



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20261020070033**
20261020070033
Fecha: **26-03-2026**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: ÓSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

MILENA PATRICIA JIMÉNEZ HERNÁNDEZ
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe Oficina de Control Interno

ASUNTO: Auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría asociada al proyecto Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena. Contrato de concesión No. 001 de 2023.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre febrero y marzo de 2026, realizó la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto aeroportuario Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena.

Las conclusiones, recomendaciones y hallazgos derivados de este ejercicio se encuentran consignados en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación.

Con el propósito de coordinar la atención de los hallazgos identificados, los responsables deberán adoptar las medidas correctivas pertinentes dentro de un plazo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la fecha de radicación del presente informe, dando cumplimiento a lo establecido en el procedimiento de planes de mejoramiento de las auditorías internas (EVCI-P007).



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20261020070033**
20261020070033
Fecha: **26-03-2026**

Se recomienda aplicar una metodología para el análisis de causa raíz para formular adecuadamente los planes de mejoramiento que subsanarán los hallazgos generados en este informe de auditoría e informarlos a la esta Oficina a través de una comunicación formal.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoría en pdf y papeles de trabajo en zip

cc: 1) MILENA PATRICIA JIMENEZ HERNANDEZ VICE Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ (GERENTE) GIT Aeroportuario BOGOTA D.C. -3) JUAN ALFREDO MARTINEZ YESPES GIT Aeroportuario BOGOTA D.C. -4) CONSORCIO INSAMAR director.inter.cartagena@incoplansa.com TODOS TODOS
Proyectó: Carlos Andrés Barrera Pesca – Auditor OCI
VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT
Nro Rad Padre:
Nro Borrador: 20261020023287
GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
ZKTH-LOAJ-OF10-TC3J-3177-4563-7749-15

26/03/2026 17:22:55 COT -05





AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría a la función pública de interventoría y de supervisión del proyecto Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena

2026



CONTENIDO

1.	OBJETIVOS	5
1.1	Objetivo General.....	5
1.2	Objetivos Específicos	5
2.	ALCANCE.....	5
3.	MARCO NORMATIVO	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	6
4.1	Información de los contratos.....	6
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI – Supervisión	8
4.3	Descripción del proyecto	11
4.3.1	Ampliación, remodelación y construcción de infraestructura	12
4.3.2	Intervenciones en pavimentos e instalaciones operativas.....	13
4.3.3	Actuaciones complementarias y sistemas técnicos	13
4.3.4	Obligaciones adicionales del concesionario.....	14
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECIFICA	18
5.1	Estado de la fase de construcción.....	18
5.1.1	Estado de ejecución - Unidad Funcional 1 (UF1)	20
5.1.2	Estado de ejecución – Unidad Funcional 2 (UF2).....	22
5.2	Gestiones adelantadas frente a los rezagos en la ejecución.....	23
5.3	Componente Predial	27
5.3.1	Estado de la gestión predial y su incidencia en la ejecución de las obras.....	27
5.3.2	Generalidad predial del proyecto	27
5.3.3	Avance en la consolidación de insumos prediales	28
5.3.4	Análisis el componente predial.....	33
5.4	Componente ambiental.....	34
5.4.1	Estado de los instrumentos de manejo y control ambiental.....	34
5.4.2	Tramites ambientales en curso.....	35
5.4.3	Estado de gestión de instrumentos ambientales.....	36



5.4.4	Seguimiento institucional al componente ambiental	37
5.4.5	Análisis del componente ambiental.....	37
5.5	Componente Social.....	38
5.5.1	Estado general del componente social del proyecto	38
5.5.2	Actores sociales relevantes asociados a la solicitud de EER.....	39
5.5.3	Incidencia de las situaciones sociales en la ejecución de obras.....	40
5.5.4	Seguimiento institucional al componente social.....	40
5.5.5	Análisis del componente social	41
5.6	Componente de redes	42
5.6.1	Análisis del componente de traslado de redes	42
5.7	Componente financiero	43
5.7.1	Estructura financiera del contrato y fuentes de información	43
5.7.2	Comportamiento de los ingresos del proyecto.....	43
5.7.3	Evolución de los ingresos acumulados del contrato	45
5.7.4	Seguimiento al Valor Presente de Ingresos Esperados - VPIE	46
5.7.5	Esquema de flujo de los recursos de retribución.....	47
5.7.6	Administración fiduciaria del contrato.....	48
5.7.7	Seguimiento institucional al componente financiero	49
5.7.8	Análisis del componente financiero.....	50
5.8	Componente contractual general.....	51
5.8.1	Gestión contractual de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER)	51
5.8.2	Seguimiento institucional a presuntos incumplimientos contractuales y plazos de cura	53
5.8.3	Gestión institucional de controversias contractuales y proceso sancionatorios	54
5.8.4	Seguimiento institucional a denuncias relacionadas con el proyecto.....	55
5.9	Riesgo del proyecto asignados al público	55
5.10	Riesgos institucionales.....	58
6.	CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y HALLAZGOS.....	62
6.1	Conclusiones.....	62
6.2	Recomendaciones.....	65



6.2.1	Recomendaciones para la interventoría	65
6.2.2	Recomendaciones para el Equipo de Coordinación y Seguimiento	65
6.3	Hallazgos	67
6.3.1	Hallazgos para la interventoría	67
6.3.2	Hallazgos para el Equipo de Coordinación y Seguimiento	67



1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General

Evaluar y verificar el cumplimiento de la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión aeroportuaria No. 001 del 18 de diciembre de 2023, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura, y el Operador Internacional del Aeropuerto De Cartagena - OINAC S.A. Igualmente, evaluar y verificar el cumplimiento de las funciones públicas de la Interventoría bajo el contrato No. VGCON-175 de 2024.

1.2 Objetivos Específicos

1. Llevar a cabo un análisis del desarrollo y situación actual del proyecto, verificando la ejecución del contrato de concesión aeroportuario No. 001 de 2023.
2. Verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas por la Interventoría y Supervisión del contrato de concesión aeroportuario No. 001 de 2023.
3. Análisis de riesgos institucionales y del contrato asignados al público (ANI).

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Interventoría Consorcio INSAMAR y la Supervisión en la ejecución del contrato de concesión aeroportuario No. 001 de 2023, suscrito entre el Operador Internacional del Aeropuerto De Cartagena - OINAC S.A. y la Agencia Nacional de Infraestructura, a partir de la suscripción del acta de inicio del contrato de concesión, 29 de febrero de 2024 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, con base en una muestra selectiva de aspectos del proyecto. El análisis se centrará en la ejecución del contrato de concesión, así como en el análisis de alertas de riesgos asignados al público y la gestión frente a riesgos institucionales.

3. MARCO NORMATIVO

- Constitución Política de Colombia Artículos 209 y 210¹.
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.

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



- Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numeral 4 referido a los Contratos de Concesión.
 - Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Artículos 17 y 18.
 - Decreto 746 de 2022, por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura y se determinan las funciones de sus dependencias, principalmente artículos 10 (VGC), 11 (VPRE) y 12 (VJ), en relación con la coordinación, seguimiento, control y gestión contractual de los proyectos a cargo de la ANI.
 - Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
 - Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único
 - Reglamentario del Sector de la Función Pública.
 - Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
 - Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
 - Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
 - Contrato de concesión No. 01 de 2023, así como los demás documentos contractuales asociados.
 - Contrato de interventoría No. VGCON-175 de 2024, así como los demás documentos contractuales asociados.
 - Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
 - Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Los demás documentos relacionados con los objetivos de la auditoría.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de los contratos

A continuación, se consolidan información general de los contratos tanto de concesión como de interventoría, así:

Tabla 1 - Datos de contratos.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
Concesionario	<p>OPERADOR INTERNACIONAL DEL AEROPUERTO DE CARTAGENA - OINAC S.A. No. contrato: APP No. 001 DE 2023 del 18 de diciembre de 2023. Fecha acta de inicio: 1 de marzo de 2024 Fecha de terminación: 30 de agosto de 2032 Objeto: Entrega a título de Concesión por parte de la ANI en calidad de Concedente y a favor del Concesionario para que de conformidad con lo previsto en este Contrato el Concesionario realice la financiación, construcción, Operación, Mantenimiento y Reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto, según lo señalado en la Parte General, la presente Parte Especial y los demás Apéndices del Contrato. El Concesionario, por su cuenta y riesgo, ejecutará el Contrato y a cambio recibirá la Retribución -o Compensación Especial, cuando sea aplicable, - en los términos descritos en el Contrato y sus Apéndices. URL SECOP: Detalle del proceso: VJ-VE-APP-IPV-001-2023/VJ-VE-APP-IPV-SA-001-2023</p>	1 otrosí
Interventoría	<p>Consorcio INSAMAR No. contrato: VGCON-175 del 16 de marzo de 2024. Acta de Inicio: 16 de marzo del 2024. Fecha de terminación: 28 de febrero de 2033 (6 meses de acompañamiento en la liquidación) Objeto: Interventoría integral que incluye, pero no se limita a: la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, social, predial, ambiental, redes, administrativa, de seguros, riesgos, operativa, mantenimiento, seguridad y de gestión de calidad al contrato de concesión bajo el esquema de asociación pública privada cuyo objeto es: "la financiación, construcción, operación, mantenimiento y reversión tanto del lado aire como del lado tierra del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez. Plazo: 108 meses Proceso SECOP 2: VJ-VGCON-CM-017-2023 (Presentación de oferta)</p>	Ninguno

Fuente: Contrato de concesión APP No. 001 de 2023 – SECOP; Contrato de Interventoría VGCON-175 de 2024.



Información complementaria de los contratos de concesión e interventoría serán presentados en el Anexo No. 2 del informe.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI – Supervisión

De acuerdo con lo establecido en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), en su sección 3.2.1 indica que “(...) La supervisión corresponde con el seguimiento que debe realizarse como mínimo a los elementos que establece el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011: técnico, administrativo, contable, financiero y jurídico, sin perjuicio de los demás elementos que se requieran según las especiales características del contrato vigilado. La supervisión es en términos del referido artículo 83, el seguimiento realizado por la misma Entidad Estatal sobre la ejecución del contrato (...)”

En este sentido, durante la auditoría se evidenció que la ANI cuenta con el Equipo de Coordinación y Seguimiento que adelanta labores relacionadas con el contrato de concesión APP No. 001 de 2023 correspondiente al Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, las cuales son realizadas en coordinación con la Interventoría.

De lo anterior, el seguimiento del proyecto se lidera desde la Vicepresidencia de Gestión Contractual – VGCON de la ANI, y cuenta con el apoyo de las diferentes gerencias por lo cual, el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, está distribuido de la siguiente manera:

Tabla 2 - Equipo ANI de coordinación y seguimiento del proyecto.

Nombre	Función	Área
Milena Patricia Jimenez Hernández	Vicepresidente	Vicepresidencia de Gestión Contractual – VCON
Carlos Alberto Carrasco Ramírez	Gerente Funcional (Gerente del proyecto)	Gerencia de Proyectos Aeroportuarios – VGCON
Juan Alfredo Martínez Yepes	Líder de Coordinación y Seguimiento al Proyecto	
Felipe Torres AUSAQUE	Apoyo Técnico	
Juan Carlos Burgos	Gerente Financiero	G.I.T Financiero 1 – VGON
Nohora Milena Garzón Delgado	Apoyo Financiero	
Carlos Julio Piedra Zamora	Gerente Jurídico	G.I.T Asesoría Gestión Contractual 3 – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Jorge Andrés Martínez Amaya	Abogado contractual del proyecto	
Eliana Restrepo	Gerente Social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Diana Marcela Medina	Apoyo Social	
Sandra Bohórquez	Gerente Ambiental	VPRE – G.I.T Ambiental



Nombre	Función	Área
Diana Marcela Blanco	Apoyo Ambiental	
Catalina Martinez	Gerente de Riesgos	VPRE – G.I.T Riesgos
Angela Paola Morales Guio	Apoyo de Riesgos	
Xiomara Patricia Juris Jimenez	Gerente G.I.T Predial	VPRE – G.I.T Predial
Diego Fernando Beltran	Apoyo Técnico Predial	
Rafael Antonio Diaz Granados	Gerente G.I.T Asesoría Jurídica Predial	VPRE – G.I.T Asesoría Jurídica Predial
Lina Constanza Pérez Penagos	Apoyo jurídico predial	

Fuente: A partir del formato “Revisión y aprobación informe de interventoría” GCSP-F-202 V5 correspondiente al informe mensual de interventoría No. 19 del mes de septiembre del 2025, cuyo No. de radicado ANI es el 20263090004163 del 6 de enero de 2026, e incluido dentro de la información solicitada por la Oficina de Control Interno en la auditoría mediante el memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026.

De lo anterior, el Equipo de Coordinación y Seguimiento ha sido designado para adelantar la supervisión del proyecto considerando las siguientes comunicaciones:

Tabla 3 - Comunicaciones internas con designaciones de integrantes del proyecto

Componente	No. de memorando	Fecha
Social	20256030196463	31 de octubre de 2025
Jurídico	20261010057873	05 de marzo de 2026
Financiero	20263080058433	06 de marzo de 2026
Ambiental	20266050059003	06 de marzo de 2026
Jurídico Predial	20266060058353	05 de marzo de 2026
Técnico VGCON	20253090021641	23 de enero de 2026
	20263090058853	06 de marzo de 2026

Fuente: ORFEO, Anexos presentados dentro de la entrevista de la auditoría.

Con respecto al apoyo de riesgos, el contrato de prestación de servicios VPRE-332 de 2025 tiene por objeto *“Prestar los servicios profesionales especializados al Grupo Interno de Trabajo de Riesgos adscrito a la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, en la asesoría para la identificación, valoración, seguimiento, administración y mitigación de riesgos relacionados con los contratos de concesión, en especial de los proyectos Santana – Mocoa - Neiva Contrato No.012 de 2015, Autopista al Mar 1 Contrato No.014 de 2015 y Troncal del Magdalena Sabana de Torres - Curumaní C2 **Contrato No.003 de 2022 y Nuevo Aeropuerto de Cartagena Contrato No. 001 de 2023**; así como verificar y validar la documentación que se emitan desde el G.I.T (...)”* negrita fuera de texto.

En este sentido, no se evidenció el memorando de designación del apoyo predial.

En este orden de ideas, el Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002, en su numeral 2.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto establece lo siguiente, en relación con la designación del equipo de coordinación y seguimiento, así:



“(…)

El Vicepresidente respectivo hará la distribución de los proyectos entre los gerentes a su cargo funcionalmente y éste a su vez designará el o los profesional (es) a que haya lugar. Sin perjuicio de lo anterior cada Vicepresidente podrá designar directamente el o los profesionales por proyecto que podrán ser funcionarios de planta o contratistas, en este último caso, la designación debe ser acorde con las obligaciones del contratista. Ahora bien, para el caso de los contratos de prestación de servicios en los cuales expresamente se señale el contrato de concesión, no será necesaria una designación posterior.

*La designación que realiza cada uno de los Vicepresidentes tal como se establece en líneas anteriores, para la conformación del equipo de apoyo a la coordinación y seguimiento al proyecto, debe constar por escrito y deberá ser comunicada a cada uno de los designados. **El ejercicio de las actividades como miembro del equipo de coordinación y seguimiento al proyecto, inicia desde el momento en que se surte la comunicación efectiva de la designación a cada uno de los miembros del equipo.** La comunicación debe efectuarse por el sistema de gestión documental de la entidad y en todo caso debe obrar soporte del recibo de tal designación por parte de los designados.*

El Vicepresidente de Gestión Contractual o Ejecutivo, según corresponda, informará de la designación del equipo de coordinación y seguimiento tanto al concesionario como al interventor mediante comunicación escrita. El soporte de las designaciones y de las comunicaciones respecto de dichas designaciones deberán ser enviadas al archivo del proyecto de infraestructura respectivo, por parte del gestor documental, apoyo administrativo o quien asuma el cargo equivalente en el área en donde se realiza la designación.

Así mismo, copia de las designaciones se remitan a la Vicepresidencia Administrativa y Financiera – Gerencia de Talento Humano- a fin de que esta información obre en la hoja de vida de cada funcionario designado. Cuando las designaciones incluyan contratistas de prestación de servicios, copia de dicha designación, se remitirá a la Vicepresidencia Jurídica – Grupo Interno de Contratación- con el objetivo de que ésta repose dentro del expediente del contrato de prestación de servicios respectivo.

(…)” negrita fuera de texto.

De lo anterior, y considerando el inicio del proyecto y las fechas de las designaciones, se presenta un hallazgo a la ANI toda vez que, el Manual mencionado es claro en indicar que las actividades de coordinación y seguimiento inician al momento de la formalización de la designación o el cambio de los miembros del equipo según corresponda.

Por otro lado, y con base en la información suministrada en el cuestionario diligenciado por el equipo de Coordinación y Seguimiento ANI y la Interventoría del contrato de concesión No. 001 de 2023, se identificó que el seguimiento al proyecto se estructura a partir de un esquema institucional que articula la supervisión ejercida por la Entidad con las funciones de control técnico, administrativo, financiero y jurídico desarrolladas por la interventoría. Dicho esquema debe soportarse en la designación formal de los integrantes del equipo de seguimiento por parte de las dependencias competentes de la ANI, así como en la definición de instancias periódicas de coordinación y revisión orientadas a evaluar el avance de las obligaciones contractuales y el estado general del proyecto.



En el marco de este esquema de seguimiento se evidenció que se realizan diferentes instancias de coordinación técnica entre la supervisión de la ANI, la interventoría y el concesionario, dentro de las cuales se destacan el Comité Integral, en el que se revisan de manera transversal los principales asuntos asociados a la ejecución del contrato; el Comité de Seguimiento de Operación y Mantenimiento, desarrollado con periodicidad mensual para evaluar aspectos relacionados con la prestación del servicio aeroportuario y el estado de la infraestructura; el Comité de Obra, realizado de forma quincenal con el propósito de analizar el avance de las intervenciones previstas en el plan de obras, así como temas asociados a los componentes técnicos, ambientales y prediales; y el Comité Socio-Predial, instancia mensual destinada al seguimiento de la gestión predial y social adelantada por el concesionario.

Adicionalmente, el esquema de seguimiento contempla la realización de mesas de trabajo extraordinarias, convocadas cuando se requiere analizar situaciones específicas del proyecto o definir acciones frente a aspectos que requieren atención prioritaria durante la ejecución contractual. Este conjunto de instancias se complementa con el intercambio permanente de comunicaciones entre la ANI y la interventoría, así como con la revisión de informes técnicos y de seguimiento elaborados por los diferentes actores del contrato, los cuales constituyen insumos para el monitoreo del cumplimiento de las obligaciones contractuales y el análisis del estado del proyecto.

De igual manera, como parte de las actividades de seguimiento adelantadas por la supervisión de la ANI, se realizan visitas y recorridos de inspección al Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, con el propósito de verificar en campo el estado de la infraestructura, la operación aeroportuaria y el avance de las actividades desarrolladas por el concesionario, así como atender reuniones de seguimiento convocadas por la interventoría o el concesionario. Estas actividades permiten complementar la revisión documental con la verificación directa de las condiciones de ejecución del contrato.

4.3 Descripción del proyecto

El proyecto del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena corresponde a un contrato de concesión bajo el esquema de Asociación Público-Privada - APP de iniciativa privada, de acuerdo con lo definido en la Ley 1508 de 2012, y representa un valor de contrato de aproximadamente un billón de pesos. El contrato de concesión contempla la ampliación de la Terminal Internacional y la ampliación de la Plataforma Comercial, que tiene enfoque en el servicio del Horizonte I Plan Maestro. En principio, se presentan a continuación aspectos relevantes del proyecto, así:

Tabla 4- Información del proyecto

Valor del contrato (COP):	\$ 922.567.757.810 (*)
VPPIE² (COP):	\$ 1.193.643.382.807,00 (*)

² VPPIE: Valor presente expresado en pesos del mes de referencia del recaudo de ingresos contados desde la Fecha de Inicio aceptado por la ANI de acuerdo con el ofrecimiento hecho por el Concesionario.

Utilidad pública e interés social:	Resolución ANI No. 3080 del 31 de marzo de 2023
Fase actual:	Construcción

* Valor mes de referencia 2020

Fuente: Presentación del proyecto, información remitida mediante memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

El alcance físico del contrato se desarrolla en el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez, localizado en la ciudad de Cartagena de Indias – Colombia, cuyas coordenadas son ARP 10°26’31,35” N, 075°30’46,00” W con una elevación de 2 m / 6.6 ft, de acuerdo con la información oficial del Aeronautical Information Publication - AIP³ del aeropuerto.

Las intervenciones a cargo del concesionario están orientadas a garantizar la operación y desarrollo de las instalaciones aeroportuarias, ampliando, modernizando y adecuando la infraestructura existente, así como prestando los servicios relacionados que permitan cumplir los niveles de servicio y exigencias normativas aplicables. Dichas intervenciones comprenden, entre otras:

4.3.1 Ampliación, remodelación y construcción de infraestructura

- a. Terminal de pasajeros:
 - Construcción de un nuevo edificio terminal internacional con un área mínima de 17.360 m².

³ AIP (Aeronautical Information Publication): Publicación oficial de información aeronáutica expedida por la Aeronáutica Civil de Colombia, que contiene datos técnicos y operacionales permanentes de los aeropuertos del país, tales como coordenadas, elevación, características de pista, infraestructura y procedimientos aplicables.



- Remodelación de un área mínima de 2.814 m² del terminal existente.
 - El terminal resultante tendrá un área mínima de 42.505 m².
- b. Nuevas instalaciones:
- Construcción de un nuevo edificio de instalaciones con un área mínima de 1.570 m².
- c. Parqueaderos:
- Construcción de parqueaderos con un mínimo de 330 plazas para automóviles, incluyendo la asignación de espacios para transporte público y particular.
- d. Plataforma comercial:
- Ampliación de la plataforma comercial con un área mínima de 15.740 m².
- e. Calles de rodaje y vialidades:
- Construcción de calles de rodaje, vial perimetral y rodadura paralela parcial con un área mínima de 86.938 m².

4.3.2 Intervenciones en pavimentos e instalaciones operativas

- f. Pista existente:
- Adecuación de las características resistentes de la pista existente para garantizar su operación segura y conforme a la capacidad proyectada.
- g. Plataforma secundaria:
- Intervenciones puntuales menores en la plataforma secundaria, necesarias para la puesta en servicio de la rodadura paralela.

4.3.3 Actuaciones complementarias y sistemas técnicos

- h. Actuaciones complementarias:
- Otras actuaciones complementarias relacionadas con las obras principales, incluyendo instalaciones para agentes handling (manejo de carga y equipaje) y sistemas de soporte técnico.
- i. Instalaciones de combustibles:
- Obras necesarias para la adecuada gestión de combustibles y sistemas asociados.
- j. Tecnología aeroportuaria:
- Actualización tecnológica de los sistemas de tratamiento de equipajes y la implementación de medidas operativas y sanitarias relacionadas con protocolos post-COVID.



4.3.4 Obligaciones adicionales del concesionario

- a. Estudios y diseños constructivos: El concesionario tiene a cargo los estudios y diseños constructivos de detalle requeridos para las reubicaciones, reconstrucciones y construcciones previstas en el contrato, incluyendo todas las actividades del respectivo plan de obras. En este sentido, se evidenció la No objeción por parte de la interventoría Consorcio INSAMAR a los Estudios y Diseños presentado mediante el radicado ANI No. 20254090183792 del 13 de febrero de 2025 y tal como se menciona en el informe de interventoría No.22 de diciembre de 2025.
- b. Permisos y licencias: Es obligación del concesionario la obtención de permisos urbanísticos, ambientales y de construcción, tanto definitivos como transitorios, que se requieran para el desarrollo de las actividades del plan de obras y para garantizar la operación normal y continua del aeropuerto. En el marco de esta obligación, se evidenció que el proyecto ha adelantado gestiones ante las autoridades ambientales y territoriales competentes, incluyendo mesas de trabajo relacionadas con los trámites ambientales del proyecto y la evaluación de modificaciones o ajustes asociados a las intervenciones previstas, particularmente en relación con el entorno de la Ciénaga de la Virgen y los posibles efectos sobre ecosistemas de manglar. Estas gestiones han involucrado la participación de entidades del orden nacional y territorial, así como del concesionario y la interventoría, con el fin de dar continuidad al proceso de evaluación de los permisos requeridos para el desarrollo del proyecto.
- c. Requisitos técnicos y funcionales: El concesionario deberá cumplir con todas las determinantes técnicas y funcionales definidas para el proyecto en los Apéndices Técnicos del contrato, sin perjuicio de las normas sectoriales aplicables.
- d. Inicio de intervenciones: El concesionario podrá adelantar el inicio de las intervenciones previstas, siempre que no modifique las fechas máximas de entrega establecidas en la Sección 6.3 de la Parte Especial del contrato. Se evidenció que el proyecto cuenta con un plan de obras en su versión 3, el cual fue no objetado por parte de la ANI mediante la comunicación con radicado ANI No. 20253090064031 del 24 de febrero de 2025.
- e. Tecnología y cumplimiento de indicadores: El concesionario deberá seleccionar la tecnología adecuada para asegurar el cumplimiento de los indicadores de desempeño contractuales, la normatividad aplicable y lo dispuesto en el contrato y sus apéndices.
- f. Mantenimiento de instalaciones aeronáuticas: El concesionario deberá realizar el mantenimiento de la torre de control y las oficinas de la Aeronáutica Civil durante el plazo del contrato, incluyendo reparaciones locativas (pisos, muros, cielos rasos, puertas, iluminación, etc.), con exclusión de:
 - Instalaciones eléctricas especializadas para sistemas de comunicaciones aeronáuticas.
 - Modificaciones de zonificación de oficinas existentes.
 - Equipos y redes que se excluyen expresamente del mantenimiento.



Igualmente, el detalle del estado de gestión y seguimiento adelantadas por parte de la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI a estas actividades se presentará en el capítulo 5 de temas abordados de manera específica.

El proyecto está compuesto por tres (3) unidades funcionales (UF), distribuidas y con la duración descrita a continuación:

Ilustración 1 - Esquema de las etapas del proyecto y las Unidades Funcionales



Fuente: Presentación del proyecto, información remitida mediante memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

Igualmente, las Unidades Funcionales 1 y 2, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1, del contrato de concesión, en su numeral 4.1, define las siguientes intervenciones:

Tabla 5 - Intervenciones por Unidad Funcional

Unidad Funcional	Ítems	Actuaciones - Intervenciones
UF 0	Operación y mantenimiento	Actividades de O&M a infraestructura existente recibida condiciones operativas. O&M de infraestructura lado aire, área concesionada según AT2
UF 1 - Construcción	Intervención 1	Desmontaje y demolición zona de combustible Terpel. (Solo Tanque #1), Edificio control de acceso y sanidad, Nuevo edificio Handling, Traslado hangar de mantenimiento Desmonte hangar #2,3 Deprisa y Rafael Espinoza, y Desmonte hangar #4 Carlos Mattos y Demolición predios existentes,
	Intervención 2	Construcción nueva terminal internacional
	Intervención 3	Construcción muelle de embarque central para 2 puentes de abordaje
	Intervención 4	Construcción muelle de embarque zona norte para 1 puente de abordaje,
	Intervención 5	Construcción muelle de embarque zona sur para 2 puentes de abordaje,
	Intervención 6	Construcción de edificio de instalaciones y tecnología,
	Intervención 7	Suministro e Instalación de Puentes de Embarque (PBB's) (5 unidades 3+2)
	Intervención 8	Construcción de jet ducto y llenadero,
	Intervención 9	Ampliación plataforma principal zona 1 (Hangar #1) Aerosupport,



Unidad Funcional	Ítems	Actuaciones - Intervenciones
	Intervención 10	Ampliación plataforma principal zona 2 (Hangar #2 y #3),
	Intervención 11	Ampliación Plataforma Principal Zona 3
	Intervención 12	Trabajos de Urbanización y Paisajismo
	Intervención 13	Reorganización Viales Existente
	Intervención 14	Ampliación Fuel Farm nueva estación combustible,
UF 2 – Construcción	Intervención 1	Ampliación Sistema de Tratamiento de equipajes. Adquisición Maq Insp. Norma TSA (Standard 3)
	Intervención 2	Rodadura paralela
	Intervención 3	Adecuación de pista
	Intervención 4	Remodelación Terminal Existente
	Intervención 5	Aumento de Capacidad Lado Tierra
	Intervención 6	Construcción Parquederos
	Intervención 7	Remodelación del Sistema de Equipajes Actual
	Intervención 8	Implantación Nuevas Tecnologías Procesos Pasajeros

Fuente: A partir del Contrato de Concesión No. 001 de 2023, AT 1, sección 4.1 e informe de informe de interventoría No. 22 de diciembre de 2025.

Al corte de esta auditoría, el proyecto se encuentra en la Fase de Construcción desde el 03 de marzo del 2025, no obstante, el avance de las obras según lo informado por la interventoría es del 1% para las UF1 y UF2 y un porcentaje del 27% programado según el plan de obras no objetado por la interventoría.

Por otro lado, el proyecto contempla la gestión predial requerida para la ejecución de las intervenciones previstas en las unidades funcionales. De acuerdo con la información reportada por el concesionario Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena S.A.S. – OINAC y validada por la interventoría Consorcio INSAMAR, el proyecto requiere un total de 80 predios, de los cuales 34 corresponden a predios de propiedad de la Aeronáutica Civil, entregados al concesionario mediante acta suscrita entre la Aerocivil, la ANI y el concesionario, encontrándose disponibles para la ejecución de las obras previstas en el contrato. Igualmente, 5 predios del Municipio de Cartagena para la UF1.

Los 41 predios restantes corresponden a predios de naturaleza privada, respecto de los cuales el concesionario adelanta las actividades previstas en el Apéndice Técnico No. 7 del contrato, relacionadas con el proceso de adquisición predial. Conforme a la información suministrada, se han adelantado actuaciones como la elaboración de avalúos comerciales, la formulación y notificación de ofertas de compra, así como la suscripción de promesas de compraventa y la realización de pagos iniciales, en el marco del proceso de negociación requerido para la disponibilidad de los predios necesarios para el proyecto.

Adicionalmente, la ejecución de las obras en el entorno aeroportuario requiere coordinación operativa con la Aeronáutica Civil, particularmente en lo relacionado con la programación de intervenciones en el



lado aire del aeropuerto. En este contexto, el concesionario ha gestionado la emisión de NOTAM⁴ para cierres temporales de pista, con el fin de disponer de ventanas operacionales que permitan ejecutar actividades de mantenimiento e intervenciones en las zonas pavimentadas, así como la realización de mediciones técnicas asociadas al coeficiente de rozamiento de la pista.

En relación con las intervenciones previstas en el lado tierra del aeropuerto, el proyecto contempla la implementación de instrumentos de gestión de tránsito y movilidad durante la ejecución de las obras. En este sentido, se encuentra en ejecución el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) denominado “Plan de Manejo de Tránsito Calle 70A – Ampliación Fachada Terminal Aérea”, estructurado en tres fases, cuyo objetivo es regular las condiciones de movilidad en el entorno del aeropuerto durante las obras asociadas a la ampliación del terminal. La primera fase del PMT inició el 16 de febrero de 2026, con una duración estimada de catorce (14) semanas.

Además, en el marco de la ejecución contractual se presentó ante la ANI una solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) asociada a situaciones relacionadas con la disponibilidad y gestión predial requerida para la ejecución de algunas intervenciones del proyecto, en las cuales intervienen actores institucionales y sociales del entorno del aeropuerto. Estas situaciones han estado asociadas a la no entrega o habilitación oportuna de determinados espacios necesarios para el desarrollo de las obras, lo cual ha limitado la habilitación de algunos frentes de trabajo. Frente a esta solicitud, la interventoría emitió el correspondiente concepto técnico y posteriormente se recibieron complementos de información por parte del concesionario, en el marco del análisis adelantado sobre la procedencia del evento y su alcance contractual.

De acuerdo con la información suministrada por el equipo de seguimiento del proyecto, en el marco de la entrevista de auditoría, la ANI ha venido adelantando el análisis integral del evento, el cual cuenta con conceptos emitidos por las áreas ambiental, financiero, jurídico predial, predial y social de la Entidad y con el concepto favorable de la interventoría⁵.

No obstante, a la fecha de la presente auditoría el análisis del evento continúa en trámite al interior de la ANI⁶, mientras se adelantan gestiones de coadyuvancia institucional ante la Alcaldía de Cartagena para la expedición de los permisos requeridos que permitan viabilizar la intervención y liberación de

⁴ NOTAM – Notice to Airmen: Aviso distribuido por la Red Fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas – AFTN, que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

⁵ El concepto de interventoría con radicado ANI No. 20254090960672 del 31 de julio de 2025 y alcance mediante la comunicación 20254091504972 del 25 de noviembre de 2025

⁶ Desde la ANI se presentaron los conceptos correspondientes mediante los memorandos con radicado ANI No. 20266050034903 del 2 de febrero de 2026 para el componente ambiental, No. 20263080051193 del 25 de febrero de 2026 del componente financiero, No. 20266060039173 del 09 de febrero de 2026 desde el componente jurídico predial, el memorando No. 20266040037633 del 5 de febrero de 2026 del predial y el No. 20266030044283 del 16 de febrero de 2026 para el componente social.



determinadas áreas asociadas a las situaciones previamente descritas con actores vinculados a la operación del aeropuerto. Estas actuaciones se desarrollan en el marco de las competencias distritales y bajo el principio de colaboración armónica entre la Alcaldía de Cartagena y la ANI, con el fin de facilitar las condiciones administrativas necesarias para la ejecución de las intervenciones previstas en el proyecto.

Desde el punto de vista técnico, el proyecto contempla igualmente la identificación y validación de redes de servicios públicos e infraestructura existente que podrían interferir con la ejecución de las obras previstas. En este contexto, y como parte de la revisión de los estudios y diseños constructivos de detalle, la interventoría otorgó la no objeción a los estudios y diseños mediante comunicación INSAMAR-2025-113 (radicado ANI 20254090183792), incluyendo la validación de redes húmedas y secas identificadas en el área de influencia del proyecto.

En materia financiera, el contrato contempla mecanismos de seguimiento asociados al Valor Presente de los Ingresos Esperados (VPIE). Conforme a la información suministrada por la interventoría, se elabora mensualmente el Acta de Cálculo del VPIE, mediante la cual se verifica la correcta aplicación de las fórmulas contractuales y se contrastan las variables utilizadas con los soportes financieros, operativos y fiduciarios correspondientes.

Los aspectos anteriormente descritos constituyen elementos relevantes del contexto operativo, técnico y contractual del proyecto, cuyo estado de avance y seguimiento por parte de la interventoría y del equipo de supervisión de la ANI se analizan de manera específica en el Capítulo 5 – Temas abordados de manera específica del presente informe de auditoría.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECIFICA

Con el propósito de evaluar el seguimiento y control ejercido por el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI y por la interventoría del contrato de concesión del proyecto Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena, se analizaron de manera específica diferentes aspectos relacionados con la ejecución del contrato, tomando como base la información suministrada y los soportes documentales asociados al seguimiento del proyecto.

En este contexto, el análisis se desarrolla inicialmente sobre el avance del plan de obras y el estado de las intervenciones por unidad funcional, para posteriormente abordar los principales componentes de gestión del contrato, incluyendo aspectos prediales, operacionales, técnicos, sociales y financieros.

5.1 Estado de la fase de construcción

De acuerdo con la información suministrada durante la entrevista y la apertura de la auditoría, tanto por el Equipo de Coordinación y Seguimiento ANI y por la interventoría del contrato de concesión, la fase de



construcción del proyecto inició el 3 de marzo de 2025⁷, conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión y en el cronograma del Plan de Obras⁸ no objetado por la interventoría.

El seguimiento a la ejecución de las obras se realiza con base en el cronograma no objetado del Plan de Obras y en los reportes periódicos de avance remitidos por el concesionario y verificados por la interventoría Consorcio INSAMAR, en ejercicio de sus funciones de control y seguimiento contractual.

Con corte a la información analizada en el marco de la presente auditoría, se evidenció que el avance programado del proyecto corresponde aproximadamente al 27 %, mientras que el avance ejecutado reportado alcanza cerca del 1 %, lo cual refleja una diferencia significativa entre lo programado y lo efectivamente ejecutado en la fase de construcción. En el siguiente cuadro se consolida la información del avance indicado:

Tabla 6 - Cuadro resumen avance de obras del proyecto

UF	Intervenciones	Fecha de Inicio	Fecha Final	% Programado	% Ejecutado
1	Actuaciones Previas	03/03/2025	26/12/2025	100%	5%
	i Desmontaje y demolición zona de combustible Terpel. (Solo Tanque #1)	07/08/2025	01/10/2025	100%	0%
	ii Desmontaje y demolición zona de combustible Terpel. (Áreas faltantes)	17/11/2025	26/12/2025	100%	0%
	iii Edificio control de acceso y sanidad	03/03/2025	26/09/2025	100%	6%
	iv Trasladohangarmantenimiento#1 Aerosupport	03/03/2025	06/08/2025	100%	13%
	v Nuevo edificio Handling	03/03/2025	16/09/2025	100%	2%
	vi Desmorte hangar #2,3 Deprisa y Rafael Espinoza	22/09/2025	21/10/2025	100%	0%
	vii Desmorte hangar #4 Carlos Matus y Demolición predios existentes	05/09/2025	05/11/2025	100%	0%
	2 Construcción nueva terminal internacional	02/10/2025	30/03/2027	18%	0%
	3 Construcción muelle de embarque central para 2 puentes de abordaje	03/03/2025	30/03/2027	32%	0%
4 Construcción muelle de embarque zona norte para 1 puente de abordaje	05/09/2025	30/03/2027	20%	0%	
5 Construcción muelle de embarque zona sur para 2 puentes abordaje	03/03/2025	30/03/2027	32%	0%	
6 Construcción edificio de instalaciones y tecnologías	03/03/2025	30/03/2027	32%	0%	
8 Construcción Jet ducto y nuevo llenadero de combustible	03/03/2025	24/10/2025	100%	0%	
9 Ampliación plataforma principal zona 1 (Hangar #1) Aerosupport	02/06/2025	30/03/2027	27%	0%	
10 Ampliación plataforma principal zona 2 (Hangar #2 y #3)	22/10/2025	30/03/2027	16%	0%	

⁷ Acta de inicio fase de construcción – GCSP-F-218 V001, firmada el 3 de marzo de 2025.

⁸ No objetado por la ANI mediante comunicación ANI No. 20253090064031 del 24 de febrero de 2025



UF	Intervenciones		Fecha de Inicio	Fecha Final	% Programado	% Ejecutado
	11	Ampliación plataforma principal zona 3 (Hangar #4 Carlos Matus y predios)	06/11/25	30/03/2027	15%	0%
	14	ampliaciónFuelFarmnuevaestación combustible	03/03/2025	23/03/2026	63%	0%
2		Calles de rodaje	08/09/2025	30/08/2027	16%	0%
	i	Traslado, intervención y/o reposición redes actividades intervención	08/09/2025	17/10/2025	100%	0%
	ii	Construcción nueva calle BRAVO	20/10/2025	09/07/2027	14%	0%
	iii	Construcción nueva calle FOXROT	20/10/2025	09/07/2027	14%	0%
	iv	Construcción nueva calle HOTEL	20/10/2025	09/07/2027	14%	0%
	v	Construcción calle de rodaje GOLF	20/10/2025	09/07/2027	14%	0%
	vi	Construcción calle de rodaje JULIET	20/10/2025	09/07/2027	14%	0%
	5	Aumento de Capacidad Lado Tierra área comercial. Desplaza fachada	07/01/2027	30/08/2027	0%	2%
	6	Construcción edificio de parqueaderos	06/07/2026	30/08/2027	0%	2%
TOTAL			03/03/2025	30/08/2027	27%	1%

Fuente: Anexos comunicación con radicado ANI No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

Cabe precisar que algunas de las actividades incluidas en el cuadro anterior, se presentan porcentajes de avance ejecutado aun cuando el avance programado para el período analizado es del 0% o inferior al 100%. Esto obedece a que, conforme al cronograma del Plan de Obras, dichas actividades se encuentran programadas para iniciar en etapas posteriores del proyecto; sin embargo, en función de las condiciones operativas de la obra y de los ajustes derivados de la disponibilidad de áreas y frentes de trabajo, el concesionario ha adelantado parcialmente algunas intervenciones de manera anticipada, lo cual se refleja en los porcentajes de avance ejecutado reportados.

De acuerdo con lo informado por la interventoría a través de la entrevista de la auditoría del 5 de marzo de 2026, las principales actividades que hacen parte de la ruta crítica del proyecto corresponden, entre otras, a la construcción del terminal internacional (Unidad Funcional 1 – UF1) y a la construcción de calles de rodaje (Unidad Funcional 2 – UF2). Estas intervenciones resultan determinantes para el desarrollo integral del proyecto y para el cumplimiento del cronograma contractual previsto.

Enseguida se presentan las consideraciones de la Oficina de Control Interno por unidad funcional:

5.1.1 Estado de ejecución - Unidad Funcional 1 (UF1)

La Unidad Funcional 1 contempla principalmente la ejecución de obras asociadas a la infraestructura del terminal internacional y sus instalaciones complementarias. Dentro de las intervenciones previstas se encuentran, entre otras:

- Construcción del terminal internacional,

- Construcción de muelles de embarque (central, norte y sur),
- edificio de instalaciones y tecnología,
- Jet ducto y llenadero de combustible,
- Ampliación de plataforma,
- Ampliación del sistema de almacenamiento de combustible (fuel farm),
- Obras previas asociadas a demoliciones, traslados de infraestructura y adecuaciones iniciales.

Según lo reportado por la interventoría, varias de estas actividades no presentan aún avances constructivos significativos, registrándose en la mayoría de los casos avances del 0 %. Esta situación se encuentra asociada, entre otros aspectos, a condiciones relacionadas con la disponibilidad efectiva de algunas áreas requeridas para la ejecución de las obras y con situaciones prediales y de interacción con actores del entorno del aeropuerto que han incidido en la habilitación de determinados frentes de trabajo. En este contexto, el concesionario presentó ante la Agencia una solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) vinculada a dichas circunstancias, la cual se encuentra actualmente en proceso de análisis al interior de la entidad. Estos aspectos se desarrollan y analizan con mayor detalle en el capítulo correspondiente al análisis de la ejecución contractual y de los riesgos asociados al proyecto.

No obstante, algunas actuaciones preliminares reportan avances parciales, entre las cuales se destacan:

- Actuaciones previas: avance aproximado del 5 %,
- Edificio de control de acceso: avance cercano al 6 %,
- Traslado del hangar Aerosupport: avance aproximado del 13 %,
- Edificio handling: avance cercano al 2 %.

Las demás intervenciones estructurales de esta unidad funcional, particularmente aquellas relacionadas con la construcción del terminal internacional y las ampliaciones de plataforma, no registran avances constructivos a la fecha del análisis. En seguida se presenta registro fotográfico de las intervenciones citadas:

Foto 1: Emplazamiento edificio control de acceso y sanidad	Foto 2: Localización pilotes edificio internacional
 <p>26 Feb 2025 9:00:57 a. m. Cartagena de Indias Bosque AEROPUERTO CONSORCIO INSAMAR</p>	 <p>24 Feb 2025 3:47:10 p. m. AEROPUERTO CONSORCIO INSAMAR</p>

<p>Foto 3: Localización pilotes edificio internacional</p>	<p>Foto 4: Fundida de rampa en concreto carrera 5</p>
<p>Foto 5: Adecuación de terreno - carrera 5</p>	<p>Foto 6: Adecuación de terreno – carrera 4</p>

Fuente: Interventoría Consorcio INSAMAR -Reporte de obra 260226 v1 Audit.pdf

5.1.2 Estado de ejecución – Unidad Funcional 2 (UF2)

La Unidad Funcional 2 corresponde principalmente a las obras relacionadas con la infraestructura lado aire, incluyendo la construcción y adecuación de calles de rodaje y redes asociadas.

Dentro de las intervenciones previstas se encuentran las calles de rodaje BRAVO, FOXROT, HOTEL, GOLF y JULIET, así como actividades relacionadas con la reposición o adecuación de redes que interfieren con dichas obras.

De acuerdo con la información suministrada por la interventoría y verificada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento en respuesta al cuestionario de auditoría, estas intervenciones no registran avances constructivos a la fecha, manteniéndose reportes de ejecución cercanos al 0%, pese a encontrarse contempladas dentro del cronograma del Plan de Obras. No obstante, se presenta en el siguiente registro fotográfico, algunas labores preliminares desarrolladas en la primera semana de marzo del año en curso:

<p>Foto 5: Labores de replanteo topográfico muelles Embarque en plataforma actual</p>	<p>Foto 6: Labores exploratorias en lado aire, franjas de seguridad. Apique de suelos y geotecnia.</p>

Fuente: Interventoría Consorcio INSAMAR -Reporte de obra 260226 v1 Audit.pdf

5.2 Gestiones adelantadas frente a los rezagos en la ejecución

Con el propósito de identificar las causas asociadas a las desviaciones evidenciadas entre el avance programado y el avance ejecutado del proyecto, así como las actuaciones adelantadas en el marco del seguimiento contractual, se revisó la información suministrada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y por la interventoría Consorcio INSAMAR junto con las comunicaciones remitidas en el marco del contrato de concesión.

De acuerdo con la información analizada, las desviaciones identificadas en la ejecución de algunas intervenciones del proyecto se encuentran asociadas a distintas situaciones, entre las cuales se identifican:

- a. Rezagos en la ejecución no asociados a EER,
- b. Rezagos frente a los cuales el concesionario ha invocado la ocurrencia de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) de carácter predial, y situaciones relacionadas con aspectos sociales que han incidido en el desarrollo de actividades constructivas y que también han sido objeto de solicitud de reconocimiento de EER.

En este contexto, se evidenció que la interventoría adelantó diversas actuaciones contractuales orientadas a requerir al concesionario el cumplimiento de las obligaciones previstas en el Contrato de Concesión, entre ellas la solicitud de períodos de cura, el análisis de las solicitudes de EER presentadas y, en los casos correspondientes, la remisión de informes de presunto incumplimiento a la ANI, según se detalla enseguida:

a. Rezagos no asociados a Eventos Eximentes de Responsabilidad

En esta subsección se indican algunos rezagos en la ejecución de actividades de construcción del proyecto que, de acuerdo con la información revisada durante la auditoría, no se encuentran



directamente asociados a las solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad presentadas por el concesionario. No obstante, lo anterior no implica necesariamente la inexistencia de causas que expliquen dichos rezagos, los cuales pueden estar relacionados con condiciones operativas de programación, disponibilidad de frentes de trabajo o ajustes en la secuencia constructiva del proyecto.

En relación con la actividad correspondiente al desmonte del hangar de Aerosupport, la interventoría indicó e informó que no se identificaron causas técnicas o jurídicas que justificaran el rezago frente al cronograma del Plan de Obras vigente.

En este contexto, la interventoría solicitó a la ANI la no objeción para el otorgamiento de un período de cura, mediante comunicación INSAMAR-2025-588 (20254091049202 del 21 de agosto del 2025), la cual fue no objetada por la Agencia a través del oficio con radicado ANI No. 20253090319441 del 2 de septiembre del 2025. Esta decisión fue notificada al concesionario OINAC por parte de la interventoría, otorgándose un plazo de sesenta (60) días, el cual venció el 3 de noviembre de 2025.

Dentro del término otorgado, el concesionario presentó respuesta mediante comunicación 202263S2025 del 4 de noviembre del 2025, en la cual expuso los argumentos con los que buscó desestimar el presunto incumplimiento. Posteriormente, y una vez finalizado el plazo de cura, la interventoría adelantó análisis técnico y contractual de la información presentada, concluyendo que los argumentos expuestos no desvirtuaban la situación de rezago previamente identificada. Como resultado de dicho análisis, la interventoría remitió a la ANI el informe de presunto incumplimiento mediante comunicación INSAMAR-2026-146, radicada en la ANI bajo el número 20264090269812 el 3 de marzo de 2026, para lo de su competencia. Actualmente, dicha actuación se encuentra en proceso de verificación y emisión de concepto por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento, como etapa previa a la eventual solicitud de inicio de un proceso administrativo sancionatorio.

b. Rezagos asociados a solicitud de Eventos Eximentes de Responsabilidad de carácter predial y social

En otros frentes de obra, particularmente en las intervenciones relacionadas con bodegas handling, edificio de control de acceso y demolición de la “fuel farm” actual TERPEL, se identificaron rezagos frente a las fechas previstas en el cronograma del Plan de Obras.

De acuerdo con lo informado por la interventoría en la entrevista de la auditoría, el concesionario manifestó que dichos rezagos están asociados a situaciones relacionadas con la disponibilidad de predios requeridos para la ejecución de las intervenciones, para lo cual presentó solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) predial.

En el marco del seguimiento contractual, la interventoría solicitó a la ANI la no objeción para el otorgamiento de un período de cura, mediante comunicación INSAMAR-2025-700 (20254091307602 del 15 de octubre de 2025), el cual fue no objetado por la Agencia mediante radicado 20253090402711 del 4 de noviembre del 2025, y posteriormente notificado por la



interventoría al concesionario, otorgándose un plazo de sesenta (60) días, vencido el 13 de enero de 2026. Si bien se menciona en el seguimiento a plazos de cura sobre la entrega del informe del concesionario, no se evidenció el pronunciamiento de parte de la interventoría en relación con dicho periodo de cura.

Posteriormente, la concesión presentó respuesta mediante comunicación 200055S2026 del 13 de enero del 2026, en la cual reiteró la existencia del EER predial solicitado como causa del rezago en las actividades mencionadas. Según lo informado por la interventoría, actualmente se encuentra en curso el análisis técnico y contractual de dicha solicitud, con el fin de determinar si procede desestimar el presunto incumplimiento o continuar con la elaboración del informe correspondiente para su remisión al Equipo de Seguimiento y Control de la ANI.

De acuerdo con el contrato de concesión, Parte General, en la sección 14.2 Evento Eximente de Responsabilidad, literal (d) (iv) establece:

“(…) Una vez efectuada la Notificación dentro del término y las condiciones indicadas en las Secciones 14.2(d)(i), 14.2(d)(ii) y 14.2(d)(iii) anteriores, la Parte receptora contará con un plazo de treinta (30) Días Hábiles para, analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.

En caso de que se trate de una petición del Concesionario, deberá remitir simultáneamente la solicitud a la Interventoría para la emisión del correspondiente concepto por parte de esta dentro de los quince (15) Días Hábiles siguientes a su recepción, plazo que en todo caso se encuentra contenido dentro de los treinta (30) Días hábiles señalados en la presente Sección.

En el evento que el Concesionario haya solicitado la ampliación del Plan de Obras y en el Plan de Adquisición de predios en mayor extensión que el Periodo Especial, el Interventor contará con un plazo de veinte (20) Días Hábiles para, analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad como las razones aducidas para la ampliación del plazo del Plan de Obras de la Unidad Funcional afectada. Una vez realizado el análisis anterior, el Interventor remitirá el mismo a la ANI, para que dentro de los veinte cinco (25) Días Hábiles siguientes tome la decisión respectiva.

En todo caso, la Parte receptora o la Interventoría podrán solicitar de conformidad con lo señalado en la Sección 14.2(d)(v) de esta Parte General, un plazo adicional en los señalados en la presente Sección, según corresponda, el cual no podrá exceder de treinta (30) Días.

(…)”

c. Rezagos con períodos de cura vigentes

Adicionalmente, se informó sobre algunos rezagos frente al cronograma del Plan de Obras vigente en otras intervenciones del proyecto, entre ellas la demolición de hangares DEPRISA, demolición de hangares Rafael Espinoza y la construcción del jet ducto y llenadero.

Para estos casos, la interventoría solicitó a la ANI la no objeción para el otorgamiento de un período de cura, mediante comunicación INSAMAR-2025-816, la cual fue resuelta favorablemente



por la Agencia mediante radicado 20263090009311 del 13 de enero de 2026, autorizando un plazo de sesenta (60) días.

Dicha decisión fue notificada al concesionario, estableciendo como fecha de vencimiento del período de cura el 17 de marzo de 2026. No obstante, de acuerdo con la información reportada por la interventoría en el marco de la presente auditoría, a la fecha no se evidencian avances constructivos significativos en estos frentes de obra.

El análisis detallado de las situaciones sociales identificadas, los actores involucrados, las gestiones adelantadas y la evaluación de la solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad presentada por el concesionario se desarrolla en la sección correspondiente al componente social del presente informe, donde se examina de manera específica el cumplimiento de las obligaciones contractuales asociadas a dicho componente.

En el marco del seguimiento realizado al desarrollo de las obras del proyecto, se evidencian rezagos en la ejecución frente a las metas programadas, los cuales han sido objeto de diferentes gestiones por parte de los actores responsables del seguimiento contractual. En este contexto, resulta relevante analizar no solo la materialización de dichos rezagos, sino también las acciones adelantadas por la Interventoría y por la ANI en el ejercicio de sus funciones de supervisión y control, conforme a lo establecido en el contrato de concesión, el contrato de interventoría y los lineamientos definidos en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

De acuerdo con el marco contractual aplicable, corresponde al concesionario la ejecución de las obras conforme a los cronogramas, especificaciones técnicas y demás obligaciones establecidas en el contrato de concesión. Por su parte, la Interventoría tiene a su cargo la vigilancia integral del contrato, incluyendo el seguimiento técnico, administrativo y financiero de las actividades desarrolladas, así como la verificación del cumplimiento de los compromisos contractuales asociados a la ejecución de las obras.

En desarrollo de estas funciones, y ante la identificación de desviaciones en el avance de las obras, la interventoría ha adelantado gestiones orientadas a requerir al concesionario la adopción de medidas que permitan mitigar los rezagos identificados, lo cual se ha materializado mediante comunicaciones formales, informes de seguimiento y espacios de revisión del avance del proyecto. Estas actuaciones se enmarcan en los procedimientos establecidos en el Manual GCSP-M-002, el cual define las actividades de seguimiento que deben adelantar la Interventoría y la supervisión del contrato, incluyendo la identificación de riesgos para la ejecución del proyecto, la generación de alertas tempranas y la formulación de requerimientos al concesionario cuando se evidencien desviaciones frente a lo previsto contractualmente.

Adicionalmente, en el marco de las herramientas contractuales disponibles para la gestión de posibles incumplimientos, se ha evidenciado la activación de mecanismos como solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) y la definición de plazos de cura, los cuales constituyen instrumentos contractuales orientados a requerir al Concesionario la adopción de acciones correctivas dentro de un término determinado. Estos mecanismos permiten formalizar las alertas frente a posibles incumplimientos y establecer compromisos específicos para la superación de las situaciones que afectan la ejecución del proyecto.



Desde la perspectiva de seguimiento institucional, la ANI, a través del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto, ha participado en el análisis de la información reportada por la Interventoría y en los espacios de seguimiento al contrato, con el propósito de evaluar el estado de avance de las obras, identificar los factores que inciden en los rezagos y promover la adopción de medidas que permitan dinamizar la ejecución del proyecto.

No obstante, desde la perspectiva de auditoría interna, resulta relevante analizar dichas gestiones frente a la superación de los rezagos identificados, en la medida en que la activación de instrumentos contractuales como requerimientos formales, EER o plazos de cura debe orientarse no solo a documentar las desviaciones en la ejecución, sino también a generar condiciones que permitan restablecer los niveles de avance previstos en el contrato y mitigar los riesgos asociados al cumplimiento de los hitos contractuales del proyecto.

5.3 Componente Predial

5.3.1 Estado de la gestión predial y su incidencia en la ejecución de las obras

En el marco del Contrato de Concesión No. 001 de 2023, el desarrollo del proyecto de ampliación del Aeropuerto Rafael Núñez requiere la disponibilidad de predios necesarios para la ejecución de las obras contempladas en el Apéndice Técnico No. 1 del contrato de concesión.

La gestión predial del proyecto comprende las actividades de identificación de predios requeridos, elaboración de insumos técnicos y jurídicos, elaboración y aprobación de avalúos comerciales, negociación con propietarios y formalización de la transferencia del derecho de dominio, conforme a lo establecido en el Apéndice Técnico No. 7 – Plan de Adquisición Predial.

5.3.2 Generalidad predial del proyecto

De acuerdo con la información suministrada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento y la interventoría INSAMAR, el proyecto requiere un total de 80 predios, distribuidos entre predios públicos y privados.

Tabla 7 - Consolidado predios del proyecto – Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena

Unidad Funcional	Predios requeridos	Predios Aerocivil	Predios Municipio Cartagena	Predios privados
UF1	64	18	5	41
UF2	16	16	0	0
TOTAL	80	34	5	41

Fuente: Memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

Del total de predios requeridos, 41 predios corresponden a propiedad privada, sobre los cuales se concentran las actividades de adquisición predial.

5.3.3 Avance en la consolidación de insumos prediales

La fase inicial de la adquisición predial corresponde a la elaboración y aprobación de los insumos técnicos y jurídicos, los cuales constituyen el requisito habilitante para avanzar en las etapas posteriores del proceso de adquisición. El avance evidenciado se sintetiza enseguida:

Tabla 8 - Avances prediales por insumos

Actividad	Esperado	Ejecutado	Avance
Entrega de expedientes prediales	80	75	94%
Expedientes en revisión de interventoría	80	5	6%
Expedientes aprobados por interventoría	80	75	94%

Fuente: Memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

Este nivel de avance evidencia que la base documental requerida para adelantar los procesos de adquisición predial ha sido significativa.

a. Disponibilidad de predios públicos

En relación con los predios de propiedad pública, se reporta que la totalidad de los predios pertenecientes a la Aeronáutica Civil se encuentran disponibles para la ejecución de las obras, en virtud del Acta de Entrega de Infraestructura suscrita entre la ANI, Aerocivil y el concesionario OINAC.

En consecuencia, los predios asociados a la Aerocivil no generan restricciones para la apertura de frentes de obra, al encontrarse bajo administración y operación del concesionario dentro del aeropuerto.

b. Avance en la adquisición de predios privados

La gestión predial asociada a los 41 predios privados requeridos para el proyecto constituye el principal componente del proceso de adquisición predial.

- **Etapas de avalúos:**

Tabla 9 - Gestión predial relacionada con avalúos

Actividad	Esperado	Ejecutado	Avance
Predios notificados	41	39	95%
Avalúos entregados	41	39	95%
Avalúos aprobados	41	39	95%

Fuente: Memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

La aprobación de los avalúos constituye el insumo técnico que permite formular las ofertas formales de compra a los propietarios.



- **Etapa de negociación y formalización:**

Tabla 10 - Avances prediales adquisición predios privados

Actividad	Esperado	Ejecutado	Avance
Ofertas de compra firmadas	41	39	95%
Ofertas notificadas	41	37	90%
Ofertas registradas	41	37	90%
Ofertas aceptadas	41	26	63%
Promesas de compraventa firmadas	41	22	54%
Predios con primer pago	41	20	49%
Escrituras públicas firmadas	41	18	44%
Predios a favor de la ANI	41	14	34%
Predios entregados al concesionario	41	6	15%

Fuente: Memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

- **Consolidado del proceso de adquisición predial**

El proceso de adquisición predial constituye uno de los componentes críticos para el desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura concesionada, en la medida en que la disponibilidad oportuna de los predios requeridos condiciona el inicio y continuidad de las intervenciones constructivas previstas en el contrato de concesión. En este sentido, la gestión predial comprende un conjunto de actividades técnicas, jurídicas y administrativas orientadas a la identificación, valoración, negociación y adquisición de los inmuebles necesarios para la ejecución del proyecto.

En el marco del contrato de concesión, el Concesionario es el responsable de adelantar la gestión predial requerida para la obtención de los inmuebles necesarios para la ejecución de las obras, conforme a los procedimientos y lineamientos establecidos en el contrato y en la normatividad aplicable. Por su parte, la Interventoría tiene la función de verificar y hacer seguimiento al cumplimiento de estas obligaciones contractuales, validando los avances reportados por el Concesionario y realizando las observaciones que correspondan frente a eventuales retrasos o inconsistencias.

De igual manera, desde el nivel institucional, la Agencia Nacional de Infraestructura realiza labores de coordinación, seguimiento y control a través del equipo de supervisión del contrato, en concordancia con los lineamientos establecidos en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), el cual establece las actividades de monitoreo técnico, contractual y administrativo que deben adelantar tanto la Interventoría como la supervisión institucional frente al desarrollo de los proyectos concesionados.



En este contexto, el seguimiento al componente predial permite identificar de manera temprana posibles riesgos o rezagos en la disponibilidad de predios, particularmente en aquellos casos que forman parte de la ruta crítica del proyecto, y que por tanto pueden incidir directamente en el cumplimiento de los cronogramas de obra.

Enseguida consideraciones al respecto:

- **Estado de avance de la gestión predial**

Con base en la información reportada por el Concesionario y verificada por la Interventoría, se presenta a continuación una síntesis del estado de avance de la gestión predial del proyecto.

Tabla 11 - Avances predial del proyecto

Etapa	Predios	% avance
Predios privados requeridos	41	100%
Avalúos aprobados	39	95%
Ofertas aceptadas	26	63%
Promesas de compraventa	22	54%
Escrituras firmadas	18	44%
Predios a favor de ANI	14	34%
Predios entregados para obra	6	15%

Fuente: Memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

La información anterior permite observar el grado de avance del proceso de adquisición predial frente al universo total de predios requeridos para la ejecución del proyecto. No obstante, más allá del avance cuantitativo, resulta fundamental analizar la situación particular de aquellos predios cuya disponibilidad condiciona el inicio o desarrollo de actividades constructivas programadas según el plan de obras.

- **Predios en ruta crítica del proyecto**

Dentro del universo de predios requeridos para el desarrollo del proyecto, se identifican aquellos que hacen parte de la ruta crítica, es decir, aquellos cuya no disponibilidad puede eventualmente generar retrasos directos en el cronograma de obra.

En el marco del seguimiento realizado, se identificaron los siguientes predios clasificados como críticos:

Tabla 12 - Predios seguimiento particular para obras

Pedio	Situación principal	Estado	Nivel
IPARNC-01-019	Hangar en zona operativa	Proceso de expropiación	●
IPARNC-01-024	Propiedad horizontal con actividad hotelera	Negociación	●



Predio	Situación principal	Estado	Nivel
IPARNC-01-027	Infraestructura de telecomunicaciones	Análisis jurídico	●
IPARNC-01-043	Rectificación de cabida y linderos	Gestión catastral	●
IPARNC-01-044	Sucesión y ocupación del predio	Expropiación	●

Fuente: Información presentada en la respuesta del cuestionario de auditoría.

La identificación y seguimiento de estos predios permite focalizar las acciones de gestión predial y priorizar los esfuerzos institucionales orientados a garantizar la disponibilidad oportuna de los mismos.

Metodología de seguimiento – Semáforo de gestión predial

Con el fin de facilitar el análisis del estado de la gestión predial y priorizar las acciones de seguimiento institucional, se emplea una metodología de clasificación basada en un esquema de semáforo de gestión, que permite categorizar el estado de cada predio según su nivel de avance y riesgo asociado.

Clasificación	Descripción
● Bajo	Predio adquirido o con gestión avanzada sin riesgos relevantes
● Seguimiento	Predio en proceso de negociación con riesgos potenciales
● Crítico	Predio con dificultades significativas o que puede afectar la ejecución del proyecto

Los predios identificados se encuentran actualmente en estado de seguimiento, sin evidenciarse afectaciones directas al cronograma del proyecto.

- **Seguimiento institucional y gestiones realizadas**

En el marco de las funciones de supervisión contractual, la ANI, a través del Equipo de Coordinación y Seguimiento especialmente en los que corresponde al apoyo que prestan los GIT predial y GIT jurídico-predial de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno, se evidenció seguimiento a la gestión predial adelantada por el Concesionario OINAC y verificada por la Interventoría Consorcio INSAMAR, mediante la revisión de los expedientes prediales, comunicaciones oficiales, así como el desarrollo de comités prediales periódicos.

Como resultado de dichas actividades de seguimiento, se verificó el estado de gestión de los predios identificados dentro de la ruta crítica predial del proyecto, respecto de los cuales se evidencian



actuaciones administrativas y técnicas orientadas a su adquisición o liberación, soportadas en las comunicaciones oficiales emitidas por el Concesionario y la Interventoría.

A continuación, se presenta la trazabilidad documental de las principales actuaciones asociadas a dichos predios:

Tabla 13 - Trazabilidad de actuaciones prediales – predios en ruta crítica

Pedio	Actuación verificada	Comunicación / Radicado	Fecha	Observación de seguimiento
IPARNC-01-019	Aprobación de expediente de expropiación por parte de la interventoría y remisión a ANI	INSAMAR-2026-059 / Rad. ANI 20264090124422	2/02/2026	Se evidencia avance en estructuración del proceso de expropiación.
IPARNC-01-024	Aprobación de insumos prediales	INSAMAR-2025-539	31/07/2025	Expediente predial aprobado por interventoría.
	Aprobación de avalúo	INSAMAR-2025-781	19/11/2025	Avalúo base aprobado para proceso de negociación.
	Seguimiento a pendientes prediales	Acta Comité Predial	27/02/2026	Se solicitó al concesionario consolidar pendientes para definir estrategia de cierre del proceso.
IPARNC-01-027	Aprobación de insumos prediales	INSAMAR-2025-111	13/02/2025	Expediente predial aprobado.
	Recomendaciones jurídicas para indemnizaciones	INSAMAR-2025-829	17/12/2025	Interventoría emitió recomendaciones sobre daño emergente y lucro cesante.
	Requerimiento de estudio conclusivo	INSAMAR-2026-114	17/02/2026	Se solicitó al concesionario presentar avalúos e indemnizaciones definitivas.
IPARNC-01-043	Aprobación de insumos prediales	INSAMAR-2025-105	11/02/2025	Insumos prediales aprobados.
	Aprobación de avalúo	INSAMAR-2025-414	19/06/2025	Avalúo aprobado para negociación.
	Remisión expediente expropiación	INSAMAR-2026-119 / Rad. ANI 20264090200412	18/02/2026	Expediente remitido a ANI para trámite.
	Devolución para subsanación	INSAMAR-2026-134	26/02/2026	Se solicitaron ajustes al expediente de expropiación.
IPARNC-01-044	Aprobación de insumos prediales	INSAMAR-2025-020	9/01/2025	Expediente predial aprobado.



Predio	Actuación verificada	Comunicación / Radicado	Fecha	Observación de seguimiento
	Remisión expediente expropiación	INSAMAR-2025-615 / Rad. ANI 20254091123422	4/09/2025	Expediente remitido para continuidad del trámite.
	Observaciones al expediente	Oficio ANI 20256040338491	—	Observaciones formuladas al expediente de expropiación.
	Devolución al concesionario	INSAMAR-2025-699	14/10/2025	Solicitud de ajustes al expediente.
	Aprobación avalúos e indemnizaciones	INSAMAR-2026-072	9/02/2026	Avalúos aprobados para continuidad del proceso.

Fuente: Información presentada en la respuesta del cuestionario de auditoría.

A partir de la revisión documental efectuada por la supervisión, se evidencia que las actuaciones adelantadas por el Concesionario y la Interventoría se encuentran registradas y soportadas mediante las comunicaciones oficiales señaladas, lo cual permite verificar el avance progresivo de los procesos de gestión predial asociados a los predios identificados como críticos dentro del proyecto.

5.3.4 Análisis el componente predial

Con base en la información remitida por el equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI y la Interventoría Consorcio INSAMAR, la Oficina de Control Interno concluyó sobre el estado de la gestión predial del proyecto de ampliación del Aeropuerto Rafael Núñez evaluando la incidencia en la ejecución de las obras y la consistencia de la información reportada frente a los soportes documentales disponibles. En general, se evidenció que el proceso presenta avances en las etapas iniciales de adquisición, particularmente en la estructuración de insumos técnicos y jurídicos y en la elaboración de avalúos que habilitan la formulación de ofertas de compra y el desarrollo de las fases de negociación y formalización de los predios requeridos para el proyecto. Así mismo, se evidenció que los predios de propiedad de la Aeronáutica Civil necesarios para la ejecución de las intervenciones se encuentran disponibles conforme al Acta de Entrega de Infraestructura suscrita entre la ANI, la Aerocivil y el concesionario, sin identificarse restricciones para su utilización en el marco del Contrato de Concesión No. 001 de 2023.

En cuanto a los predios de naturaleza privada, se concluyó que el proceso de adquisición avanza conforme a las etapas previstas en el Apéndice Técnico No. 7 del contrato de concesión, registrándose actuaciones asociadas a la formulación de ofertas de compra, aceptación por parte de propietarios, suscripción de promesas de compraventa y, en algunos casos, la estructuración de expedientes orientados a procesos de expropiación. De igual forma, se evidenció que ciertos predios han sido catalogados dentro de la ruta crítica predial debido a particularidades jurídicas o sociales que han dificultado su adquisición mediante enajenación voluntaria; no obstante, dichas situaciones cuentan con gestiones administrativas en curso y han sido objeto de revisión por parte de la interventoría y seguimiento del equipo de Coordinación y



Seguimiento de la ANI. En este contexto, y considerando que las intervenciones constructivas asociadas a dichos inmuebles aún no han iniciado dentro del plan de obras vigente, a la fecha del presente informe no se evidencia una afectación directa a la ejecución del proyecto ni al cumplimiento de las obligaciones contractuales en materia predial.

5.4 Componente ambiental

5.4.1 Estado de los instrumentos de manejo y control ambiental

Se evidenció que el proyecto cuenta con licencia ambiental otorgada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA mediante la Resolución No. 1168 del 31 de octubre de 1996, instrumento que constituye el marco regulatorio para la ejecución de las actividades aeroportuarias y de las intervenciones previstas dentro del proyecto.

Posteriormente, la licencia fue objeto de cesión parcial al anterior concesionario Sociedad Aeroportuaria de la Costa S.A. – SACSA mediante Resolución No. 00806 del 13 de mayo de 2019, de la cual se derivó el expediente LAM8020. En el marco del nuevo esquema de concesión, la licencia ambiental fue cedida en su totalidad al actual concesionario Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena S.A.S. – OINAC mediante Resolución No. 0771 de 2024 expedida por la ANLA.

Adicionalmente, el proyecto cuenta con los siguientes permisos y autorizaciones ambientales necesarios para el desarrollo de actividades constructivas y operativas asociadas al contrato de concesión.

Tabla 14 - Instrumentos ambientales vigentes

Instrumento ambiental	Autoridad	Acto administrativo	Estado
Licencia ambiental	ANLA	Resolución 1168 de 1996 – Cesión total mediante Resolución 0771 de 2024	Vigente
Permiso de vertimientos	EPA Cartagena	Resolución EPA-RES-00111-2024 (27 feb 2024)	Vigente
Permiso de aprovechamiento forestal	EPA Cartagena	Resolución EPA-RES-00096-2025 (15 abr 2025)	Vigente
PIN generador de residuos de construcción y demolición (RCD)	EPA Cartagena	Oficio EPA-OFI-003657-2025	Vigente hasta 24 ago. 2027
Programa de Manejo Ambiental de RCD	EPA Cartagena	Resolución EPA-RES-00713-2025 (16 oct 2025)	Aprobado

Fuente: Información presentada en la respuesta del cuestionario de auditoría.



De igual forma, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales aceptó mediante comunicación No. 101129E2025 la aplicación de un permiso por riesgo inminente, asociado al traslado completo del sistema de combustible del aeropuerto.

Estos instrumentos establecen las obligaciones ambientales que deben ser observadas durante la ejecución del proyecto, incluyendo medidas de manejo, control, seguimiento y monitoreo ambiental.

5.4.2 Trámites ambientales en curso

A la fecha de la auditoría se identifican dos trámites ambientales en curso que guardan relación con el desarrollo de algunas intervenciones previstas dentro del proyecto.

a. Modificación de la licencia ambiental

Actualmente se adelanta ante la ANLA un trámite de modificación de la licencia ambiental, el cual se encuentra condicionado al proceso de zonificación del área de manglar de la Ciénaga de la Virgen.

Este proceso se encuentra en análisis por parte de la Dirección de Asuntos Marinos, Costeros y Recursos Acuáticos – DAMCRA del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con base en la propuesta presentada por la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique – CARDIQUE.

Frente al proyecto de resolución de zonificación publicado por el Ministerio de Ambiente, tanto el concesionario OINAC como la ANI remitieron observaciones orientadas a que las áreas de manglar ubicadas dentro del perímetro aeroportuario, necesarias para la ejecución de algunas intervenciones del proyecto, sean clasificadas bajo una categoría de uso condicionado, o en su defecto que se precise que dichas áreas no hacen parte de la zonificación propuesta, permitiendo su intervención previa obtención de los permisos ambientales correspondientes.

Una vez se defina el estado de la zonificación del área de manglar, el trámite de modificación de la licencia deberá continuar con la realización de audiencia pública ambiental, solicitada por comunidades del área de influencia del aeropuerto.

b. Solicitud de cambio menor

Se evidenció que el concesionario también presentó ante la ANLA una solicitud de cambio menor, asociada a la actualización de las fichas del Plan de Manejo Ambiental y de los instrumentos de control, seguimiento y monitoreo de la licencia ambiental.

Durante la evaluación de esta solicitud, la ANLA formuló requerimientos de información adicional al concesionario. En atención a estas observaciones, se llevó a cabo una reunión técnica el 10 de febrero de 2026, en la cual la autoridad ambiental señaló la necesidad de que las solicitudes presentadas incluyan mayor precisión técnica y documental, con el fin de evitar requerimientos adicionales durante el proceso de evaluación.

Entre las obras que se proyecta adelantar bajo la figura de cambio menor se encuentran intervenciones asociadas a las Unidades Funcionales 1 y 2 del proyecto, tales como demoliciones



de infraestructura existente, construcción de edificaciones aeroportuarias, ampliaciones de plataforma, reposición de servicios y obras complementarias de soporte operacional.

Como resultado de esta evaluación la Autoridad Ambiental remitió la comunicación con radicado ANLA No. 20263300257421 del 11 de marzo de 2026, mediante la cual presenta el informe de evaluación de la solicitud de cambio menor y presenta como resultado lo siguiente:

“(…)

De acuerdo con el análisis realizado, así como los argumentos técnicos presentados el CONSORCIO CONSTRUCTOR NUEVA CARTAGENA, mediante los radicados ANLA 20256201449772, 20256201448802 del 20 de noviembre de 2025 y 20266200186012 del 12 de febrero de 2026, la ANLA considera que las actividades propuestas, bajo cambio menor o ajuste normal dentro de giro ordinario, “el desarrollo de intervenciones necesarias para la ampliación y modernización del aeropuerto internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena de indias”, no se adecúan a ninguna de las causales de modificación de la Licencia Ambiental establecidas en el artículo 2.2.2.3.7.1 del Decreto 1076 de 2015.

Por lo tanto, dichas actividades corresponden a un cambio menor o de ajuste normal dentro del giro ordinario del proyecto, en el marco de lo dispuesto en el parágrafo 1° del citado artículo, en concordancia con el artículo 2.2.2.6.1.1 del mencionado Decreto.

(…)” **negrita fuera de texto**

De lo anterior, se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento el 13 y 14 de marzo del 2026, acompañó a la ANLA durante la visita de inspección al Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena para verificar las condiciones del aeropuerto en relación con la solicitud de cambio menor.

5.4.3 Estado de gestión de instrumentos ambientales

Con el fin de facilitar la comprensión del estado de los instrumentos ambientales relevantes para la ejecución del proyecto, se presenta a continuación una síntesis de su situación actual.

Tabla 15 - Semáforo tramites ambientales

Instrumento / trámite	Estado	Implicación para el proyecto
Licencia ambiental	● Vigente	Habilita el desarrollo general del proyecto
Permisos ambientales operativos (vertimientos, forestal, RCD)	● Vigentes	Permiten ejecutar actividades constructivas
Permiso por riesgo inminente (sistema de combustible)	● Aceptado	Permite adelantar traslado del sistema de combustible
Modificación de licencia ambiental	● En trámite	Supeditada a zonificación de manglares y audiencia pública



Instrumento / trámite	Estado	Implicación para el proyecto
Cambio menor	● Aceptado	Necesario para habilitar algunos frentes de obra

Fuente: Información presentada en la respuesta del cuestionario de auditoría.

- Verde: instrumento vigente o aprobado
- Amarillo: trámite / evaluación en curso que podría incidir en frentes de obra

5.4.4 Seguimiento institucional al componente ambiental

La interventoría realiza el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones ambientales derivadas de la licencia ambiental y de los permisos asociados al proyecto, incluyendo la verificación del estado de los trámites ambientales en curso y la revisión de la información técnica presentada por el concesionario ante las autoridades ambientales competentes.

Por su parte, el equipo de supervisión de la ANI valida las actuaciones adelantadas por la interventoría y realiza acompañamiento a los procesos de gestión ambiental que pueden tener incidencia en la ejecución del proyecto, incluyendo la participación en reuniones técnicas con la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, como la realizada el 10 de febrero de 2026 en relación con la solicitud de cambio menor presentada por el concesionario.

Estas actuaciones se desarrollan en el marco de las funciones de seguimiento establecidas en el contrato de concesión y en los lineamientos institucionales para la supervisión e interventoría de proyectos de infraestructura.

5.4.5 Análisis del componente ambiental

Del análisis de la información remitida por el equipo de coordinación y seguimiento del proyecto y la interventoría, se observa que el proyecto cuenta con los principales instrumentos ambientales requeridos para el desarrollo de las actividades constructivas, lo que permite habilitar de manera general la ejecución de las obras previstas dentro del contrato de concesión.

No obstante, se identifican algunos trámites regulatorios en curso que podrían incidir en el desarrollo de determinados frentes de obra, particularmente aquellos relacionados con la modificación de la licencia ambiental, el cual fue aceptado por la ANLA y con la zonificación del área de manglar de la Ciénaga de la Virgen, proceso que actualmente se encuentra en evaluación por parte de la autoridad ambiental competente.

En este contexto, la materialización de algunas intervenciones del proyecto dependerá de la definición de los criterios de zonificación y de las decisiones que adopten las autoridades ambientales frente a las solicitudes presentadas.

En consecuencia, si bien el proyecto cuenta con instrumentos ambientales habilitantes para el desarrollo de diversas actividades constructivas, el seguimiento al estado de estos trámites regulatorios resulta



relevante desde la perspectiva del control institucional, en la medida en que su evolución podría incidir en la habilitación de determinados frentes de obra previstos en el plan de ejecución del proyecto.

5.5 Componente Social

5.5.1 Estado general del componente social del proyecto

En el marco del seguimiento al Contrato de Concesión No. 001 de 2023 y al Contrato de Interventoría VGCON-175-2024, el componente social del proyecto se gestiona mediante la implementación del Plan de Gestión Social Contractual (PGSC), instrumento a través del cual el concesionario desarrolla las estrategias de información, participación comunitaria, atención de manifestaciones ciudadanas y gestión de situaciones sociales en el área de influencia del proyecto.

En relación con este componente, la concesionaria Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena S.A.S. – OINAC presentó solicitud de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) asociada a situaciones sociales que, según lo manifestado por el concesionario, han incidido en la ejecución de algunas actividades previstas dentro del Plan de Obras. Dicha solicitud fue remitida mediante comunicación con radicado ANI No. 20254090731922 del 11 de junio de 2025.

En atención a lo anterior, el Consorcio INSAMAR, en su calidad de interventor del contrato, emitió concepto técnico frente a la procedencia del EER conforme a lo establecido en la Sección 14.2(d) y subsiguientes del Contrato de Concesión. Posteriormente, con base en información adicional remitida por el concesionario mediante comunicación No. 201478S2025 del 15 de julio de 2025, la interventoría elaboró un alcance a su concepto inicial, presentado mediante comunicación del 24 de julio de 2025 con radicado ANI No. 20254090931722.

En este sentido, el contrato de concesión en su Parte General, Sección 14.2 se establece lo siguiente en relación con los plazos de la ANI para notificación del EER, en los siguientes términos

“(…) Una vez efectuada la Notificación dentro del término y las condiciones indicadas en las Secciones 14.2(d)(i), 14.2(d)(ii) y 14.2(d)(iii) anteriores, la Parte receptora contará con un plazo de treinta (30) Días Hábiles para, analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.

En caso de que se trate de una petición del Concesionario, deberá remitir simultáneamente la solicitud a la Interventoría para la emisión del correspondiente concepto por parte de esta dentro de los quince (15) Días Hábiles siguientes a su recepción, plazo que en todo caso se encuentra contenido dentro de los treinta (30) Días hábiles señalados en la presente Sección.

En el evento que el Concesionario haya solicitado la ampliación del Plan de Obras y en el Plan de Adquisición de predios en mayor extensión que el Periodo Especial, el Interventor contará con un plazo de veinte (20) Días Hábiles para, analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad como las razones aducidas para la ampliación del plazo del Plan de Obras de la Unidad Funcional afectada. Una vez realizado el análisis anterior,



el Interventor remitirá el mismo a la ANI, para que dentro de los veinte cinco (25) Días Hábiles siguientes tome la decisión respectiva.

En todo caso, la Parte receptora o la Interventoría podrán solicitar de conformidad con lo señalado en la Sección 14.2(d)(v) de esta Parte General, un plazo adicional en los señalados en la presente Sección, según corresponda, el cual no podrá exceder de treinta (30) Días.

(...)”

Dicho esto, y de acuerdo con lo evidenciado durante la auditoría especialmente durante la entrevista, actualmente, se está a la espera de incluir en el comité de contratación el EER invocado por el concesionario para los temas sociales aquí comentados.

Ahora bien, de acuerdo con los plazos contractuales establecidos para que la ANI se pronuncie sobre la procedencia de una solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad (EER), y teniendo en cuenta que la solicitud presentada por el concesionario data de junio de 2025, se evidenció que, a la fecha de la auditoría, dichos términos no se han cumplido por parte de la entidad.

5.5.2 Actores sociales relevantes asociados a la solicitud de EER

En el análisis realizado en el marco de la solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad se identificaron diversos actores sociales con incidencia en el desarrollo de algunas actividades del proyecto, particularmente en el sector de la manzana 554, donde se prevén intervenciones relacionadas con infraestructura aeroportuaria y el sistema de combustible.

Tabla 16 - Actores sociales – influencia en el proyecto

Actor	Tipo de actor	Rol	Estado actual
Junta de Acción Comunal Barrio Crespo	Primario	Representación comunitaria	Mantiene oposición frente a obras en manzana 554 por percepción de riesgo del llenador de combustible
Líderes comunitarios de Crespo	Primario	Liderazgo social	Continúan manifestando oposición en espacios comunitarios y redes sociales
Asociación de Taxis ASOEROTAXCAR	Primario	Prestadores del servicio de transporte	Mantienen resistencia al traslado de su oficina y han generado acciones de presión que inciden en el avance de obra
Asociación de equipajeros ASOEQUIVOL	Secundario	Organización gremial	Solicitudes atendidas, sin conflicto activo
Diana Cassiani	Secundario	Actora individual	Caso atendido y cerrado
Comunidad de pescadores de La Boquilla	Secundario	Comunidad aledaña	Solicitud de inclusión como área de influencia; no procede consulta previa según decisiones del Ministerio del Interior



Actor	Tipo de actor	Rol	Estado actual
Dirección Administrativa de Control Urbano	Tercero	Autoridad administrativa	Orden de suspensión de obras levantada tras revisión de soportes

Fuente: Información presentada en la respuesta del cuestionario de auditoría.

Con el análisis de estos actores se evidenció que algunas situaciones sociales han generado tensiones o manifestaciones de inconformidad frente al desarrollo de determinadas intervenciones del proyecto, particularmente aquellas relacionadas con infraestructura asociada al manejo de combustible y reorganización de servicios dentro del aeropuerto.

5.5.3 Incidencia de las situaciones sociales en la ejecución de obras

De acuerdo con la información analizada en el marco de la solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad, algunas de las situaciones sociales identificadas han incidido en la ejecución de actividades previstas en el Plan de Obras no objetado del proyecto. Entre las intervenciones que se reportan como potencialmente impactadas se encuentran:

- Intervención 1 – Unidad Funcional 1 (Actuaciones previas)
 - Construcción de nuevos edificios de handling
 - Traslado de hangares de Aerosupport
 - Construcción del edificio de control de acceso y sanidad
- Intervención 8 – Unidad Funcional 1
 - Construcción del llenadero y jet ducto
- Intervenciones 3, 5 y 6 – Unidad Funcional 1
 - Construcción de muelles de embarque
- Intervención 14 – Unidad Funcional 1
 - Ampliación de la “fuel farm” o estación de combustible

De acuerdo con la información presentada por la interventoría, uno de los hechos relevantes corresponde al bloqueo físico de obra por parte de la Asociación de Taxis del aeropuerto, situación que ha impedido el desarrollo de actividades asociadas a la construcción del edificio de control de acceso, generando una barrera material para la continuidad de dichas actividades.

5.5.4 Seguimiento institucional al componente social



Se evidenció que, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, la interventoría realiza seguimiento al componente social del proyecto mediante la revisión técnica de los informes periódicos presentados por el concesionario, la verificación de la implementación de las actividades previstas en el Plan de Gestión Social Contractual (PGSC) y el seguimiento al registro y atención de manifestaciones ciudadanas.

Estas actividades incluyen, entre otros aspectos:

- Verificación de las estrategias de información y socialización del proyecto;
- Revisión del registro de peticiones, quejas, reclamos y solicitudes (PQRS);
- Análisis de situaciones sociales o potenciales conflictos en el área de influencia del proyecto;
- Revisión documental de los soportes asociados a la solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad, incluyendo la actualización del formato de conflictos sociales.

Los resultados de estas actividades son consignados en los informes de interventoría y en los espacios formales de seguimiento contractual.

Por su parte, se evidenció que el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI realiza la supervisión del contrato mediante la revisión y análisis de los informes de interventoría, la participación en reuniones de seguimiento y coordinación con el equipo interventor y el monitoreo del cumplimiento de las actividades previstas en el Plan de Gestión Social Contractual, así como de los procesos de relacionamiento con comunidades y actores institucionales.

5.5.5 Análisis del componente social

A partir de la información remitida por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto y por la interventoría, se evidenció que el componente social presenta situaciones asociadas a la interacción con actores del área de influencia del proyecto, particularmente organizaciones comunitarias y gremiales vinculadas a las actividades aeroportuarias. Dichas situaciones se concentran principalmente en torno a las intervenciones previstas en la Unidad Funcional 1, específicamente en el sector de la manzana 554 y en los procesos de reorganización de servicios operativos dentro del aeropuerto.

En este contexto, se identificaron manifestaciones de inconformidad por parte de algunos actores sociales frente a decisiones asociadas a la localización de infraestructura del sistema de combustible y al traslado de espacios utilizados por prestadores del servicio de transporte, lo cual ha derivado en escenarios de oposición que han incidido en el desarrollo de determinadas actividades constructivas. En particular, se registra la persistencia de un bloqueo físico asociado a la Asociación de Taxis del aeropuerto, situación que ha impedido el avance de actividades relacionadas con la construcción del edificio de control de acceso.

Estas situaciones han sido consideradas por el concesionario dentro de la solicitud de reconocimiento de Evento Eximente de Responsabilidad (EER), en relación con hechos que, según lo manifestado, excederían su capacidad de control y podrían afectar la ejecución del plan de obras. Frente a ello, se evidencia que la interventoría ha adelantado la revisión técnica de la información presentada, así como la verificación de



los soportes asociados al componente social de dicha solicitud, cuyos resultados han sido puestos en conocimiento de la supervisión de la ANI para su correspondiente evaluación en el marco de lo establecido contractualmente.

En términos de seguimiento institucional, se observa que el monitoreo del componente social se realiza mediante la revisión de informes periódicos del concesionario, el seguimiento a la implementación del Plan de Gestión Social Contractual (PGSC), el registro y atención de manifestaciones ciudadanas, así como la participación en espacios de seguimiento contractual entre la interventoría y la ANI. De igual forma, se evidenció la participación del Grupo Interno de Trabajo (GIT) Social de la ANI en el acompañamiento y seguimiento a las acciones del componente social del proyecto, particularmente en lo relacionado con la verificación del cumplimiento del PGSC, el análisis de las situaciones sociales identificadas en el área de influencia y la articulación institucional con actores territoriales. No obstante, las dinámicas sociales identificadas evidencian la necesidad de mantener un seguimiento permanente sobre aquellos actores y situaciones que puedan incidir en la continuidad de determinados frentes de obra del proyecto.

5.6 Componente de redes

5.6.1 Análisis del componente de traslado de redes

La revisión del componente de traslado de redes evidenció que el inventario de redes a intervenir ha sido objeto de actualización en el marco del desarrollo de los estudios y diseños de detalle del proyecto. En este sentido, la interventoría otorgó no objeción a dichos estudios mediante comunicación INSAMAR-2025-113 comunicación con radicado ANI No. 20254090183792 del 13 de febrero de 2025, documento que incluyó la validación de las redes húmedas y secas identificadas para el proyecto en esa etapa.

Posteriormente, el concesionario presentó una actualización del inventario y del plan de redes mediante comunicación OINAC 200335S2026 del 18 de febrero de 2026, la cual fue revisada por la interventoría a través de la comunicación INSAMAR-2026-131 y radicado ANI No. 20264090242482 del 18 de febrero de 2026. En dicha revisión se validó el inventario actualizado de redes secas y se formularon observaciones técnicas relacionadas con algunos aspectos asociados a las redes húmedas para su ajuste dentro del proceso de revisión de diseños.

Desde la perspectiva de ejecución del proyecto, las redes identificadas corresponden principalmente a acometidas internas vinculadas a los servicios del edificio terminal, sin evidenciarse la presencia de redes mayores o de infraestructura externa que genere interferencias relevantes con las intervenciones previstas en el plan de obras. En consecuencia, con base en la información analizada, no se identifican a la fecha afectaciones en la ruta crítica ni rezagos constructivos asociados al traslado o intervención de redes dentro del proyecto.

Así mismo, se evidenció durante la entrevista de la auditoría que el componente de traslado de redes ha sido objeto de seguimiento en los espacios de monitoreo del proyecto, particularmente a través de comités técnicos e informes de supervisión revisados por el equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI.



5.7 Componente financiero

5.7.1 Estructura financiera del contrato y fuentes de información

El análisis del componente financiero del contrato se realizó con base en la información remitida por la Interventoría y el equipo de Coordinación y Seguimiento ANI, particularmente la contenida en los informes financieros del proyecto, las actas de cálculo del Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE) y los reportes del patrimonio autónomo fiduciario.

Asimismo, se tuvo en cuenta la información consolidada en la presentación financiera del proyecto remitida como parte de la información del proyecto, en la cual se exponen los principales indicadores del comportamiento de los ingresos del aeropuerto, la evolución del VPIE contractual y el esquema de distribución de recursos del contrato.

La revisión y evidencia se enfoca en los siguientes aspectos:

- Comportamiento de los ingresos del proyecto
- Seguimiento al VPIE
- Esquema de flujo de los recursos de la retribución
- Pago de contraprestaciones al Estado
- Administración fiduciaria del contrato

Estos elementos constituyen los principales instrumentos de seguimiento financiero establecidos en el contrato de concesión y permiten evaluar la evolución del modelo económico del proyecto durante la etapa de ejecución.

5.7.2 Comportamiento de los ingresos del proyecto

De acuerdo con la información reportada por la Interventoría y consolidada por la ANI, los ingresos del proyecto se clasifican en dos categorías principales:

- Ingresos Regulados (IR): asociados a tasas aeroportuarias y servicios aeronáuticos definidos por la regulación aeronáutica vigente.
- Ingresos No Asociados a Regulados (INAIR): derivados de la explotación comercial del aeropuerto, tales como arrendamientos, subconcesiones y actividades comerciales.

El comportamiento reciente de los ingresos del proyecto se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 17 - Valores de VPIE – Ingresos mensuales

Periodo	Ingresos Regulados (IR) \$COP	Ingresos No Regulados (INAIR) \$COP	Ingresos Totales \$COP
Marzo 2024	\$18.303.674.876	\$1.123.609.449	\$19.427.284.325

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de
 interventoría y de supervisión del proyecto
 Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena



Periodo	Ingresos Regulados (IR) \$COP	Ingresos No Regulados (INAIR) \$COP	Ingresos Totales \$COP
Abril 2024	\$20.617.663.918	\$3.818.798.546	\$24.436.462.464
Mayo 2024	\$18.766.617.030	\$4.088.384.164	\$22.855.001.195
Junio 2024	\$21.073.763.672	\$3.787.287.695	\$24.861.051.368
Julio 2024	\$22.293.436.397	\$4.151.175.363	\$26.444.611.760
Agosto 2024	\$23.996.470.176	\$4.219.949.470	\$28.216.419.646
Septiembre 2024	\$20.947.116.952	\$5.186.254.657	\$26.133.371.609
Octubre 2024	\$20.076.697.057	\$4.030.297.897	\$24.106.994.955
Noviembre 2024	\$21.322.006.297	\$4.320.244.540	\$25.642.250.837
Diciembre 2024	\$22.416.528.059	\$4.381.595.307	\$26.798.123.366
Enero 2025	\$30.068.054.813	\$4.395.850.281	\$34.463.905.095
Febrero 2025	\$26.075.339.723	\$3.757.110.045	\$29.832.449.769
Marzo 2025	\$24.331.604.386	\$4.876.184.645	\$29.207.789.032
Abril 2025	\$24.342.205.814	\$5.018.393.371	\$29.360.599.186
Mayo 2025	\$20.020.572.424	\$5.716.684.136	\$25.737.256.560
Junio 2025	\$22.309.121.760	\$4.405.857.516	\$26.714.979.277
Julio 2025	\$23.094.468.687	\$5.246.335.709	\$28.340.804.396
Agosto 2025	\$25.088.908.064	\$4.801.543.758	\$29.890.451.823
Septiembre 2025	\$20.149.934.956	\$5.078.933.881	\$25.228.868.837
Octubre 2025	\$18.521.734.397	\$4.886.671.372	\$23.408.405.769
Noviembre 2025	\$19.972.303.811	\$4.599.885.420	\$24.572.189.231

Fuente: A partir de información anexo de respuesta cuestionario entrevista de auditoría – Calculo Acta VPIE

Como se observa, los ingresos regulados representan la principal fuente de recaudo del proyecto, con una participación cercana al 80 % del total de ingresos mensuales, mientras que los ingresos derivados de explotación comercial presentan una participación aproximada del 20%.



Este comportamiento es consistente con la estructura económica de los proyectos aeroportuarios, en los cuales el recaudo depende principalmente del tráfico aéreo y del número de pasajeros que utilizan la infraestructura.

5.7.3 Evolución de los ingresos acumulados del contrato

El seguimiento a los ingresos acumulados del proyecto permite evaluar el comportamiento del recaudo frente a las proyecciones del modelo económico del contrato.

Tabla 18 - Ingresos acumulados del proyecto

Periodo	Ingresos acumulados \$COP corrientes
Marzo 2024	\$19.427.284.325
Abril 2024	\$43.863.746.790
Mayo 2024	\$66.718.747.985
Junio 2024	\$91.579.799.353
Julio 2024	\$118.024.411.114
Agosto 2024	\$146.240.830.760
Septiembre 2024	\$172.374.202.370
Octubre 2024	\$196.481.197.326
Noviembre 2024	\$222.123.448.163
Diciembre 2024	\$248.921.571.530
Enero 2025	\$283.385.476.626
Febrero 2025	\$313.217.926.395
Marzo 2025	\$342.425.715.427
Abril 2025	\$371.786.314.613
Mayo 2025	\$397.523.571.174
Junio 2025	\$424.238.550.452
Julio 2025	\$452.579.354.848
Agosto 2025	\$482.469.806.672
Septiembre 2025	\$507.698.675.509
Octubre 2025	\$531.107.081.278
Noviembre 2025	\$555.679.270.510

Fuente: A partir de información anexo de respuesta cuestionario entrevista de auditoría – Calculo Acta VPIE

De acuerdo con la información verificada por el Equipo de Coordinación y Seguimiento, a noviembre de 2025 que corresponde a la información validada por la interventoría y avalada por la ANI, el proyecto registró ingresos acumulados por \$555.677 millones, lo cual refleja la evolución progresiva del recaudo desde el inicio de la concesión y se ajusta a las estimaciones del VPIE del contrato.

Este comportamiento de ingresos constituye una variable determinante dentro del modelo financiero del contrato, en la medida en que incide directamente en el cálculo del Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE) y, por consiguiente, en los mecanismos de retribución y distribución de recursos establecidos contractualmente.



5.7.4 Seguimiento al Valor Presente de Ingresos Esperados - VPIE

Conforme a lo establecido en la Sección 3.6 del Capítulo III de la Parte General del contrato, y actualmente el Otrosí No.1 del contrato de concesión el Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE) constituye el principal instrumento de seguimiento al comportamiento de los ingresos del proyecto frente a las proyecciones del modelo financiero.

El VPIE contractual del proyecto se estableció en: \$1.193.643.382.807

El cálculo del VPIE es realizado por la Interventoría mediante actas de verificación financiera, las cuales son posteriormente revisadas por la ANI en el marco del seguimiento contractual.

La evolución del VPIE acumulado se presenta a continuación:

Tabla 19 - Evolución del VPIE

Periodo	VPIE acumulado	% cumplimiento
Marzo 2024	\$ 14.380.301.765	1.2%
Abril 2024	\$ 32.233.013.333	2.7%
Mayo 2024	\$ 48.741.256.678	4.1%
Junio 2024	\$ 66.512.768.285	5.6%
Julio 2024	\$ 85.243.096.677	7.1%
Agosto 2024	\$ 105.085.347.512	8.8%
Septiembre 2024	\$ 123.286.906.704	10.3%
Octubre 2024	\$ 139.978.983.912	11.7%
Noviembre 2024	\$ 157.559.364.582	13.2%
Diciembre 2024	\$ 175.717.631.672	14.7%
Enero 2025	\$ 198.687.451.875	16.6%
Febrero 2025	\$ 218.206.600.274	18.3%
Marzo 2025	\$ 237.080.736.526	19.9%
Abril 2025	\$ 255.794.492.504	21.4%
Mayo 2025	\$ 272.029.349.306	22.8%
Junio 2025	\$ 288.742.538.001	24.2%



Periodo	VPIE acumulado	% cumplimiento
Julio 2025	\$306.298.086.043	25,7%
Agosto 2025	\$324.646.959.983	27,2%
Septiembre 2025	\$339.973.652.266	28,5%
Octubre 2025	\$354.066.582.701	29,7%
Noviembre 2025	\$368.743.656.591	30,9%

Fuente: A partir de información anexo de respuesta cuestionario entrevista de auditoria – Calculo Acta VPIE

A noviembre de 2025, el proyecto presenta un avance cercano al 31 % del VPIE contractual, lo cual refleja la evolución del recaudo frente a las proyecciones establecidas en el modelo financiero del contrato.

Este indicador resulta particularmente relevante en el seguimiento financiero del contrato, en la medida en que permite identificar posibles desviaciones entre los ingresos proyectados y los ingresos efectivamente generados por la explotación del aeropuerto.

5.7.5 Esquema de flujo de los recursos de retribución

El contrato establece un esquema de flujo financiero mediante el cual los ingresos generados por la explotación del aeropuerto son recaudados a través del patrimonio autónomo fiduciario y posteriormente distribuidos entre diferentes beneficiarios y obligaciones contractuales.

Dentro de este esquema se contempla el pago de contraprestaciones a favor del Estado y de otras entidades públicas, conforme a los porcentajes establecidos contractualmente.

Tabla 20 - Distribución de contraprestaciones

Beneficiario	Porcentaje
Aerocivil	15,89 %
Entidades territoriales	4,89 %
ANI	3,67 %

Fuente: Anexo información memorando interno 20263090053093 de 27 de febrero de 2026

En relación con las contraprestaciones a favor del Estado, se evidenció que el seguimiento a su liquidación y pago se realiza conforme a lo establecido en el contrato de concesión y en el Decreto 0008 de 2024, mediante el cual se regulan las contraprestaciones aeroportuarias a favor de la Nación. En este sentido, la



interventoría adelanta la verificación de las bases de cálculo, los porcentajes aplicables y la oportunidad de los pagos, con fundamento en la información certificada por la fiduciaria del proyecto y en los registros contenidos en los Anexos Financieros 7 – Aportes Equity y Fondeos y 8 – Contraprestaciones y Fondeos del contrato.

Dichas validaciones incluyen la revisión de la consistencia entre los ingresos reportados por el concesionario y los valores liquidados por concepto de contraprestación, actividad cuyo resultado es objeto de seguimiento por parte de la supervisión de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en el marco de sus funciones de control contractual.

El seguimiento a estas contraprestaciones se realiza mediante la revisión de las certificaciones fiduciarias y los reportes financieros del concesionario.

Tabla 21 - Contraprestaciones pagadas

Beneficiario	Año 2024 (Mar – Dic)	Año 2025
Aerocivil	\$39.553.637.716	\$53.139.999.318
Alcaldía de Cartagena	\$12.172.264.848	\$16.353.341.514
ANI	\$9.135.421.675	\$12.273.366.740

Fuente: Anexo información memorando interno 20263090053093 de 27 de febrero de 2026

La verificación de estos pagos constituye un elemento relevante dentro del seguimiento financiero del contrato, en la medida en que permite confirmar la correcta aplicación de los porcentajes establecidos para la distribución de los ingresos del proyecto. En este sentido, el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI realiza la revisión de la información financiera reportada por el concesionario y la fiduciaria, así como el seguimiento a la distribución de los recursos y al pago de las contraprestaciones a las entidades beneficiarias. En el marco de la presente auditoría, la Oficina de Control Interno se revisó la información reportada con los soportes remitidos mediante el memorando interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026, y los documentos anexos a la entrevista del 06 de marzo de 2026, con lo cual se pudo evidenciar la consistencia de los valores registrados para las contraprestaciones.

5.7.6 Administración fiduciaria del contrato

Los recursos del proyecto son administrados a través del patrimonio autónomo fiduciario, el cual tiene como finalidad garantizar la adecuada gestión de los flujos financieros del contrato y la correcta destinación de los recursos conforme a las obligaciones contractuales.

Dentro de este esquema se contemplan diversas subcuentas fiduciarias destinadas a la gestión de obligaciones contractuales y riesgos del proyecto.

Tabla 22 - Principales subcuentas fiduciarias

Subcuenta	Destinación
Recaudo ingresos regulados	Administración ingresos aeroportuarios
Recaudo ingresos no regulados	Ingresos comerciales
Compensación de riesgos	1,5 % ingresos
Riesgo security	1,5 % ingresos
Ambiental Aerocivil	1,5 % ingresos
Predios	Gestión predial
Interventoría	Seguimiento contractual

Fuente: Anexo información memorando interno 20263090053093 de 27 de febrero de 2026

5.7.7 Seguimiento institucional al componente financiero

En el marco del seguimiento al componente financiero del contrato de concesión, la Interventoría y el equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI se evidenció el desarrollo de actividades periódicas de verificación orientadas a garantizar la correcta aplicación de las disposiciones contractuales relacionadas con el recaudo de ingresos del proyecto, el cálculo del Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE) y la distribución de los recursos administrados a través del patrimonio autónomo.

Estas actividades de seguimiento se materializan mediante la revisión de informes financieros del concesionario, la verificación de certificaciones emitidas por la fiduciaria del proyecto y la elaboración de actas de cálculo del VPIE, así como mediante el intercambio de comunicaciones formales entre la Interventoría, el concesionario y la ANI.

En particular, la Interventoría adelanta la verificación técnica y financiera de la información reportada por el concesionario, contrastando los ingresos generados por la explotación del aeropuerto con los registros contables y financieros del patrimonio autónomo, así como con los soportes asociados al recaudo de tasas aeroportuarias y demás ingresos derivados de la operación aeroportuaria.

Como resultado de estas actividades, la Interventoría elabora los informes de seguimiento financiero del contrato y las actas de cálculo del VPIE, documentos que posteriormente son remitidos a la ANI para su revisión y validación en el marco del proceso de supervisión contractual.

Por su parte, el equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI realiza la revisión de la información remitida por la Interventoría y el concesionario, verificando la consistencia de los cálculos financieros, la correcta aplicación de las fórmulas contractuales asociadas al VPIE y la adecuada distribución de los ingresos del proyecto conforme a lo establecido en el contrato.

Asimismo, la ANI adelanta el seguimiento a las contraprestaciones generadas a favor de las entidades beneficiarias del contrato, mediante la verificación de las certificaciones fiduciarias y el contraste de la información financiera reportada por el concesionario con los registros del patrimonio autónomo.



Estas actividades de seguimiento institucional permiten garantizar la trazabilidad de los recursos del contrato y facilitan el control sobre el comportamiento de los ingresos del proyecto, la evolución del VPIE y la aplicación del esquema de distribución de los recursos de la retribución. En la siguiente tabla se ilustra de manera general las gestiones y documentos en los cuales se evidencia el seguimiento:

Tabla 23 - Seguimiento financiero

Documento	Entidad	Propósito
Actas de cálculo VPIE	Interventoría	Verificación ingresos
Certificaciones fiduciarias	Fiduciaria	Distribución recursos
Informes financieros concesionario	Concesionario	Reporte ingresos
Revisión financiera	ANI	Supervisión contractual

Fuente: Anexo información memorando interno 20263090053093 de 27 de febrero de 2026, y anexo a cuestionario de auditoría interna

5.7.8 Análisis del componente financiero

El análisis del componente financiero del contrato se realizó con base en la revisión de la información remitida por la Interventoría y el equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI, incluyendo los informes financieros del proyecto, las actas de cálculo del Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE), las certificaciones fiduciarias y los reportes de ingresos derivados de la operación aeroportuaria.

De acuerdo con la información revisada, se evidenció que el proyecto registra un comportamiento de ingresos acorde con la estructura económica prevista en el contrato, en la cual los ingresos regulados asociados al tráfico aéreo constituyen la principal fuente de recaudo, representando aproximadamente el 80 % del total de ingresos del proyecto. Esto evidencia una alta dependencia del comportamiento del tráfico de pasajeros para la sostenibilidad financiera del contrato.

Con corte a noviembre de 2025, el proyecto presenta un avance cercano al 31 % frente al Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE) proyectado contractualmente. Además, se evidenció que la interventoría realizó verificaciones periódicas sobre el recaudo de ingresos y el cálculo del VPIE, mediante la elaboración de actas financieras y la revisión de los reportes del patrimonio autónomo fiduciario, actividades que posteriormente son revisadas por el equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI.

Frente al VPIE, la Contraloría General de la República evidenció una diferencia entre el valor consignado en el contrato y el valor ofertado por el concesionario (9,57 %), situación que fue corregida mediante la suscripción del Otrosí No. 1 del 11 de diciembre de 2025. Como resultado de esta situación, la CGR formuló el hallazgo No. 1658 en el Plan de Mejoramiento Institucional (PMI), el cual se encuentra en término.



Asimismo, se evidenció la existencia de un esquema fiduciario estructurado para la administración de los recursos del contrato, que permite mantener la trazabilidad de los ingresos y la gestión de las obligaciones contractuales.

En cuanto a las contraprestaciones a favor del Estado, se evidenció la aplicación de los porcentajes establecidos contractualmente para la Aerocivil, las entidades territoriales y la ANI, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 0008 de 2024, con verificación por parte de la interventoría y revisión posterior del equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI.

5.8 Componente contractual general

El presente componente tiene como propósito analizar los principales aspectos contractuales asociados a la ejecución del Contrato de Concesión APP No. 001 de 2023, particularmente aquellos relacionados con la gestión de Eventos Eximentes de Responsabilidad, el seguimiento a presuntos incumplimientos contractuales, el uso de mecanismos de resolución de controversias y la atención de denuncias relacionadas con el proyecto.

El análisis se orienta a evaluar las actuaciones adelantadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI y la Interventoría en el marco del seguimiento a la ejecución contractual, así como la aplicación de los mecanismos previstos en el contrato para la gestión de riesgos y posibles incumplimientos.

5.8.1 Gestión contractual de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER)

En desarrollo de la ejecución del Contrato de Concesión APP No. 001 de 2023, el concesionario Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena S.A.S. – OINAC ha presentado solicitudes de notificación de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), asociadas a situaciones que, de acuerdo con lo manifestado por el concesionario, han afectado el inicio de la fase de construcción del proyecto.

a. EER asociado a situaciones de carácter social

El concesionario OINAC presentó ante la ANI solicitudes de notificación de Evento Eximente de Responsabilidad mediante las comunicaciones ANI No. 20254090594032 y No. 20254090882952, sustentadas en la ocurrencia de situaciones de conflictividad social que habrían impedido el inicio de la fase de construcción del contrato.

De acuerdo con la información suministrada, el concesionario ha señalado que, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales en materia de gestión social, se han adelantado múltiples gestiones orientadas a superar las situaciones presentadas en el área de influencia del proyecto.

- Seguimiento institucional

Frente a esta situación, la ANI adelantó el respectivo análisis técnico, jurídico y financiero a través de su equipo interdisciplinario, el cual evaluó los elementos necesarios para determinar la posible



configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad conforme a lo establecido en el contrato de concesión.

Como resultado de este proceso, se elaboró el Acta de Declaratoria de Ocurrencia de un Evento Eximente de Responsabilidad relacionado con la imposibilidad de iniciar determinadas obras correspondientes a la fase de construcción del contrato.

Por su parte, la interventoría del contrato realizó la revisión de la documentación y soportes aportados por el concesionario, emitiendo concepto de viabilidad frente a la situación analizada y concluyendo que se encontraban acreditados los presupuestos fácticos y jurídicos necesarios para el reconocimiento del evento.

De acuerdo con lo informado en el marco de esta auditoría, el reconocimiento del evento se encuentra pendiente, superando el plazo establecido contractualmente para el pronunciamiento de la ANI.

- **Análisis particular de la auditoría**

De la información revisada se evidenció que tanto el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI como la interventoría adelantaron actuaciones orientadas a evaluar la solicitud presentada por el concesionario, incluyendo la emisión de conceptos técnicos y la elaboración del acta correspondiente.

No obstante, a la fecha de la presente auditoría el reconocimiento del Evento Eximente de Responsabilidad se encuentra en trámite de aprobación ante las instancias internas de la ANI, situación que mantiene pendiente la definición formal sobre la procedencia del evento y sus implicaciones contractuales frente al inicio de la fase de construcción del proyecto.

Al revisar los tiempos definidos contractualmente, particularmente lo establecido en la Sección 14.2 de la Parte General del contrato de concesión, respecto del trámite de los Eventos Eximentes de Responsabilidad, se evidenció que el plazo previsto para la evaluación y decisión del evento supera lo establecido contractualmente. Esta situación fue analizada en el marco de la auditoría y dio lugar a la formulación del correspondiente hallazgo.

b. EER asociado a aspectos prediales y ocupación de espacio público

El concesionario OINAC presentó solicitud de notificación de Evento Eximente de Responsabilidad relacionada con la imposibilidad de adelantar determinadas intervenciones debido a la falta de expedición de permisos por parte del Distrito de Cartagena para la ocupación permanente de algunos tramos de las calles 73 y carrera 3, así como de otros tramos viales y peatonales ubicados en áreas declaradas de utilidad pública.

De acuerdo con la información suministrada, el concesionario ha adelantado diversas gestiones ante las autoridades distritales competentes, entre ellas la Alcaldía de Cartagena, la Secretaría General, la Secretaría de Infraestructura, la Secretaría de Planeación, el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT) y Control Urbano.



- **Seguimiento institucional**

En relación con esta situación, la ANI ha adelantado gestiones de coadyuvancia institucional mediante el envío de comunicaciones dirigidas a la Alcaldía de Cartagena, solicitando apoyo y celeridad en la expedición de los permisos requeridos para la ocupación de los espacios públicos involucrados en el desarrollo del proyecto.

Así mismo, el análisis del Evento Eximente de Responsabilidad asociado a esta situación continúa en evaluación por parte de la ANI, proceso que ya cuenta con concepto favorable de la interventoría y con conceptos emitidos por algunas de las áreas del equipo de seguimiento del proyecto.

- **Análisis particular de auditoría**

A partir de la revisión de la información suministrada, se evidenció que tanto el concesionario como la ANI han adelantado gestiones ante las autoridades distritales con el fin de obtener los permisos requeridos para la ocupación de las áreas de espacio público involucradas en el proyecto.

No obstante, la ausencia de una respuesta definitiva por parte de las autoridades distritales mantiene vigente la situación que dio lugar a la solicitud del Evento Eximente de Responsabilidad, por lo que el proceso de evaluación contractual continúa en curso al interior de la ANI. En tal sentido, al verificar los plazos establecidos dentro del contrato de concesión para que la ANI se pronuncie sobre las solicitudes de reconocimiento de EER, se pudo evidenciar que para el caso de este proyecto los tiempos superan los términos establecidos en la sección 14.2 de la Parte General del Contrato, lo cual da lugar a la presentación de un hallazgo al respecto.

5.8.2 Seguimiento institucional a presuntos incumplimientos contractuales y plazos de cura

En desarrollo de la presente auditoría, se identificaron posibles incumplimientos de obligaciones contractuales a cargo del concesionario OINAC, relacionados con diferentes componentes del contrato.

Entre las obligaciones identificadas inicialmente como presuntamente incumplidas se encontraban aspectos financieros, administrativos, técnicos y operativos del contrato, tales como el pago de costos de estructuración al originador, la entrega de estados financieros auditados y no auditados, la presentación de estadísticas operativas, el cumplimiento del plan de mantenimiento de infraestructura y equipos, el fondeo de cuentas contractuales y el cumplimiento de hitos establecidos en el plan de obras. En el Anexo 3 del informe se presenta un consolidado de los plazos de cura otorgados y su estado actual.

- **Seguimiento institucional**

Frente a estas situaciones, la interventoría ha activado los mecanismos contractuales previstos para la gestión de posibles incumplimientos, incluyendo la notificación de presuntos incumplimientos y el otorgamiento de plazos de cura orientados a permitir al concesionario subsanar las situaciones identificadas.



En este sentido, para varios de los casos identificados se han surtido las etapas previstas en el contrato, incluyendo la solicitud de no objeción ante la ANI, la notificación formal del periodo de cura al concesionario y el seguimiento a la presentación de soportes de subsanación.

A la fecha de la auditoría, algunos de los casos se encuentran en proceso de revisión de los soportes presentados por el concesionario para acreditar la subsanación de los incumplimientos, mientras que en otros se ha avanzado hasta la elaboración de informes de incumplimiento por parte de la interventoría.

- **Análisis de auditoría**

De la revisión de la información presentada se evidenció que la interventoría ha aplicado los mecanismos contractuales establecidos para la gestión de posibles incumplimientos, incluyendo la activación de plazos de cura y el seguimiento a las acciones de subsanación adelantadas por el concesionario.

Así mismo, se observa la participación de la ANI en el proceso mediante la emisión de no objeciones y el seguimiento institucional a las actuaciones adelantadas por la interventoría.

No obstante, algunos de los casos asociados al cumplimiento de hitos del plan de obras continúan en proceso de revisión o dentro de los plazos otorgados para la subsanación, por lo que resulta necesario mantener el seguimiento institucional a estas situaciones con el fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales correspondientes.

5.8.3 Gestión institucional de controversias contractuales y proceso sancionatorios

El contrato prevé diferentes mecanismos para la gestión y resolución de controversias que puedan surgir entre las partes durante la ejecución contractual.

- **Seguimiento institucional**

De acuerdo con la información suministrada, a la fecha de la presente auditoría no se han iniciado Procesos Administrativos Sancionatorios Contractuales relacionados con el Contrato de Concesión APP No. 001 de 2023 ni con el contrato de interventoría VGCON-175 de 2024.

Así mismo, no se han presentado solicitudes ante el panel de amigable composición del contrato, ni se han adelantado trámites arbitrales asociados al proyecto desde la suscripción del acta de inicio del contrato.

- **Análisis de auditoría**

La información revisada permite evidenciar que, hasta la fecha de corte de la auditoría, las situaciones derivadas de la ejecución contractual han sido gestionadas mediante los mecanismos ordinarios de seguimiento contractual adelantados por la ANI y la interventoría, sin que haya sido necesario acudir a instancias formales de resolución de controversias previstas en el contrato.

5.8.4 Seguimiento institucional a denuncias relacionadas con el proyecto

Se revisó la información relacionada con la atención de denuncias o comunicaciones que pudieran evidenciar presuntas irregularidades en la ejecución del proyecto.

- Seguimiento institucional

Sobre los canales institucionales habilitados por el concesionario OINAC para la recepción de PQRSF y derechos de petición, durante el periodo analizado no se registra la radicación de denuncias relacionadas con el proyecto aeroportuario.

Así mismo, no se tiene registro de apertura de procesos administrativos, disciplinarios, fiscales o penales derivados de la comisión de presuntas irregularidades asociadas al proyecto.

- Análisis de auditoría

A partir de la información revisada no se evidencian denuncias o procesos derivados de presuntas irregularidades relacionadas con la ejecución del proyecto durante el periodo analizado.

No obstante, se destaca la importancia de mantener activos los canales institucionales de recepción de PQRSF y denuncias como mecanismos de control social y transparencia en la ejecución de los proyectos de infraestructura.

5.9 Riesgo del proyecto asignados al público

De acuerdo con el contrato de concesión APP No. 001 de 2023, Parte General, en la sección 13.3 “Riesgos de la ANI” se establecen los riesgos asignados a la ANI y la sección 3.2 las compensaciones por riesgo la cual menciona:

“(…)

(a) El derecho económico a la Compensación de Riesgos del Concesionario, se iniciará a partir de la suscripción del Acta de Cálculos de la Compensación de Riesgo, originada por la materialización de Riesgos por Sobrecostos y/o Riesgos por Menor Recaudo durante la vigencia del Contrato. La suscripción del Acta de Cálculo de la Compensación de Riesgo cuando sea aplicable, de conformidad con este Contrato, dará lugar a la causación de la Compensación de Riesgo, sin que ello implique per se el reconocimiento económico mediante el traslado de los recursos de las Subcuentas ANI destinadas para este fin a la Cuenta proyecto. Sera por cuenta y riesgo del Concesionario la obtención o no del Valor del Riesgo Materializado en las condiciones pactadas en el Acta de Cálculo de Compensación de Riesgo.

(b) Mecanismos para la Compensación de Riesgo por Sobrecosto. Los mecanismos para el reconocimiento de la Compensación de Riesgo por Sobrecosto a favor del Concesionario, cuando sean aplicables, serán los siguientes y en este mismo orden de ser posible:

(i) Subcuenta de Excedentes ANI

(ii) Subcuenta Compensación de Riesgos



(iii) VPIErepm

(iv) VPIEreem

(v) *Modificación del Alcance del Proyecto*

(...)"

Como parte de los procedimientos de auditoría, se analizó la respuesta al cuestionario de auditoría (recibida el 6 de marzo de 2026) y se contrastó con la información técnica contenida en el "Informe No. 23 de seguimiento al contrato de concesión" de enero de 2026, elaborado por la Interventoría (Consortio INSAMAR). A continuación, se presentan los resultados de este análisis.

Mediante correo electrónico del 6 de marzo de 2026, la supervisión informó a esta auditoría lo siguiente en relación con los riesgos asignados a la ANI:

"(...)

Actualmente los riesgos a cargo del público (sección 13.3 del Contrato de Concesión 001 de 2023), no se encuentran en zona valorable; esto, teniendo en cuenta que a partir del seguimiento al desarrollo del contrato de concesión; no se vislumbran hechos, situaciones o elementos que evidencien aumento de riesgo de probabilidad de materialización de alguno uno de ellos en el estado actual del contrato de concesión, que en resumen lo constituirían:

Del Público, 100%:

- i) Cambios de diseños por decisiones de la ANI.*
- ii) Mayor valor por sobrecosto de subcuenta Soporte Contractual e Interventoría.*
- iii) Obras Menores no previstas.*

Compartidos, Público – Privado:

- i) Cambios Tributarios.*
- ii) Cambios en Security.*

Señalado lo anterior, en caso de materialización de los riesgos compartidos o a cargo del público, los mecanismos contemplados contractualmente para la compensación del riesgo acorde con la Sección 3.2. de la Parte General (en el orden señalado) son los siguientes:

- 1. Subcuenta Excedentes ANI.*
- 2. Subcuenta Compensación de Riesgos.*
- 3. VPIErcpm (Compensación del Riesgo por ampliación del plazo)*
- 4. VPIErcm (Compensación por disminución de contraprestación, debe concurrir la UAEAC AEROCIVIL)*
- 5. Modificación del alcance del proyecto*

(...)" subrayado fuera de texto



La evaluación de la Interventoría, contenida en la tabla resumen de la sección 10.8 de su informe, aplica la Metodología del Ministerio de Hacienda (Versión 2, ASG+R) para categorizar los riesgos como "Valorables" o "No Valorables". El análisis de auditoría contrastó esta evaluación técnica con la postura de la administración, encontrando lo siguiente:

Tabla 24 - Revisión de los riesgos a cargo de la ANI / compartidos del proyecto

Categoría de Riesgo (según Contrato)	Equipo de Coordinación y Seguimiento ANI	Evaluación Interventoría (Informe No. 23)	Observaciones
Riesgos Públicos 100% (Cambios de diseño por ANI, Sobrecostos Soporte/Interventoría, Obras no previstas por ANI)	No se encuentran en zona valorable. No se vislumbran hechos que aumenten su probabilidad de materialización.	Evaluación "No valorable". Calificación de probabilidad e impacto bajos para estos ítems específicos.	La evaluación técnica de la interventoría respalda la postura de la ANI. Estos riesgos, (originados por la ANI), se encuentran controlados y sin indicios de materialización.
Riesgos Compartidos (Cambios Tributarios, Cambios en Security)	No se encuentran en zona valorable.	Evaluación "No valorable". Calificación de probabilidad e impacto bajos para estos ítems.	La ANI y la interventoría coinciden en el estado de la valoración de estos riesgos.
Fuerza Mayor Predial (13.3.l) (Compartido Público-Privado)	(No mencionado explícitamente en la respuesta)	Evaluación "Valorable" y en seguimiento especial. Calificación de probabilidad e impacto altos debido a la falta de cesión de espacios públicos por parte del Distrito de Cartagena.	Identificación de alerta. Aunque es un riesgo compartido, su materialización (que ya ha generado una solicitud de EER) podría derivar en reclamaciones que activen los mecanismos de compensación a cargo de la ANI (Sección 3.2).
Fuerza Mayor Socioambiental (13.3.o / 13.3.p) (Compartido Público-Privado)	(No mencionado explícitamente en la respuesta)	Evaluación "Valorable" y en seguimiento especial. Calificación de probabilidad e impacto medio alto. La suspensión del trámite de modificación de licencia ambiental por parte de ANLA está generando atrasos significativos.	Identificación de alerta. Al igual que el predial, los atrasos en permisos no imputables al concesionario son un riesgo compartido que puede generar reclamaciones de mayor permanencia en obra o costos ociosos.



Categoría de Riesgo (según Contrato)	Equipo de Coordinación y Seguimiento ANI	Evaluación Interventoría (Informe No. 23)	Observaciones
Construcción - Obras no previstas por Autoridad Ambiental (13.3.c) (Público)	(No mencionado explícitamente en la respuesta)	Evaluación "Valorable". Calificación de probabilidad e impacto Altos. La no aceptación de obras como "cambio menor" por parte de ANLA obliga a trámites más largos y costosos, afectando el cronograma.	Identificación de alerta y materialización Contrario a la visión general de la administración sobre los riesgos públicos, este riesgo específico (13.3.c) si se encuentra en zona valorable, tal como lo evidencia el informe de interventoría. Aunque la causa es la autoridad ambiental, el riesgo es público y podría requerir compensación.
Liquidez del Concesionario (13.2.a.xliii) (Privado)	(No aplica, es un riesgo privado)	Evaluación "Valorable". Calificación de probabilidad Alta (por retrasos en fondeos) e impacto medio bajo.	Identificación de alerta indirecta. Aunque es un riesgo privado, la falta de liquidez impacta directamente el avance del proyecto. Un incumplimiento grave del concesionario podría escalar a un nivel que requiera la intervención de la ANI para garantizar la continuidad del proyecto.

Fuente: informe de interventoría enero, presentado como anexo del memorado interno No. 20263090053093 del 27 de febrero de 2026

En ese orden de ideas, se identificaron alertas tempranas sobre los riesgos compartidos de carácter predial y socioambiental, así como al riesgo público relacionado con obras no previstas por autoridad ambiental. Si bien estos eventos no han derivado aún en la activación formal de mecanismos de compensación contractual, su clasificación en zona valorable por parte de la interventoría, conforme a la metodología del Ministerio de Hacienda, evidencia condiciones que podrían incrementar la probabilidad de materialización de dichos riesgos. En este sentido, dichas situaciones constituyen señales de alerta que deben ser objeto de seguimiento permanente por parte de la ANI, con el fin de anticipar eventuales impactos en el cronograma, en los costos del proyecto o en la activación de los mecanismos de compensación previstos en la Sección 3.2 del contrato de concesión.

5.10 Riesgos institucionales

En cumplimiento del objetivo específico de la auditoría, la Oficina de Control Interno procedió a revisar la gestión de los riesgos institucionales del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte, en el marco de la ejecución del Contrato de Concesión APP No. 001 de 2023.



Para ello, se contrastaron los riesgos identificados en el mapa de riesgos del proceso con la información reportada por el equipo de coordinación y seguimiento del proyecto y la evidencia documental disponible. En esta sección se revisan las acciones adelantadas como parte del seguimiento y control del proyecto y que pueden impactar en la gestión del riesgo institucional. Es importante mencionar que en esta sección no se evaluará el diseño de los controles o su efectividad.

Ahora bien, se evidenció que, en general, los controles definidos en el mapa de riesgos SEPG-F-30 para el proceso que nos ocupa, no se ajustan a los atributos mínimos establecidos en la "Guía para la Gestión Integral del Riesgo en Entidades Públicas (Versión 7 - 2025)".

A continuación, se presenta el análisis por cada riesgo institucional aplicable al proyecto:

- Riesgo RG-GCSP-04: *Posibilidad de pérdida reputacional y económica por sobrecostos en el desarrollo de los proyectos, debido a la inoportuna e insuficiente atención tanto de las problemáticas sociales, ambientales, prediales, jurídico prediales, de redes, técnicas, jurídicas y riesgos como de las controversias presentadas en la ejecución de los proyectos.*

Aspecto	Descripción
Nivel de exposición	Inherente: Extremo / Residual: Extremo
Lo reportado por los auditados	"El proyecto Aeroportuario presenta riesgos asociados principalmente a los componentes social, predial y ambiental (...). Se realizan estrategias de socialización, articulación con entidades, atención de PQRS, revisión de cambios de diseño, reuniones semanales de seguimiento, y análisis de modificaciones contractuales."
Evidencia contrastada en la auditoría	Se informó y evidenció documentalmente la existencia de: (i) bloqueo físico por ASOAEROTAXCAR que afecta obra de control de acceso; (ii) oposición comunitaria en manzana 554; (iii) trámites ambientales pendientes (modificación de licencia y cambio menor); (iv) 5 predios críticos en proceso de expropiación; (v) solicitudes de EER sociales y prediales en curso.
Análisis del riesgo	Si bien se evidencia la aplicación de las actividades de seguimiento (reuniones, comités, articulación interinstitucional), los riesgos asociados a los componentes social, ambiental y predial ya registran un principio de materialización, con impactos concretos en el cronograma de obra (retrasos en UF1). Superar estas situaciones sociales se encuentran condicionada a la capacidad de la ANI para lograr su resolución en el corto plazo para no impactar el desarrollo del proyecto, especialmente en su fase de construcción.

- Riesgo RG-GCSP-05: *Posibilidad de pérdida reputacional por inadecuada gestión y malas prácticas por parte de la Entidad, debido a la emisión de conceptos erróneos, deficiencia en el relacionamiento con las comunidades y entidades, e inadecuado seguimiento a las afectaciones generadas en el marco de la ejecución del proyecto.*



Aspecto	Descripción
Nivel de exposición	Inherente: Alto / Residual: Moderado
Lo reportado por los auditados	"Se implementan estrategias de socialización del proyecto con las comunidades del área de influencia y actores institucionales. Se realiza atención y seguimiento de peticiones, quejas, reclamos y solicitudes de información dentro de los tiempos establecidos."
Evidencia contrastada en la auditoría	Se evidenció documentalmente la existencia de mesas de trabajo con entidades (ANLA, Ministerio de Ambiente) y la gestión de coadyuvancia ante el Distrito de Cartagena. No obstante, persisten situaciones de conflicto social no resueltas (ASOAEROTAXCAR, comunidad Crespo) que han derivado en bloqueos físicos y oposición manifiesta.
Análisis del riesgo	Las gestiones sociales para el relacionamiento se han activado, pero al buscar prevenir la materialización del riesgo han sido limitadas, como lo evidencian las situaciones de conflicto vigentes con comunidades. Se recomienda fortalecer la estrategia de relacionamiento con enfoque preventivo y de alto nivel institucional para destrabar los conflictos actuales.

- Riesgos asociados a garantías contractuales (RF-GCSP-11 y RG-GCSP-02)

Aspecto	RF-GCSP-11	RG-GCSP-02
Nombre	Posibilidad de efecto dañoso sobre los recursos públicos por insuficiencia de las garantías exigidas	Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos de entes de control por inadecuada revisión de garantías
Nivel de exposición	Inherente: Extremo / Residual: Extremo	Inherente: Moderado / Residual: Moderado
Lo reportado por los auditados	<i>"La Interventoría hace el análisis y verificación de las garantías contractuales tanto del contrato de Concesión como del contrato de Interventoría y se hace la solicitud periódica al Concesionario sobre la actualización de las garantías. Desde el equipo de seguimiento se realiza la aprobación de las pólizas."</i>	
Evidencia contrastada	Se identificaron las siguientes situaciones que afectan la suficiencia y oportunidad de las garantías: (i) La Póliza de Daño Material No. 8001003659 para la fase de construcción del concesionario no ha sido aprobada por la ANI, persistiendo observaciones por parte del concesionario OINAC desde noviembre de 2025, esto excede los plazos definidos para el proceso de aprobación. (ii) Las garantías de la interventoría INSAMAR para la fase de construcción se encuentran en trámite de aprobación, con retraso en la emisión de conceptos por parte de la ANI, considerando los tiempos transcurridos desde su entrega.	
Análisis del riesgo	Las actividades reportadas por los auditados (verificación inicial, seguimiento a vigencias, aprobación formal) no han sido suficientes para garantizar la oportuna aprobación de pólizas. Las demoras en los trámites de aprobación, tanto por parte de la interventoría	



Aspecto	RF-GCSP-11	RG-GCSP-02
	como de la ANI, incrementan la probabilidad de que se materialicen hallazgos por parte de entes de control (RG-GCSP-02). Se requiere agilizar los trámites pendientes de aprobación, conforme a lo señalado en los hallazgos de la presente auditoría.	

De lo anterior, el detalle de estos riesgos relacionados con pólizas se presenta en el Anexo 4 del informe.

- Riesgos asociados al seguimiento financiero y pagos (RF-GCSP-15, RF-GCSP-16, RG-GCSP-06)

Aspecto	Descripción
Riesgos aplicables	RF-GCSP-15 (mayores valores pagados), RF-GCSP-16 (errores en pagos por compensación/retribución), RG-GCSP-06 (aprobación de pagos sin requisitos)
Niveles de exposición	RF-GCSP-15: Inherente Extremo / Residual Extremo; RF-GCSP-16: Inherente Extremo / Residual Extremo; RG-GCSP-06: Inherente Moderado / Residual Bajo
Lo reportado por los auditados	<i>"Los apoyos financieros participan en comités de fiducia, revisan los informes fiduciarios, verifican los movimientos de las subcuentas y generan alertas. Se revisan y aprueban las actas de retribución y las solicitudes de pago."</i>
Evidencia contrastada	Se verificó la existencia de actas de cálculo del VPIE mensuales, revisión de informes fiduciarios y participación en comités. No se identificaron pagos sin requisitos en la muestra revisada.
Análisis del riesgo	Las actividades de seguimiento financieras se evidencian como oportunas. En general, no se observan desviaciones respecto de los ingresos por contraprestación del contrato de concesión.

- Riesgo de cumplimiento C-GCSP-02

Aspecto	Descripción
Nombre	Posibilidad de recibir, solicitar, prometer, aceptar, ofertar, entregar cualquier dádiva o beneficio por validar ejecución contractual sin requisitos u omitir verificación para pagos
Nivel de exposición	Inherente: Extremo / Residual: Extremo
Lo reportado por los auditados	No se reportaron acciones específicas para este riesgo.
Evidencia contrastada	Durante el ejercicio auditor no se identificaron situaciones que sugieran la materialización de este riesgo. Se verificó la aplicación del formato GCSP-F-202 para la aprobación colegiada de informes de interventoría.
Análisis del riesgo	Si bien no se evidencian situaciones de riesgo materializado, el nivel de exposición residual "Extremo" demanda una revisión detallada del diseño y de la efectividad de los controles y según los procedimientos y distribución de funciones en los procesos de pagos y certificación de cumplimiento.

6. CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y HALLAZGOS

El 26 de marzo de 2026, se realizó cierre de la auditoría. Previamente, el 17 de marzo de 2026, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría al Equipo de Coordinación y Seguimiento y a la Interventoría del contrato de concesión aeroportuaria No. 001 de 2023.

Lo anterior dando cumplimiento al numeral (g) del artículo cuarto de la Resolución No. 1478 del 7 de octubre de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.

Las conclusiones, hallazgos y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan enseguida:

6.1 Conclusiones

En relación con los dos primeros objetivos específicos (1.2.1 y 1.2.2) se presentan las siguientes conclusiones:

- a. Con base en la información analizada, se evidencia que el proyecto cuenta con diferentes controles en los que participa el concesionario, la interventoría y la ANI, tales como comités técnicos periódicos, espacios de articulación institucional y actividades de verificación en campo. Dichos mecanismos constituyen herramientas relevantes para el monitoreo de los diferentes componentes del contrato y para la revisión del avance de las obligaciones contractuales.
- b. El proyecto se encuentra en una fase inicial de ejecución asociada al desarrollo de actividades preparatorias y habilitantes requeridas para la materialización de las obras previstas en el Contrato de Concesión. No obstante, con corte a la fecha de esta auditoría, se evidenció una diferencia relevante entre el avance programado del proyecto (27 %) y el avance ejecutado reportado (1 %), lo cual refleja un rezago en la ejecución frente al cronograma del Plan de Obras. Esta situación deberá ser objeto de seguimiento por parte de la ANI y la interventoría, considerando que las actividades asociadas a las Unidades Funcionales 1 y 2 hacen parte de la ruta crítica del proyecto.
- c. Se evidenció que la gestión predial del proyecto presenta avances en materia técnica y jurídica, particularmente en la elaboración de avalúos comerciales, desarrollo de procesos de negociación directa y preparación de expedientes para eventuales procesos de expropiación. De igual forma, se evidencia la disponibilidad de los predios de propiedad de la Aeronáutica Civil requeridos para la ejecución del proyecto. Respecto de los predios identificados dentro de la ruta crítica predial, se identifican actuaciones administrativas orientadas a su adquisición o liberación, las cuales continúan en desarrollo. En consecuencia, con la información disponible a la fecha de la revisión, la gestión predial no evidencia una afectación directa sobre el cronograma de ejecución del proyecto.



- d. El proyecto cuenta con licencia ambiental vigente y con los principales permisos ambientales requeridos para el desarrollo de las actividades constructivas; no obstante, se adelantan trámites regulatorios ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, particularmente la modificación de la licencia ambiental, cuyo avance se encuentra condicionado, entre otros aspectos, a la definición de la zonificación del área de manglar de la Ciénaga de la Virgen y a la realización de audiencia pública ambiental, por lo que su evolución constituye un aspecto relevante de seguimiento institucional en la medida en que podría incidir en la habilitación de algunos frentes de obra del proyecto.
- e. El análisis del componente social evidencia la existencia de situaciones de interacción y oposición por parte de algunos actores del área de influencia del proyecto que han incidido en el desarrollo de determinadas actividades constructivas, particularmente en la Unidad Funcional 1. En este contexto, se observa que el concesionario presentó en junio de 2025 una solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad (EER) asociada a dichas situaciones sociales que han limitado la habilitación de algunos frentes de obra. Si bien se evidencia que la interventoría y la ANI realizan seguimiento a la gestión social del concesionario y a la documentación relacionada con dicha solicitud, la evolución de estos escenarios continúa representando un aspecto relevante de monitoreo en la medida en que puede afectar la habilitación o continuidad de actividades previstas en el proyecto.
- f. El componente de traslado de redes se encuentra asociado principalmente a la actualización y validación técnica del inventario de redes en el marco del proceso de revisión de los estudios y diseños de detalle del proyecto. Las redes identificadas corresponden en su mayoría a acometidas internas del edificio terminal, por lo que, a la fecha, no se evidencian interferencias relevantes con la ejecución del plan de obras ni retrasos constructivos atribuibles a este componente.
- g. La revisión del componente financiero evidenció la existencia de instrumentos contractuales e institucionales orientados al control del recaudo de ingresos del proyecto, el seguimiento al Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE) y la administración fiduciaria de los recursos del contrato, así como actividades de verificación desarrolladas por la Interventoría y la ANI en el marco del seguimiento contractual. A partir de la información analizada se observó evolución progresiva de los ingresos y del VPIE frente a las proyecciones del modelo financiero, junto con la aplicación del esquema de distribución de recursos y contraprestaciones establecido contractualmente y conforme a lo dispuesto en el Decreto 008 de 2024. Sin perjuicio de lo anterior, y dada la relevancia del comportamiento de los ingresos dentro del modelo económico del contrato, se considera pertinente mantener un monitoreo permanente de la evolución del recaudo, de la consistencia de la información financiera reportada y de la correcta aplicación de las fórmulas contractuales asociadas al VPIE, en atención a su incidencia en el equilibrio económico y la sostenibilidad financiera del proyecto.
- h. La Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI han desplegado los instrumentos contractuales dispuestos para la gestión de desviaciones, tales como plazos de cura, conceptos técnicos sobre Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER) e informes de presunto incumplimiento, lo que demuestra una aplicación consistente con los mecanismos de control. No



obstante, la eficacia correctiva de estas actuaciones está condicionada a la definición administrativa pendiente por parte de las instancias competentes de la ANI, particularmente frente a los EER de carácter social y predial que cuentan con concepto favorable de viabilidad y los informes de incumplimiento ya radicados.

Con respecto al objetivo específico 1.2.3. se tienen las siguientes conclusiones:

- i. Se evidencia una materialización parcial del riesgo público 13.3.c. El análisis del informe de interventoría del mes de diciembre del 2025 confirma que los riesgos derivados de decisiones unilaterales de la ANI (cambios de diseño, sobrecostos de subcuentas) presentan una probabilidad de materialización baja. Sin embargo, se evidencia que el riesgo de Obras no previstas por Autoridad Ambiental (13.3.c) se puede materializar parcialmente, como consecuencia del concepto de la ANLA sobre el "cambio menor" para varias obras, generando atrasos y sobrecostos que, por definición contractual, están a cargo de la ANI.
- j. Se evidencia que los riesgos compartidos de carácter predial y socioambiental se encuentran en zona valorable, con probabilidades de materialización entre media alta y alta, de acuerdo con la metodología del Ministerio de Hacienda. El informe de interventoría de diciembre de 2025 calificó los riesgos de Fuerza Mayor Predial (13.3.l) y Fuerza Mayor Socioambiental (13.3.o y 13.3.p) con probabilidades de materialización entre Media Alta y Alta e impactos equivalentes. La falta de cesión de espacios públicos por el Distrito de Cartagena y la suspensión del trámite de modificación de la licencia ambiental por ANLA constituyen situaciones que, de no mediar solución en el corto plazo, derivarán en reclamaciones formales (EER, costos ociosos, mayores plazos) con cargo a los mecanismos de compensación de la Entidad.
- k. Se concluye que la situación evidenciada en los riesgos públicos y compartidos configura una alerta para la ANI, en la medida en que los hechos reportados (atrasos, suspensiones) y su calificación técnica (zona valorable) se enmarcan en las causales que, conforme a la sección 3.2 del contrato de concesión, podrían activar los mecanismos de compensación a cargo de la Entidad. En atención a lo anterior, se hace necesario que la ANI adopte medidas orientadas a cuantificar, mitigar y realizar seguimiento a dichos mecanismos de compensación, con el fin de proteger los recursos públicos y asegurar la adecuada gestión de las subcuentas a su cargo.
- l. En relación con los riesgos asociados al seguimiento financiero (RF-GCSP-15 y RF-GCSP-16), se evidenció que el equipo de coordinación y seguimiento del proyecto adelanta las acciones previstas en el marco de sus funciones, tales como la participación en comités de fiducia, la revisión de informes fiduciarios, la elaboración de actas de cálculo del VPIE.
- m. Respecto de los riesgos asociados a la atención de temas sociales, ambientales y prediales (RG-GCSP-04) y al relacionamiento con comunidades y entidades (RG-GCSP-05), se identificó que, si bien el equipo ha realizado acciones de seguimiento tales como reuniones periódicas de coordinación, comités interinstitucionales, gestión de coadyuvancia ante entidades distritales y



nacionales, y análisis técnico de las solicitudes de Eventos Eximentes de Responsabilidad, actualmente se presentan situaciones que evidencian la materialización parcial de dichos riesgos. Entre estas se encuentran el bloqueo físico por parte de ASOAEROTAXCAR que afecta la construcción del edificio de control de acceso, la oposición comunitaria en el sector de la manzana 554, trámites ambientales pendientes (modificación de licencia y cambio menor) que condicionan la ejecución de obras, y cinco predios catalogados como críticos cuyos procesos de adquisición se encuentran en etapa de expropiación.

En general, las garantías del contrato de concesión y del contrato de interventoría han sido gestionadas y aprobadas en su mayoría, como se evidenció para las pólizas de Cumplimiento, RCE y ARIEL del concesionario, mediante comunicados de noviembre de 2025. Sin embargo, la póliza de Daño Material del concesionario para la fase de construcción no ha sido aprobada por la ANI, superando los plazos establecidos en el procedimiento GCSP-P-012. Esta situación, genera alertas en los riesgos institucionales relacionados con garantías RF-GCSP-11 y RG-GCSP-02, del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte.

6.2 Recomendaciones

6.2.1 Recomendaciones para la interventoría

1. Adelantar con la celeridad requerida la revisión y emisión de los conceptos técnicos, financieros y jurídicos sobre las pólizas del concesionario, particularmente en lo relacionado con la actualización anual de garantías y las observaciones pendientes sobre exclusiones y vigencias, de manera que los trámites de aprobación se surtan dentro de los 10 días hábiles establecidos en el procedimiento GCSP-P-012 y se evite la prolongación injustificada de los mismos.
2. Incorporar de manera sistemática en todos los conceptos técnicos, informes de evaluación y comunicaciones relacionadas con presuntos incumplimientos y Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), los radicados, fechas y soportes técnicos que sustentan las conclusiones emitidas, garantizando la plena transparencia y el respaldo documental de las decisiones adoptadas en el marco del seguimiento contractual.
3. Fortalecer los mecanismos de control que permitan verificar oportunamente el cumplimiento de las obligaciones objeto de periodos de cura, y documentar de manera clara los análisis que determinen la procedencia de su cierre o la continuidad de los procedimientos de incumplimiento, garantizando la aplicación efectiva de las herramientas contractuales dispuestas para tal fin.

6.2.2 Recomendaciones para el Equipo de Coordinación y Seguimiento



1. Priorizar la culminación del trámite de reconocimiento o rechazo de los Eventos Eximentes de Responsabilidad de carácter social y predial que cuentan con concepto favorable de la interventoría, garantizando el cumplimiento de los plazos contractuales y brindando certeza jurídica al proyecto sobre estas situaciones.
2. Adelantar seguimiento sistemático a los periodos de cura otorgados, a las respuestas presentadas por el concesionario y a las decisiones adoptadas frente a la procedencia de informes de incumplimiento, asegurando que cada caso cuente con una definición formal y documentada que permita el cierre o la activación de los mecanismos sancionatorios correspondientes.
3. Mantener el acompañamiento de la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) para contar con una estrategia de alto nivel orientada a: (i) avanzar en mesas de diálogo efectivas con ASOAEROTAXCAR y la comunidad de Crespo para levantar el bloqueo y la oposición en la manzana 554; (ii) realizar acompañamiento técnico y jurídico continuo ante la ANLA y el Ministerio de Ambiente para la resolución de los trámites de modificación de licencia y cambio menor; y (iii) gestionar ante el Distrito de Cartagena la celeridad en los procesos de expropiación y ocupación de espacios públicos que afectan la ruta crítica del proyecto.
4. Mantener junto con la interventoría el seguimiento específico para los riesgos públicos y compartidos identificados por la interventoría como de probabilidad media alta y alta (13.3.c, 13.3.l, 13.3.o, 13.3.p), e implementar alertas tempranas que permitan activar los mecanismos de mitigación y cuantificar las contingencias económicas potenciales para la ANI, en cumplimiento de lo dispuesto en la Sección 3.2 del contrato.
5. Mantener seguimiento permanente al comportamiento del Valor Presente de Ingresos Esperados (VPIE) y a los ajustes contractuales que puedan presentarse, así como fortalecer las actividades de verificación de la correcta liquidación y pago de las contraprestaciones aeroportuarias, asegurando la consistencia entre los ingresos reportados por el concesionario, las certificaciones fiduciarias y la aplicación de los porcentajes establecidos contractualmente en concordancia con el Decreto 0008 de 2024.
6. Proponer al interior del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte, el diseño e implementación de procedimientos e instructivos establecidos en el Sistema Integrado de Planeación y Gestión de la ANI, que brinden lineamientos para una correcta y oportuna liquidación sobre el reconocimiento de contraprestaciones aeroportuarias, considerando el marco normativo aplicable, como el Decreto 008 del 2024.
7. Mantener y fortalecer las gestiones de coadyuvancia ante el Distrito de Cartagena, la ANLA y demás entidades de las cuales dependan trámites, permisos o autorizaciones que puedan incidir en el avance de las obras o en el cumplimiento de las obligaciones contractuales, documentando dichas gestiones y realizando seguimiento a su impacto en la ejecución del proyecto.
8. Basados en la revisión de los controles actuales de la matriz de riesgos (gestión y cumplimiento) del proceso de Gestión Contractual y Seguimiento a Proyectos de Infraestructura de Transporte,



proponer espacios dentro de la Vicepresidencia de Gestión Contractual – VGCON para la revisión y análisis del diseño y efectividad de los controles correspondientes.

6.3 Hallazgos

6.3.1 Hallazgos para la interventoría

No se identificaron hallazgos para la interventoría

6.3.2 Hallazgos para el Equipo de Coordinación y Seguimiento

1. No se evidenció la designación formal del Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto dentro de los términos establecido en el Manual de Seguimiento a Proyectos de Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002, particularmente en su numeral 2.2 “Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto”, ni la formalización de los cambios en la conformación de dicho equipo conforme a lo establecido en el citado manual y de acuerdo con las fechas de inicio del proyecto.
2. No se evidenció que la aprobación de las pólizas del contrato de concesión e interventoría hayan finalizado con todos los requerimientos establecidos en el procedimiento GCSP-P-012, específicamente en lo relacionado a la actividad No. 6, que establece: “6. Emitir concepto jurídico, financiero y técnico (en los casos que se requiera), en un término de 10 días hábiles para contratos que requieran aprobación de póliza. Para trámites de permisos sería un término máximo de 20 días hábiles.”, debido a los tiempos transcurridos para remitir las aprobaciones de la póliza de daño material No. 8001003659 del contrato de concesión y las pólizas de la fase de construcción de la interventoría remitidas mediante comunicación No. 20264090094402 del 27 de enero de 2026.
3. No se evidenció una decisión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) respecto de la procedencia o rechazo de la solicitud de Evento Eximente de Responsabilidad presentada por el concesionario Operadora Internacional Aeropuerto de Cartagena S.A.S. – OINAC mediante la comunicación con radicado ANI No. 20254090882922 del 16 de julio de 2025, y alcance mediante la comunicación No. 202096S2025 del 6 de octubre de 2025 relacionada con la imposibilidad de ejecutar determinadas intervenciones del proyecto debido a la falta de expedición de permisos de ocupación de espacio público por parte del Distrito de Cartagena. Lo anterior, considerando que el Contrato de Concesión, Parte General, Sección 14.2, establece que,

“(…) Una vez efectuada la Notificación dentro del término y las condiciones indicadas en las Secciones 14.2(d)(i), 14.2(d)(ii) y 14.2(d)(iii) anteriores, la Parte receptora contará con un



plazo de treinta (30) Días Hábiles para, analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad.

En caso de que se trate de una petición del Concesionario, deberá remitir simultáneamente la solicitud a la Interventoría para la emisión del correspondiente concepto por parte de esta dentro de los quince (15) Días Hábiles siguientes a su recepción, plazo que en todo caso se encuentra contenido dentro de los treinta (30) Días hábiles señalados en la presente Sección.

En el evento que el Concesionario haya solicitado la ampliación del Plan de Obras y en el Plan de Adquisición de predios en mayor extensión que el Periodo Especial, el Interventor contará con un plazo de veinte (20) Días Hábiles para, analizar si se debe declarar, o no, la ocurrencia del Evento Eximente de Responsabilidad como las razones aducidas para la ampliación del plazo del Plan de Obras de la Unidad Funcional afectada. Una vez realizado el análisis anterior, el Interventor remitirá el mismo a la ANI, para que dentro de los veinte cinco (25) Días Hábiles siguientes tome la decisión respectiva.

En todo caso, la Parte receptora o la Interventoría podrán solicitar de conformidad con lo señalado en la Sección 14.2(d)(v) de esta Parte General, un plazo adicional en los señalados en la presente Sección, según corresponda, el cual no podrá exceder de treinta (30) Días. (...)",

Situación que podría generar incertidumbre frente a las implicaciones contractuales del mismo y su incidencia en la ejecución del proyecto.

Elaboró informe: Auditor Oficina de Control Interno – Carlos Andrés Barrera Pesca

Revisó informe: Auditor Oficina de Control Interno - Daniel Felipe Saenz Lozano

Revisó y aprobó informe: Jefe de Oficina de Control Interno - Judith Alejandra Vargas López



Anexo 1: Componentes analizados.

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión No. 001 de 2023, en función de una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría y las decisiones adoptadas por la Supervisión del proyecto como orientadora del contrato de concesión.

Se tuvieron en cuenta los siguientes documentos:

- Mapa de riesgos institucional.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002)
- Procedimiento de auditorías internas (EVCI-P-002)
- Legislación y regulación aplicable.

También se tuvo en cuenta el Decreto 648 de 2017, Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamento Único del Sector de la Función Pública, disponible en el enlace <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80915>



Anexo 2: Información adicional de contrato de concesión e interventoría

Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESION APP No. 001 DE 2023	HITO	FECHA
	Suscripción del contrato	18 de diciembre de 2023
	Inicio de Fase de Proconstrucción	1 de marzo de 2024
	Inicio de Fase de Construcción	3 de marzo de 2025
	Fecha de terminación estimada	31 de agosto de 2032

Fuente: Informe interventoría No. 22 diciembre de 2022, aprobado a través de la comunicación ANI No. 20264090204802 del 19 de febrero de 2026

Operador Internacional Aeropuerto Cartagena OINAC S.A.S.	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACIÓN
	TERMOTECNICA COINDUSTRIAL	100%

Fuente: Informe ejecutivo GCSP-F-223 – Informe de aeropuertos

Modificaciones contractuales	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No.1	a. Ajuste del valor presente expresado en Pesos del Mes de Referencia del Recaudo de Ingresos – VPIE. b. Cambio de fecha de los fondeos a realizar en los primeros cinco días del mes. c. Eliminación del término “Mes de referencia” aplicable a la Póliza ARIEL del Literal B de la Sección 8 de la Parte Especial del Contrato. d. Cambio en la periodicidad de actualización de la Póliza ARIEL establecida en la Sección 12.9 de la Parte General del Contrato. e. Modificación de los formatos contables requeridos para el modo aeroportuario. f. Modificación de porcentajes de contraprestación para las Entidades de Orden Nacional.	11 de diciembre 2025

Fuente: Otrosí 1 al contrato de concesión 01 de 2023



Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA VGCON-175 DE 2024.	Nombre interventoría	Consortio Insamar
	Representante Legal	Santiago Perez Talero
	Valor	\$ 24.661.249.530
	Suscripción del contrato	4 de marzo de 2024
	Suscripción acta de inicio	16 de marzo de 2024
	Plazo de ejecución (desde suscripción del acta de inicio)	108 meses
	Fecha de terminación estimada	28 de febrero de 2033 (6 meses de acompañamiento en la liquidación)

Fuente: Informe interventoría No. 22 diciembre de 2022, aprobado a través de la comunicación ANI No. 20264090204802 del 19 de febrero de 2026

Consortio Insamar	Accionistas	% Participación
	Incoplan In S.A.S.	40%
SAITEC S.A.	55%	
INGENIERIA CONSULTORIA Y PLANEACIÓN S.A – INCOPLAN S.A.	5%	

Fuente: Informe ejecutivo GCSP-F-223 – Informe de aeropuertos

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de
interventoría y de supervisión del proyecto
Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena



Anexo 3: Cuadro consolidado de periodos de cura

Orden	Evaluación	Descripción	Cláusula presuntamente incumplida	Solicitud de No Objeción INSAMAR	Fecha	Oficio ANI otorgando No Objeción	Fecha	Notificación periodo cura INSAMAR a OINAC	Fecha	Plazo Otorgado (Días)	Fecha Vencimiento	Respuesta de subsanación OINAC	Fecha	Recomendación de cierre	Informe de incumplimiento	Fecha de informe
1	Cumplida	Pago de los costos de estructuración al originador	Sección 4.8(a)(b)(c) del Capítulo IV de la Parte Especial del Contrato de Concesión	INSAMAR.2024.126	26/06/2024	20243090242991	16/07/2024	INSAMAR.2024.165	16/07/2024	45	30/08/2024	201509S2024	04/09/2024	INSAMAR.2024.327	No	
2	Cumplida	Entrega de los estados financieros auditados y no auditados	Sección 4.2 (v) del Capítulo IV de la PGC 001 de 2023	INSAMAR.2024.387	10/09/2024	20243090410301	14/11/2024	INSAMAR.2024.461	18/11/2024	60	17/01/2025	200554S2025	10/03/2025	INSAMAR.2024.471	No	
3	Cumplida	Entrega del Acta semestral de cálculo de la variable Arh primer semestre 2024	Sección 19.6 (d) del Capítulo XIX de la Parte General del Contrato de Concesión No. 001 de 2023	INSAMAR.2024.400	30/08/2024	20243090418331	19/11/2024	INSAMAR.2024.473	20/11/2024	45	04/01/2025	202460S2024	30/12/2024	INSAMAR.2024.471	No	
4	Cumplida	Presentación de la información de estadísticas trimestrales	Sección 20.19 de la Parte General del Contrato de Concesión 001 de 2023	INSAMAR.2024.401	18/10/2024							202009S2024	12/11/2024	INSAMAR.2024.448	No	
5	Cumplida	Incumplimiento en el Plan de Mantenimiento (ascensores TWC UAEAC)	Apéndice Técnico 1. Numeral 3.1(a)(x)	INSAMAR.2024.538	17/12/2024	20243090464861	20/12/2024	INSAMAR.2024.546	20/12/2024	10	30/12/2024	202440S2024	27/12/2024	INSAMAR.2024.471	No	
6	Cumplida	Incumplimiento en el stock suministros para mantenimiento	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.03	INSAMAR.2025.131	25/02/2025	20253090090751	17/03/2025	INSAMAR.2025.205	25/03/2025	10	04/04/2025	200711S2025	28/03/2025	INSAMAR.2025.249	No	
7	Cumplida	Fondeo parcial Equity y subcuenta predial	Sección 5.7 Parte Especial del Contrato de Concesión 001-2023	INSAMAR.2025.361	06/06/2025	20253080131051	15/04/2025	INSAMAR.2025.265	23/04/2025	20	13/05/2025	201365S2025	20/06/2025	INSAMAR.2025.521	No	
8	Cumplida	Incumplimiento en el mantenimiento de cielorraso	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.03	INSAMAR.2025.440	04/07/2025	20253090246311	16/07/2025	INSAMAR.2025.493	21/07/2025	15	05/08/2025	201662S2025	05/08/2025	INSAMAR.2025.823	No	

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de
interventoría y de supervisión del proyecto
Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena



Orden	Evaluación	Descripción	Cláusula presuntamente incumplida	Solicitud de No Objeción INSAMAR	Fecha	Oficio ANI otorgando No Objeción	Fecha	Notificación periodo cura INSAMAR a OINAC	Fecha	Plazo Otorgado (Días)	Fecha Vencimiento	Respuesta de subsanación OINAC	Fecha	Recomendación de cierre	Informe de incumplimiento	Fecha de informe
9	Cumplida	Presentación de la actualización del plan de mantenimiento V 2025	Apéndice Técnico 2. Numeral 2.06(c)	INSAMAR.2025.481	17/07/2025	20253090270261	31/07/2025	INSAMAR.2025.543	01/08/2025	15	16/08/2025	20181152025	27/08/2025	INSAMAR.2025.853	No	
10	Informe de incumplimiento	Incumplimiento en la entrega de la intervención de hangar de aerosupport en las fechas del plan de obras no objetado	Sección 4.5(t) de la Parte General del Contrato 001 de 2023	INSAMAR.2025.588	20/08/2025	20253090319441	02/09/2025	INSAMAR.2025.616	04/09/2025	60	03/11/2025	20226352025	04/11/2025	No	INSAMAR.2026.146	04/03/2026
11	Cumplida	Póliza de daño material con incumplimiento de amparo de lucro cesante	Apéndice Financiero 3 del Contrato de Concesión y en los numerales 12.2 (c) y 12.3 (b)	INSAMAR.2025.575	13/08/2025	20253090348231	23/09/2025	INSAMAR.2025.657	25/09/2025	60	24/11/2025	20237552025	04/12/2025	INSAMAR.2026.016	No	
12	Cumplida	Llevar y mantener actualizado un registro sobre las actividades y gestiones efectuadas ante la Autoridades Estatales que sean necesarias para el cumplimiento de las obligaciones a su cargo contenidas en el Contrato	Sección 4.5(w) de la Parte General del Contrato de Concesión 001 de 2023	INSAMAR.2025.580	15/08/2025							20192352025	09/09/2025	INSAMAR.2025.635	No	

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de
 interventoría y de supervisión del proyecto
 Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena



Orden	Evaluación	Descripción	Cláusula presuntamente incumplida	Solicitud de No Objeción INSAMAR	Fecha	Oficio ANI otorgando No Objeción	Fecha	Notificación periodo cura INSAMAR a OINAC	Fecha	Plazo Otorgado (Días)	Fecha Vencimiento	Respuesta de subsanación OINAC	Fecha	Recomendación de cierre	Informe de incumplimiento	Fecha de informe
13	Presuntamente incumplida	Incumplimiento en la entrega de la intervención bodegas handling y demolición TERPEL actual en las fechas del plan de obras no objetado	Sección 4.5(t) de la Parte General del Contrato 001 de 2023	INSAMAR.2025.700	14/10/2025	20253090402711	04/11/2025	INSAMAR.2025.763	11/11/2025	60	10/01/2026	200055S2026	13/01/2026	Revisión soportes		
14	Presuntamente incumplida	Incumplimiento en la entrega de la demolición de hangares 2 y 3 Rafael Espinoza, Deprisa y construcción de jet ducto y llenadero en las fechas del plan de obras no objetado	Sección 4.5(t) de la Parte General del Contrato 001 de 2023	INSAMAR.2025.816	11/12/2025	20263090009311	13/1/1/26	INSAMAR.2026.017	16/01/2026	60	17/03/2026					
15	Cumplida	Incumplimiento obligaciones del contratista y subcontratista de asegurar el cumplimiento de la licencia ambiental, dragado 450m caño Juan Angola	Sección 4.5(e) (vi) de la Parte General del Contrato 001 de 2023	INSAMAR.2026.003	02/01/2026	20263090016481	20/01/2026	INSAMAR.2026.031	21/01/2026	60	22/03/2026	200360S2026	23/02/2026	INSAMAR.2026.137	No	27/02/2026
16	Presuntamente incumplida	Incumplimiento en el mantenimiento de cielorraso	Apéndice Técnico 2. Numeral 3.03	INSAMAR.2026.011	09/01/2026	20263090029141	02/02/2026	INSAMAR.2026.064	03/02/2026	60	04/04/2026	200408S2026	02/03/2026	Revisión soportes		



Anexo 4: Revisión pólizas de garantía contrato de concesión e interventoría

Pólizas de garantías

En desarrollo del seguimiento a la ejecución contractual, se revisó la gestión adelantada por la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI en relación con las pólizas de garantías del Contrato de Concesión APP No. 001 de 2023 y del Contrato de Interventoría VGCON-175 de 2024, incluyendo las modificaciones derivadas del Otrosí No. 1. Lo anterior, en atención a lo dispuesto en el procedimiento GCSP-P-012 "APROBACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PÓLIZAS Y DEMÁS GARANTÍAS".

De acuerdo con lo informado en el marco de la entrevista de la auditoría, así como aporte del componente financiero se realizó la revisión de las garantías mediante una matriz consolidada de información financiera, que incluye la actualización de valores con base en el IPC y el Salario Mínimo Legal Mensual Vigente (SMMLV). Por su parte, la Gerencia Financiera de la ANI cuenta con matrices de seguimiento específicas: "01. Revisión pólizas Concesión - OINAC" para las garantías del concesionario, y "01. Cálculo garantías – Interventoría" para las de la interventoría.

Para efectos del presente análisis, se contrastó la información reportada en la entrevista y anexos (06 de marzo 2026) con los actos administrativos de aprobación de garantías emitidos por la ANI con posterioridad, en particular los comunicados 20253090307861 del 26 de agosto del 2025, 20253090422831 del 18 de noviembre del 2025 y 20253090467531 del 18 de diciembre de 2025, a fin de establecer el estado real y actualizado de las coberturas.

Tabla 25 - Estado de garantías contrato de concesión – Concesionario OINAC

Tipo de Garantía	Fase	Póliza / Anexo	Estado de Cumplimiento	Observaciones
Cumplimiento	Preconstrucción	NB-100301546 / Anexo 5	CUMPLE	Vigencias y valores ajustados a lo exigido contractualmente. Aprobada por la ANI.
Cumplimiento	Construcción	NB-100370645 / Anexo 7	APROBADA	Aprobada mediante comunicación 20253090422831 del 18/11/2025. Vigencias: 25/02/2025 al 25/10/2027. Valores actualizados correctamente: \$91.833.994.132 (cumplimiento) y \$19.831.201.002 (salarios). Se aclara que la observación previa sobre fecha de inicio fue subsanada en el acto de aprobación.
RCE	Preconstrucción	802049730 / Anexo 4	CUMPLE	Incluye la totalidad de los amparos exigidos por el Decreto 1082. Póliza pagada y aprobada.
RCE	Construcción	802070206 / RE18819 (4)	APROBADA	Aprobada mediante comunicación 20253090422831 del 18/11/2025, con alcance aclaratorio 20253090467531 del 18/12/2025. Vigencias aprobadas: 25/02/2025 al 25/08/2027. Valor asegurado: \$106.762.500.000. Se corrige la información de vigencia vencida que se tenía en reportes preliminares.
Daño Material (TODO RIESGO)	Preconstrucción	13018 / Anexo 8	CUMPLE	Amparos acordes con el clausulado ANI. Póliza pagada. Sin observaciones.
Daño Material (TODO RIESGO)	Construcción	8001003659 / Anexo 12	NO APROBADA	A la fecha del presente informe, esta garantía esencial no cuenta con aprobación de la ANI.
ARIEL (Aviación)	Preconstrucción	4000027 / Anexo 16	CUMPLE	Cobertura de USD 500.000.000. Póliza pagada. Sin observaciones.
ARIEL (Aviación)	Construcción	4000071 / Anexo 15	APROBADA	Aprobada mediante comunicación 20253090422831 del 18/11/2025. Cobertura de USD 500.000.000. Vigencias: 01/03/2025 al 28/02/2026. La ANI, previos conceptos



Tipo de Garantía	Fase	Póliza / Anexo	Estado de Cumplimiento	Observaciones
				jurídico, financiero y técnico, consideró la póliza conforme a los requisitos contractuales, incluyendo la extensión de guerra.
ARIEL (Aviación)	Construcción	4000110 / Anexo 1	EN VERIFICACIÓN	Corresponde a la renovación de la póliza 4000071 para el periodo 2026-2027. Se debe verificar su estado actual con la interventoría, pero se espera que siga la línea de la aprobación previa, una vez se surtan los trámites de actualización anual.

Fuente: Elaboración propia base en comunicados ANI Nos. 20253090422831, 20253090467531, 20253090307861 y anexos remitidos en entrevista de auditoría

Tabla 26 - Estado garantías interventoría Consorcio INSAMAR

Póliza No.	Fase / Etapa	Último Anexo	Amparos Vigentes	Suma Asegurada Total	Vigencia	Observaciones
400054284	Preconstrucción	Anexo 6 (22/01/2026)	Cumplimiento: 17/02/2025 - 16/03/2025 (\$6.838M) Salarios: 17/02/2025 - 16/03/2028 (\$1.709M)	\$11.966,8 M	16/03/2024 - 16/03/2030	Póliza de preconstrucción aprobada mediante comunicación 20253090307861 del 26/08/2025.
400062640	Construcción	Anexo 3 (13/02/2026)	Cumplimiento: 11/02/2026 - 16/03/2028 (\$7.204M) Salarios: 11/02/2026 - 16/03/2030 (\$1.801M) Calidad: 16/03/2027 - 16/03/2032 (\$3.602M)	\$12.607,5 M	16/03/2025 - 16/03/2032	Corresponde a la póliza de la fase de construcción, cuya aprobación se encuentra en trámite. Fue presentada en el marco de la actualización anual 2025. A la fecha de corte del informe, se cuanta con el concepto financiero y está pendiente el concepto final del área jurídica de la ANI.
400054279	RCE – Todas las fases (vigencia anual)	Anexo 9 (23/01/2026)	PLO, Contratistas/Subcontratistas, Gastos Médicos, Perjuicios Extraoportunos, RC Patronal, RC Cruzada, Vehículos Propios/No Propios	\$2.363,7 M (SMMLV 2026)	Vigencia actual: 01/01/2026 - 16/03/2026 Global: 16/03/2024 - 16/03/2026	Póliza aprobada mediante comunicación 20253090307861. Debe renovarse antes del 16 de marzo de 2026 para garantizar la continuidad de la cobertura de RCE. Con el rad ANI 20264090340942 de 18 de marzo de 2026 la interventoría da respuesta a la consulta del área financiera de la ANI. De lo anterior, se solicitarán conceptos jurídico y financiero para su aprobación.

Fuente: Elaboración propia con base en comunicado ANI No. 20253090307861 y anexos remitidos en entrevista de auditoría.

- **Análisis sobre las pólizas de garantías**

Del análisis integral de la información recopilada y contrastada con los actos administrativos de aprobación, se derivan las siguientes conclusiones y hallazgos:



Contrato de Concesión - OINAC

Las garantías del concesionario para la fase de preconstrucción se encuentran aprobadas y vigentes, sin observaciones relevantes. Para la fase de construcción, se avanzó significativamente en la regularización de las pólizas, con la aprobación formal de las garantías de Cumplimiento, RCE y ARIEL (4000071) mediante comunicado del 18 de noviembre de 2025, subsanándose los errores de digitación mediante alcance del 18 de diciembre de 2025.

La Póliza de Daño Material (Todo Riesgo) No. 8001003659 para la fase de construcción no ha sido aprobada. El plazo de cura fue terminado el 15 de enero del 2026 y el concesionario remitió las subsanaciones correspondientes a la póliza en comento. La interventoría mediante la comunicación con radicado ANI No. 20264090315472 del 12 de marzo de 2026 remite solicitud a la ANI de No Objeción de Plazo de Cura por presunto incumplimiento póliza de daño material, cumplimiento, responsabilidad civil extracontractual. Actualmente, el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI adelanta el correspondiente análisis.

Contrato de Interventoría - INSAMAR

Las garantías de la interventoría para la fase de preconstrucción y la actualización anual 2025 de la RCE fueron aprobadas por la ANI el 26 de agosto de 2025. Sin embargo, se identifican las siguientes situaciones:

La póliza de cumplimiento para la fase de construcción (400062640) se encuentra en trámite de aprobación, pendiente de los conceptos finales de las áreas jurídica y financiera de la ANI.

Se presenta una alerta de vencimiento para la póliza de RCE (400054279), cuya vigencia actual expira el 16 de marzo de 2026, por lo que debe gestionarse su renovación con antelación para evitar un lapso sin cobertura.

Revisión de la gestión de garantías y términos procedimentales

Al contrastar los tiempos de gestión con el término de 10 días hábiles establecido en el procedimiento GCSP-P-012, se evidencian las siguientes situaciones que afectaron la oportunidad en los trámites:

Demora de la Interventoría: La actualización anual de las garantías del concesionario OINAC para 2025, requerida por la ANI el 23 de septiembre de 2025, fue allegada por INSAMAR hasta el 13 de febrero de 2026, esto es, 98 días hábiles después, superando el plazo previsto. Esta demora contribuyó a prolongar la situación en la que la póliza de RCE del concesionario presentaba vigencia vencida en los reportes iniciales.

Demora de la ANI en conceptos: Las garantías de la Interventoría INSAMAR para la fase de construcción, cuya nueva presentación fue requerida el 25 de septiembre de 2025, aún no cuentan con los conceptos finales de las áreas jurídica y financiera de la ANI a la fecha de corte de este informe (marzo 2026), transcurriendo más de 110 días hábiles sin que se emitan dichos conceptos.

