se sistematice este control y se lleve registro de los ítems revisados en cada visita, permitiendo llevar una trazabilidad.
3. Además de llevar seguimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se recomienda implementar una matriz de obligaciones contractuales del concesionario, actualizable mensualmente por cada una de las áreas que conforman la Interventoría. Una opción es hacerlo priorizando las obligaciones según el riesgo o grado de incumplimiento, con el fin de llevar un control más sistemático.
4. Incluir dentro de los informes mensuales un reporte y seguimiento de las modificaciones contractuales de los contratos de concesión y de interventoría, y en los casos en que no se hayan realizado durante ese periodo, realizar la precisión para efectos de trazabilidad.

5. Teniendo en cuenta que esta Interventoría actualmente realiza validaciones y análisis de la operación del aeropuerto a partir de las cifras y reportes que entrega el Concesionario, se recomienda establecer una metodología que permita validar periódicamente los resultados reportados por el Concesionario en materia de operaciones. Una opción es a partir de mediciones aleatorias hechas en campo.
6. Además de hacer seguimiento y reportar la entrega en tiempo, se recomienda conceptuar sobre la pertinencia del contenido del Informe de Cumplimiento Ambiental (ICA) que presenta el Concesionario.

9.2.3 Para la Supervisión y equipo de apoyo

1. Se recomienda continuar con las evaluaciones asociadas con la modificación del contrato de Interventoría, con el fin de mejorar la forma en la que se ejerce dicho control, incrementando la permanencia de este equipo en las instalaciones de aeropuerto con el fin de llevar un control más continuo sobre el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario y generar más rapidez en el flujo de información y en la incorporación de mejoras para el proyecto.
2. Promover una interlocución efectiva entre la firma auditora y los actores de los que depende el suministro de información para el cumplimiento de su contrato (i.e. el Concesionario, los bancos que prestan servicios fiduciarios al proyecto). En el caso en el que la ANI deba ser intermediaria de la información, establecer controles para garantizar que esta sea obtenida y transmitida a tiempo.
3. Para la estructuración del siguiente contrato de la firma auditora, incluir dentro de las funciones la revisión de los estados financieros del encargo fiduciario que administra las cuentas de las interventorías, de manera que esta función no quede en cabeza de la ANI, sino de la firma especializada que se está contratando.
4. Promover la interacción entre las firmas auditora (interventoría financiera) y asesora (interventoría operativa), con el fin de que complementen sus funciones de asesoría a la ANI y de inspección y vigilancia al Concesionario. Una opción es mediante la formalización de comités integrales de seguimiento que se realicen de forma periódica.
5. Iniciar acercamientos hacia el proceso de estructuración de la iniciativa privada Aeropuertos del Suroccidente Colombiano, con el fin de aportar recomendaciones basadas en su experiencia supervisando la concesión del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. Esto con el fin de fortalecer el proceso de estructuración e incorporar la mayor cantidad de buenas prácticas y lecciones aprendidas a partir del presente contrato en favor de los intereses del Estado.

En particular, al final del análisis de cada uno de los temas específicos del capítulo 6 se presentan recomendaciones para la supervisión.

9.2.4 Para la Vicepresidencia de Gestión Contractual

1. En caso de establecerse la necesidad de contratar interventorías separadas para un mismo proyecto, evitar que se estructuren varios contratos de Interventoría con funciones traslapadas.

Elaboró:

Ing. Carlos Felipe Sánchez Pinzón
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó:

Ing. Iván Mauricio Mejía Alarcón
Auditor Oficina de Control Interno

Aprobó:

Gloria Margoth Cabrera Rubio
Jefe de Oficina de Control Interno

ANEXOS

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

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

Anexo 1: Componentes analizados

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

Se monitorean los diferentes riesgos que enfrenta el proyecto para la administración de las interventorías, la operación del proyecto y la estructuración de una posible nueva concesión del Aeropuerto. Es así como se verifica la labor de vigilancia y control ejercida por la interventoría Intercol SP y Esfinanzas S.A., en virtud del contrato 801 de 2016 y el proceso de mínima cuantía No. VJ-VGC-MC-023-2017 y las decisiones adoptadas por la supervisión del proyecto como orientador del contrato, fungiendo como directriz de la ANI.

Se realiza la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED por primera ocasión en este proyecto a las interventorías Intercol SP y Esfinanzas S.A., lo cual permite ver el comportamiento de la interventoría en un ejercicio de verificación de los diferentes componentes que tiene la MED para esta etapa del proyecto.

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

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

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

Anexo 2: Verificación de antecedentes

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA	Mediante radicado ANI 20174090111692 del 02/02/2017 se solicita el diligenciamiento del formato de Excel adjunto al oficio con el fin de ejecutar un análisis de las concesiones en Colombia que viene ejecutando la Dirección de Estudios Sectoriales de la Contraloría.	La ANI solicita prorroga de 10 días mediante oficio ANI 20171000033421 del 07/02/2017 para atender la solicitud y finalmente remite los formatos diligenciados mediante radicado ANI 20171000053021 del 29/02/2017	Atendida en Tiempo
	Se solicita información (número de radicado ANI 20174090821672 del 03/08/2017) referente a los activadores de inversión de los aeropuertos.	La ANI remite información referente a las proyección a los activadores de inversión de los aeropuertos mediante oficio con número de radicado ANI 20171020259731 del 14/08/2017.	Atendida en Tiempo
	Mediante radicado ANI 20184090075672 del 25/01/2018 se solicita el diligenciamiento del formato de análisis de las concesiones en Colombia que viene ejecutando la Dirección de Estudios Sectoriales de la Contraloría.	La ANI allega los formatos diligenciados mediante radicado ANI 20183000029531 del 01/02/2018.	Atendida en Tiempo

INSTANCIA	DETALLE DE LA COMUNICACIÓN		
	SOLICITUD	RESPUESTA	ESTADO
	En oficio con número de radicado ANI 20184090179432 del 21/02/2018 se solicita información de la concesión aeroportuaria para la ejecución de una auditoría financiera.	La ANI allega información referente al proyecto aeroportuario para la ejecución de la auditoría financiera de la Contraloría por medio de los oficios 20185000062611 del 28/02/2018 y 20183100062401 del 28/02/2018.	Atendida en Tiempo
DEFENSORÍA DEL PUEBLO	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.	No aplica.
POCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN	No se evidenciaron solicitudes por parte del Ente de Control.	No aplica.	No aplica.

Anexo 3: Metodología de la auditoría

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

Solicitud de Información: El 30 de abril de 2018, por medio de correo electrónico, se solicitó información referente al contrato de concesión y contrato de interventoría al supervisor del proyecto; adicional a esta, se procedió a requerir evidencias documentales durante la reunión de auditoría con la supervisión a medida que se abordaba cada tema.

Revisión documental: Se verificó el contenido de la información enviada por el líder del equipo de apoyo a la supervisión, aportada por correo electrónico el 2 de mayo de 2018. En reunión de comité de seguimiento del 8 de mayo de 2018 fueron transmitidos los propósitos de la auditoría al equipo de supervisión del proyecto.

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

Entrevistas: Se asistió a comité de seguimiento del proyecto el día 8 de mayo de 2018, en el cual se trataron diferentes temas relevantes para el proyecto, se contó con la asistencia del líder de apoyo a la supervisión junto con el equipo de apoyo interdisciplinario. Posteriormente, se llevó a cabo entrevista con el líder de apoyo a la supervisión del proyecto, el día 11 de mayo de 2018, referida a temas específicos de profundización para la auditoría.

Validación documental: Se procedió a validar la información suministrada, y relacionada en el inventario documental los días 15 y 18 de mayo de 2018.

Visitas de campo: Se llevó a cabo visita al corredor vial, el día 17 de mayo de 2018, verificando el estado de la infraestructura del proyecto. Se verificó el estado general del tramo de la vía, además de las labores de mantenimiento rutinario que se vienen realizando a lo largo del corredor.

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

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

Programa de la Auditoría	Día	Hora	Ubicación
Revisión documental (aplicación de MED) con la Interventoría financiera	15/05/2018	3:00 p.m.	Bogotá
Presentación interventoría acerca del avance actual del proyecto	17/05/2018	8:00 a.m.	Cali
Recorrido al proyecto	17/05/2018	8:20 a.m.	
Cierre de auditoría de recorrido	17/05/2018	12:30 p.m.	
Reunión de apertura documental	17/05/2018	1:30 p.m.	
Aplicación de la MED: gestión técnica, ambiental y social	17/05/2018	1:50 p.m.	

Programa de la Auditoría	Día	Hora	Ubicación
Aplicación de la MED: gestión administrativa, operativa, jurídica y predial	18/05/2018	8:00 a.m.	Bogotá
Reunión y conclusiones de cierre parte documental	18/05/2018	3:00 p.m.	

MED: Matriz de Evaluación de Desempeño

La revisión documental de la auditoría tuvo lugar en las oficinas de las interventorías, Intercol SP y Esfinanzas S.A., en Bogotá D.C. Tal como fue programada la jornada, se abordaron la totalidad de las actividades que ejerce la interventoría dentro del contrato suscrito con la ANI y la información analizada es concerniente al periodo de tiempo referido en el alcance de esta auditoría técnica.

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

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

- Administración de la interventoría del proyecto.
- Entrega de obras contractuales.
- Operación actual del Aeropuerto.

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

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

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

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

Con el propósito de analizar el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales de la Interventoría, se realizó una lista de chequeo de los compromisos mínimos exigibles a la concesión por parte de la ANI. Esta lista de chequeo presenta algunas observaciones con el fin de acompañar y prevenir al supervisor y al interventor sobre posibles falencias en el ejercicio de sus funciones. Los formatos señalados son parte de la matriz de evaluación de desempeño, elaborados por la Oficina de Control Interno.⁶

Resultados de la medición con la MED

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

Tabla de calificaciones de la MED.

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

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

⁶ Papeles de trabajo de la auditoría. Matriz de Evaluación de Desempeño aplicada el 17 y 18 de octubre de 2017.

Evaluación del desempeño de la Interventoría

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

1. **Administrativo:** Componente profundamente ligado al correcto funcionamiento de la interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el contratista; lo anterior debe acompañarse de la adopción de unas buenas prácticas de información y comunicación con la Agencia Nacional de Infraestructura y con la firma concesionaria. En la revisión de este componente se evalúa la presentación de los informes mensuales, trimestrales y semestrales o el que corresponda, dependiendo de la entrega de cada hito dentro de los términos establecidos y bajo criterios de calidad de información que permita la toma de decisiones acertadas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. **Social:** Este componente permite verificar el seguimiento efectivo que se realiza a la relación usuario – concesión – interventoría, mediante la aplicación del Plan de Gestión Social Básico y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la concesión, el estado de consultas previas, entre otros factores.
3. **Técnica:** El componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la medición, pruebas, evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de pre-construcción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada contrato de concesión, así como la terminación del contrato de interventoría y/o reversión del contrato de concesión.
4. **Financiero:** La verificación al componente financiero, busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del contrato de concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida para el respectivo contrato. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos generados por recaudo de peaje y/o recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, a lo largo del periodo concesionado.
5. **Jurídico:** Es uno de los componentes más importantes dentro del espectro de vigilancia y control del contrato de concesión. Este consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo contrato de concesión, así como en apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo del contrato.
6. **Operación y estadísticas:** En este componente la interventoría deberá realizar los procesos y actividades relacionadas con la revisión y control del aforo, operaciones y mediciones de tráfico aéreo influyente en el proyecto, incluyendo entre otros, la revisión de informes y cifras reportadas por el concesionario, verificación de datos aportados sobre la operación aérea y el control de pasajeros movilizados..
7. **Ambiental:** El actuar de la interventoría dentro del componente ambiental consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a controlar el cumplimiento de las medidas de mitigación de

impactos, en realizar planes de manejo ambiental y en la obtención —por parte del concesionario— de licencias o permisos sobre las obras incluidas en el contrato de concesión.

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

Anexo 5: Hoja de calificaciones de la MED

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Organización de la interventoría	B	C	1	Verificación de estudios y diseños definitivos	NA	C
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	R	C	2	Verificación de inventario y plan de manejo de redes	NA	C
3	Sistema de gestión de calidad interventoría	B	C	3	Revisión y observaciones al plan maestro aeroportuario y planes parciales	NA	C
4	Manual de funciones específicas interventoría	B	BP	4	Seguimiento a cronograma	NA	C
5	Capacitación equipo de interventoría	NA	C	5	Control de obra mediante seguimiento técnico de la interventoría a la calidad de los trabajos constructivos y de mantenimiento de la concesión	NA	C
6	Gestión documental y archivo de la interventoría	E	C	6	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción, operación y mantenimiento, o en intervenciones que supongan nuevos elementos extraordinarios en algún sector	NA	C
7	Plan de calidad del concesionario	NA	C	7	Realización de ensayos de laboratorio	NA	C
8	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	B	C	8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	NA	C
9	Exigir información al concesionario	B	C	9	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	B	C
10	Actualización de herramienta project online	NA	C	10	Verificación del plan de mantenimiento aeroportuario	B	C
11	Aplicaciones online de seguimiento a proyectos	NA	BP	11	Seguimiento al mantenimiento de las diferentes áreas concesionadas lado aire	B	C
12	Entrega de informes de interventoría	B	C	12	Seguimiento al mantenimiento de las diferentes áreas concesionadas lado tierra	B	C
13	Cambio de Interventoría	NA	C	13	Seguimiento al mantenimiento de equipos electrónicos	B	C
14	Proceso de planeación en reversión	NA	BP	14	Promover y hacer seguimiento a los simulacros para el control de emergencias	NA	BP
15	Conformación equipos de trabajo en reversión	NA	BP	15	Exigir la entrega de la memoria técnica de las obras correspondientes	NA	C
16	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	NA	C	16	Seguimiento a la certificación del aeropuerto	NA	C

01 Componente Administrativo				02 Componente Técnico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
17	Entrega de documentación	NA	C	17	Llevar a cabo comités técnicos integrales	NA	C
18	Copias de seguridad	NA	BP	18	Verificar periódicamente la actualización del inventario de infraestructura y equipos entregados al concesionario	B	C
19	Bases de datos y/o software informáticos	NA	C	19	Instalación de vallas informativas	NA	C
20	Proceso de liquidación	NA	C	20	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
				21	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	NA	C
				22	Contenido Técnico en el informe mensual de interventoría	B	C
				23	Recorrido de la interventoría	NA	C

03 Componente Financiero				04 Componente Jurídico			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Vigilar el cumplimiento del programa financiero	B	C	1	Estado de cumplimiento del concesionario	B	C
2	Diagnostico estratégico financiero del concesionario	NA	C	2	Cumplimiento de las políticas establecidas por la ANI	B	C
3	Verificación cierre financiero	NA	C	3	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones y/o controversias	B	C
4	Verificación de ingresos y egresos de la concesión	B	C	4	Verificación en cambios de la composición accionaria	NA	BP
5	Estados financieros auditados del concesionario	B	C	5	Gestión ante presuntos incumplimientos	B	C
6	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo	NA	C	6	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	NA	C
7	Seguimiento a ingresos regulados	B	C	7	Reclamaciones presentadas por el concesionario	B	C
8	Seguimiento a ingresos no regulados	B	C	8	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	B	C
9	Seguimiento a la retribución del Concesionario	B	C	9	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	B	C
10	Validación del reporte de inversiones del concesionario	NA	C	10	Seguimiento y análisis del contrato de concesión (matriz de riesgos del proyecto)	B	C
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas	E	C	11	Matriz de riesgos interventoría	B	BP

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

05 Componente Operativo				06 Componente Ambiental			
Id	Ítem	Calificación	C / BP	Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Cronograma de actividades operativas mensuales de la Interventoría	NA	BP	1	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	NA	C
2	Verificación del Manual de Operación	B	C	2	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	B	C

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

07 Componente Social			
Id	Ítem	Calificación	C / BP
1	Verificación de afectación económica y social	NA	C
2	Verificación del cumplimiento del plan de compensaciones	NA	C
3	Inventario de infraestructura social afectada por el proyecto	NA	C
4	Control del plan de gestión social del concesionario	B	C
5	Seguimiento a tramites de PQR tratadas por el concesionario	B	C
6	Análisis de indicadores sociales de la concesión	R	C
7	Acciones de control ante efectos sociales negativos	B	C
8	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	NA	C
9	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	B	C
10	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	NA	C
11	Propuestas al concesionario sobre las recomendaciones de la comunidad	NA	C
12	Contenido Social en el Informe mensual de interventoría	B	C
13	Acciones de responsabilidad social empresarial a favor del bienestar social de las comunidades aledañas al proyecto	NA	BP
14	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	NA	C
15	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	E	C