



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251020136113**
20251020136113
Fecha: **31-07-2025**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: OSCAR JAVIER TORRES YARZAGARAY
Presidente

MILENA PATRICIA JIMENEZ HERNANDEZ
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto Aeropuertos de Centro Norte.

Respetados Doctores,

La Oficina de Control Interno, entre junio y julio de 2025, realizó la auditoría a la función pública de Supervisión y de Interventoría del proyecto Aeropuertos de Centro Norte.

Las conclusiones se describen en el capítulo 6 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de los hallazgos y de las recomendaciones realizadas.

De acuerdo con lo previsto en el literal g del art. 4o y los literales h, j y k del artículo 12 de la Ley 87 de 1993, se envía copia de este informe a la dependencia involucrada, con el fin de que se formulen los planes de mejoramiento correspondientes a los hallazgos contenidos en el documento adjunto, en consideración a la necesaria documentación de respuesta a través de la adopción de medidas preventivas y/o correctivas procedentes, para lo



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20251020136113**
20251020136113
Fecha: **31-07-2025**

cual el término recomendado es de treinta (30) días calendario contados a partir de la radicación del informe de auditoría.

Cordialmente,

JUDITH ALEJANDRA VARGAS LÓPEZ
Jefe de la Oficina de Control Interno

Anexos: Informe Final de Auditoria

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) AURA MARIA RODRIGUEZ RUIZ GIT Aeroportuario BOGOTA D.C.

Proyectó: Carlos Andrés Barrera Pesca – Contratita de la Oficina de Control Interno.

VoBo: DANIEL FELIPE SAENZ LOZANO, JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ GIT

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20251020049750

GADF-F-010



Firmado Digitalmente
JUDITH ALEJANDRA VARGAS LOPEZ
RKTH-LOAJ-OF10-THKN-A175-3995-9489-01

31/07/2025 16:05:49 COT -05





AUDITORÍA TÉCNICA

Auditoría a la función pública de la Interventoría y de la Supervisión del proyecto aeroportuario Aeropuertos Centro Norte

2025





CONTENIDO

- 1. OBJETIVOS 4
 - 1.1 Objetivo general: 4
 - 1.2 Objetivos específicos: 4
- 2. ALCANCE 4
- 3. MARCO NORMATIVO 4
- 4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO 6
 - 4.1 Información de contratos 6
 - 4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión) 9
 - 4.3 Descripción del proyecto 9
- 5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA 14
 - 5.1 Identificación de necesidades de obras complementarias 14
 - 5.1.1 Condiciones de la infraestructura en el Aeropuerto José María Córdova de Rionegro 17
 - 5.1.1.1 Piso 1 – Edificio de Terminal: 17
 - 5.1.1.2 Piso 2 – Edificio Terminal 24
 - 5.1.1.3 Piso 1 – Exterior 31
 - 5.1.1.4 Viaducto de ingreso a la terminal 35
 - 5.1.2 Consideraciones y gestiones de Interventoría y de Equipo de Coordinación y Seguimiento – necesidades de obras complementarias 36
 - 5.2 Revisión de Alertas de Riesgos Institucionales 40
 - 5.2.1.1 Pólizas de garantía: 41
- 6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 43
 - 6.1 Conclusiones 43



6.2 Hallazgos..... 45

6.2.1 Hallazgos para la Interventoría..... 45

6.2.2 Hallazgos para la Supervisión 45

6.3 Recomendaciones 46

6.3.1 Recomendaciones para la Interventoría 46

6.3.2 Recomendaciones para la Supervisión..... 46



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 No. 8000011-OK-2008, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura, el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera y la Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A.S – OACN S.A.S – Airplan S.A.S, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos que aseguren el éxito del proyecto.

1.2 Objetivos específicos:

1.2.1 Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a la modificación contractual que permita ejecutar obras adicionales requeridas en los aeropuertos de Centro Norte.

1.2.2 Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Supervisión y de la Interventoría en la ejecución del contrato de concesión No. 8000011-OK-2008, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura, el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera y la Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A.S – OACN S.A.S – Airplan S.A.S, a partir de agosto de 2021 y con énfasis en las actuaciones que permitan la ejecución de las obras adicionales y requeridas en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO

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



- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹
- Ley 1474 de 2011, artículo 83 y subsiguientes. 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.
- Ley 80 de 1993, artículo 32, numerales 2 y 4.
- Decreto 1079 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017. Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamentario único 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. 8000011-OK-2008, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura, el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera y la Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A.S – OACN S.A.S – Airplan S.A.S, y demás documentos contractuales.
- Contrato de interventoría No. VGCON-770-2024, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Consorcio Aeropuertos CJ, y demás documentos contractuales.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).

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



4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

Tabla 1. - Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Concesionario</p>	<p>Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A. – OACN S.A. – AIRPLAN S.A. No. contrato: 80000110K del 13 de marzo de 2008. Fecha de acta de inicio: 15 de mayo de 2008. Fecha de terminación: 15 de mayo de 2033 (Estimado). Objeto: “El objeto del presente Contrato es (i) el otorgamiento por parte de la Aerocivil y a favor del Concesionario de la Concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento del Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt, del Aeropuerto El Caraño, del Aeropuerto José María Córdova, del Aeropuerto Las Brujas y del Aeropuerto Los Garzones, y (ii) el otorgamiento por parte del AOH y a favor del Concesionario de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento del Aeropuerto Olaya Herrera, cambio de la remuneración de que trata el Capítulo III (en lo sucesivo la “Concesión”). La Concesión se Otorga de conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 4, de la ley 80 de 1993 y la ley 105 de 1993. La administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de los Aeropuertos entregados encargados a título de Concesión se hará por cuenta y riesgo exclusivo del Concesionario y en los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato. La supervisión y control de la ejecución de la Concesión está a cargo de los Concedentes, quienes la pueden ejercer directamente o a través de uno o varios Interventores” Plazo: “De acuerdo con la suscripción del Otrosí No. 8 del 18 de diciembre de 2024, se modifica la cláusula 7.- Termino de ejecución del contrato, así: CLÁUSULA SEGUNDA: Por medio del presente Otrosí, las Partes acuerdan adicionar el Contrato de Concesión, en los términos establecidos en la normatividad vigente a la fecha de suscripción del mismo. En tal sentido, acuerdan que el rango previsto como término de ejecución del contrato, se desplaza en un sesenta por ciento (60%). Teniendo en cuenta lo anterior se modifica la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión para indicar que el plazo mínimo del mismo pasa de quince (15) años a veinticuatro (24) años y el máximo de veinticinco (25) años a cuarenta (40) años, rango que se calcula a partir de la fecha de suscripción del Acta de inicio de Ejecución. URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=07-1-25019</p>	<p>26 otrosíes</p>



CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
Interventoría actual	<p>Consorcio Aeropuertos CJ No. contrato: VGCON-770-2024 Fecha acta de inicio: 5 de febrero de 2025. Fecha de terminación: 4 de febrero de 2030. Objeto: <i>“Interventoría integral, que incluye, pero no se limita a la interventoría administrativa, técnica, económica, financiera, contable, jurídica, social, predial, ambiental, de seguros, de riesgos, operativa y mantenimiento, de seguridad, gestión de calidad, gestión de archivo documental, gestión de seguimiento al contrato de concesión no. 8000011-ok-2008, sus apéndices y otrosíes, cuyo objeto es: “El otorgamiento por parte de la Aerocivil y a favor del concesionario de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento del aeropuerto Antonio Roldán Betancourt, del aeropuerto El Caraño, del aeropuerto José María Córdova, del aeropuerto Las Brujas y del aeropuerto Los Garzones, y (ii) el otorgamiento por parte del aoh y a favor del concesionario de la concesión para la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento del aeropuerto Olaya Herrera, cambio de la remuneración de que trata el capítulo III.”</i> Plazo: 60 meses a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.7044088&isFromPublicArea=True&isModal=False</p>	1 otrosí

Fuente: Informe de supervisión – abril del 2025

Información complementaria sobre los contratos de concesión (igualmente se describe el convenio derivado con la Aerocivil) y de interventoría se muestran en el anexo No. 2.

No obstante, lo anterior, se presenta la información relacionada con el contrato de interventoría anterior, (finalizada el 26 de diciembre del 2024) toda vez que dentro de los temas que se tratan en el presente informe, la interventoría Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014 adelantó las gestiones correspondientes a las obligaciones contractuales en el marco del contrato de concesión que nos ocupa:

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍ
Interventoría anterior	<p>Consortio Interventoría Aeropuertos 2014 No. contrato: 049 de 2014. Fecha acta de inicio: 27 de agosto de 2014. Fecha de terminación: 4 de febrero de 2030. Objeto: “El objeto del presente Contrato es la ejecución de la interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría financiera, administrativa, técnica, legal, operativa, ambiental y de seguridad aeroportuaria del Contrato de Concesión 8000011OK de 2008, así como regular los términos y condiciones bajo los cuales los Contratantes pagarán al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por los Contratantes durante el Concurso de Méritos Abierto consistente en una suma global fija.” Plazo inicial: 96 meses contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio. URL SECOP: : https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=14-15-2585997</p>	9 otrosíes

Fuente: Informe de supervisión – abril del 2025

Por otro lado, durante la auditoría se evidenció que mediante el memorando interno No. 20243090224253 del 26 de diciembre del 2024, la Vicepresidencia de Gestión Contractual designó al Gerente de Proyectos Aeroportuarios como supervisor ADHOC. Pese a lo anterior, se evidencia un periodo de tiempo en el cual no se contó con una interventoría activa en ejercicio de funciones entre el 26 de diciembre del 2024, fecha en la cual finalizó el contrato a cargo del Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014, y el 05 de febrero del 2025 cuando se dio inicio al contrato de interventoria suscrito por el Consorcio Aeropuertos CJ. En tal sentido, la Oficina de Control Interno, formula un hallazgo considerando además lo establecido en la Cláusula 102 del contrato de concesión: “Relación entre el Interventor y el Concesionario del contrato de concesión”, la cual considera que “La Supervisión y vigilancia de la ejecución y cumplimiento del Contrato serán ejercidas por un Interventor, en los términos de este Contrato, y del correspondiente Contrato de Interventoría. (...)”.



4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto (Supervisión)

El control y seguimiento del proyecto Aeropuertos Centro Norte se lidera desde la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI y cuenta con el apoyo de diferentes gerencias al interior de la Entidad. En la siguiente tabla se presenta al Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto²:

Tabla 2. - Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Milena Patricia Jimenez Hernandez	Vicepresidente	Vicepresidente de Gestión Contractual (VGCON)
Carlos Alberto Carrasco Ramírez	Gerente de proyecto	GTI Aeropuertos (VGCON)
Aura María Rodríguez Ruiz	Líder de Equipo de Seguimiento	
Carolina Orbezo	Ingeniera de Apoyo	
Liliana Andrea Villamizar Cabrera	Apoyo financiero	Equipo financiero (VGCON)
Jaime Arturo Mendoza Moreno	Abogado contractual del proyecto	G.I.T. Asesoría Gestión Contractual 2 – Vicepresidencia Jurídica (VJ)
Jaime Humberto Basabe Murillo	Apoyo social	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Social
Juliana Gomez Monroy	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Víctor Alejandro Lozano	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos
Luis Felipe Lugo	Apoyo técnico predial	VPRE – GIT Predial
Lina Constanza Pérez Penagos	Apoyo jurídico predial	VPRE – GIT Asesoría Jurídica Predial

Fuente: Informe mensual de seguimiento al proyecto (Formato GCSP-F-205) correspondiente a abril de 2025 e informe ejecutivo GCSP-F-223 con fecha del 19 de mayo del 2025.

4.3 Descripción del proyecto

El contrato de concesión aeroportuario No. 8000011-OK-2008 considera la administración, operación, explotación comercial, adecuación, modernización y mantenimiento de seis (6) aeropuertos:

² Se aclara que también hacen parte del equipo los gerentes de las áreas de apoyo, según lo establecido en la sección 2.2 del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).



- Antonio Roldán Betancourt de Carepa, Antioquia.
- El Caraño de Quibdó, Choco.
- José María Córdova de Rionegro, Antioquia.
- Olaya Herrera de Medellín, Antioquia.
- Las Brujas de Corozal, Sucre.
- Los Garzones de Montería, Córdoba.

Inicialmente los concedentes eran la Aeronáutica Civil (Aerocivil) y el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera; no obstante, para octubre y diciembre de 2013 se surtió un proceso de subrogación de la Aerocivil a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, en virtud del Decreto 4165 de 2011. Ahora bien, el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera continúa, en conjunto con la ANI, como concedente del contrato.

De acuerdo con la cláusula 32 del contrato de concesión No. 8000011-OK-2008 el proyecto se divide en tres etapas, cuyos alcances son los siguientes:

Tabla 3 - División y descripción de las etapas del contrato de concesión No. 8000011-OK-2008.

ETAPA	DESCRIPCIÓN
Previa	El Concesionario recibe los aeropuertos y adelanta las adecuaciones y modernizaciones, inició el 15 de mayo de 2008 y finalizó el 14 de marzo de 2009, cumpliendo con el plazo contractual previsto, de 10 meses – No operativa.
Adecuación y modernización	Ejecución de las obras obligatorias del plan de adecuación y modernización de los aeropuertos, según lo establecido en el Apéndice C del contrato de concesión No. 8000011-OK-2008. Inicialmente se estableció una duración de cinco (5) años a partir de la terminación de la etapa previa; sin embargo, la finalización de esta etapa se condicionó a la suscripción de la totalidad de las Actas de Verificación de las obras asociadas, lo que sucedió el 5 de marzo de 2020.
Mantenimiento	<u>Etapa actual del proyecto.</u> El Concesionario debe ejecutar las actividades requeridas para conservar adecuadamente los aeropuertos. Inició el 6 de marzo de 2020 y se extenderá hasta que se suscriba el Acta de Finalización de Ejecución, es decir hasta que finalice la concesión.

Fuente: Elaboración propia



El alcance del contrato de concesión No. 8000011-OK-2008 inicialmente contempló obras obligatorias, obras complementarias obligatorias y obras complementarias voluntarias. A la fecha se ha dado cumplimiento de las actividades relacionadas con el Plan de Adecuación y Modernización y aquellas relacionadas con la ejecución de las obras obligatorias y el contrato de concesión cursa la Etapa de Mantenimiento.

A continuación, se presentan generalidades del contrato de concesión:

	Valor	Indeterminado (clausula 7 contrato de concesión)
	Etapa actual	Mantenimiento
	Ingresos Regulados Esperados Iniciales -IREI (Millones constantes 2007)	\$780.007
	Ingresos Regulados Esperados – IRE (Millones constantes 2007)	\$2.275.809
	% Avance IRE a marzo 2025 (Ingresos Regulados Generados/IRE)	79.68%
	% Contraprestación Aeronáutica Civil	71.73%
	% Contraprestación Aeropuerto Olaya Herrera	28.27%

Fuente: Presentación Centro Norte VGCON de abril del 2025, Contrato de concesión

Ahora bien, como parte de la información del proyecto, a continuación, se presenta un consolidado sobre las obras ejecutadas para la Fase de Construcción:

Tabla 4 - Avances ejecución de las obras

Aeropuerto	Alcance actualizado	Detalle	Avance
Olaya Herrera (Medellín)	Construcción de una nueva Torre de Control	Estructura metálica circular con una altura de 31.24 m	100%
	Construcción de un Terminal de Aviación Ejecutiva	Estructura metálica rectangular con un área de 1200 m2 aprox.	100%

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Aeropuerto	Alcance actualizado	Detalle	Avance
	Construcción de un parqueadero vehicular adicional	Estructura metálica con dos niveles y un área de 1762 m2	100%
	Repavimentación de la pista	Conservando su PCN50FDXT	100%
	Portería de Hangares	Adecuar y construir un nuevo ingreso para hangares con automatización	100%
Antonio Roldan Betancourt (Carepa)	Repavimentación de la pista	Incremento de su capacidad de soporte de un PCN23FDXT a un PCN 47FDXT, lo que permitirá que aterricen aviones tipo C, de 36 m de envergadura (A320 y B737).	100%
José María Córdova (Rionegro)	Ampliación Terminal de Pasajeros Nacional	4.644 m2, incluyendo 2 puentes de abordaje nuevos y 2.750 m2 en la remodelación Satélite conexión de pasajeros en tránsito	100%
	Ampliación Terminal de Pasajeros Internacional	3.900 m2 incluye 3 nuevos puentes de abordaje internacional	100%
	Módulos de Conexiones	Puntos fijos interiores en el hall central Puntos fijos parqueaderos	18% (reprogramación de esta obra, Otrosí No.22)
	Ampliación plataforma internacional	N.A	100%
	Terminal de carga, vías de conexión fase I edificios	N.A	100%
	Punto Fijo B	N.A	100%
Las Brujas (Corozal)	Ampliación de la Pista	Nivelación y conformación de franja de pista y RESAS en las cabeceras 03 y 21. Ampliación sur 125 m, Norte 250 m Total: 375 m para un total de 1820 m. Ensanchamiento de pista y relocalización de luces de pista quedará de 30 m de ancho.	100%
	Repavimentación de la pista	Mejorar la capacidad estructural de los pavimentos para recibir aeronaves de mayor tamaño y peso como el A - 318 hasta de 110 pasajeros, actualmente llegan de 40 pasajeros.	100%
	Climatización Terminal de Pasajeros	El Sistema estará compuesto de tres subsistemas 15 TR sala de abordaje 20 TR Hall general y zona de espera 10 TR Sala de reclamo de equipaje	100%

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Aeropuerto	Alcance actualizado	Detalle	Avance
Los Garzones (Montería)	Repavimentación de la pista	El proyecto es una rehabilitación con el objetivo de reforzar la estructura existente para cumplir el ACN de diseño y corregir el perfil longitudinal, mejorando así el IRI	100%
	Ampliación Edificio Terminal de Pasajeros	Ampliación de 4.178 m2 a 9.137 m2 en todas las áreas.	100%
El Caraño (Quibdó)	Repavimentación de la pista	Incremento de la capacidad de soporte (PCN 47FDXT, lo que permitirá que aterricen aviones tipo C, de 36 m de envergadura (A320 y B737).	100%
	Ampliación de la Pista	400m más, pasa de 1.400 m a 1.800 m	100%
	Ampliación de la Plataforma	2 nuevas posiciones para aviones tipo C, ampliación en pavimento rígido en aproximadamente 2.588 m2	100%
	Ampliación Edificio Terminal	Ampliación de zonas comunes: 680 m2 Ampliación de zonas comercio: 449 m2	100%
	Nuevo Centro de Servicios	Terminal de Servicios Aeroportuarios: 15.924 m2 Hotel: 3.817 m2 Biblioteca: 1.196 m2	100%

Fuente: Informe de supervisión - Informe de mensual de seguimiento al proyecto – Modo Aeroportuario GCSP-F-205 del mes de abril del 2025.

Se han evidenciado necesidades de intervenciones a la infraestructura de los diferentes aeropuertos, entre ellas las obras del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, las cuales han sido definidas como “obras del plan de choque” y con las cuales se busca mejorar las actuales condiciones operativas y el cumplimiento normativo correspondiente de los diferentes aeropuertos del proyecto.

Con la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Mantenimiento, el 6 de marzo del 2020, los Concedentes, el Concesionario y la Interventoría certificaron el cumplimiento de las “(...) actividades del Plan de Adecuación y Modernización y que corresponden a la ejecución de las Obras Obligatorias (...)”³, por lo cual, las intervenciones adicionales en los aeropuertos corresponderían a obras complementarias; sin embargo, las condiciones contractuales vigentes no permiten su aprobación toda vez que, actualmente los Ingresos Regulados Esperados Iniciales se encuentran sobre el 75% y, según el numeral 10.4 de la

³ Alcance de la Etapa de Adecuación y Modernización, cláusula 43 del contrato de concesión aeroportuaria No. 8000011-OK-2008.



cláusula 10 del contrato de concesión No. 8000011-OK-2008 y de la cláusula tercera del otrosí No. 8, no se puede aprobar la ejecución de obras complementarias cuando dicho porcentaje sea mayor o igual a 75%:

“(...) En cualquier caso, tal y como se determina en este Contrato, no habrá lugar a la aprobación de la ejecución de Obras Complementarias, cuando los Ingresos Regulados Generados hayan alcanzado el setenta y cinco por ciento (75%) del valor de los Ingresos Regulados Esperados Iniciales (...)”.

De lo anterior, y durante la auditoría se evidenció que tanto el Concesionario como la Interventoría tienen identificadas y evaluadas una serie de obras complementarias necesarias para mejorar la operación de los aeropuertos concesionados; sin embargo, la situación descrita demuestra que su ejecución depende de una modificación contractual, lo que se viene analizando por parte de los Concedentes, el Concesionario y la Interventoría.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con el objetivo específico 1.2.1, a continuación, se analiza el comportamiento que tiene la concesión durante la actual etapa de mantenimiento y en consideración del seguimiento adelantado por parte de la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento y, teniendo en cuenta las necesidades operativas identificadas que se traducen en obras complementarias para llevar la infraestructura de los aeropuertos que componen el contrato de concesión a condiciones operativas más acordes a las necesidades actuales de operación y la creciente demanda de pasajeros.

5.1 Identificación de necesidades de obras complementarias

Desde el año 2018 (inclusive durante la Fase de Construcción), la Sociedad Operadora de Aeropuertos Centro Norte S.A.S. - OACN (Airplan S.A.S.) y los Concedentes han identificado la necesidad de ejecutar una serie de intervenciones prioritarias en distintos aeropuertos administrados bajo el Contrato de Concesión No. 8000011-OK-2008, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera - EPAOH y el Concesionario. Estas necesidades han sido justificadas en el estado de deterioro de componentes críticos de infraestructura, la superación de la vida útil de pavimentos y estructuras, y los riesgos que tales condiciones representan para la seguridad operacional y la continuidad del servicio público esencial.



En el Aeropuerto Olaya Herrera de Medellín, se han reportado fallas estructurales en losas de plataforma y calles de rodaje como ALPHA 13, ALPHA 14 y ECHO. Estos deterioros han sido objeto de conceptos técnicos de la Interventoría (Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014), según se evidencia con el radicado ANI 20214090951282 del 20 de agosto de 2021, en el que se recomendó intervención estructural y se descartaron reparaciones superficiales.

También se ha advertido la necesidad de intervenir pasarelas con fallas estructurales y de adecuar infraestructura conforme al Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC 160).

En el Aeropuerto Los Garzones de Montería se identificaron tres frentes prioritarios: el primero, relacionado con el proyecto de internacionalización, que requiere adecuaciones en infraestructura y servicios; el segundo, enfocado en la ampliación del sistema de drenaje superficial, dada la vulnerabilidad del área de movimiento; y el tercero, asociado al deterioro de la pista principal. Estas necesidades fueron reiteradas en comunicaciones como el radicado ANI 20213090291291. También se requiere adecuación a los estándares RAC 160.

En el Aeropuerto Antonio Roldán Betancourt de Carepa, se evidenció la necesidad de intervención de los pavimentos operacionales, así como de adecuaciones de seguridad conforme al RAC 160. Condiciones similares se presentan en el Aeropuerto El Caraño de Quibdó, cuya ubicación geográfica y clima húmedo agravan la pérdida de capacidad estructural de los pavimentos existentes, sumado a deficiencias en la infraestructura operativa y de seguridad.

Por su parte, en el Aeropuerto Las Brujas de Corozal, se identificaron afectaciones en zonas de tránsito intensivo, junto con la necesidad de implementar sistemas de señalización, cerramiento y adecuaciones perimetrales que garanticen el cumplimiento de los estándares operacionales exigidos.

Ahora bien, el caso más crítico dentro de la red se presenta en el Aeropuerto Internacional José María Córdoba (JMC) de Rionegro. Allí, el crecimiento acelerado de la demanda ha superado las proyecciones del Plan Maestro vigente. Este proyectaba una movilización de 13 millones de pasajeros hacia el año 2036; sin embargo, esta cifra fue alcanzada y superada en el año 2022, con 13.491.494 pasajeros movilizados. Este desfase entre la planificación inicial y la demanda real ha generado presiones sobre la capacidad instalada, comprometiendo la calidad del servicio y haciendo necesario la ejecución de intervenciones inmediatas que permitan mantener la continuidad y seguridad operacional, así como el confort de los usuarios del aeropuerto.

Así mismo y con los antecedentes conocidos, desde el 2021, se documentaron fallas estructurales críticas en la Calle de Rodaje ALPHA, que dieron lugar a múltiples cierres operacionales. La Interventoría, vigente para 2021, mediante radicado ANI 20214090873682 del 4 de agosto de 2021, concluyó que el pavimento



había superado su vida útil y podría representar un riesgo operacional severo. A esta situación se sumó la necesidad de realizar el reforzamiento estructural del viaducto interno del aeropuerto, así como la ejecución de obras asociadas al cumplimiento del RAC 160.

Como respuesta técnica y contractual, el Concesionario propuso un “plan de choque” para atender la contingencia generada por esta demanda no prevista y preservar la funcionalidad del sistema aeroportuario.

Con base en el análisis de necesidades anterior, y específicamente en el caso del aeropuerto José María Córdova, se formuló el proyecto denominado “*Intervenciones inmediatas para atender la demanda no esperada*”, cuya incorporación al contrato se plantea mediante la suscripción de un otrosí al contrato de concesión (para el caso, sería el Otrosí No. 27), actualmente en etapa de análisis por las Partes. Este proyecto fue estructurado bajo la figura de obras complementarias voluntarias, que no modifican el objeto contractual, pero requieren la habilitación de condiciones financieras y contractuales específicas para su ejecución. Ahora bien, se considera importante aclarar que la suscripción del Otrosí 27 tendría dentro de su alcance, en términos de construcción, únicamente las obras de inmediatas del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro.

Desde el punto de vista financiero, se definió como mecanismo de viabilidad la proyección de un nuevo Ingreso Regulado Esperado Proyectado (IREP), estimado en \$2.58 billones de pesos constantes de enero de 2007, que permitirá cubrir los costos de las obras y garantizar la remuneración al Concesionario. Según la entrevista de la auditoría, al comentar sobre las gestiones realizadas para la suscripción del otrosí se respondió por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento que: “*(...) Después de realizar las respectivas mesas de trabajo con el concesionario, la interventoría, EPAOH y ANI, se lograron los acuerdos y puntos a incluir en la modificación contractual, las cuales contemplan ajuste cláusula 75%, la actualización fórmula de remuneración e intervenciones de plan de choque.*”

Como antecedente, le informamos que en diciembre de 2024, se tenían los puntos conciliados, Estudios y Diseños aprobados por la interventoría a nivel de Fase 3, CAPEX, OPEX, REPEX y modelo de flujo de caja marginal aprobados por la interventoría, sin embargo, la Aerocivil cambió su postura frente a la modificación contractual. (...)”⁴

Para su implementación, se propone modificar varias cláusulas contractuales, entre ellas:

⁴ Documento disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.



- La Cláusula 2, con la incorporación de la definición del Ingreso Regulado Esperado Proyectado (IREP), como nueva herramienta de remuneración;
- Los numerales 10.4 y 10.5 de la Cláusula 10, para autorizar expresamente el uso del IREP como fuente válida para la ejecución de obras complementarias;
- Y las Cláusulas 45.2 y 57.6, levantando la restricción que condicionaba la ejecución de dichas obras al cumplimiento del 75% del Ingreso Regulado Esperado Inicial (IREI).
- Cláusula 10 (numerales 10.4 y 10.5), para permitir la remuneración anticipada de obras con recursos del sistema y de origen público.
- Cláusulas 45.2 y 57.6, que eliminarían la restricción que exige alcanzar el 75% del IREI para ejecutar obras complementarias.

La gestión de la Interventoría y de la ANI para lograr la modificación contractual, así como el estado en el que se encuentra su suscripción, se detalla en la sección 5.1.2.

5.1.1 Condiciones de la infraestructura en el Aeropuerto José María Córdova de Rionegro

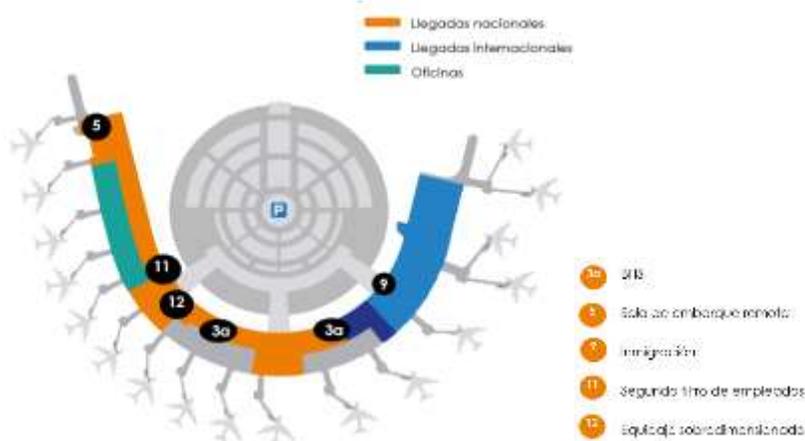
Como parte de las actividades desarrolladas durante este ejercicio de auditoría, el 15 de julio del 2025, se adelantó una visita por parte de la Oficina de Control Interno para verificar las condiciones actuales de la infraestructura del Aeropuerto José María Córdova, considerando las necesidades de intervención que se han identificado y que se ha venido evaluando tanto por el Concesionario, las Interventorías y el Equipo de Coordinación y Seguimiento.

Como primera medida, en esta sección se describen las obras para el Aeropuerto Jose María Córdova clasificadas en subproyectos por piso del Edificio de la terminal y en el exterior de la siguiente manera:

5.1.1.1 Piso 1 – Edificio de Terminal:

Para estas áreas se tienen 5 subproyectos distribuidos en los espacios de BHS, una sala de embarque remota, área de migración, el segundo filtro de empleados y la sección donde se tratan los equipajes sobredimensionados, así:

Ilustración 1 - Distribución de las obras para piso 1 del Aeropuerto JMC



Fuente: Presentación “sobre tema de INR que suman a IREI

De acuerdo con la nomenclatura presentada para cada intervención para este primer piso, se presenta una descripción de los temas evidenciados y un registro fotográfico de la infraestructura:

Subproyecto 3a - BHS: Actualmente se tiene un sistema con una capacidad de 1620 equipajes por hora que se da por el sistema de bandas y no por la capacidad del equipo de inspección. Así mismo, se pudo evidenciar, que los procesos actuales del manejo de equipajes tienen un nivel de servicio limitado y su capacidad se ve comprometida en los momentos donde hay mayor cantidad de vuelos. Igualmente, se vienen adelantando actividades de instalación de equipos y bandas nuevas que permitirán mejorar las condiciones actuales del BHS, sin embargo, al aumentar los módulos de check in, es necesario intervenir el sistema de tal manera que su capacidad de revisión de equipaje aumente adecuadamente.

Ubicación general de sistema BHS actual



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024

Foto No.1 - Subproyecto 3a BHS: Vista de instalación de equipos y bandas para el sistema BHS.



Foto No.2: Subproyecto 3a BHS: Condiciones actuales de clasificación y separación manual del equipaje luego de inspecciones y controles.



Subproyecto 5 - Sala de embarque remota: Actualmente, el aeropuerto cuenta con 12 gates para vuelos domésticos, las cuales serían insuficientes de acuerdo con las consideraciones de demanda y las condiciones de confort de los usuarios del aeropuerto. El planteamiento del proyecto para ampliar la

capacidad hasta 16 gates con las salas de embarque remoto para vuelos domésticos en un área de 1800m², permitirá descongestionar el segundo piso de la terminal.

Localización de nuevas salas de embarque remoto, actualmente recibo de equipaje vuelos nacionales



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024.

Foto No.4 – Subproyecto 5 Sala de embarque remoto:
Actualmente el espacio funciona como el área para el recibo de equipaje.

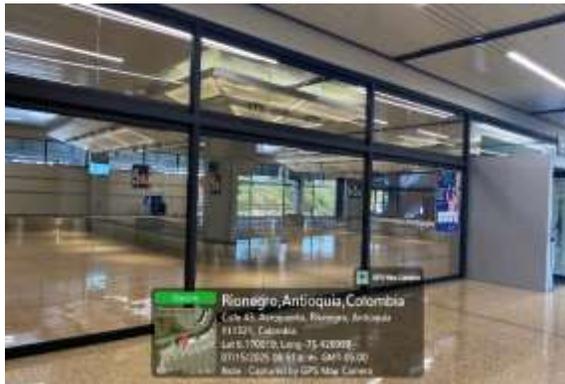
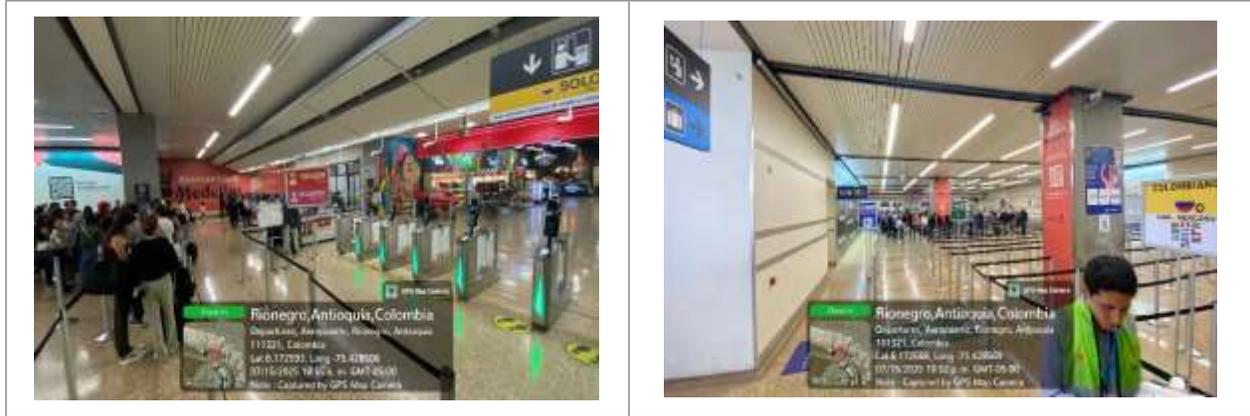


Foto No.5 - Subproyecto 5 Sala de embarque remoto:
Condiciones actuales de divisiones de espacios donde los pasajeros nacionales recogen su equipaje y salen de las áreas restringidas hacia la salida del edificio de la terminal.



- a. **Subproyecto 9 – Emigración:** El aeropuerto actualmente cuenta con 10 módulos y el flujo de pasajeros internacionales va en aumento y la disposición y cantidad de módulos actuales presentaría un déficit en atención de 280 pasajeros por hora aproximadamente. Actualmente se tienen 5 funcionarios de migración lo cual genera las demoras adicionales en el proceso de ingreso, representado en aproximadamente 650 pasajeros por hora. En tal sentido, se busca reconfigurar el área para aumentar capacidad de implantación de módulos, así como el aumento de equipos de Biomig y se buscará el aumento de personal de migración.

<p>Ubicación general de módulos de emigración</p>  <p>Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024.</p>	
<p>Foto No.6 – Subproyecto 9 Inmigración: Se generan colas de pasajeros importantes especialmente en horas en las cuales se reciben varios vuelos internacionales.</p>	<p>Foto No.7 - Subproyecto 9 Inmigración: Si bien al momento de la inspección las filas eran manejables, estos filtros de inmigración presentan poco personal de Migración y por ende demoras superiores a 3 y 4 horas para ingresar.</p>



- b. Subproyecto 11 & 12 - Segundo filtro de empleados y equipaje sobredimensionado:** Actualmente, la recepción de carga sobredimensionada se hace por los mismos módulos de check-in, lo cual genera un sobreuso de estas áreas, demorando los procesos de recepción de equipaje, lo cual limita y demora aún más a los pasajeros.

Ahora bien, con el crecimiento de las operaciones aeroportuarias, el crecimiento de personal ha aumentado en un 50% aproximadamente, lo cual impacta la operación toda vez que, este personal incluyendo pilotos y tripulación para el ingreso a vuelos nacionales ingresan por el mismo filtro a sala nacional.

Este subproyecto permitirá mejorar los flujos para el registro de pasajeros e independiza los procesos de recibo de equipaje extra dimensionado, generando un filtro específico donde el pasajero se acercará a entregar este tipo de equipaje lo cual mejoraría las condiciones en los módulos de check in. Igualmente, el ingreso del personal y tripulación del aeropuerto hacia sala nacional se podrá independizar del ingreso de pasajeros.

Ubicación del segundo filtro



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024

Foto No.8 – Subproyecto 11 & 12 Segundo filtro empleados y equipaje sobredimensionado: En esta área actualmente se cuenta con las bandas de recibo de equipaje, en este espacio se realizarán las divisiones y adecuaciones para generar el segundo filtro.

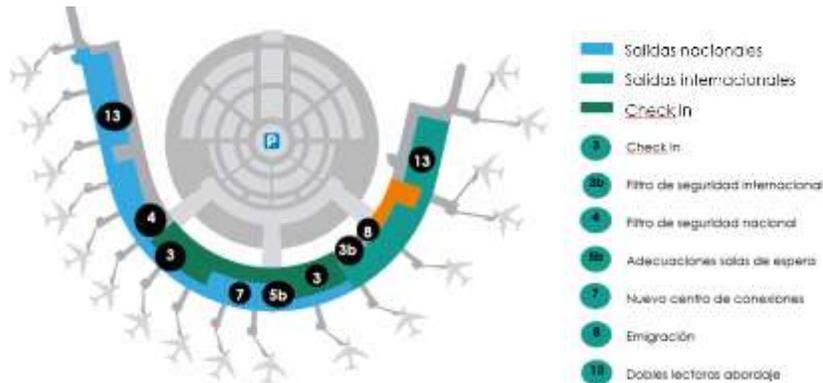
Foto No.9 – Subproyecto 11 & 12 Segundo filtro empleados y equipaje sobredimensionado: En este sector se tiene dispuesta una puerta por donde se traslada equipaje sobredimensionado, sin embargo, aún la recepción se hace a través de los módulos de check in.



5.1.1.2 Piso 2 – Edificio Terminal

Para el segundo piso de la terminal se definieron 7 subproyectos en diferentes áreas de la terminal distribuidos en las áreas de check in, el filtro de seguridad internacional, salas de espera, centro de conexiones y área de abordaje, así:

Ilustración 2 - Distribución de las obras para piso 2 del Aeropuerto JMC



Fuente: Presentación “sobre tema de INR que suman a IREI

- a. **Subproyecto 3 – Check in:** Durante la visita se pudo evidenciar la disposición de módulos para adelantar el ingreso de los pasajeros y la entrega de equipaje para las diferentes operaciones de las aerolíneas, incluyendo módulos de autoservicio para adelantar procesos de entrega de equipaje por parte de los usuarios.

Las intervenciones a estos módulos están relacionadas con el cambio en las dimensiones de los módulos actuales (reemplazo) y las obras de adecuaciones en muros divisorios y algunas áreas que actualmente tienen un uso particular y se pueden reubicar para incluir módulos en los Hall A y B de check-in, así mismo hace una reconfiguración de las redes dado el cambio de ubicación de los módulos. Con estas intervenciones se lograrían ubicar 20 módulos adicionales.

Localización de módulos actuales de check- in en piso 2 edificio terminal



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024

Foto No.10 – Subproyecto 3 Check in: La disposición actual de los módulos de check-in actualmente se mantienen con un flujo importante de pasajeros y entrega de equipaje en todas las aerolíneas.

Foto No.11 – Subproyecto 3 Check in: Se evidenció el uso de módulos de autoservicio dispuestos por algunas aerolíneas o personal que busca mejorar los tiempos de atención.



- b. Subproyecto 3b – filtro de seguridad internacional:** Para el ingreso pasajeros, empleados y mercancías hacia las áreas de operación internacional se evidenció que únicamente se tienen 3 filtros para los pasajeros y uno en el cual se mueve carga (mercancías de locales en el lado

internacional) y empleados, con lo cual los tiempos de ingreso, así como la organización de los procesos se ven impactados durante las horas de mayor cantidad de vuelos internacionales.

Las intervenciones planteadas para este subproyecto están centradas especialmente en incrementar un filtro nuevo, separando el proceso de ingreso de pasajeros con la entrada y salida de empleados y mercancías de tal manera que se mejoren las condiciones de confort para pasajeros, las actividades de seguridad y de la policía.



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024.

Foto No.12 – Subproyecto 3b filtro de seguridad internacional: Se evidenciaron las operaciones del filtro de seguridad para el ingreso al área internacional donde comparten espacio entre pasajeros, empleados y mercancías de locales comerciales especialmente.



Foto No.13 – Subproyecto 3b filtro de seguridad internacional: Igualmente se evidenció el movimiento permanente de personal ingresando y saliendo lo que hace que los filtros de seguridad deban tomar más tiempo para asegurar el cumplimiento de requisitos.



- c. **Subproyecto 4 - filtro de seguridad nacional:** Se evidenciaron 6 módulos para el filtro de seguridad para vuelos nacionales, y en algunos momentos del ingreso se acumulan pasajeros y se generan filas a lo largo del hall de circulación en la zona pública del edificio de la terminal.

Este subproyecto busca aumentar en 2 filtros adicionales a los 6 existentes, sin embargo, la intervención planteada contempla obras en la fachada del edificio y se utilizará un área que actualmente corresponde a un jardín y una escalera fija que permite el ingreso a un restaurante en la tercera planta, no obstante, este punto cuenta con otro acceso (ascensor y una escalera en otro punto). Este desarrollo de fachada permitirá ganar área operativa en los 2 pisos de la terminal.

Localización de módulos filtro de seguridad vuelos nacionales.



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024

Foto No.14 – Subproyecto 4 - filtro de seguridad nacional:

Se evidenciaron las operaciones del filtro de seguridad para el ingreso de vuelos nacionales, en estos puntos se generan filas de pasajeros en los diferentes módulos.

Foto No.15 – Subproyecto 4 - filtro de seguridad nacional:

Se evidenció el movimiento permanente de personal ingresando y saliendo lo que hace que los filtros de seguridad deban tomar más tiempo para asegurar el cumplimiento de requisitos.



- d. **Subproyecto 5b – Adecuación salas de espera:** Se evidencia actualmente un déficit en área y en número de sillas para atender de una mejor manera a los usuarios del aeropuerto. Se evidenció que las pasarelas y salas de espera tanto para vuelos nacionales como internacionales la necesidad de intervención para mejorar el confort de los pasajeros y atender la creciente demanda de este aeropuerto.

Este subproyecto también tendrá la intervención en baterías de baños, con una nueva configuración en cantidad de sanitarios y optimización de circulaciones se podría aumentar aproximadamente en un 35% la capacidad de servicio. En relación con el aumento de sillas en sala de espera para vuelos nacionales se habla de llegar a un total de 1642 sillas y para vuelos internacionales se aumenta en 880 sillas con un total de 1500 sillas.

Foto No.16 – Subproyecto 5b – Adecuación salas de espera:
Se evidenciaron áreas que actualmente con adecuaciones de baja complejidad técnica se puede ofrecer un mayor confort para los pasajeros.



Foto No.17 – Subproyecto 5b – Adecuación salas de espera:
En general, se cuenta con espacios que pueden albergar a los usuarios y brindar mayor comodidad y seguridad durante la espera de los vuelos.



- e. **Subproyecto 7 – Nuevo centro de conexiones:** Durante el recorrido al aeropuerto se pudo evidenciar el proceso que deben realizar los pasajeros que requieren hacer conexiones de vuelos. Actualmente, los pasajeros toman conexiones para vuelos internacionales con conexión internacional. Por lo tanto, para vuelos internacionales con conexión nacional (y viceversa) los pasajeros deben hacer un proceso engorroso y demorado generando impactos en las operaciones.

Con las intervenciones proyectadas para la conexión de vuelos se puede llevar de 80 conexiones por hora actualmente a 360 conexiones por hora (entre internacional – internacional e internacional – nacional), lo cual puede generar mejoras en la experiencia de los usuarios al usar los servicios del aeropuerto.

<p>Foto No.18 – Subproyecto 7 – Nuevo centro de conexiones: Dentro del recorrido se evidencia la necesidad de reconfigurar infraestructura para permitir las conexiones de manera más eficiente.</p>	<p>Foto No.19 – Subproyecto 7 – Nuevo centro de conexiones: Se cuenta con infraestructura y equipos funcionales para integrarse al subproyecto y mejorar las condiciones operativas para conexiones de vuelos.</p>
	

- f. **Subproyecto 8 – Emigración:** Se evidenció la operación actual de los módulos de emigración. Actualmente, se tienen 10 módulos, sin embargo, en estos módulos no cuentan con la presencia de personal de Migración. Desde el tema de infraestructura se evidencia que se cuentan con módulos Biomig para el uso de los pasajeros registrados.



<p>Foto No.20 – Subproyecto 8 – Emigración: Dentro del recorrido se evidencia la configuración de los módulos de emigración.</p>	<p>Foto No.21 – Subproyecto 8 – Emigración: Se evidenciaron los módulos Biomig.</p>

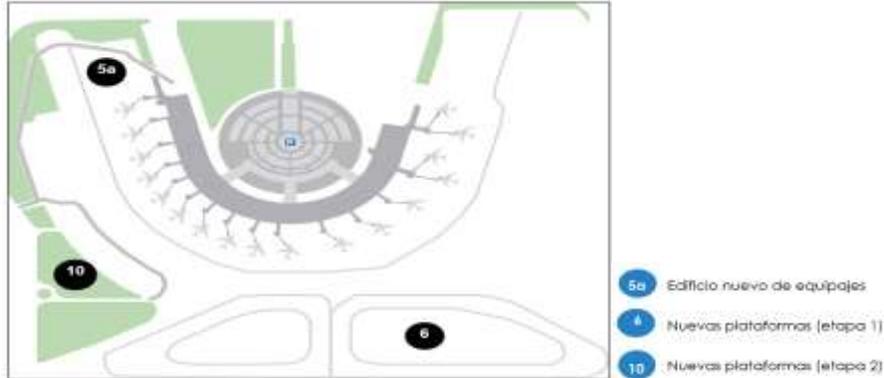
Dentro del alcance de las intervenciones de este subproyecto considera la construcción de 2 módulos adicionales para migración, así como la búsqueda de más agentes de migración para mantener la atención en estos módulos. Igualmente, el aumento en la instalación y el uso de los equipos de Biomig para dinamizar el proceso de emigración en este caso.

- g. Subproyecto 13 – Doble lectora de abordaje:** Este último subproyecto dentro del edificio consideran el aumento de los equipos y lectora por gate. Contempla el cambio de mobiliario y el traslado de redes y puntos eléctricos de conexión.

5.1.1.3 Piso 1 – Exterior

Finalmente, para estas áreas exteriores (lado aire) del Aeropuerto José María Córdova se contempla realizar 3 subproyectos, relacionados con la construcción de un nuevo edificio para equipajes y los otros 2 con la construcción de plataformas en lado aire presentados en 2 etapas, localizados tal como se presenta a continuación:

Ilustración 3 - Planta del Aeropuerto JMC y localización de subproyectos zona exterior



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024

A continuación, se detalla cada uno de estos subproyectos para la parte exterior del aeropuerto:

- a. **Subproyecto 5 a – Edificio nuevo de equipajes:** actualmente el aeropuerto cuenta con una banda para reclamo de equipaje nacional de 248 m, y una para vuelos internacionales de 144 m, lo cual es insuficiente para atender las necesidades operativas actuales en este aspecto. En este orden de ideas, con la construcción de las salas de espera remotas se reubicará la sala de reclamo de equipaje D5, y con una banda de recibo de equipaje se cubre la demanda que tendría la operación remota plantada y que no puede ser utilizada por las posiciones en contacto.

Ilustración 4 - Render nuevo edificio de equipaje



Fuente: presentación obras terminal 1 del 19 de abril del 2024

- b. Subproyectos 6 y 10 – Nuevas plataformas:** Con las consideraciones de aumento en la demanda de pasajeros y las proyecciones, se incluyó la construcción de plataformas para la operación de las aeronaves en el lado aire y permitir unas mejores condiciones operativas. De acuerdo con la información presentada, actualmente se cuenta con 17 posiciones de contacto y 13 remotas y considerando las pernoctas de las aeronaves actualmente se tiene un déficit de posiciones, así:

<p>Foto No.24 – Plataformas nuevas: Se evidencia el área entre plataformas y pista que sería utilizada como plataformas nuevas</p>	<p>Foto No.25– Plataformas nuevas: El espacio contemplado permitiría realizar las maniobras con las aeronaves de manera adecuada y mejorar temas operativos en lado aire.</p>
	



Dicho esto, dentro de los análisis adelantados y presentados por el Concesionario se encuentran los análisis de CAPEX, OPEX y REPEX, con lo cual la interventoría anterior, el Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014, adelantó su análisis y pronunciamiento a través de la comunicación con radicado ANI 20244091607152 del 20 de diciembre de 2024, en la cual se menciona:

“(…) Para sustentar esta viabilidad, se llevó a cabo un análisis riguroso que incluyó la evaluación de los costos de la inversión (Capex), costos operativos y de mantenimiento (Opex) y costos de reposición de equipos (Repex) de las obras, con el objetivo de asegurar su factibilidad técnica y financiera, el cual se sustenta a nivel de detalle dentro del concepto anexo a la presente comunicación, emitido por nuestra especialista en costos y presupuesto, la ingeniera Gretty Casas.

Conforme a lo anterior, se llegó a un Costo Total para las Obras de Intervenciones Necesarias de Demanda No Esperada del Aeropuerto José María Córdova – Rionegro de \$144.743.366.981. Costo por año del Opex valorado a 2024 en \$ 7.393.973.458 y un Repex (costo de provisión y/o salvamento), de acuerdo con los activos a reponer según su vida útil de \$ 8.460.976.320.

Es importante precisar que el análisis de Capex, Opex y Repex, se llevó a cabo teniendo en cuenta los diseños aprobados por esta Interventoría, abarcando todas las intervenciones previstas, pero considerando únicamente la fase 1 del subproyecto 7 “Nuevo centro de conexiones”, cuyo valor asciende a \$1.004.166.631. Cabe señalar que los diseños realizados por Airplan S.A.S. incluyeron una Fase II de dicho subproyecto, la cual, de acuerdo con el alcance de esta interventoría, no será valorada económicamente.

En concordancia con lo anterior, se informa que se avala el Capex, Opex, y Repex para las intervenciones contempladas en el proyecto DE INTERVENCIONES INMEDIATAS PARA ATENDER DEMANDA NO ESPERADA del Aeropuerto Internacional José María Córdova de Rionegro. (…)”

Por lo tanto, en la siguiente tabla se presentan los valores y componentes aprobados por parte de la Interventoría:

Tabla 5 Costos asociados proyecto de intervenciones inmediatas.

Componente	Valor aprobado (COP)	Comentarios
Costo Directo (Obras)	\$89.659.362.804	Principalmente obras de plataforma (56 %).
AIU (Administración, Imprevistos, Utilidad)	\$25.182.326.891	Tasa aprobada: 26.3253 %
Subtotal con IVA sobre Utilidad	\$114.841.689.695	Valor total sin incluir diseños ni equipos suministrados.

Componente	Valor aprobado (COP)	Comentarios
Estudios, Diseños y Equipos suministrados	\$29.901.677.287	Costos presentados directamente por el concesionario.
Total CAPEX aprobado	\$144.743.366.981	Incluye fase 1 del nuevo centro de conexiones.
OPEX (7 años, valor corriente)	\$51.757.814.205	Basado en mantenimiento, personal, servicios, seguros y expansión operativa.
REPEX (reposición de equipos)	\$8.460.976.320	354 activos identificados con ciclos de reposición y valor de salvamento.

Fuente: Elaboración a partir de comunicación 20244091607152 del 20 de diciembre de 2024 de interventoría Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014.

El concepto de aprobación de la interventoría está relacionado con la Fase 1 (obras civiles) del para el Nuevo centro de conexiones.

5.1.1.4 Viaducto de ingreso a la terminal

Otro de los aspectos relevantes evidenciados durante la visita realizada al Aeropuerto José María Córdova está relacionado con el estado de la estructura del viaducto de ingreso al edificio de la terminal, en el cual evidencian las afectaciones como grietas y fisuras de diferentes medidas lo cual indicaría una condición estructural deficiente, por lo cual se entiende la necesidad de intervenir esta estructura ya sea como un reforzamiento o la demolición y construcción nueva según los diseños y evaluaciones técnicas lo definan de manera detallada por los especialistas del Concesionario. Esto se evidencia en las siguientes imágenes:

Foto No.22 – Viaducto: Se evidenciaron fisuras y grietas en elementos estructurales del viaducto	Foto No.23 – Viaducto: Vigas en su recubrimiento con grietas en diferentes direcciones.



Aunando a lo anterior, se debe tener en cuenta la comunicación con radicado ANI 20254090775042 del 20 de junio del 2025 en el cual, la Interventoría Aeropuertos CJ en relación con las intervenciones en el viaducto del Aeropuerto José María Córdova concluye que *“(...) El reforzamiento estructural del viaducto no fue un objeto contractual definido ni cuantificado como una obligación inherente al alcance original del Contrato de Concesión. La obligación 1.3.4.1.6 del Apéndice C, "Diseño y construcción del reforzamiento estructural de las Edificaciones", se limitó expresamente a estructuras de edificación como el edificio terminal, las instalaciones del servicio de búsqueda y salvamento, y la infraestructura física del servicio de extinción de incendios. La norma de referencia, NSR-98, aplica exclusivamente a edificaciones y no a viaductos o puentes. La ausencia de la cuantificación del viaducto en el anexo de cantidades mínimas de obra para esta obligación corrobora que no formó parte del alcance inicial. (...)”*.

Por otro lado, en la mencionada comunicación con radicado ANI 20254090775042 del 20 de junio del 2025 se menciona además que *“(...) El estado crítico de la infraestructura del viaducto ha sido consistentemente señalado a lo largo del tiempo a través de diversas evaluaciones técnicas. Conceptos especializados han concluido la "necesidad inminente de una repotenciación" del viaducto, dadas las implicaciones de riesgo a la integridad de las personas. Ante esta urgencia, las partes han sido instadas a iniciar las tratativas para la formalización de la obra. Esta Interventoría, tras revisar la trazabilidad y los conceptos técnicos existentes, ratifica la urgencia de la intervención y considera que la solución debe concretarse mediante la vía contractual adecuada, la cual no corresponde a una obligación preexistente del Contrato de Concesión. (...)”* lo cual confirma la necesidad de adelantar las intervenciones a la estructura del viaducto en comento.

5.1.2 Consideraciones y gestiones de Interventoría y de Equipo de Coordinación y Seguimiento – necesidades de obras complementarias

En el marco de la formulación del proyecto de otrosí para las “intervenciones inmediatas para atender la demanda no esperada y su eventual incorporación mediante el Otrosí No. 27 (por consecutivo de modificaciones contractuales), la Interventoría (inicialmente el Consorcio Interventoría Aeropuertos 2014 y actualmente Consorcio Aeropuertos CJ) del Contrato de Concesión No. 8000011-OK-2008 y el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) han tenido un rol fundamental en la identificación técnica de necesidades, evaluación de propuestas, revisión documental y soporte institucional al proceso de análisis contractual.



Desde el año 2021, la Interventoría (Consortio Interventoría Aeropuertos 2014) reportó a través de comunicaciones oficiales el deterioro de componentes clave de la infraestructura del Aeropuerto JMC. En particular, mediante el radicado ANI No. 20214090873682 del 4 de agosto de 2021, la Interventoría concluyó que el pavimento de la Calle de Rodaje ALPHA había superado su vida útil y presentaba un riesgo crítico para la seguridad operacional. En línea con ello, también validó técnicamente la necesidad de reforzamiento estructural del viaducto y otras adecuaciones asociadas al cumplimiento del RAC 160.

Posteriormente, la Interventoría (Consortio Interventoría Aeropuertos 2014) participó en el análisis técnico de los estudios y diseños presentados por el concesionario para sustentar el denominado “plan de choque” correspondientes a las intervenciones inmediatas para atender demanda no esperada y las obras complementarias propuestas.

En este proceso, se emitieron conceptos de no objeción técnica sobre los documentos allegados, dando viabilidad a las soluciones planteadas, lo que quedó registrado en los radicados internos, incluidos los asociados al Estudio de Conveniencia y Oportunidad.

El Equipo de Coordinación y Seguimiento, por su parte, ha acompañado el proceso desde su formulación, interviniendo en mesas técnicas, comunicaciones formales y revisiones contractuales junto con la Vicepresidencia Jurídica y la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI. Ha sido responsable de consolidar las recomendaciones técnicas de la Interventoría, evaluar su coherencia con el marco contractual vigente, y coordinar con las áreas técnicas el avance del análisis financiero que sustentó la estructura del IREP.

De acuerdo con lo evidenciado durante esta auditoría, tanto la Interventoría como el Equipo de Coordinación y Seguimiento han mantenido la trazabilidad documental, así mismo, han escalado y revisado los riesgos técnicos identificados, y han contribuido de manera técnica a la estructuración y análisis del Otrosí No. 27, que continua su proceso de formalización y viabilidad para presentar ante el correspondiente comité de contratación de la ANI.

Aunado a lo anterior, y considerando la advertencia elevada por la Oficina de Control Interno durante la auditoría interna del año 2021 cuyo informe fue presentado mediante la comunicación con radicado ANI 20211020114743 del 20 de agosto del 2021, consistente en *“(…) la urgencia de lograr un consenso respecto a la modificación contractual que permita ejecutar las obras adicionales que se requieren en los aeropuertos de Centro Norte, pues, se evidenció que se han identificado obras prioritarias necesarias debido a que la infraestructura a intervenir ha cumplido con su vida útil y **no hacerlo puede poner en riesgo la seguridad e integridad de los usuarios**, según se expone en el informe presentado por el Consortio Interventoría Aeropuertos 2014 radicado en la Entidad con la comunicación ANI No. 20214090138452 del*



9 de febrero de 2021.(...)”, durante la entrevista desarrollada con el Equipo de Coordinación y Seguimiento e Interventoría se informó que después de realizar mesas de trabajo con el Concesionario, la Interventoría, EPAOH y ANI, se lograron los acuerdos y puntos a incluir en la modificación contractual, las cuales contemplan ajuste cláusula 75%, la actualización fórmula de remuneración e intervenciones de plan de choque.

Además, el Equipo de Coordinación y Seguimiento, mediante comunicaciones dirigidas a la AEROCIVIL en 2021 y 2022 — Radicado ANI No. 20213090230731 del 29 de julio de 2021, 20223090020821 del 31 de enero de 2022 y 20223090225551 del 29 de julio de 2022 solicitó formalmente la revisión de los Planes Maestros Aeroportuarios como parte de la articulación institucional requerida para sustentar técnicamente la necesidad de ampliación y modernización del aeropuerto.

Tal como se menciona en este informe, en diciembre de 2024, se tenían los puntos conciliados, Estudios y Diseños aprobados por la interventoría a nivel de Fase 3, CAPEX, OPEX, REPEX y modelo de flujo de caja marginal aprobados por la interventoría, sin embargo, la Aerocivil cambió su postura frente a la modificación contractual.

En este sentido, también se identificó una actuación documentada por parte de la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento, tal como se detalla a continuación:

- El Concesionario allegó los estudios y diseños técnicos los cuales fueron evaluados por la Interventoría (Consortio Aeropuertos 2014), que emitió concepto de no objeción mediante comunicado radicado ANI No. 20244091556492 del 11 de diciembre del 2024.
- Posteriormente, la interventoría actual, Consortio Interventoria Aeropuertos 2014, validó la propuesta integral del Otrosí y su modelo financiero de remuneración a través de comunicación con radicado ANI No. 20244091607152 del 20 de diciembre de 2024.
- Por su parte, la Vicepresidencia Jurídica de la ANI, mediante memorando interno con radicado ANI No. 20247040222083 del 24 de diciembre de 2024, conceptuó sobre la viabilidad de la modificación, destacando la necesidad de limitar el alcance del Otrosí a las obras del plan de choque, al ajuste de la regla del 75 % y a la aplicación del flujo de caja marginal.

Por otro lado, en el marco del análisis jurídico-financiero final del proyecto, y atendiendo a consideraciones emitidas por la Vicepresidencia Jurídica de la ANI (mediante el Memorando ANI No. 20247040222083 del 24 de diciembre de 2024), se decidió eliminar el esquema de cofinanciación mencionado en el Convenio Derivado con la Aerocivil el cual consistía en aunar esfuerzos entre la Agencia Nacional de Infraestructura-



ANI, La Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil y el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera, para gestionar recursos para el proyecto de intervenciones inmediatas para atender la demanda no esperada en el Aeropuerto José María Córdova de Rionegro o el proyecto, los cuales iban a ser trasladados a la subcuenta del Patrimonio Autónomo-OACN administrado por Fiduciaria Bancolombia del contrato de concesión no. 8000011-OK-2008, toda vez que dicho convenio está en proceso de finalizarse por las partes.

En consecuencia, la proyección de la modificación contractual que se tramita actualmente establece que la ejecución de las obras se realizará exclusivamente con cargo al IREP, sin participación presupuestal de la Aerocivil ni del Estado, y que el Convenio Derivado se encuentra en proceso de liquidación, sin que esto afecte la formalización del Otrósí.

A pesar de ello, se considera que la gestión interinstitucional sí se adelantó y se han logrado documentar dichas gestiones incluyendo trámites administrativos, la definición de cuentas fiduciarias específicas, y reuniones técnicas conjuntas para estructurar el flujo de recursos. Ahora bien, la liquidación del convenio obedece a una decisión contractual de simplificación del modelo de remuneración, sin que ello reste validez al esfuerzo institucional articulado que se desarrolló entre 2021 y 2022 como soporte a la formulación inicial del proyecto.

Por otro lado, el concepto ambiental del proyecto fue respaldada por la ANLA mediante el radicado ANLA No. 20233300505781 del 11 de octubre de 2023, mediante el cual se concluyó que las obras del proyecto pueden ser clasificadas como un cambio menor dentro del giro ordinario del proyecto aeroportuario, sin necesidad de modificar la licencia ambiental vigente.

En este orden de ideas, y luego de diversas mesas de trabajo entre Aerocivil, ANI y Ministerio de Transporte, en junio de 2025 se lograron aclarar las inquietudes de la Aerocivil y se atendieron de igual forma las observaciones presentadas.

Debido a que a la fecha de radicación del presente informe de auditoría no se cuenta con la modificación contractual que permita la ejecución de las obras y considerando el tiempo transcurrido desde la identificación de las necesidades en la infraestructura, los diferentes conceptos técnicos sobre las posibles afectaciones a las operaciones aeroportuarias y los posibles riesgos a la seguridad de los usuarios, la advertencia emitida en el año 2021 durante la auditoría interna de La Oficina de Control Interno y las particularmente las condiciones actuales del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, la Oficina de Control Interno presenta un hallazgo por la no suscripción de la modificación contractual considerando, inicialmente:



Artículo 209 de la Constitución: *“La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. (...)”*

Y la función 2.2.2 (c) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual: *“El equipo de coordinación y seguimiento al proyecto desarrollará las actividades encaminadas a coordinar, evaluar y controlar el correcto desarrollo del proyecto de infraestructura pública de transporte a cargo de la ANI, para lo cual dicho equipo asumirá, las siguientes funciones o actividades generales:*

(...)

(c) Articular entre el concesionario, la interventoría y los diferentes actores internos (áreas y funcionarios de la ANI) y externos (autoridades, entidades del orden nacional y territorial etc.) y promover o gestionar entre ellos las acciones pertinentes para dinamizar el proyecto y superar los aspectos que puedan afectar su ejecución. Esta articulación es una actividad de gestión y dinamización, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades de cada actor interno y externo”.

5.2 Revisión de Alertas de Riesgos Institucionales

En concordancia con el objetivo 1.2.2, en la presente sección se exponen consideraciones frente a riesgos institucionales⁵ que pueden generar alertas a la Entidad.

Considerando lo establecido en el Mapa por Proceso y Seguimiento a Los Riesgos (SEPG-F-030), principalmente en lo asociado al proceso de *“Gestión Contractual y Seguimiento de Proyectos de Infraestructura de Transporte”*, durante el proceso de auditoría se verificaron las posibles alertas de riesgos institucionales, con lo cual se consideraron los siguientes aspectos:

⁵ Mapa de riesgos por proceso y seguimiento a los riesgos:

https://www.ani.gov.co/sites/default/files/riesgos_gcsp_actualizacion_2023.pdf



5.2.1.1 Pólizas de garantía:

En relación con el estado de las pólizas de garantía tanto para el contrato de concesión como para el contrato de interventoría, se presenta la siguiente información donde consolida la información principal de las pólizas requeridas:

Tabla 6 - Descripción de pólizas de garantía para contratos de interventoría (anterior y vigente)

INTERVENTORIA	ASEGURADORA	TIPO DE POLIZAS (RIESGO)	No. PÓLIZA	ANEXO	ACTA DE APROBACION	FECHA INICIO	FECHA VENCIMIENTO
CONSORCIO INTERVENTORIA AEROPUERTOS 2014	HDI Seguros	CUMPLIMIENTO	3082316	5	20253090128451	27/08/2019	26/12/2027
CONSORCIO AEROPUERTOS CJ	Seguros del Estado S.A.	CUMPLIMIENTO	11-44-101245443	4	20253090036711	31/12/2024	31/12/2034
CONSORCIO AEROPUERTOS CJ	Seguros del Estado S.A.	CUMPLIMIENTO	11-44-101245443	6	20253090162011	5/02/2025	5/02/2035
CONSORCIO AEROPUERTOS CJ	Seguros del Estado S.A.	RCE	11-40-101072916	7	20253090162011	5/02/2025	22/07/2030

Fuente: Entrevista del 09 de julio del 2025 con Interventoría y Equipo de Coordinación y Seguimiento.

Ahora bien, con respecto a las pólizas del contrato de concesión se presenta la siguiente información:

Tabla 7 - Descripción del estado actual de las pólizas de garantía del contrato de concesión.

ASEGURADORA	REASEGURADOR	TIPO DE POLIZAS (RIESGO)	No. PÓLIZA	ANEXO	ACTA DE APROBACION	FECHA INICIO	FECHA VENCIMIENTO
ALLIANZ 40%	EVEREST COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES 20% MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA 20%	TODO RIESGO DAÑO MATERIAL	23541442	0	20253090161961	25/12/2024	24/12/2025
ASEGURADORA SEGUROS CONFIANZA S.A.		TODO RIESGO DAÑO MATERIAL	807001093		20243090243381	25/12/2023	25/12/2024
Zurich Colombia Seguros		TODO RIESGO DAÑO MATERIAL	PMRA-70491818		20233090096991	25/12/2022	24/12/2023
Segurexpo de Colombia S.A.		CUMPLIMIENTO	9613	27	20233090432681	13/03/2008	6/03/2037

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



ASEGURADORA	REASEGURADOR	TIPO DE POLIZAS (RIESGO)	No. PÓLIZA	ANEXO	ACTA DE APROBACION	FECHA INICIO	FECHA VENCIMIENTO
Segurexpo de Colombia S.A.		CUMPLIMIENTO	120788	5	20243090336191	6/03/2020	6/03/2029
Segurexpo de Colombia S.A.		CUMPLIMIENTO	120788	4	20243090336191	6/03/2020	6/03/2028
Segurexpo de Colombia S.A.		CUMPLIMIENTO	9613	26	20223090307901	13/03/2008	15/06/2023
HDI SEGUROS S.A.		AVIACION	4000035	1	20243090264751	30/04/2024	30/04/2025
HDI SEGUROS S.A.		RCE	4000040	0	20233090260791	30/04/2023	30/04/2024
HDI SEGUROS S.A.		AVIACION	4000078	0	En trámite	30/04/2025	30/04/2026
Segurexpo de Colombia S.A.		CUMPLIMIENTO	120788	6	En trámite	6/03/2020	6/03/2030

Fuente: Entrevista del 09 de julio del 2025 con Interventoría y Equipo de Coordinación y Seguimiento.

De las pólizas mencionadas en la tabla anterior y que se encuentran en trámite, se pudo evidenciar que el Equipo de Coordinación y Seguimiento, mediante la comunicación con radicado 20254090526682 del 14 de julio del 2025 presentó observaciones financieras a la póliza de aviación, las cuales fueron remitidas a la interventoría Consorcio Aeropuertos CJ como al Concesionario para su correspondiente respuesta. Con respecto a la póliza de cumplimiento, se emitió la comunicación 20254090563562 del 14 de julio del 2025 mediante la cual, se elevaron observaciones financieras y se solicitó el concepto por parte de la Interventoría sobre este particular.

Si bien es cierto, se han presentado gestiones tendientes a finalizar el proceso de aprobación de estas pólizas de garantía, particularmente para el caso de aviación y cumplimiento, como se evidenció en los memorandos internos No. 20253090099813 del 6 de junio del 2025 y No. 20253090097373 del 04 de junio de 2025 dirigidos a las gerencias financiera y jurídica; es importante mencionar que tal y como se establece en el procedimiento GCSP-P-012, 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.”; por lo tanto, se presenta un hallazgo dado que las pólizas de aviación y cumplimiento fueron recibidas por la ANI mediante comunicación con radicado No. ANI No. 20254090526682 del 29 de abril del 2025 y No. 20254090563562 del 7 de mayo del 2025 para pólizas de aviación y cumplimiento, respectivamente y las solicitudes de conceptos se presentaron el pasado mes de junio del 2025.



En ese orden de ideas, se pudo determinar que se presenta una alerta en relación con el riesgo GCSP-02 *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas establecidas en las garantías y sus vigencias”*, pues, no se evidencia para el contrato de concesión específicamente para las pólizas de cumplimiento y aviación la finalización del proceso de aprobación de estos documentos en los términos establecidos en el procedimiento GCSP-P-012.

6. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 29 de julio de 2025 se realizó cierre de la auditoría. Previamente, el 21 de julio de 2025, vía correo electrónico, se socializó el informe de auditoría al Equipo de Coordinación y Seguimiento y de la Interventoría del contrato de concesión aeroportuaria 8000011-OK-2008.

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

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría de *“Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión respecto a la modificación contractual que permita ejecutar obras adicionales requeridas en los aeropuertos de Centro Norte”* se concluye:
 - a. Se evidencia la necesidad de llevar a cabo obras adicionales en cada uno de los Aeropuertos de Centro Norte de tal manera que se garantice la integridad y seguridad de los usuarios, así como una adecuada operación y el cumplimiento de la normativa aeronáutica vigente. Sin embargo, la ejecución de estas obras no se puede ejecutar en las condiciones actuales del contrato de concesión aeroportuaria No. 8000011-OK-2008; por lo tanto, se hace necesario suscribir una modificación contractual que permita adelantar estas obras especialmente en el Aeropuerto José María Córdova de Rionegro.



- b. La propuesta de modificación contractual refleja un consenso técnico y financiero entre el Concesionario y los Concedentes sobre cuatro aspectos clave: i) eliminación de la restricción que supeditaba la ejecución de obras complementarias al cumplimiento del 75 % del IREI, ii) actualización de la fórmula de remuneración mediante la adopción del flujo de caja marginal, iii) cobertura del REPEX dentro del esquema de ingresos proyectados sin aportes adicionales de los Concedentes, y iv) incorporación formal del concepto de Ingreso Regulado Esperado Proyectado (IREP) como mecanismo exclusivo de remuneración para las nuevas inversiones.
 - c. El Concesionario, la Interventoría y la ANI han venido trabajando según se ha informado desde 2019 para suscribir una modificación contractual que permita ejecutar las obras adicionales requeridas en los Aeropuertos de Centro Norte especialmente en el Aeropuerto José María Córdova; sin embargo, a julio de 2025 a pesar de los últimos acuerdos aún no se ha incorporado formalmente al contrato de concesión el otrosí correspondiente.
 - d. Con los análisis y verificaciones adelantados y las revisiones técnicas a los estudios y diseños, además de los consensos técnicos, jurídicos y financieros obtenidos sigue considerándose prioritaria la suscripción del otrosí correspondiente, considerando además las condiciones actuales de la infraestructura y su vida útil. Igualmente, se deben considerar las condiciones de seguridad e integridad de los diferentes usuarios de los aeropuertos.
 - e. En el marco de las gestiones y procesos para suscribir el otrosí que permita realizar las obras adicionales, se adelanta por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento de la ANI la liquidación y terminación de Convenio Derivado No.1 que se había suscrito entre la ANI y la AEROCIVIL sin afectar la ejecución del contrato en su etapa actual ni la suscripción del otrosí.
 - f. Los recursos para cubrir las obras adicionales serán cubiertas únicamente por los recursos del mismo contrato de concesión de acuerdo con los análisis y evaluaciones financieras adelantadas por la Interventoría y el Equipo de Coordinación y Seguimiento.
2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar la función de la Interventoría y de la Supervisión frente a alertas de la materialización de riesgos institucionales”*, se concluye:
- a. Se presenta una alerta del riesgo del proceso de gestión contractual y seguimiento de proyectos de infraestructura de transporte denominado *“Posibilidad de pérdida reputacional y económica por hallazgos administrativos y/o disciplinarios de entes de control y/o de control interno, debido a una inadecuada y/o inoportuna revisión, aprobación y/o seguimiento de los valores, plazos y coberturas*



establecidas en las garantías y sus vigencias” debido a que los tiempos dispuestos para revisar y aprobar las pólizas de cumplimiento y de aviación del contrato de concesión superan los establecidos en el procedimiento GCSP-P-012 para tal fin.

6.2 Hallazgos

6.2.1 Hallazgos para la Interventoría

No se identificaron hallazgos para la Interventoría.

6.2.2 Hallazgos para la Supervisión

1. No se evidenció que la aprobación de las pólizas de cumplimiento y de aviación del contrato de concesión haya 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 que no se cuenta con evidencia documental sobre las aprobaciones de las últimas pólizas entregadas por el Concesionario mencionadas anteriormente.
2. No se evidenció una interventoría activa en el periodo comprendido entre el 26 de diciembre y de 2024 y el 05 de febrero del 2025, para adelantar las actividades de coordinación y vigilancia del contrato de concesión No. 8000011-OK-2008 tal como se establece en su Clausula 102: “*Relación entre el Interventor y el Concesionario del contrato de concesión*”, la cual considera que “*La Supervisión y vigilancia de la ejecución y cumplimiento del Contrato serán ejercidas por un Interventor, en los términos de este Contrato, y del correspondiente Contrato de Interventoría. (...)*”.
3. No se evidenció la suscripción del otrosí al contrato de concesión aeroportuaria No. 8000011-OK-2008, que permita la ejecución de las obras adicionales urgentes en el proyecto, a la luz de las condiciones operativas y de infraestructura actuales, así como de la advertencia emitida en el 2021 por la Oficina de Control Interno mediante el informe de auditoría presentado con la comunicación ANI 20211020114743 del 20 de agosto del 2021. Lo que afecta el cumplimiento de lo establecido en el Artículo 209 de la Constitución, en cuanto a la eficiencia y celeridad de la función administrativa, y la Función 2.2.2 (c) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual, en términos de una articulación dinámica que permita superar aspectos que pueden afectar la ejecución del proyecto a futuro.



6.3 Recomendaciones

6.3.1 Recomendaciones para la Interventoría

1. Participar y acompañar a la ANI en las gestiones interinstitucionales con la Aerocivil para avanzar con todos los temas que dependan de la gestión de la Aeronáutica Civil para mantener en las mejores condiciones las operaciones aeroportuarias y que finalmente puedan generar un riesgo sobre las obligaciones contractuales a cargo del Concesionario.
2. Continuar con el seguimiento y gestión oportuna de los requerimientos que presente la ANI en el marco de la ejecución del contrato de concesión y aquellos asociados con Entes de Control, entes gubernamentales locales y de la comunidad y usuarios en general, de tal manera que los procesos adelantados se realicen en los tiempos definidos para tal fin.

6.3.2 Recomendaciones para la Supervisión

1. Finalizar los procesos aplicables para la suscripción de la modificación contractual que se viene trabajando desde hace varios años de tal manera que se puedan adelantar las intervenciones a la infraestructura para garantizar en el tiempo las condiciones de seguridad y confort de los usuarios de la red de Aeropuertos.
2. Adelantar los procesos necesarios para adelantar la modificación contractual del contrato de interventoría VGCON-770 de 2024 toda vez que actualmente se trabaja en la modificación contractual del contrato de concesión aeroportuario para ejecutar obras adicionales las cuales requieren un seguimiento y control por parte de la interventoría.
3. Fortalecer los controles frente a la oportuna revisión y aprobación de las pólizas del contrato de concesión.
4. Mantener los canales de comunicación y de seguimiento interadministrativo con entidades como la Aerocivil, de tal manera que las actividades de construcción que se darían en el marco de la modificación contractual se ejecuten en concordancia permanente de las normas y reglamentos para la operación aeroportuaria, así como los condicionamientos técnicos particulares de cada aeropuerto.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Auditó:

Revisó:

Carlos Andrés Barrera Pesca
Auditor Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano
Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó informe:

Judith Alejandra Vargas López
Jefe de la Oficina de Control Interno



ANEXOS

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

- Anexo 1: Componentes analizados.
- Anexo 2: Información adicional de los contratos de concesión e interventoría.
- Anexo 3: Plan y agenda de la auditoría.



Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión aeroportuaria No. 8000011-OK-2008, 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 el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto como orientador del contrato.

Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- 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 los contratos de concesión e interventoría.

Contrato de Concesión

INFORMACIÓN CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 8000011-OK- 2008	HITO	FECHA
	Suscripción contrato	13 de marzo de 2008
	Suscripción acta de inicio	15 de mayo de 2008
	Inicio etapa previa	15 de mayo de 2008
	Inicio etapa de adecuación y modernización	15 de marzo de 2009
	Inicio etapa de mantenimiento	6 de marzo de 2020

Fuente: Contrato de concesión No. 8000011-OK

SOCIEDAD OPERADORA DE AEROPUERTOS CENTRO NORTE S.A.S – AIRPLAN S.A.S	ACCIONISTAS	PARTICIPACIÓN
	Operadora Airplan S.A.	20.60%
	Aeropuerto de Cancún	79.40%
	TOTAL	100.00%

Fuente: Informe mensual de Interventoría mes de abril del 2025.

Otrosíes al contrato de concesión	Acuerdos relevantes	Fecha del Documento
Otrosí No. 1	Aclarar las contradicciones que se presentan entre las fechas establecidas en el numeral 1.2.8 del Apéndice C y otros numerales del mismo Apéndice y del Apéndice D del Contrato de Concesión No. 80000110K-2008.	13-03-2009
Otrosí No. 2	Aclarar que las subestaciones eléctricas de los aeropuertos El Caraño de Quibdó, Antonio Roldan de Betancourt de Carepa y Las Brujas de Corozal estarán destinadas a operar los sistemas aeroportuarios en las terminales aéreas. Excluir la figura de amigable composición establecida en el CAPITULO XIII clausulas 85.1, 85.2, 85.3, 85.4, 85.5 del contrato de concesión. Modificar la cláusula 60 del contrato de concesión 8000011 OK de 2008, sobre autoridades de seguridad en los aeropuertos. Aclarar la inconsistencia que se presentaba entre las fechas establecidas en el numeral 45.3 de la cláusula 45 contrato y el cronograma de inversiones del Apéndice C, 45.3. sobre adquisición de predios para las obras obligatorias y complementarias obligatorias.	14-03-2011
Otrosí No. 3	Modifica el acta de entrega y el plano de áreas concesionadas del Aeropuerto Los Garzones de Montería. Con el fin de instalar el VOR, la Aeronáutica Civil requería de espacio físico para su instalación y puesta en funcionamiento. Los terrenos solicitados son para uso de elementos del lado aire.	30-07-2013

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Otrosíes al contrato de concesión	Acuerdos relevantes	Fecha del Documento
Otrosí No. 4	<p>Clasificar en subcuentas los recursos que ingresan a la Cuenta de Excedentes de los Concedentes.</p> <p>Dejar sin efecto la cláusula segunda del otrosí No. 2 en lo que se refiere a amigable composición.</p> <p>Precisar aspectos relacionados con los mecanismos alternativos de solución de controversias (amigable composición y tribunal de arbitramento)</p>	27-06-2014
Otrosí No. 5	<p>Modificación de los terrenos entregados en Concesión para el emplazamiento del VOR en el Aeropuerto Los Garzones de Montería.</p>	10-12-2014
Otrosí No. 6	<p>Se permite la ejecución de Obras Complementarias Voluntarias aun sin que se haya finalizado la etapa de Adecuación y Modernización, con el lleno de requisitos de financiamiento de las mismas.</p> <p>Incluye incumplimientos de la ejecución de Obras Obligatorias y Complementarias Voluntarias en la tabla de infracciones del Contrato.</p> <p>Modifica la cláusula 10.6. del Contrato de Concesión sobre límite de valor de Obras Complementarias.</p> <p>Permite adelantar las obras contempladas en el Apéndice C numeral 1.2.5. antes de la verificación de activadores, si las condiciones técnicas, de operatividad y financieras lo permiten.</p>	15-12-2014
Otrosí No. 7	<p>Reprograma plazos de algunas obras.</p> <p>Permite someter a la amigable composición las diferencias que en materia de reconocimiento de perjuicios, sanción contractual y efectos derivados del desplazamiento de la inversión.</p>	17-12-2014
Otrosí No. 8	<p>Adiciona obras al contrato de concesión.</p> <p>Modifica el plazo del contrato de concesión.</p> <p>Modifica la fórmula de remuneración del contrato de concesión.</p> <p>Designa amigables componedores.</p> <p>Sujeta la ejecución de las obras a la obtención de permisos y licencias.</p> <p>Establece la obligación de fondear la subcuenta de Interventoría para los efectos pertinentes de las obras adicionales.</p> <p>Fija obligaciones en materia de gestión social y predial para la ejecución de las obras.</p>	18-12-2014
Otrosí No. 9	<p>Aprobación de obras complementarias obligatorias de repavimentación de las pistas de los seis aeropuertos.</p>	20-01-2015 ⁶
Otrosí No. 10	<p>Se acuerda la ejecución de diferentes obras relacionadas con ampliación de pistas, terminales y muelles, quedando pendiente los valores que estas representen.</p>	12-02-2015

⁶ Fecha de comité de contratación donde se aprobó el otrosí. El otrosí no cuenta con fecha de suscripción.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Otrosías al contrato de concesión	Acuerdos relevantes	Fecha del Documento
Otrosí No. 11	Se adicionan las obras de ampliación de la pista y plataforma del aeropuerto el Caraño de Quibdó y la Ampliación del Terminal del Aeropuerto Los Garzones de Montería, previstas como Obras Complementarias.	24-03-2015
Otrosí No. 12	Se adicionan las obras Ampliación Edificio Terminal y Centro de Servicios del Aeropuerto el Caraño de Quibdó, Ampliación Muelle Nacional e Internacional, Ampliación de plataforma Internacional y módulos conexión ed. Público y vuelos del Aeropuerto JMC, previstas como Obras Complementarias.	28-04-2015
Otrosí No. 13	Se aclaran aspectos relacionados con la gestión predial a cargo del Concesionario.	02-07-2015
Otrosí No. 14	Se modifica el plazo de la repavimentación de la pista de aterrizaje del aeropuerto José María Córdova de Rionegro, hasta el 30 de octubre de 2015.	14-08-2015
Otrosí No. 15	Invertir \$824.123.372 en la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro. Invertir \$3.013.157.864 en la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Olaya Herrera de Medellín. Crear subcuentas denominadas Planes Maestros para depositar a órdenes de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil \$824.123.372.	14-10-2015
Otrosí No. 16	Otorgar un plazo adicional a la obra Nueva Torre de Control del Aeropuerto Olaya Herrera de Medellín, hasta el 31 de enero de 2016.	04-11-2015 ⁶
Otrosí No. 17	Realizar acuerdos respecto a las obras: plataforma, calle de conexión y bodegas del terminal de carga y vías de servicio para vehículos terrestres del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro, que incluyen la solución de diferencias con el uso de Amigable Composición.	23-12-2015
Otrosí No. 18	Establecer las actividades y plazo de las obras plataforma, calle de conexión y bodegas del terminal de carga y vías de servicio para vehículos terrestres del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro.	10-03-2016
Otrosí No. 19	Establecer que el Concesionario realice la gestión predial necesaria para adquirir los derechos sobre terrenos requeridos para la ejecución de la Obra Complementaria voluntaria ampliación de pista y plataforma del aeropuerto El Caraño de la ciudad de Quibdó, la que tendrá un plazo adicional de 7 meses.	03-05-2016
Otrosí No. 20	Establecer que el plazo de la obra complementaria denominada Ampliación Edificio Terminal y Centro de Servicios del Aeropuerto el Caraño de Quibdó finaliza el 30 de noviembre de 2016, lo que requiere fondeos adicionales a la subcuenta de Interventoría.	01-09-2016
Otrosí No. 21	Se acuerda que CAH COLOMBIA S.A asume la calidad de Operador Aeroportuario del Contrato de Concesión No. 8000011-OK del 2008, acorde con la autorización otorgada mediante el oficio de radicado No. 2016306023081-1 del 2 de agosto de 2016.	22-05-2017

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Otrosías al contrato de concesión	Acuerdos relevantes	Fecha del Documento
Otrosí No. 22	Establecer un plazo adicional de 541 días para la obra denominada Punto B: MÓDULOS CONEXIONES ED. PÚBLICO Y VUELOS JMC (PASAJEROS, PARQUEADE-ROS, ESCALERAS, correspondiente al aeropuerto José María Córdova de Rionegro.	04-04-2018
Otrosí No. 23	Modificar el Acta de Entrega y el plano de áreas concesionadas del Aeropuerto Olaya Herrera. Modificar la definición de ingresos brutos. Establecer un plazo adicional de 18 meses a la obra denominada plataforma, calle de conexión y bodegas del terminal de carga y vías de servicio para vehículos terrestres del Aeropuerto José María Córdova de Rionegro.	14-12-2018
Otrosí No. 24	RECONOCIMIENTO DE IMPACTO NEGATIVO. Las PARTES reconocen que las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para evitar la propagación del COVID-19 y que implicaron la restricción total de vuelos comerciales nacionales e internacionales entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020, generaron un impacto negativo para el Concesionario. Conforme a lo cual las partes acuerdan una compensación por las afectaciones sufridas por el Concesionario durante dicho periodo	8/04/2022
Otrosí No. 25	MODIFICAR el numeral 20.1 de la Cláusula 20" CONTRAPRESTACIÓN A LOS CONCEDENTES del Contrato de Concesión No. 8000011-OK2008, relacionada con la Contraprestación de los Municipios según el Artículo 151 de la Ley 2019 de 2020.	22/12/2022
Otrosí No. 26	Las partes acuerdan modificar la Cláusula 69.3 del Contrato de Concesión No. 8000011-OK del 13 de marzo de 2008, denominada "CUENTA DE EXCEDENTES DE LOS CONCEDENTES", modificada mediante los Otrosías 4 y 25, con el fin de crear la "Subcuenta Obras Plan de choque Aeropuerto JMC". La Cláusula 69.3 del Contrato de Concesión	26/12/2022

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. CONCESIÓN NO. 8000011-OK-2008.



Convenio derivado Aerocivil

<p>Convenio Derivado No. 001</p>	<p>Aunar esfuerzos entre la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, La Unidad Administrativa especial de Aeronáutica Civil y el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera, para gestionar recursos para el proyecto de intervenciones inmediatas para atender la demanda no Esperada en el aeropuerto internacional José María Córdova de Rionegro o el proyecto, los cuales serán trasladados de conformidad a las consideraciones planteadas a la subcuenta del Patrimonio Autónomo-OACN administrado por Fiduciaria Bancolombia del contrato de concesión no. 8000011-OK-2008, conforme a lo establecido en el numeral 5 del literal b de las obligaciones de la Aerocivil cláusula segunda y a la cláusula cuarta del Convenio Interadministrativo de cooperación no. P-C-008-2018, respecto a las intervenciones para atender la Demanda no esperada en el Aeropuerto Internacional Jose Maria Córdova de Rionegro.</p>	<p>26/12/2022</p>
----------------------------------	---	-------------------

Fuente: Informe mensual de Interventoría mes de abril del 2025.

Contrato de Interventoría

<p>INFORMACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. VGCON-770- 2024</p>	Nombre interventoría	Consortio Aeropuertos CJ
	Representante legal	Francisco José Medina Barragán
	Valor inicial (M/CTE enero de 2014)	\$ 20.010.044.231
	Plazo inicial	60 meses
	Celebración contrato de interventoría	17 de julio de 2014
	Suscripción acta de inicio	5 de febrero de 2025
	Terminación prevista	4 de febrero 2030

<p>CONSORCIO AEROPUERTOS CJ</p>	<p>ACCIONISTAS</p>	<p>PARTICIPACIÓN</p>
		Jorge Piddo Seguido de La Expresión Sucursal Colombia S.A.
	CB Ingenieros SAS	45.00%
	TOTAL	100.00%

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Otrosíes al contrato de interventoría	Acuerdos relevantes	Fecha del Documento
Otrosí No. 1	Aclarar que el valor del contrato corresponde al valor por el cual se adjudicó el proceso, es decir, por la suma de VEINTE MIL DIEZ MILLONES CUARENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS TREINTA Y UN PESOS (\$20.010.044.231).	05-03-2025

Fuente: Contrato de Interventoría No. VGCON-770-2024.

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Auditoría a la función pública de la
Interventoría y de la Supervisión del proyecto
aeroportuario – Aeropuertos Centro Norte



Agenda de auditoría:

La ejecución detallada de las actividades de auditoría se resume en la siguiente tabla:

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría	07/07/2025	9:00 – 9:30 a.m.
Recorrido de verificación al proyecto	15/07/2025	
Entrevistas de auditoría	09/07/2025	
Socialización de informe de auditoría preliminar	21/07/2025	
Cierre de auditoría	31/07/2025	

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Se dio a conocer la situación actual del proyecto y se demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del contrato de concesión.