

El Revelador Institucional. Boletín No 31 de la oficina de Control Interno

Diego Orlando Bustos Forero

lun 26/08/2013 11:20 a.m.

Bandeja de entrada

Para: ANI <ANI@ani.gov.co>;

Revelador Institucional



BOLETÍN No. 31

PERSPECTIVAS DE CONTROL EN LA GESTIÓN CONTRACTUAL DEL MODO AEROPORTUARIO



El cambio de la naturaleza Jurídica de la Institución acaecida en virtud del Decreto 4165 de 2011 determina tres (3) aspectos que se relacionan con la asunción de responsabilidades por parte de la ANI, a saber: 1) Transferencia de infraestructura de transporte y áreas de aeródromos que se requieran para la celebración de concesiones o APP y 2) La estructuración, celebración y gestión contractual de los proyectos relacionados con las áreas de los aeródromos a partir del 1º de enero de 2012 y 3) La gestión contractual de las concesiones de la AEROCIVIL sobre áreas de aeródromos a partir de la subrogación y no después del 31 de diciembre de 2013.

Desde la vigencia de dicha norma la ANI se ha venido preparando para asumir los roles que le son inherentes en el modo aeroportuario, vinculando un equipo para el efecto y llevando a cabo reuniones con

la AEROCIVIL para la puesta en escena de una entrega real y efectiva de los proyectos concesionados por esta última entidad con el propósito de ultimar la subrogación pertinente.

La gestión de los contratos de concesión vigentes en el modo aeroportuario, se deberá llevar a cabo, -una vez se cumplan todos los requisitos de una entrega real y efectiva- sobre los siguientes contratos:

- ▲ Contratos adjudicados a mediados de los años noventa, por un término de quince (15) años que corresponden a los Aeropuertos de Cartagena (1996), Barranquilla (1997) y la segunda pista del Aeropuerto El Dorado de Bogotá (1995).
- ▲ El Contrato de Concesión del Aeropuerto de Cali, adjudicado en el año 2000 por veinte (20) años.
- ▲ Los contratos adjudicadas en la primera década del 2000 que corresponden al Aeropuerto El Dorado de Bogotá (2006), excluidas las pistas que ya se habían concesionado, los aeropuertos de San Andrés y Providencia (2006), los aeropuertos Centro-Norte (Medellín, Rionegro, Corozal, Quibdó, Apartadó y Montería) adjudicados en el 2008 y los aeropuertos Nor-Oriente (Bucaramanga, Cúcuta, Valledupar, Barrancabermeja, Riohacha y Santa Marta) adjudicados en el mes de Agosto de 2010.

El control en los Contratos de Concesión de la ANI

Así como existen diferentes mecanismos y maneras de ejercer el seguimiento a los contratos de concesión de otros modos, como el carretero, la ANI evaluará según la naturaleza de los proyectos que se han de subrogar, las características de la vigilancia y control y a través de quiénes se llevará a cabo.

Lo anterior podrá fundarse en interventorías integrales, acompañadas de supervisores que realizan labores de direccionamiento, coordinación y enlace con las concesiones y sus interventores o una de las dos, sin permitir el fenómeno de la concurrencia, es decir que el interventor y el supervisor tengan funciones idénticas.



La metodología propuesta por la Oficina de Control Interno para llevar a cabo una entrega real y efectiva de las concesiones fue acogida en la ANI

En efecto; propusimos el 18 de abril de este año adoptar mecanismos de control del proceso de subrogación para que se definiera una entrega real y efectiva por parte de Aerocivil en cada una de las concesiones, a través de la cual se detectan los pasos a seguir en cada uno de los temas asociados a los proyectos. Hoy por hoy, la ANI cuenta con mesas temáticas que abordan cada uno de los componentes de entrega, acogiendo nuestra metodología.

Adicionalmente recomendamos unos lineamientos frente a las Interventorías futuras de dichas concesiones, entre los cuales resaltamos, las cargas de trabajo, los tiempos de permanencia y los perfiles del equipo de interventorías.

Lo que encontramos en Aerocivil frente al control de los contratos de concesión aeroportuarios.

De las siete (7) concesiones aeroportuarias que actualmente se tienen, solo tres (3) a saber: Segunda pista de El Dorado, Aeropuerto El Dorado (OPAIN) y Aeropuerto de San Andrés y Providencia tienen asignados interventorías. El caso del Aeropuerto de Cali, solo tiene una auditoría financiera. Lo anterior es preocupante, dada la sensible operatividad que revisten los aeropuertos y el modo en que la ANI ha venido superando la cobertura y la calidad de la función interventora. Debemos tener en consideración que la operatividad aeroportuaria requiere especial control sobre: Plan Maestro, Plan Operativo y Planeación, Plan de Seguridad, Plan de Contingencia, Plan de Emergencia, los cuales mantienen el nivel de seguridad del aeródromo. Adicionalmente se debe vigilar el cumplimiento de todos los reglamentos nacionales e internacionales que determinan la óptima operación aeroportuaria como los dictados por la IATA (International Air Transport Association) o la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Como puede verse en aquellos contratos de concesión aeroportuaria en los cuales no existe un seguimiento adecuado, son muchos los riesgos a los que está sometido el Estado, por lo que para la Agencia Nacional de Infraestructura es muy importante lograr luego de la subrogación, la contratación del

interventor correspondiente a cada contrato de concesión.

Con un muy cordial saludo,



Diego Orlando Bustos Forero
Jefe de Oficina - 6
Oficina de control Interno
Presidencia
PBX: 571 - 3791720 Ext: 1422
Calle 26 Nro. 59 - 51 Edificio T4, Piso 2
Bogotá D.C. – Colombia - www.ani.gov.co



Diego Orlando Bustos Forero

Jefe de Oficina - 6

Oficina de control Interno

Presidencia

PBX: 571 - 3791720 Ext: 1422

Calle 26 Nro. 59 - 51 Edificio T4, Piso 2

Bogotá D.C. – Colombia - www.ani.gov.co



Por favor piense en el medio ambiente antes de Imprimir este correo

La información contenida en este correo electrónico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.: es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s) / Si ha recibido este mensaje por error; por favor notifíquesele inmediatamente al remitente: no copie, imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no estén relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura. deben entenderse como personales y no están avaladas por la compañía.