



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Memorando No. 2014-102-009632-3
Fecha: 17/10/2014 15:57:13->102
FUN: ANDRES FIGUEREDO SER-300
Anexos:25 folios



Bogotá D.C.

PARA: Dr. ANDRÉS FIGUEREDO SERPA.
Vicepresidente Gestión Contractual

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

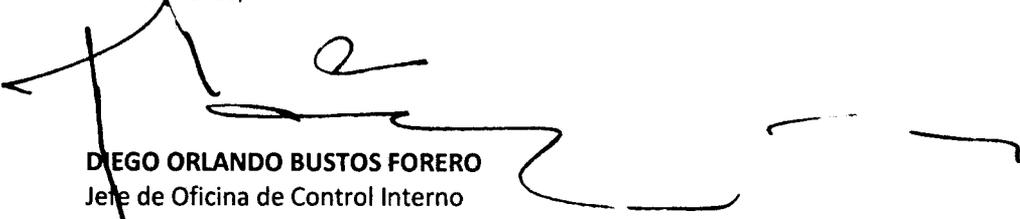
ASUNTO: Entrega informe de seguimiento a la función pública del supervisor e interventoría asociadas al proyecto "Operación y Mantenimiento Pistas Aeropuerto El Dorado (PEI 136).

Apreciado Doctor Andrés:

Con la mayor atención me permito remitir para su consideración el informe de la referencia, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno en el año en curso. Se resalta la importancia de las recomendaciones que estamos generando en el mismo, en beneficio del óptimo desempeño de seguimiento que debe continuar realizando la ANI enfocado hacia el proyecto del asunto, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan observaciones importantes en el informe aquí entregado.

Igualmente recordamos al supervisor de éste proyecto, que debe dar aplicación al procedimiento EVCI-P-002, diligenciando el formato EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo. Es necesario precisar que, para la presentación de dicha matriz, se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo por parte de la Vicepresidencia a su digno cargo, y debe ser remitido por correo electrónico a asandoval@ani.gov.co

Cordialmente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexo: (25) folios

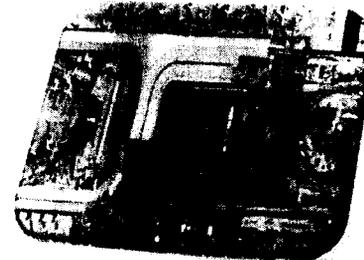
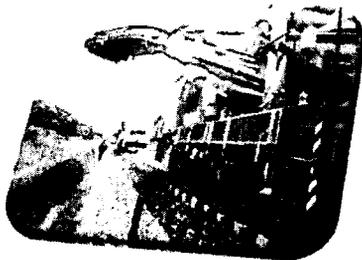
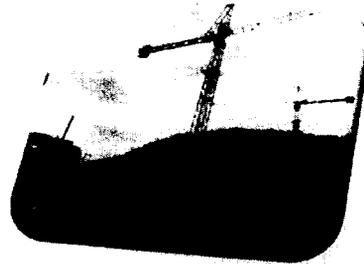
cc. Dra. María Eugenia Arcila – Gerente Aeroportuaria

Elaboró y proyectó: Juan Carlos Saenz B. - Contratista OCI
Nro. Borrador: 20141020016497 .



Agencia Nacional de
Infraestructura

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**



**Informe de Seguimiento a las funciones públicas de
supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto
aeroportuario Segunda Pista Aeropuerto El Dorado –
Bogotá (PEI 136)**

2014

Contenido

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
2.	OBJETIVO.....	5
3.	ALCANCE.....	5
3.1.	Componentes Analizados	6
3.2.	Información de Contratos.....	6
3.2.1.	Obligaciones del Supervisor:	6
3.3.2.	Obligaciones del Interventor:.....	8
4.	METODOLOGÍA	9
4.1.	Metodología Empleada.....	9
4.2.	Información Relacionada y Verificada.....	10
5.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	11
6.	DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA.....	12
6.1	Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría.....	13
6.2	Incumplimientos contractuales comunicados por la interventoría en sus informes mensuales.....	14
6.3	Funciones del comité técnico del aeropuerto El Dorado.....	16
6.4	Proactividad permanente del supervisor.....	17
6.5	Resultados de evaluación de desempeño	17
6.5.1	Desempeño del Componente Administrativo	19
6.5.2	Desempeño del Componente Técnico.....	21
6.5.3	Desempeño del Componente Financiero	22
6.5.4	Desempeño del Componente Jurídico.....	22
6.5.5	Desempeño del Componente Ambiental.....	23
6.6	Evaluación del personal de la Interventoría	26
7.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	27
7.1	Conclusiones para el supervisor de la ANI	28
7.2	Conclusiones hacia la interventoría del proyecto	29

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados	6
Tabla 2 Temas programación de Auditoría	13
Tabla 3 Resultados de calificación MED de Interventoría	18
Tabla 4 Resultados evaluación criterios contractuales	19
Tabla 5 Resultados evaluación Buenas Prácticas	19
Tabla 6 Resultados de calificación MED discriminados por BP y C.....	25
Tabla 7 Oferta Económica de la interventoría	26

INFORME DE AUDITORIA

1. INTRODUCCIÓN

Sabido es por los directivos de la entidad que la Oficina de Control Interno se constituye en uno de los instrumentos de alto nivel gerencial que busca asegurar el cumplimiento de los objetivos institucionales a través del engranaje del control como parte del ciclo de una administración exitosa. No en vano, la propia Constitución Política de Colombia lo trata como un principalísimo instrumento gerencial en sus artículos 209 y 269, junto con el control posterior, o de segundo grado, a cargo de las Contralorías, al decir de la H. Corte Constitucional en su sentencia C 1192 del 13 de septiembre de 2000.

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente 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 9° 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. 5°), así:

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

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

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

y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

En esta oportunidad, nos referimos a un proyecto aeroportuario, como es la concesión del Mantenimiento a las dos pistas actuales del aeropuerto El Dorado – en Bogotá.

2. OBJETIVO

Con fundamento en el Plan de Acción estructurado por parte de la oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo que la Interventoría del proyecto aquí auditado viene realizando desde la celebración de su contrato en el año 2012, se programó la verificación y seguimiento de las obligaciones de la Interventoría y de la supervisión al proyecto aeroportuario de la segunda pista del aeropuerto El Dorado, para lo cual se realiza el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría para el proyecto citado, en las oficinas de la interventoría, realizada en el día 15 de julio de 2014 por parte del auditor designado para el efecto. La documentación suministrada por el supervisor del contrato, así como otra información que fue investigada, preparada y recaudada por parte del auditor previamente, sirvió como base para realizar la presente auditoría.

El seguimiento a las labores que viene desarrollando la interventoría “Consortio Aeroportuario”, es valioso para el desarrollo de la presente auditoría. Adicionalmente se aplica la metodología de evaluación mediante la matriz MED, sobre la cual se mostrarán los resultados en el desarrollo del presente documento.

3. ALCANCE

Se realizó en el transcurso de la presente auditoría, la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño MED hacia un proyecto aeroportuario. Para ello, se estructuraron previo a la auditoría, los criterios de calificación bajo los aspectos de Buenas Prácticas (BP) y Contractuales (C) y de allí, se realizaron trabajos específicos por parte de la OCI para integrar y modelar el esquema matemático que permitiera, previo a la auditoría, tener la herramienta de evaluación aplicable hacia las interventorías aeroportuarias de la Agencia Nacional de Infraestructura.

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

3.1. Componentes Analizados

La interventoría viene realizando las labores de vigilancia y control contratadas por la ANI producto del concurso de méritos realizado durante el transcurso del año 2011. De esta forma, los alcances analizados a través de la auditoría fueron direccionados hacia:

- Componente Administrativo
- Componente Técnico
- Componente Financiero
- Componente Jurídico
- Componente Ambiental

3.2. Información de Contratos

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERO	NOMBRE CONTRATISTA o EMPLEADO O CARGO
CONCESIONARIO	CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCION DE LA SEGUNDA PISTA DEL AEROPUERTO ELDORADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, INCLUYENDO EL SUMINISTRO, INSTALACION Y PRUEBA DE EQUIPOS, Y EL MANTENIMIENTO DE LA SEGUNDA PISTA, DE LAS OBRAS COMPLEMENTARIAS Y DE LA PISTA EXISTENTE	0110 - OP DE 18 DE JULIO DE 1995	Compañía de Desarrollo Aeroportuario Eldorado S.A. Codad S.A.
INTERVENTOR	INTERVENTORIA TECNICA, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DEL CONTRATO DE CONCESION N° 0110-OP-95, SUSCRITO ENTRE LA AERONÁUTICA CIVIL CON LA COMPAÑÍA DE DESARROLLO AEROPUERTO ELDORADO S.A "CODAD S.A." DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ELDORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.	120000-OK DE 2011	Consorcio Aeroportuario
SUPERVISOR	PRESTAR SUS SERVICIOS PROFESIONALES EN MATERIA TÉCNICA, OPERATIVA, ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA A LA VICEPRESIDENCIA DE GESTIÓN CONTRACTUAL, DE ACUERDO CON LAS NORMAS VIGENTES, ESPECIALMENTE EN LA EVALUACIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LOS PROYECTOS DE CONCESIÓN PARA EL MODO AEROPORTUARIO	VGC-485 de 2013	Ing. Jaime Niño (designado por la Gerencia Aeroportuaría para la Auditoría)

Tabla 1 Datos de los contratistas evaluados

3.2.1. Obligaciones del Supervisor:

Teniendo en cuenta la vinculación actual del ingeniero Jaime Andrés Niño en la Agencia Nacional de Infraestructura, se registran las siguientes obligaciones a cargo del mencionado supervisor:

1. Desarrollar las actividades relacionadas con el diseño de metodologías asociadas a la gestión contractual del modo aeroportuario de acuerdo con los requerimientos y directrices institucionales.

2. Evaluar y hacer seguimiento a los aspectos técnicos y operativos de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo Aeroportuario que le sean asignados, de acuerdo con lo estipulado en los contratos.
3. Hacer seguimiento a las interventorías de los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo Aeroportuario, de acuerdo con lo estipulado en los contratos.
4. Evaluar la calidad, veracidad y consistencia de los datos contenidos en los sistemas de información de las concesiones y demás formas de asociación público y privada del modo aeroportuario que le sean asignados, con el fin de generar las alarmas necesarias en la gestión.
5. Estudiar y hacer seguimiento a las modificaciones pertinentes a los proyectos de concesión y demás formas de asociación público privada del modo Aeroportuario, de acuerdo con los análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera realizados en el área.
6. Verificar el correcto registro, por parte de los concesionarios, de las novedades de la operación y el cumplimiento de los planes maestros, de acuerdo con las políticas establecidas.
7. Conceptuar desde el punto de vista técnico sobre los procesos de imposición de multas y demás sanciones establecidas en caso de incumplimiento por parte de los concesionarios de acuerdo con las normas y las cláusulas contractuales vigentes.
8. Realizar la gestión correspondiente a la coordinación interinstitucional requerida entre la interventoría, autoridades territoriales pertinentes y el concesionario que tengan injerencia en los proyectos del modo Aeroportuario.
9. Hacer seguimiento al cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la distribución de riesgos de acuerdo con lo estipulado en los contratos de concesión y demás formas de asociación público privada, en coordinación con la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.
10. Hacer seguimiento al vencimiento de pólizas y garantías y verificar su adecuada constitución, actualización y renovación.
11. Verificar y controlar el cumplimiento por parte de los concesionarios de la construcción, rehabilitación, reconstrucción, mantenimiento, preservación y sostenimiento de la infraestructura aeroportuaria concesionada, de acuerdo con lo establecido en las cláusulas contractuales.
12. Verificar y controlar la aplicación por parte de los concesionarios de los manuales y reglamentos vigentes correspondientes a la operación de las concesiones del modo Aeroportuario.
13. Ejecutar el programa de visitas técnicas a las concesiones del modo Aeroportuario, así como los comités y reuniones requeridas con los entes y autoridades pertinentes para el efectivo funcionamiento de la concesión
14. Participar en los asuntos relacionados con los procesos transversales de la Agencia de acuerdo con el ámbito de su competencia y de acuerdo a los acuerdos de servicio establecidos.

15. Desempeñar las demás funciones que le sean asignadas por sus superiores para el cumplimiento de la misión de la Entidad, de acuerdo con la naturaleza, propósito principal y área de desempeño del cargo.

3.3.2. Obligaciones del Interventor:

Con respecto al contrato de Interventoría vigente para el proyecto, los aspectos relevantes contractuales que se tienen definidos con la Agencia Nacional de Infraestructura se definen claramente dentro del contrato 0110 - OP de 1995, dentro de los cuales se destaca lo relacionado en su numeral 7. Obligaciones Especiales del Contratista, que dice:

“Al cumplimiento general del contrato de acuerdo a lo estipulado en los pliegos de condiciones del Concurso de Méritos Abierto No. 11000058-OF de 2011, Anexo 1 – Documentos y Estudios previos, Anexo 2 – Especificaciones Técnicas, la oferta general (sobre 1) y la oferta económica (Sobre No.2) del 14 de diciembre de 2011. 2) A las demás obligaciones, de conformidad con lo previsto en el capítulo 5° CONDICIONES DEL CONTRATO, numerales 5.16 – OBLIGACIONES GENERALES DEL CONTRATISTA Y 5.17 - OBLIGACIONES ESPECIALES DEL CONTRATISTA ”

Y en particular se citan las obligaciones especiales consignadas en el numeral 5.17.3 de los términos de referencia referentes a las obligaciones del interventor para el componente de Mantenimiento, que dice:

“1. Coordinará y vigilará la ejecución y cumplimiento del Contrato de Concesión en los términos descritos en el mismo y representando a la UAEAC.

2. La interventoría impartirá instrucciones y órdenes al Concesionario sobre asuntos de responsabilidad de este, al igual que le exigirá la información que considere necesaria, la que deberá ser suministrada por el Concesionario dentro de los quince (15) días hábiles siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. El interventor vigilará el cumplimiento global del contrato.

3. Revisará y, en su caso, aprobará o improbará los planos de mantenimiento y detalle que el Concesionario someta a su consideración, de acuerdo con lo establecido en este contrato si a ello hubiere lugar.

4. Vigilará que se cumplan las normas y especificaciones del Contrato, en lo relacionado con el mantenimiento de la Segunda Pista y de la Pista Existente, y de las obras ejecutadas en desarrollo del mismo, de acuerdo con las determinaciones que adopte el Comité Técnico de Ingeniería si a ello hubiere lugar.

5. Vigilará que la ejecución de proyecto se desarrolle en plena conformidad con lo previsto en este contrato.

6. No exonerará al Concesionario de sus obligaciones o responsabilidades, sin previa autorización de la UAEAC por escrito.

7. Todas las comunicaciones y órdenes se expedirán o ratificarán por escrito. Todas las modificaciones sustanciales que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por la UAEAC, previo concepto de la Interventoría.

8. Se atenderán las obligaciones de la cláusula Segunda del Contrato de Concesión 0110-OP-95.

9. Asistir a la UAEAC en el Comité Técnico de Interventoría de que trata la cláusula vigésima tercera del Contrato de Concesión 0110-OP-95

Adicionalmente la Ley 1474 de 2011, a partir del Artículo 44 ha modificado el régimen sancionatorio que aplica a las interventorías, mediante la adición de algunas conductas tipificadas en el Artículo 48 de la Ley 734 de 2002.

Por último, es conveniente tener en cuenta el contenido del documento denominado “Cesión del Contrato de Interventoría No. 12000001 OK-2011, donde en su cláusula Primera dice: “La AEROCIVIL cede la posición de entidad contratante, con todos los derechos y obligaciones que del mismo se derivan, a favor de la AGENCIA dentro del Contrato de Interventoría No. 120000001-OK-2011 de 24 de enero de 2012, cuyo objeto consiste en “Interventoría Técnica, Jurídica, Administrativa y Financiera del Contrato de Concesión No. 0110-OP-95 suscrito entre la Aeronáutica Civil con la Compañía de Desarrollo Aeropuerto El Dorado S.A. “CODAC S.A” del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., previa manifestación de la AGENCIA de que conoce en su totalidad las estipulaciones del Contrato de Interventoría No. 12000001-OK-2011 de 24 de enero de 2012, y los derechos y obligaciones de la AEROCIVIL a la fecha de la firma de este documento, por tanto la AGENCIA acepta la cesión.”. Este documento de cesión quedó legalizado por las partes el pasado 11 de febrero de 2014 (y se puede encontrar una copia en los anexos del presente informe).

4. METODOLOGÍA

4.1. Metodología Empleada

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente aceptada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances que se tienen para tal fin, para lo cual se hizo necesario efectuar una planeación y ejecución de los trabajos requeridos con el fin de generar un documento de auditoría que contenga información valiosa para la entidad y para el Estado, y donde se tuvieron en cuenta los aspectos que más adelante se mencionan, además de generarse un esquema de vigilancia y control sobre el desempeño de la Interventoría y de la supervisión, que es uno de las misiones actuales de la Oficina de Control Interno.

De importante mención, se resalta en éste punto la información escrita que se tuvo en cuenta por parte de la auditoría para analizarla, y de ésta manera llevar a cabo posteriormente el recorrido a unos sectores específicos de la línea de playa, donde se vienen realizando algunos trabajos de reforzamiento estructural de la plataforma por parte de la concesión, sitios de visita escogidos de común acuerdo entre el auditor y el director de interventoría previo a la iniciación de la auditoría. Posteriormente se realizó verificación en oficina de la interventoría, de

diferente documentación y aspectos pertinentes, para de ésta forma generar el presente informe:

- **Solicitud de Información:** Mediante comunicación escrita generada por la Oficina de Control Interno el día 17 de julio de 2014 dirigida hacia la Vicepresidencia de Gestión Contractual, con copia a la gerente de modo aeroportuario y al supervisor del proyecto a auditar, se procedió a solicitar la siguiente información:
 - Contrato de Interventoría con sus anexos.
 - Últimos dos informes de Interventoría generados y aprobados por la ANI (en medio magnético)
 - Copia de Contrato de Interventoría y sus anexos (en medio magnético)
 - Copia de la oferta económica de la interventoría.
 - Copia contrato de concesión (en medio magnético)
 - Acta o documento de cesión de la interventoría, desde la Aeronáutica Civil hacia la ANI.
 - Últimas actas de reunión Interventoría-Supervisión.
 - Comunicaciones de interventoría de los meses de marzo a junio de 2014 con notificación de incumplimientos del concesionario en el desarrollo del proyecto.
 - Comunicaciones de la ANI hacia la interventoría sobre posibles incumplimientos de esa organización durante el primer semestre de 2014.

4.2. Información Relacionada y Verificada

De acuerdo con la información suministrada por el supervisor del proyecto, se realizó análisis y verificación de su contenido, encontrándose lo siguiente:

- ◆ **Revisión Documental:** Se procedió a revisar el contenido de la información enviada por la Vicepresidencia de Gestión Contractual, en cabeza del ingeniero supervisor del modo aeroportuario, el cual entregó la información a esta oficina en medio magnético a tiempo y de forma completa.
- ◆ **Auditoría:** En coordinación y acompañamiento con personal de la Interventoría del proyecto, en cabeza de su actual director, se realizaron comprobaciones en oficina de los requisitos del diferente personal que tiene la citada organización en el proyecto, ligado a las obligaciones contractuales que sobre éste tema de recursos se tiene como compromiso contractual definido entre las partes. Se hizo análisis de los contenidos de los últimos informes mensuales de interventoría entregados a la ANI. Se verificaron documentos y soportes, dentro del desarrollo de la evaluación del desempeño de la interventoría, evaluando los criterios de calificación definidos hasta el momento para el modo aeroportuario.

- ◆ **Entrevistas con personal de la Interventoría:** El Auditor de la OCI llevó a cabo en los espacios generados durante la auditoría, reuniones permanentes con el director de interventoría y su equipo de profesionales, con el objeto de ir tratando aspectos particulares asociados a la medición del desempeño de las funciones que realiza.
- ◆ **Análisis y conclusiones:** Como resultado de los anteriores puntos, se relacionan conclusiones detectadas y analizadas por la OCI, que serán identificadas y presentadas en el capítulo 7 del presente informe.

5. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

Para el desarrollo del presente informe se tuvieron en cuenta disposiciones de orden legal y reglamentario, además de los documentos contractuales respectivos.

En particular se tuvieron en cuenta:

- Los parámetros establecidos en las leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, sus decretos reglamentarios, la ley 1474 de 2011 (estatuto Anticorrupción), el decreto 734 de 2012, las normas civiles y comerciales y demás que rijan la materia, lo establecido en el contrato y lo dispuesto en el manual de supervisión o interventoría de cada entidad.
- Por otro lado, el artículo 3° parágrafo 1° del decreto 734 de 2012 determina que en los estudios previos se deberá analizar la necesidad de incluir la Interventoría en un contrato estatal.
- En general, las facultades que tienen los supervisores e interventores están previstas en el artículo 84 del estatuto anticorrupción, entre estas las de solicitar informes y solicitar aclaraciones y explicaciones sobre la ejecución del contrato.
- Los deberes que les son inherentes a los supervisores e interventores también se encuentran incluidos en el mencionado artículo 84 de la Ley 1474 de 2011 y consisten en mantener informada a la entidad contratante de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción o puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando tal incumplimiento se presente.

Para el tema aeroportuario se tienen las siguientes normativas:

- Actualización del Plan Maestro según criterios del Documento OACI 9184 Parte 1 “Manual de Planificación de Aeropuertos. Planes Maestros
- Plan de Mantenimiento y Mejoras según criterios del Documento OACI 9137 parte 9 “Manual de Servicios de Aeropuertos. Métodos de Mantenimiento de Aeropuertos”.
- RAC 1 Disposiciones iniciales, definiciones y abreviaturas.
- RAC 2 Personal aeronáutico.
- RAC 3 Actividades aéreas civiles.
- RAC 4 Normas de aeronavegabilidad y operación de aeronaves.
- RAC 5 Reglamento del aire.
- RAC 6 Gestión del tránsito aéreo.
- RAC 7 Régimen sancionatorio.
- RAC 8 Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- RAC 9 Certificación de tipo y fabricación de productos aeronáuticos.
- RAC 10 Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
- RAC 11 Normas ambientales para la aviación.
- RAC 12 Meteorología aeronáutica.
- RAC 13 Cartas aeronáuticas para la navegación aérea.
- RAC 14 Aeródromos, aeropuertos y helipuertos.
- RAC 15 Servicios de información aeronáutica.
- RAC 16 Búsqueda y salvamento.
- RAC 17 Seguridad de aviación civil.
- RAC 18 Unidades de medida para las operaciones aéreas y terrestres de las aeronaves.
- RAC 19 Telecomunicaciones aeronáuticas.
- RAC 20 Matrícula, registro e identificación de aeronaves.
- RAC 21 Reservado.
- RAC 22 Normas Generales de implantación del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS).
- RAC 23 Estándares de aeronavegabilidad: Aviones de categoría normal, utilitaria, acrobática y commuter.
- RAC 24 Dispositivos simuladores para entrenamiento de vuelo.
- RAC 25 Estándares de aeronavegabilidad: Aviones de categoría transporte.
- RAC 26 Aeronaves de categoría liviana (ALS).
- RAC 137 Normas de aeronavegabilidad y operaciones en aviación agrícola.

6. DESARROLLO DEL INFORME DE AUDITORÍA

6.1 Aspectos generales del desarrollo de la Auditoría

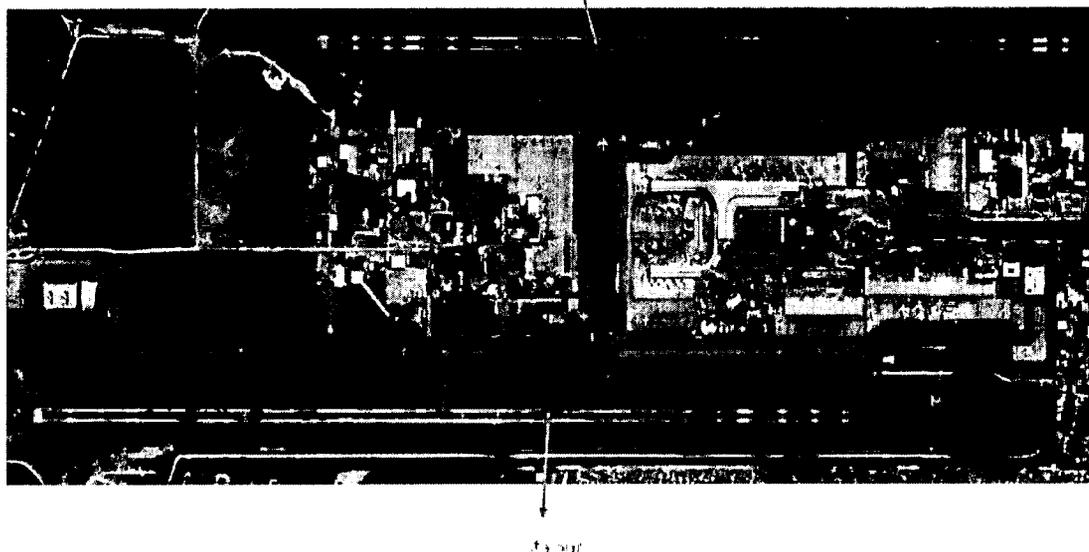
Inicialmente, antes de las labores propias de la auditoría, se generó el 26 de julio de 2014 una programación con temas y tiempos referidos a la tareas que se realizarían durante el 29 de julio 2014, día programado de la auditoría, mediante el formato de la ANI evci-f-001, el cual fue divulgado vía correo electrónico tanto a la supervisión, como a la propia interventoría del proyecto.

Programa de la Auditoría a supervisión e interventoría del proyecto	Hora	Lugar
Reunión de Apertura con interventoría y supervisión	08:00 a. m.	Oficinas Interventoría Bogotá
Aspectos de revisión procedimental	8:30 a.m.	Oficinas Interventoría Bogotá
Aplicación de la MATRIZ MED aeroportuaria	10:00 a. m.	Oficinas Interventoría Bogotá
Explicación de procedimiento Plan mejoramiento por procesos	04:00 p. m.	Oficinas Interventoría Bogotá
Cierre de Auditoría	04:30 p. m.	Oficinas Interventoría Bogotá

Tabla 2 Temas programación de Auditoría

Se realizó desplazamiento a las oficinas de la interventoría en Bogotá, que como dato curioso, no están localizadas en el área del aeropuerto El Dorado, debido a no contar con un espacio asignado por el concesionario en la zona del proyecto, circunstancia que probablemente obedezca a que, a diferencia de otros proyectos, no hacen parte de las obligaciones del concesionario derivadas de su propia propuesta económica.

El proyecto adjudicado por la Aerocivil en el año 1995 a la concesión Codad S.A. tiene actualmente alcances de mantenimiento de las dos pistas del aeropuerto El Dorado – Norte y Sur-, incluyendo las zonas carretables y zonas verdes adyacentes. Así mismo, el concesionario debe realizar mantenimiento del drenaje de las dos pistas citadas. En la fotografía siguiente se identifican las zonas en las cuales el concesionario tiene obligaciones contractuales de operación y mantenimientos rutinarios.



Esquema 1: Ubicación general del proyecto en la ciudad de Bogotá

Por ello, la auditoría realizada se enfocó en verificar los diferentes criterios de evaluación del desempeño bajo la matriz MED, analizando y verificando la información pertinente, resaltando los siguientes aspectos que hacen parte de la auditoría:

6.2 Incumplimientos contractuales comunicados por la interventoría en sus informes mensuales.

Se realizó un seguimiento a la relación de hechos informados por la interventoría, como incumplimientos al contrato de parte del concesionario CODAD S.A. Para ello, se tuvo en cuenta el documento generado por la interventoría y radicado en la ANI con radicación 2014-409-029665-2 de fecha 25 de junio de 2014, donde se listan los posibles incumplimientos evidenciados por la interventoría del contrato de concesión con relación a las actividades de la etapa de mantenimiento que están a cargo de CODAD S.A., los cuales se resumen en la siguiente tabla:

No.	DETALLE DEL CONTRATO	NUMERAL INCUMPLIDO (*)	Consecuencia
1	Estado de revisión y mantenimiento de los transformadores de Aislamiento de acuerdo con las recomendaciones y metodologías del fabricante, labor que esta definida técnicamente para realizarla al menos una vez al año. El concesionario no entrega registros de labores de mantenimiento.	Numeral 8.1	Riesgo de fallo o daño de los transformadores que suministran iluminación a las pistas y zonas de rodaje
2	Revisión y controles periodicos de los cables de control y de los correspondientes tableros de control que son elementos importantes dentro de los temas de confiabilidad y continuidad para la operatividad de los elementos de iluminación de las pistas del aeropuerto. El concesionario no entrega registros de labores de mantenimiento.	Numeral 8.2	Riesgo de fallo o daño de la infraestructura eléctrica que suministran iluminación a las pistas y zonas de rodaje
3	Luces de obstrucción: El concesionario no entrega registros de labores de mantenimiento según las recomendaciones del fabricante.	Numeral 8.4	Riesgo de fallo o daño en las luces de obstrucción de las dos pistas del aeropuerto.
4	Cableado de Luces de Pista: que se debe realizar el estado de los cables eléctricos con equipos de medición de aislamiento de tierra (Magger) y remplazarlos cuando no cumplan con el parámetro definido en las especificación particular. El concesionario no entrega registros de labores de mantenimiento.	Numeral 8.5	Riesgo de fallo o daño en las luces de borde- zonas de contacto - Luces de aproximación de las dos pistas del aeropuerto.
5	Brillo de las luces de pista: el concesionario no presenta programación de actividades ni resultados de las mediciones y los ensayos sobre estos elementos a la interventoría.	Numeral 8.6	Riesgo de fallo, daño o condición insegura de aproximación en las luces de borde- zonas de contacto - Luces de aproximación de las dos pistas del aeropuerto.
6	Indicadores de pendiente: el concesionario no presenta programación de actividades ni resultados de las mediciones y los ensayos sobre estos elementos a la interventoría.	Numeral 8.7	Condición insegura en señalizacion luminosa de aproximación para los aviones.
7	Luces empotradas: el concesionario no presenta programación de actividades ni resultados de las mediciones y los ensayos sobre estos elementos a la interventoría.	Numeral 8.8	Riesgo de fallo o daño en las luces empotradas de las dos pistas del aeropuerto.
8	Demarcación de señalización horizontal en pistas y calles de rodaje: el concesionario utilizó		Riesgo de fallo o daño en las luces empotradas de las dos pistas del aeropuerto.

(*) Parámetros técnicos definidos por en la Sección 2 Tomo II de las especificaciones de Operación del concesionario.

Se realizó análisis de los hechos que generan los posibles incumplimientos, contrastando con las disposiciones técnicas que para cada uno de los hechos están definidos en los Manuales RAC, evidenciando los parámetros incumplidos e informados previamente por la interventoría.

De acuerdo a la anterior relación, se debe continuar realizando por parte de la Gerencia Aeroportuaria, un tratamiento jurídico y de entidad contratante ligado a cada uno de ellos, enmarcado en los análisis de las causalidades y en la solicitud a la interventoría de la ANI, Consorcio Aeroportuario, de todos los soportes e informes para tener documentación completa y clara sobre los hechos relacionados con esos posibles incumplimientos. Es pertinente aclarar que desde la época en que la Aeronáutica Civil era la entidad contratante de este proyecto, hasta 31 de diciembre de 2013, se han generado tres tribunales de arbitramento que actualmente siguen su curso y no han generado a la fecha de la presente auditoría, resultados de los temas propios de cada proceso jurídico. Será labor de la gerencia aeroportuaria de la ANI, el seguimiento correspondiente con el apoyo de la Vicepresidencia Jurídica de nuestra Entidad.

6.3 Funciones del comité técnico del aeropuerto El Dorado.

Dentro de las labores de auditoría realizadas, se pudo evidenciar la importancia de los temas técnicos y de operación que se tratan regularmente cada mes, en un espacio creado por el mismo contrato desde la época del inicio de la concesión, denominado Comité Técnico de Ingeniería. En estas reuniones tienen participación funcionarios de operaciones de la Aeronáutica Civil, personal técnico del concesionario - Codad S.A.- e interventoría – Consorcio Aeroportuario, y la Entidad contratante –ANI-.

La función primordial de este comité, consiste en generar la información y aprobación de los diferentes programas de mantenimiento de obras civiles y ayudas visuales en las pistas, calles de rodaje asociadas y áreas perimetrales del Aeropuerto El Dorado que se requieren; toda vez que la operación de dicho aeropuerto no debe verse afectada por estos trabajos que son necesarios y hacen parte de las obligaciones de CODAD S.A , se debe tener claridad que en esos espacios técnicos, NO se deberían cambiar obligaciones contractuales a cargo del concesionario.

Estamos haciendo alusión específicamente, a la periodicidad y la metodología para realizar los trabajos de operación cuyos tratamientos contractuales no se deberían modificar en esos espacios técnicos, así como tampoco las verificaciones técnicas periódicas. Al contrario, se deben ratificar los alcances técnicos definidos en el contrato y que son de obligatorio cumplimiento por parte del concesionario. Es importante dar claridad que el mismo concesionario lo ofreció en su propuesta y es un requisito contractual contenido en el Plan de Mantenimiento; como ejemplo presentamos los siguientes casos, que se detectaron a través de la auditoría:

- Frecuencia de realización de ensayos para la evaluación del estado de la superficie del pavimento de las pistas.

- Verificación topográfica de la superficie de la pista y análisis del perfil longitudinal.
- Programación y metodología para depósitos de caucho en las pistas.
- Reparación de baches
- Reparación de grietas en el pavimento asfáltico.

Es claro entonces, que cualquier modificación a la periodicidad y metodología de los alcances contenidos en el Plan de Mantenimiento, tienen una implicación de modificación contractual. O de otra forma, lo contenido en el mencionado Plan, debe ser de obligatorio cumplimiento por parte del concesionario, y la interventoría debe velar por el cumplimiento completo de esos alcances y funciones técnicas incluidas en el contrato de concesión de Codad S.A.

6.4 Proactividad permanente del supervisor

Siendo el proyecto de Operación y Mantenimiento de las pistas del aeropuerto El Dorado desarrollado por un concesionario desde el año de 1995, es imprescindible la labor continua y gerencial que debe ser enfocada a través de la supervisión del proyecto – perteneciente a la Gerencia Aeroportuaria de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, dados los diferentes temas de incumplimientos y metodologías que el concesionario Codad ha venido generando y que ha arrojado el inicio de los tribunales de arbitramento que provienen desde la época en que la Entidad contratante era la Aerocivil.

Dada la cesión del contrato de interventoría de la Aerocivil a la ANI, legalizada el pasado 11 de febrero de 2014, la supervisión debe velar también por la incorporación de las funciones de la interventoría Consorcio Aeroportuario, bajo los parámetros y metodologías que nuestra Entidad viene abanderando para todas las interventorías de concesiones en nuestro país, incluyendo oportunidad en todos los trabajos de seguimiento y control, aplicación de buenas prácticas, y apoyo permanente a la ANI en el desarrollo propio de los contratos de concesión.

Por lo tanto, se requiere continuar realizando por parte de la Gerencia Aeroportuaria, los direccionamientos de la metodología de trabajo que deben aportar los supervisores aeroportuarios, siempre con el objetivo de mejora continua y partiendo del cumplimiento integral y oportuno de las funciones definidas en los contratos de prestación de servicios de supervisor de este proyecto.

6.5 Resultados de evaluación de desempeño

Con respecto a la matriz MED desarrollada en el curso de la auditoría, se presentan a región seguido, los resultados de cada uno de los componentes evaluados por el auditor de la OCI, como resultado del análisis de los diferentes procesos y obligaciones de la Interventoría.

Es importante mencionar, que dentro de ésta evaluación se tuvieron en cuenta los criterios contractuales (C) y de buenas prácticas (BP) que la oficina de Control Interno ha venido

estructurando dentro de la Matriz de Evaluación de Desempeño de Interventorías (MED). Para ello, una vez tabulados e ingresados los diferentes parámetros y calificaciones que se pudieron medir en el transcurso de la auditoría, se presenta en la siguiente tabla, los resultados finales de la calificación de desempeño utilizando la metodología que viene implementando y aplicando por parte de ésta oficina asesora.

En particular, como se aprecia en la siguiente tabla resumen, la Interventoría Consorcio Aeroportuario, tuvo una calificación de **61.21**, resultado de la evaluación integral de los cinco (5) componentes que se evaluaron.

Id	Componente	Calificación desempeño de Interventoría AEROPORTUARIA				
		Muy bajo	Bajo	Medio	Alto	Muy Alto
01	Gestión Administrativa				73.47	
02	Gestión Técnica				69.30	
03	Gestión Financiera			45.50		
04	Gestión Jurídica			58.00		
05	Gestión de Aforo y Estadística					
06	Gestión Ambiental			59.79		
07	Gestión Social					
08	Gestión Predial					
Promedio General =		61.21				

Tabla 3 Resultados de calificación MED de Interventoría

De igual forma, es objetivo primordial dentro de éste informe de auditoría, presentar los resultados de cada uno de los componentes de Buenas Prácticas y Contractuales con su respectiva calificación por componentes, con el objeto de que sea una herramienta útil y ventajosa para la organización de la Interventoría con el propósito de complementar y robustecer las estrategias de desempeño de sus funciones.

Lo que se mostrará en las tablas No. 4 y No.5 representan las calificaciones de cada componente, en función de su naturaleza;



REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	CODAD
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	15 de julio de 2014

	01 Componente Administrativo	02 Componente Técnico	03 Componente Financiero	04 Componente Jurídico	05 Componente Aforos y Estadística	06 Componente Ambiental	07 Componente Social	08 Componente Predial
	Id	Calificación C / BP	Id	Calificación C / BP	Id	Calificación C / BP	Id	Calificación C / BP
Suma calificaciones componentes Contractuales (C)	715	176.5	91	116	0	161.5	0	0
Número componentes Contractuales (C)	10	3	2	2	0	3	0	0
Promedio Calificación Contractuales (C)	71.5	58.8	45.5	58.0		53.8		

Tabla 4 Resultados evaluación criterios contractuales



REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	CODAD
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	15 de julio de 2014

	01 Componente Administrativo	02 Componente Técnico	03 Componente Financiero	04 Componente Jurídico	05 Componente Aforos y Estadística	06 Componente Ambiental	07 Componente Social	08 Componente Predial
	Id	Calificación C / BP	Id	Calificación C / BP	Id	Calificación C / BP	Id	Calificación C / BP
Suma calificaciones componentes Buenas Prácticas (BP)	1.636.0	931.5	-	232.0	-	257.0	-	-
Número componentes Buenas Prácticas (BP)	22	13	0	4	0	4	0	0
Promedio Calificación Buenas Prácticas (BP)	74.4	71.7		58.0		64.3		

Tabla 5 Resultados evaluación Buenas Prácticas

No obstante estos resultados generales, la interventoría aquí auditada podrá tomar la información particular que se adjunta al presente informe, y que corresponde a diferentes listados donde se podrán ubicar de manera detallada, los resultados de cada uno de los criterios calificados, para de esta forma, generar acciones de mejoramiento basadas en metas y cronogramas, siempre con el fin de conseguir mejorar los niveles de servicio de sus trabajos propios de vigilancia y control.

De acuerdo a los resultados encontrados, se hacen las siguientes observaciones, clasificadas por componentes:

6.5.1 Desempeño del Componente Administrativo

- Plan de Calidad de la Interventoría: analizando desde el punto de vista proactivo y moderno, este plan debe condensar de forma estratégica, analítica y resumida, los procedimientos que debe realizar una interventoría para cumplir con sus obligaciones contractuales, pero enfocado hacia metodologías integrales que



incluyan las buenas prácticas que siguen siendo en la ANI un elemento fundamental para el proyecto de Incorporación de Interventorías a los fines esenciales del Estado.

Aún más, la claridad en las metodologías implementadas dentro de los trabajos diarios del interventor, deben quedar debidamente documentados y es en este punto, donde el interventor Consorcio Aeroportuario debe dejar registrados y optimizados los formatos que registren las labores de vigilancia y control. De esta forma, la totalidad de personal de interventoría, que es por lo demás escaso según las exigencias contractuales definidas, puede aportar multidisciplinariamente en las labores de seguimiento y verificación del cumplimiento del concesionario de sus obligaciones contractuales.

Así, el Plan de Calidad de interventoría merece una actualización inmediata en beneficio de la propia organización, para lo cual la supervisión del contrato por parte de la ANI debe verificar su debida estructuración e implementación.

- Se deberá continuar con la recopilación histórica de los planos de diseño de las intervenciones realizadas por el concesionario Codad S.A. en las pistas del aeropuerto El Dorado, así como de las obras de drenaje que están ya construidas en el mismo sector concesionado; como elemento técnico importante para verificar los alcances de los nuevos trabajos de mantenimiento que debe realizar el concesionario. Se debe tener apoyo permanente de la ANI, generando comunicaciones jurídicas contundentes hacia el concesionario, dejando en claro las razones por las cuales esta documentación referente al proyecto SI debe ser entregada por el concesionario a la interventoría, para efectos de ella interventoría cuente con esta memoria histórica del proyecto de concesión.
- Implementar como una buena práctica, la página WEB de la interventoría, incluyendo elementos e información para el usuario, y en general a los ciudadanos que quieren conocer aspectos generales del proyecto de concesión aeroportuaria y que pasa a ser una herramienta directa de comunicación ciudadano-ANI-Interventoría.

Rogamos para el efecto, tener en cuenta las opciones que más adelante se destacan y pueden incluirse en dicha página WEB, producto del desarrollo de páginas de otras interventorías de la ANI en los últimos meses, que es a la vez consecuencia del modelo de las buenas prácticas aplicadas en diferentes proyectos:

EMPRESAS QUE CONFORMAN EL CONSORCIO INTERVENTOR
QUE TENGA UNA PESTAÑA DE NOTICIAS SOBRE EL PROYECTO ACTUALIZADA
INGRESO AL SISTEMA DE GESTION DOCUMENTAL QUE TENGA LA INTERVENTORIA
PRESENTA LOS ALCANCES EXPLICATIVOS DE CADA COMPONENTE DE LA INTERVENTORIA
FICHA TECNICA DEL PROYECTO ACTUALIZADA
TIENE LOCALIZACION GEOGRAFICA DEL PROYECTO
EXPLICA LAS CARACTERISTICAS GENERALES DEL PROYECTO
UBICACIÓN DE OFICINAS DE LA INTERVENTORIA (DIRECCION, TELEFONO EMAIL)
TIENE AVANCES FOTOGRAFICOS ACTUALIZADOS
UBICACIÓN Y TARIFAS DE PEAJES EN EL PROYECTO
TIENE CONTADOR DE VISITAS LA PAGINA WEB
ACCESO POR LINK A LA PAGINA DE LA ANI
ACCESO POR LINK A LA PAGINA DEL CONCESIONARIO

- Los registros fotográficos de seguimiento de los trabajos y acciones de mantenimiento de CODAD S.A, deben ser almacenados de forma organizada y con clasificación por fechas de las diferentes tomas realizadas, aprovechando el recurso de cámaras fotográficas y de video con que cuenta la Interventoría. La utilización de carpetas digitales clasificadas por fechas y tipos de trabajos es una buena práctica útil para su aplicación.
- El procedimiento de copias de seguridad de la información contenida en los computadores de las oficinas –Backups- debe ser una metodología organizada y periódica, definido su procedimiento dentro del Plan de Calidad, teniendo en cuenta la importancia de esta información.

6.5.2 Desempeño del Componente Técnico

- Se requiere que la Interventoría racionalice su recurso humano para hacer presencia permanente en los trabajos de mantenimiento del Concesionario, porque no lo está cubriendo totalmente.
- Complementariamente es obligación del concesionario, entregar la información que contenga los resultados de los ensayos de calidad que realizan, dentro de los

alcances contractuales definidos para su realización – periodicidad y metodología. Por ello, la interventoría debe continuar, exigiendo dicha información, apoyándose en la ANI para tal fin.

- Se debe contar con la ficha técnica del proyecto actualizada y con contenido claro y didáctico, para todos los fines informativos del estado actual del proyecto. Este formato será suministrado por el supervisor del contrato de interventoría y actualizado de manera mensual y en medio digital por parte de la interventoría, para efectos de incorporarla en la página WEB de la ANI.
- Para las tareas de vigilancia y control que debe realizar la interventoría, se denotó un personal profesional escaso y adicionalmente con unas dedicaciones bajas, que vale la pena analizar, toda vez que en la ANI, las interventorías deben tener presencia y acción permanente frente a los trabajos del concesionario.

6.5.3 Desempeño del Componente Financiero

- Al igual que en el componente técnico, la entrega de la información por parte del concesionario Codad S.A. debe ser un requisito y obligación. Para ello, el área jurídica del interventor debe realizar todas las gestiones y solicitudes encaminadas a este fin. El apoyo de la ANI- VGC debe ser también un instrumento para lograr este objetivo, para de esa forma poder analizar y revisar este importante componente en una concesión.

6.5.4 Desempeño del Componente Jurídico

- Incluir en cada uno de los informes mensuales de interventoría, un formato de control estandarizado e incluido en el Plan de Calidad de la Interventoría, acerca de las características vigentes de las diferentes pólizas del concesionario, con el propósito de garantizar su permanente vigencia y cubrimiento..
- Del punto anterior, también aplica llevar un formato similar para colocar las características particulares de las pólizas de la interventoría, cumpliendo con las características que define su contrato.
- Es conveniente estructurar una matriz de riesgos que alerte a la Entidad, de todos aquellos aspectos que requieren definición desde el punto de vista contractual para el contrato del concesionario. En dicha matriz, la interventoría deberá presentar análisis y recomendaciones que sirvan de insumo a la ANI para la toma de decisiones a tiempo y para efectos de priorizar acciones de mejora o solución que se requieran.

De los resultados de la MED, se obtiene también el siguiente listado gráfico que se presenta en este informe, donde se aprecian las calificaciones de cada componente con la discriminación de aspectos de buenas prácticas (BP) y contractuales (C) y que serán insumo para tener en cuenta por parte de la interventoría Consorcio Aeroportuario, para la formulación de estrategias y planes de mejoramiento de sus procesos. En el capítulo de conclusiones de este informe, se presentará una conclusión a este respecto.



REPORTE DE CALIFICACION DE INTERVENTORIA

Nombre Proyecto Concesión	CODAD
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Aeroportuario

01 Componente Administrativo			02 Componente Técnico			03 Componente Financiero			04 Componente Jurídico			05 Componente Aforos y Estadística			06 Componente Ambiental			07 Componente Social			08 Componente Predial		
Id	Calificador	C/BP	Id	Calificador	C/BP	Id	Calificador	C/BP	Id	Calificador	C/BP	Id	Calificador	C/BP	Id	Calificador	C/BP	Id	Calificador	C/BP	Id	Calificador	C/BP
01	70,5	BP	01	70,5	BP	01	45,5	C	01	45,5	BP	01	NA	C	01	NA	C	01	NA	BP	01	NA	C
02	45,5	BP	02	NA	BP	02	45,5	C	02	70,5	C	02	NA	C	02	NA	BP	02	NA	C	02	NA	C
03	70,5	BP	03	70,5	BP	03	NA	C	03	45,5	BP	03	NA	C	03	NA	BP	03	NA	C	03	NA	C
04	70,5	BP	04	70,5	BP	04	NA	C	04	45,5	C	04	NA	C	04	NA	C	04	NA	BP	04	NA	C
05	45,5	C	05	70,5	BP	05	NA	C	05	NA	BP	05	NA	C	05	NA	BP	05	NA	C	05	NA	C
06	70,5	C	06	NA	BP	06	NA	C	06	70,5	BP	06	NA	BP	06	NA	C	06	NA	BP	06	NA	C
07	45,5	C	07	70,5	BP	07	NA	C	07	70,5	BP	07	NA	BP	07	NA	C	07	NA	BP	07	NA	BP
08	90,5	C	08	70,5	BP	08	NA	C	08	NA	C	08	NA	BP	08	NA	C	08	NA	BP	08	NA	BP
09	70,5	C	09	NA	BP	09	NA	C				09	NA	BP	09	70,5	C				09	NA	BP
10	90,5	BP	10	NA	C	10	NA	C				10	NA	BP	10	NA	C				10	NA	C
11	90,5	C	11	90,5	C	11	NA	BP				11	NA	BP	11	NA	BP				11	NA	C
12	70,5	BP	12	15,5	C	12	NA	C						12	70,5	BP				12	NA	BP	
13	NA	BP	13	70,5	BP	13	NA	BP						13	NA	BP				13	NA	BP	
14	70,5	C	14	70,5	BP	14	NA	C						14	NA	C				14	NA	BP	
15	70,5	C	15	90,5	BP	15	NA	BP						15	NA	C							
16	70,5	C	16	NA	C									16	70,5	BP							
17	45,5	BP	17	NA	C									17	NA	C							
18	70,5	BP	18	NA	C									18	NA	C							
19	NA	C	19	NA	C									19	NA	BP							
20	NA	C	20	NA	BP									20	NA	BP							
21	90,5	C	21	NA	C									21	70,5	BP							
22	NA	C	22	NA	C									22	NA	BP							
23	70,5	BP	23	70,5	C									23	NA	BP							
24	NA	BP	24	NA	BP									24	NA	BP							
25	90,5	BP	25	NA	BP									25	45,5	BP							
26	90,5	BP	26	NA	BP																		
27	70,5	BP	27	NA	BP																		
28	NA	BP	28	NA	BP																		
29	70,5	BP	29	NA	BP																		
30	70,5	BP	30	NA	BP																		
31	45,5	BP	31	NA	BP																		
32	90,5	BP	32	NA	BP																		
33	90,5	BP	33	NA	BP																		
34	90,5	BP	34	45,5	BP																		
35	90,5	BP	35	NA	BP																		
36	90,5	BP	36	NA	BP																		
37	NA	C	37	NA	BP																		
38	70,5	BP	38	70,5	BP																		
39	NA	C	39	90,5	BP																		
40	70,5	BP	40	70,5	BP																		



- Llevar a cabo una permanente revisión, que debe adjuntarse dentro de los informes mensuales de interventoría de ser pertinente, acerca de los cambios y aprobaciones que se generen frente a la composición accionaria del concesionario. Como se pudo verificar, durante el desarrollo del contrato desde finales del 2000, han ocurrido varios cambios, y por ello, este control y seguimiento cobra importancia.

6.5.5 Desempeño del Componente Ambiental

- Ante el hecho repetitivo de que el concesionario no entrega la información a tiempo y completa de los resultados de los ensayos ambientales que son de obligatorio cumplimiento según lo define la Licencia Ambiental del proyecto, la interventoría debe tener dentro de sus prioridades, el cumplimiento por parte de Codad de la entrega de esta información, para que de esta forma la interventoría pueda verificar los respectivos cumplimientos de acuerdo a los rangos y límites ambientales que se tienen definidos a nivel nacional.
- Del punto anterior, la interventoría deberá contar con los servicios de un laboratorio ambiental que pueda desarrollar en dado caso, ensayos de verificación de calidad para corroborar o ratificar los resultados de ensayos realizados y entregados por el concesionario y que tengan incongruencia en sus resultados.
- El tema de seguridad industrial y salud ocupacional debe continuar siendo una bandera de seguimiento por parte de la Interventoría. Más aún, si se tienen trabajos nocturnos como es el gran porcentaje de trabajos de campo que realiza este concesionario.
- Es muy conveniente que las dotaciones y elementos de protección personal, como cascos y chalecos del personal de interventoría, contengan el logotipo de la ANI. Esta buena práctica no es costosa y si ayuda a reflejar la importancia que para la ANI son sus interventorías.
- Estandarizar e incluir en el Plan de Calidad de interventoría, los formatos de control y seguimiento ambiental sobre los trabajos de vigilancia que actualmente realizan, para llevar trazabilidad de las labores de campo ambientales que se realizan regularmente.
- Robustecer con conclusiones y manejo de indicadores, el contenido ambiental dentro de los informes mensuales de interventoría.

ANÁLISIS GRÁFICO DE RESULTADOS

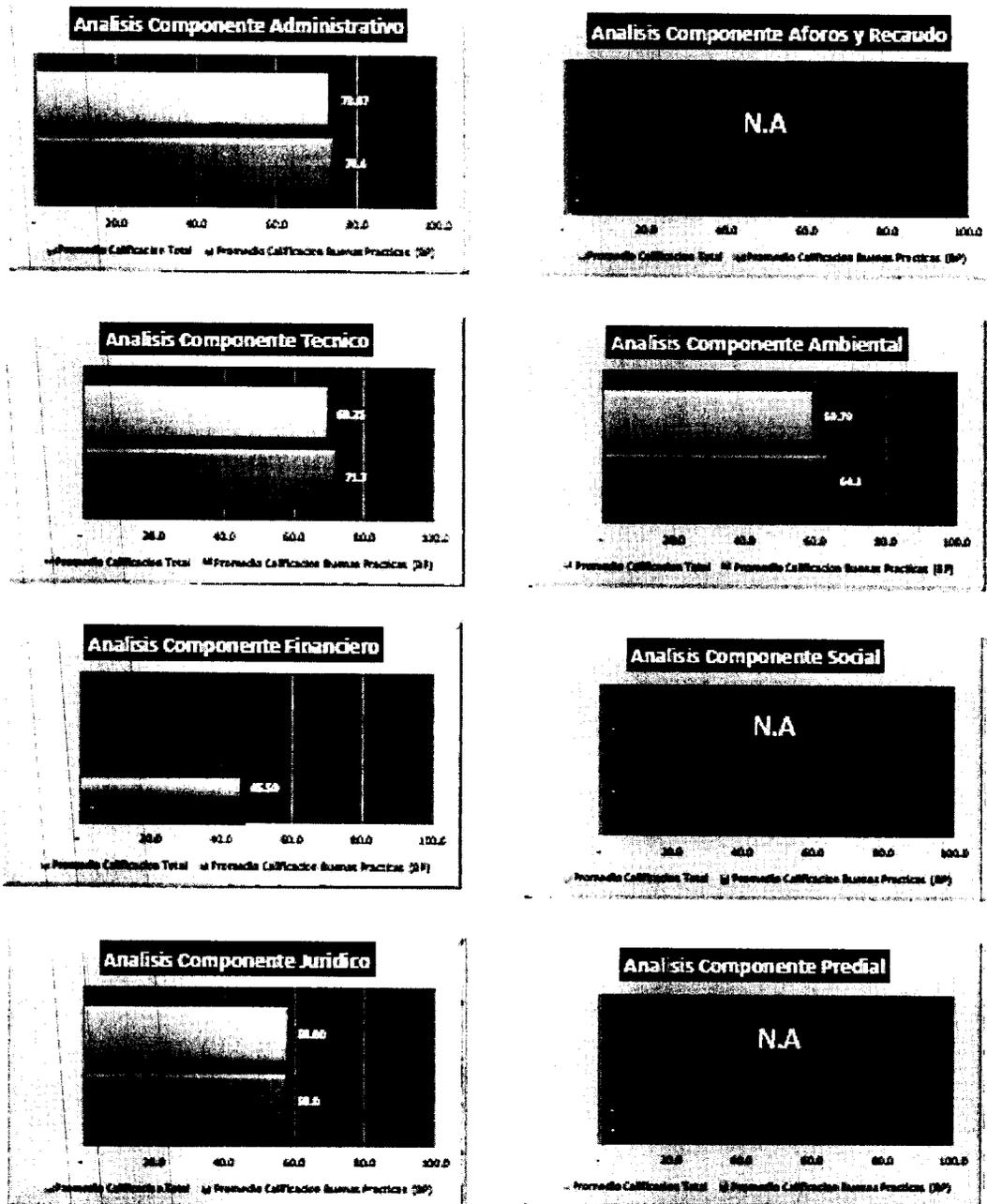


Tabla 6 Resultados de calificación MED discriminados por BP y C

6.6 Evaluación del personal de la Interventoría

Como parte de las labores de la Auditoría programadas, se realizó la revisión detallada del personal ofrecido en la oferta económica del interventor Consorcio Aeroportuario, contrastándolo contra el personal que actualmente tiene esa interventoría.

A este respecto, se presenta a continuación, la tabla que corresponde a la oferta económica del Consorcio Aeroportuario para la Etapa de Mantenimiento en la cual se encuentra el proyecto:

PRESUPUESTO ESTIMADO DE INTERVENTORIA - ETAPA DE MANTENIMIENTO CODAD S.A.							
COSTOS DIRECTOS							
PERSONAL							
	CANTIDAD	DEDICAC.	F.M.	SALARIO	TIEMPO (Meses)	COSTO TOTAL	USDs
Director General	1	40%	2,2	5.450.000	1	4.796.000	\$ 2.664,44
Asesor Contable	1	10%	2,2	5.000.000	1	1.100.000	\$ 611,11
Ingeniero Electricista	1	20%	2,2	3.700.000	1	1.628.000	\$ 904,44
Ingeniero Civil Residente Cat B	1	100%	2,2	3.600.000	1	7.920.000	\$ 4.400,00
Asesor Juridico.	1	10%	2,2	5.000.000	1	1.100.000	\$ 611,11
Topografo	1	10%	2,2	1.733.000	1	381.260	\$ 211,81
Cadenero	1	10%	2,2	1.122.000	1	246.840	\$ 137,13
					SUBTOTAL 1	17.172.100	\$ 9.540,06
OTROS COSTOS							
	CANTIDAD	DEDICAC.	VALOR	TIEMPO (Meses)	COSTO TOTAL		
Gastos de vehículo	1	60%	4.000.000	1	2.400.000	\$ 1.333,33	
Equipo de Topografía	1	10%	560.000	1	50.000	\$ 31,11	
Laboratorios de suelos, pavimentos y electricos	1	10%	5.000.000	1	500.000	\$ 277,78	
Costos administrativos en general (Secretaria de oficina, arrendamiento, papeleria, equipos de oficina, fotocopias y otros.) Se toma como valor de cambio del dólar \$1.800 oo	1	100%	2.739.100	1	2.739.100	\$ 1.521,72	
					SUBTOTAL 2	5.695.100	\$ 3.183,94
					TOTAL 1 + 2	\$ 22.867.200	\$ 12.704,00

Jaime D Bateman Duran
Representante Legal

Tabla 7 Oferta Económica de la interventoría

De donde se puede apreciar, que de tiempo completo está valorado únicamente el ingeniero civil residente. El resto de personal tiene dedicaciones parciales, que fluctúan entre 10% y 40%.

Sabiendo que la interventoría aquí auditada proviene de un acto de cesión, desde una Entidad diferente a la ANI – en este caso fue la Aeronáutica Civil – cobra interés en que Consorcio Aeroportuario se adhiera al tipo de labores que las interventorías en la ANI desarrollan, producto de la aplicación de las bases definidas en el proyecto “Incorporación de las Interventorías a los fines esenciales del Estado”, en donde nuestras interventorías están

prestándonos cada vez más, acciones de Estado, con compromiso, organización y estrategias de control. Es decir realizan una importante labor de apoyo y contribución con miras a la solución de los problemas y a la identificación de factores que aseguren el éxito de los contratos de concesión, que no es otro distinto que la satisfacción de los fines esenciales del Estado.

Lo que se denotó a través de la auditoría, es que se tiene un alcance de concesión importante en meta física y en labores de operación y mantenimiento que son 24 horas.

Al analizar el organigrama con que cuenta la interventoría Consorcio Aeroportuario, cumpliendo con los requerimientos de personal mínimo que tiene el contrato celebrado en su momento con la Aeronáutica Civil, se encuentra una eventual desproporción que no permitirá atender integralmente la vigilancia y control del contrato de concesión.

Las labores de seguimiento y control de interventoría en los trabajos diurnos y nocturnos que realiza el concesionario CODAD S.A. son permanentes, razón por la cual es probable que la periodicidad, organización y detalle con base en el cual se desarrollen las labores de vigilancia y control, no sea del todo satisfactorio.

Es por ello, que la ANI, en cabeza de la gerencia Aeroportuaria que pertenece a la Vicepresidencia de Gestión Contractual, debería liderar una evaluación integral de esta observación encontrada durante la auditoría, en beneficio de los mismos operadores aéreos y de los usuarios del terminal que deberían tener un representante del Estado en las labores propias y numerosas de "vigilancia" de las tareas requeridas del concesionario en la etapa de Mantenimiento del contrato de concesión. La solución a esta situación, se debe lograr en el corto plazo, dadas las importantes implicaciones que ello generaría a nivel contractual.

Producto de la revisión realizada en la auditoría – para los cargos del director, ingeniero electricista e ingeniero residente-, se puede concluir que efectivamente la Interventoría si está utilizando los profesionales aprobados en su momento para el desarrollo de sus trabajos contractuales.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Producto de los diferentes temas analizados, verificados y en general auditados por la oficina de Control Interno en terreno y en oficinas, se resaltan las siguientes recomendaciones para que se tengan en cuenta como elemento constructivo, con el objeto de generar las tareas y estrategias que se deriven de las mismas en beneficio del proyecto y de los fines que tiene la Agencia Nacional de Infraestructura para éste proyecto.

7.1 Conclusiones para el supervisor de la ANI

A reglón seguido se detallan estas recomendaciones para la supervisión del proyecto, en cabeza del ingeniero Jaime Niño:

- a) Será labor directa y permanente del supervisor, generar los espacios y metodologías para lograr que las tareas y acciones del interventor, se generen bajo estándares de contenido, oportunidad y calidad que permitan promover la información indispensable para la ANI, tanto como la evidencia del seguimiento y control del concesionario en los trabajos de las pistas del Aeropuerto El Dorado.

Para ello, el trabajo en equipo, entre Gerencia Aeroportuaria e interventoría, debe ser una premisa permanente, más aún con el poco personal que contractualmente se definió al firmar el contrato el Consorcio Aeroportuario. Dentro de los esquemas actuales de nuestra entidad, los supervisores de cada proyecto son los encargados de realizar labores de enlace y gestión entre la interventoría, el concesionario y la ANI, siempre en beneficio del correcto desarrollo del proyecto. En el tema aeroportuario se tienen unos aspectos particulares, que tienen que ver con los mismos contratos de interventoría, los cuales fueron estructurados e iniciados desde hace varios años en la Aeronáutica Civil.

- b) En cabeza de la gerencia aeroportuaria, se deben generar y aplicar las estrategias posibles para lograr armonizar las metodologías propias de estas nuevas interventorías subrogadas hacia la ANI, con los niveles de servicio que nuestra Entidad está estandarizando. Es aquí, donde la labor de los supervisores, cobra un valor de inusitada proporción. Debe ser el supervisor de un proyecto en la ANI, la cabeza visible ante el interventor y el concesionario, para garantizar el seguimiento de un contrato de concesión, independiente a la etapa de ejecución donde se encuentre.

A través del supervisor, se deben orientar los temas que requiera el mismo proyecto y de ésta forma, ser un facilitador para lograr los avances y obligaciones que se deben cumplir por parte del concesionario y del interventor del proyecto concesionado. Y es esta labor en donde el ingeniero Jaime Niño debe propender por conseguir esas metas.

- c) El responsable de proceso, que corresponde al supervisor delegado por el gerente aeroportuario para ése fin, debe dar aplicación al procedimiento EVCI-P-002- y diligenciar el formato EVCI-F-004: "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE

CONTROL INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento puede programar una mesa de trabajo para el apoyo respectivo. Este plan debe ser estructurado por la propia interventoría con base en lo formulado y presentado en este informe de auditoría y presentado al supervisor para su análisis inicial. Es necesario precisar que para la presentación de dicha matriz se poseen cinco (5) días hábiles después de recibir el presente informe la Vicepresidencia de Gestión Contractual, y debe ser remitido por correo electrónico a la Oficina de Control Interno, para su revisión y observaciones del caso.

- d) Tener muy en cuenta el aspecto contractual con que se cuenta en la coyuntura frente a la magnitud e importancia que tiene aeropuerto El Dorado en Bogotá, en particular para este informe lo relacionado con las dos pistas de aterrizaje del aeropuerto, contrastado con el poco personal con que cuenta la interventoría Consorcio Aeroportuario. Con la directriz que actualmente se tiene en la ANI y que es bien conocida, respecto a los fundamentos que se deben tener para las posibles adiciones de los contratos de interventorías y/o concesionarios, el tema de análisis de la situación aquí planteada para el contrato actual de interventoría de Operación y mantenimiento de pistas y zonas aledañas, debe ser muy bien analizada desde todos los aspectos contractuales, y con la celeridad que el tema amerita.
- e) Se deberá recibir de la interventoría, la información actualizada que ellos suministren acerca de la ficha técnica del proyecto, para lo cual se deberá realizar por parte del supervisor de éste contrato, el suministro en medio magnético del formato actualizado correspondiente y que se debe entregar diligenciado oportunamente a la ANI de manera mensual. EL supervisor será el encargado de entregarlo internamente al área o dependencia que maneja la información que contiene la página WEB de nuestra entidad.

7.2 Conclusiones hacia la interventoría del proyecto

Para la Interventoría del proyecto se deberán tener en cuenta las recomendaciones y lineamientos que ésta oficina está planteando en el presente informe (Ver capítulo 6), producto de la Auditoría realizada, y que en particular trata sobre los siguientes puntos:

- a) Se llevó a cabo la aplicación de la metodología desarrollada hasta este momento por la Oficina de Control Interno, con el objeto de evaluar de manera integral y detallada el desempeño de las labores propias de la Interventoría y se obtuvo una calificación general de desempeño de la Interventoría para el mes de julio de 2014 de 61.21, que se encuentra dentro del rango definido como Alto. Los puntos que obtuvieron calificaciones bajas dentro de la matriz MED, deberán ser analizados por

la interventoría para efectos de mejorar y establecer procedimientos que conduzcan, en la próxima evaluación a realizar, a una mejora sustancial en su calificación y así lograr mejorar aspectos propios del servicio de Interventoría hacia el desarrollo del proyecto. Para ello, se entregan anexos al presente informe, los diferentes listados y gráficos que arroja la MED, en beneficio del estudio y utilización por parte de la Interventoría para implementar las acciones de mejora que correspondan. De éste punto se resaltan los siguientes aspectos:

- o Contar con indicadores de gestión para resumir de manera gerencial aspectos y variables realizadas por la Interventoría.
 - o Llevar un control permanente de LA/FT según lo reglamenta la ley de la Nación.
 - o Desarrollar e incluir en los informes mensuales de interventoría, las matrices de riesgos periódicas para el contrato del concesionario y de la interventoría.
 - o Tener convenientemente almacenado los registros fotográficos que la interventoría lleva en el diario que hacer de sus labores de vigilancia y control. Además, cada foto debe quedar con la fecha impresa para efectos de ubicación de lo mostrado en el tiempo.
 - o Diligenciar y entregar oportunamente la información actualizada de la ficha técnica del proyecto. Este formato será suministrado por el supervisor del contrato designado por la ANI.
 - o Actualización de la página WEB de la interventoría, con información que le sirva al ciudadano que quiera consultar aspectos del desarrollo de los trabajos del concesionario CODAD S.A.
 - o Utilizar gráficas e indicadores estadísticos que facilitan la interpretación de la información de mantenimiento que realiza y entrega el concesionario.
 - o Realizar seguimiento a los temas de seguridad industrial en las actividades que realice el concesionario en la zona de las pistas y sus alrededores.
 - o Tener permanente contacto y coordinación con el concesionario Opain S.A y sus interventorías técnica y de operación y mantenimiento, encargados de las labores de construcción y operación y mantenimiento de la terminal aérea y sus zonas anexas.
- b) La estandarización de los formatos para la trazabilidad de los trabajos del concesionario que debe tener la interventoría en el desarrollo de su contrato, le puede dar organización y soporte a las labores de registro de esa importante labor.

- c) Generar las acciones que le competan, derivadas del análisis del plan de mejoramiento por procesos que saldrá del presente informe.

Cordialmente,



DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO
Jefe de Oficina de Control Interno

Anexos: RESULTADOS MATRIZ MED



Agencia Nacional de
Infraestructura

**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

**ANEXO: RESULTADOS DE LA MATRIZ
DE EVALUACIÓN DE INTERVENTORÍA –
MED /Julio 2014, DISCRIMINADO POR
LOS COMPONENTES DE SU CONTRATO
INTEGRAL**

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA AEROPORTUARIA



Nombre Proyecto Concesión	Codad S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	Julio de 2014

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Organización de la Interventoría	B	70.5	BP
02	Actualización científica y tecnológica	R	45.5	BP
04	Exigencia al concesionario de sus obligaciones	B	70.5	BP
05	Advertir incumplimientos de obligaciones Concesionario	R	70.5	C
06	Acompañar advertencias con conceptos y análisis	B	45.5	C
07	Apoyo y Acompañamiento	R	70.5	C
08	Sugerencias al concesionario con soluciones planteadas	E	45.5	C
09	Control de plazos de ejecución del concesionario	B	90.5	C
10	Análisis estadístico e indicadores gestión Interventoría	E	70.5	BP
11	Presentación proyecto a autoridades y entes territoriales y nacionales	E	90.5	C
12	Página WEB de la Interventoría	B	90.5	BP
13	Revisión de la página de la Concesión	NA	70.5	BP
14	Archivo organizado y completo de la Interventoría	B	NA	C
15	Archivo histórico de la concesión	B	70.5	C
16	Archivo de correspondencia enviada y recibida de Interventoría	B	70.5	C
17	Información de diseños actualizada	R	70.5	BP
18	Plan de Aseguramiento de Calidad de Interventoría	B	45.5	BP
19	Seguimiento al Plan de Aseguramiento de Calidad	NA	70.5	C
20	Vigilancia del inventario de Bienes de la Concesión	NA	NA	C

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA AEROPORTUARIA



Nombre Proyecto Concesión	Codad S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	Julio de 2014

01 Componente Administrativo				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
21	Cumplimiento de pagos de aportes parafiscales de la Interventoría	E	NA	C
22	Comunicación en línea Interventoría-ANI	NA	90.5	C
23	Comunicaciones entre personal de Interventoría	B	NA	BP
24	Registro fotográfico obras construcción	NA	70.5	BP
25	Registro fotográfico labores Mantenimiento y Operación	E	NA	BP
26	Legalidad equipos de Interventoría	E	90.5	BP
	Programas de control de trabajos del concesionario :			
27	Control de Obra	B	90.5	BP
28	Control predial	NA	70.5	BP
29	Control de Ensayos	B	NA	BP
30	Control de Riesgos concesionario	B	70.5	BP
31	BACKUPS DE INFORMACION DE LA INTERVENTORIA	R	70.5	BP
32	Certificado de Aseguramiento de Calidad	E	45.5	BP
33	Certificado de Gestión de Calidad Ambiental	E	90.5	BP
34	Certificado de Aseguramiento de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional	E	90.5	BP
35	Acreditación Laboratorios de Materiales	E	90.5	BP
36	Identificación de la ANI en los campamentos, vehículos y recursos de obra de la Interventoría	E	90.5	BP
37	Servicios a terceros por ingresos Regulados y no regulados	NA	90.5	C
38	Retroalimentación del personal extranjero	B	NA	BP
39	Control de parámetros de calificación IATA	NA	70.5	C
40	Transmisión de conocimiento de especialistas	B	NA	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA AEROPORTUARIA



Nombre Proyecto Concesión	Codad S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consorcio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	Julio de 2014

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Director de Interventoría	B	70.5	BP
02	Segundo de la Interventoría	NA	NA	BP
03	Residentes de Interventoría de Obra	B	70.5	BP
04	Ingeniero Electricista	B	70.5	BP
	Conocimiento del proyecto integral:			
05	Director de Interventoría	B	70.5	BP
06	Segundo de la Interventoría	NA	NA	BP
07	Residentes de Interventoría de Obra	B	70.5	BP
08	Ingeniero Electricista	B	70.5	BP
09	Identificación de daños y novedades a terceros en sector de proyecto	NA	NA	BP
10	Seguimiento técnico a los trabajos constructivos de la Concesión	NA	NA	C
11	Calidad en la Interventoría en Construcción y Mantenimiento	E	90.5	C
12	Ficha Técnica del Proyecto	M	15.5	C
13	Revisión de señalización de obra	B	70.5	BP
14	Revisión de señalización de obra en frentes que estén en Operación y Mantenimiento	B	70.5	BP
15	Orden y logística oficinas Interventoría	E	90.5	BP
16	Revisión de los informes de Operación	NA	NA	C
17	Revisión resultados de Encuestas a Clientes	NA	NA	C
18	Cumplimiento de servicios asociados a los Ingresos Regulados y no Regulados de la concesión	NA	NA	C

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA AEROPORTUARIA



Nombre Proyecto Concesión	Codad S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	Julio de 2014

02 Componente Técnico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
19	Cumplimiento de niveles del servicio de la concesión	NA	NA	C
20	Continuación del servicio durante intervenciones de mantenimiento del concesionario	NA	NA	BP
21	Control del servicio de maleteros	NA	NA	C
22	Cumplimiento de las obligaciones de Seguridad Aeroportuaria	NA	NA	C
23	Seguimiento al cumplimiento disposiciones RAC-17	B	70.5	C
24	Control de terminal de pasajeros - Estado General	NA	NA	BP
25	Control de terminal de pasajeros - Áreas públicas : Vías de acceso al aeropuerto	NA	NA	BP
26	Control de terminal de pasajeros - Áreas públicas : Servicio Sanitarios	NA	NA	BP
27	Control de terminal de pasajeros - Áreas públicas : Counters	NA	NA	BP
28	Control de terminal de pasajeros - Áreas públicas : Sistema de transporte equipaje y área de selección de equipaje	NA	NA	BP
29	Control de terminal de pasajeros - Áreas públicas : Área Comercial	NA	NA	BP
30	Control de terminal de pasajeros - Áreas públicas : Salas de Espera Públicas	NA	NA	BP
31	Control de terminal de pasajeros - Áreas Restringidas : salas de embarque y desembarque	NA	NA	BP
32	Control de terminal de pasajeros - Áreas Restringidas : Servicios sanitarios	NA	NA	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA AEROPORTUARIA



Nombre Proyecto Concesión	Codad S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	Julio de 2014

03 Componente Financiero				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Seguimiento a información financiera Concesionario	R	<input type="radio"/> 45.5	C
02	Controles financieros	R	<input type="radio"/> 45.5	C
03	Resumen de los ingresos de la concesión en el período	NA	NA	C
04	Comportamiento de los ingresos regulados y no regulados	NA	NA	C
05	Verificación de contraprestación del concesionario	NA	NA	C
06	Informe de Diagnostico Financiero Inicial	NA	NA	C
07	Evaluación regular de la información financiera del concesionario	NA	NA	C
08	Revisión Informes de Fideicomiso	NA	NA	C
09	Comités de Fiducia	NA	NA	C
10	Informes de formatos financieros ANI	NA	NA	C
11	Idoneidad personal del área	NA	NA	BP
12	Control de las obligaciones tributarias del Concesionario	NA	NA	C
13	Informes de Especialistas de Interventoría	NA	NA	BP
14	Se examina que no hay violación a los LA/FT	NA	NA	C
15	Contenido Financiero en el Informe Mensual	NA	NA	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA AEROPORTUARIA



Nombre Proyecto Concesión	Codad S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	Julio de 2014

04 Componente Jurídico				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Consultas jurídicas.	R	45.5	BP
02	Comunicaciones de incumplimiento de toda índole.	B	70.5	C
03	Capacitaciones jurídicas de Interventoría.	R	45.5	BP
04	Seguimiento pólizas concesión.	R	45.5	C
06	Contenido Jurídico en el Informe Mensual.	B	NA	BP

REPORTE DE CALIFICACION DETALLADA DE INTERVENTORIA AEROPORTUARIA



Nombre Proyecto Concesión	Codad S.A.
Nombre Interventoría del proyecto	Consortio Aeroportuario
Fecha de Evaluación	Julio de 2014

06 Componente Ambiental				
Id	Ítem	Calificación REALIZADA	Calificación Numerica	C / BP
01	Revisión y verificación Análisis de laboratorio del concesionario.	NA	NA	C
02	Ensayos de verificación de la Interventoría.	NA	NA	BP
03	Seguimiento a manejo de aguas industriales.	NA	NA	BP
04	Seguimiento licencias concesionario.	NA	NA	C
05	Permisos y licencias que requiera el concesionario para el desarrollo de sus trabajos.	NA	NA	BP
06	Planes de disposición de escombros y desechos.	R	45.5	C
07	Revisión del sistema de Calidad ambiental y SISO del concesionario.	R	45.5	C
08	Seguimiento y acciones de Interventoría frente al cumplimiento de disposiciones de SISO y ambiental por parte del concesionario.	NA	NA	C
09	Seguimiento al componente de seguridad industrial.	B	70.5	C
10	Seguimiento charlas de seguridad industrial del concesionario.	NA	NA	C
11	Charlas de seguridad personal de Interventoría.	NA	NA	BP
12	Elementos de EPP de Interventoría.	B	70.5	BP
13	Cronograma de seguimiento ambiental.	NA	NA	BP
14	Primeros Auxilios del Concesionario.	NA	NA	C
15	Preparación y presentación de indicadores ambientales.	NA	NA	C
16	Primeros Auxilios del Interventor.	B	70.5	BP

Criterios de Calificación Proyecto Aeroportuario

Componente	Contractual		Buenas Prácticas		Total	
	Items	%	Items	%	Items	%
Administrativo	15	38%	25	63%	40	24%
Tecnico	11	28%	29	73%	40	24%
Financiero	15	83%	3	17%	18	11%
Gestion Juridica	3	38%	5	63%	8	5%
Gestion de Aforo y Estadísticas	5	45%	6	55%	11	7%
Gestion ambiental	11	44%	14	56%	25	15%
Gestion Social	3	38%	5	63%	8	5%
Gestion Predial	8	57%	6	43%	14	9%
Total	71	43.3%	93	56.7%	164	

Items que no se pudieron calificar (NA)	% items NA / Total items
8	20%
24	60%
13	72%
2	25%
11	100%
18	72%
8	100%
14	100%
98	60%