



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:
Radicado ANI No.: **20231020078563**
20231020078563
Fecha: **30-05-2023**

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: JONATHAN DAVID BERNAL GONZALEZ
Presidente (E)

CAROLINA BARBANTI MANSILLA
Vicepresidente de Gestión Contractual

DE: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO
Jefe de la Oficina de Control Interno

ASUNTO: Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena

Respetados Ingenieros:

La Oficina de Control Interno, en los meses de marzo, abril y mayo de 2023, realizó la auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena.

Las conclusiones se describen en el capítulo 9 del informe que se anexa a la presente comunicación, con el fin de coordinar las acciones tendientes a la atención de las recomendaciones realizadas.

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que en el proyecto se lleven a cabo acciones inmediatas debido a los efectos que puede tener no hacerlo:

1. *Se advierte la urgencia de implementar acciones inmediatas para la ejecución de las intervenciones definidas dentro del REPEX fijo 2023 en el plazo contractual (31 de agosto de 2023), teniendo en cuenta que estas actividades inciden directamente en la operación continua y segura del aeropuerto, dado que la mayor parte de estas intervenciones se deben a que se ha cumplido la vida útil de la infraestructura y la **no ejecución podría poner en riesgo la finalidad de procurar la adecuada***



Documento firmado digitalmente



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: **20231020078563**

20231020078563

Fecha: **30-05-2023**

***prestación del servicio y la protección del interés general**; aspectos que influyen directamente sobre los usuarios y el servicio de transporte que presta el aeropuerto a la ciudad de Cartagena como nodo estratégico turístico en Colombia.*

Cordialmente,

GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO

Jefe Oficina de Control Interno

Anexos: Informe de auditoria en pdf

cc: 1) CAROLINA JACKELINE BARBANTI MANSILLA (VICE) Vicepresidencia de Gestion Contractual BOGOTA D.C. -2) CARLOS ALBERTO CARRASCO RAMIREZ (GERENTE) GIT Aeroportuario BOGOTA D.C. -3) CARLOS ALBERTO ACOSTA MEDINA 2 GIT Aeroportuario BOGOTA D.C.

Proyectó: Adriana Barrios Rodríguez – Auditor de la Oficina de Control Interno

VoBo: GLORIA MARGOTH CABRERA RUBIO (JEFE)

Nro Rad Padre:

Nro Borrador: 20231020031415

GADF-F-010

INFORME DE AUDITORÍA

Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena

OFICINA DE
CONTROL INTERNO



2023
MAYO

CONTENIDO

1.	OBJETIVOS.....	5
1.1	Objetivo general	5
1.2	Objetivos específicos	5
2.	ALCANCE	5
3.	MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL	5
4.	INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO	6
4.1	Información de contratos	6
4.2	Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto.....	10
4.3	Descripción del proyecto.....	11
5.	TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA	13
5.1	Estado de mantenimiento del aeropuerto	13
5.1.1	REPEX fijo	13
5.1.2	REPEX variable	23
5.1.3	Otros mantenimientos revisados en el recorrido de auditoría	25
5.1.4	Reversión del contrato de concesión.....	28
5.1.5	Conclusiones sobre el estado de mantenimiento del aeropuerto.....	30
5.2	Verificación del cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el concesionario SACS A S.A. con ocasión de la emergencia sanitaria a causa de la COVID-19	30
5.2.1	Compensaciones frente a las afectaciones en los ingresos de los Concesionarios hasta el 30 de septiembre de 2022.....	31
5.2.2	Suspensión temporal de algunas obligaciones	35
5.2.3	Incorporación del memorando de entendimiento al contrato de concesión aeroportuaria N. 0186 de 1996	37
5.2.4	Conclusiones respecto de la verificación del cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el concesionario SACS A S.A. con ocasión de la emergencia sanitaria a causa de la COVID-19.....	38
6.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA.....	40
7.	VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO.....	44
8.	VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES	46
9.	CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	48
9.1	Conclusiones	48

9.2	No Conformidades.....	50
9.2.1	Para la Supervisión	50
9.2.2	Para la Interventoría.....	50
9.3	Recomendaciones.....	50
9.3.1	Para la Supervisión	51
9.3.2	Para la Interventoría.....	51
9.4	Advertencias	53
10.	ANEXOS	54

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.....	7
Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto	10
Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.....	11
Tabla 4. Resumen ejecución REPEX Año 2023	20
Tabla 5. Resumen ejecución REPEX fijo Año 2023	20
Tabla 6. Propuesta de intervención Concesionario SACSAs REPEX 2023.....	21
Tabla 7. Estado de avance formatos proceso de reversión	28
Tabla 8. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)	40
Tabla 9. Hallazgos Superintendencia de Transporte	47

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. 0186 de 1.996, suscrito entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (subrogado a la Agencia Nacional de Infraestructura mediante los decretos Ley 4164 y 4165 de 2011) y la Sociedad Aeroportuaria de la Costa SA - SACSA SA, respecto del cumplimiento de sus principales obligaciones contractuales, de cara al establecimiento de una vigilancia y control efectivos.

1.2 Objetivos específicos

1.2.1 Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de las Interventorías y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de éste, analizando el comportamiento que tiene la concesión.

1.2.2 Evaluar el desempeño de la Interventoría Unión Temporal Aeropuerto de Cartagena, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez.

1.2.3 Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

1.2.4 Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Sociedad Aeroportuaria de la Costa SA - SACSA SA con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19.

2. ALCANCE

Comprende el análisis de las funciones públicas de la Interventoría y de la Supervisión del contrato de concesión No. 0186 de 1996, suscrito entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (subrogado a la Agencia Nacional de Infraestructura mediante los decretos Ley 4164 y 4165 de 2011) y la Sociedad Aeroportuaria de la Costa SA - SACSA SA, a partir de marzo de 2022 y hasta la fecha de ejecución de la auditoría, analizando el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento, con base en una muestra selectiva de situaciones que ocurren en el proyecto.

3. MARCO NORMATIVO Y CONTRACTUAL

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

- Constitución Política de Colombia Artículo 210.¹

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

- 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 por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, artículo 32 de los Contratos Estatales, numerales 2 y 4 referidos a los Contratos de Consultoría y de Concesión.
- Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Transporte.
- Decreto 648 de 2017, por el cual se adiciona el Decreto 1083 de 2015 y se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública.
- Ley 1882 de 2018, por la cual se adicionan, modifican y dictan otras disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1510 de 2013, por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública.
- Resolución No. 1478 de 2019, por la cual se establece el estatuto de auditoría interna, se adopta el Código de Ética del Auditor en la Agencia Nacional de Infraestructura y se dictan otras disposiciones.
- Contrato de Concesión No. 0186 de 1.996, suscrito entre la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil subrogado en el año 2011 a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la sociedad Aeroportuaria de la Costa SA - SACSA S.A., así como los demás documentos contractuales asociados, en particular el otrosí N. 004 de marzo de 2010 en virtud del cual se prorroga, modifica, adiciona e integra en un solo texto el contrato de concesión N. 0186 de 1.996 para la administración y explotación económica del aeropuerto Rafael Núñez - Cartagena
- Contrato de Interventoría No. 001 de 2014, suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y la Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena, así como los demás documentos contractuales asociados.
- Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002).
- Memorando de Entendimiento suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios del modo aeroportuario con ocasión de la pandemia por la COVID-19, con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación, y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura del 22 de febrero de 2021, denominado en los otrosíes 19, 20 y 21 del contrato de concesión N. 0186 de 1.996 como MOU.
- Legislación, regulación aplicable y resoluciones emitidas por la Agencia Nacional de Infraestructura con ocasión de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

4. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

4.1 Información de contratos

En esta sección se presenta la información de los Contratos de Concesión y de Interventoría, identificando sus características principales: objeto, plazo, número de contrato, concesionario o interventor y otrosíes suscritos a mayo de 2023:

Tabla 1. Información sobre contratos del proyecto.

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	OTROSÍES
Concesionario	<p>Sociedad Aeroportuaria de la Costa SA - SACSA S.A. No. contrato: 0186 del 9 de agosto de 1.996 Objeto²: “El objeto de este Contrato de Concesión es la administración y explotación económica por el sistema de concesión del Aeropuerto Rafael Núñez, ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. La administración y explotación económica incluyen el manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación, zonas accesorias y las Obras del Plan de Modernización y Expansión. La Aerocivil se reserva el manejo y la responsabilidad de las funciones de control y vigilancia del tráfico aéreo en ruta y el correcto funcionamiento y mantenimiento de las radioayudas aéreas, incluyendo las radioayudas de aproximación, y las comunicaciones y demás equipo destinado y necesario para el debido control aéreo establecidos por OACI.” Acta de Inicio: 25 de septiembre de 1.996 Plazo inicial: 15 años Plazo adicional (Otrosíes 04, 17, 18, 19 y 20): 11 años y 11 meses Plazo total: 26 años y 11 meses URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-1-131696</p>	21 otrosíes
Interventoría	<p>Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena – UTCAC No. contrato: 001 del 10 de enero de 2014. 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 del Contrato de Concesión No. 0186 de 1996 y sus adiciones, otrosíes y demás documentos que lo aclaran, modifican, complementan o sustituyen, cuyo objeto es “la administración y explotación económica por el sistema de concesión del Aeropuerto RAFAEL NUÑEZ, ubicado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, el cual presta servicio principalmente a la ciudad de Cartagena. La administración y explotación económica Incluyen el manejo y mantenimiento directo del terminal, pista, rampa, instalaciones aeroportuarias, ayudas visuales de aproximación, zonas accesorias y las Obras del Plan de Modernización y Expansión”. Acta de Inicio: 21 de enero de 2014 Plazo: Término de la concesión más seis meses para liquidación URL SECOP: https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-15-1837103</p>	10 Otrosíes

Fuente: URLs SECOP I y II contratos de Concesión y de Interventorías

En la tabla precedente se observa que el Contrato de Concesión No. 0186 de 1996 ha tenido 21 otrosíes, lo cual se detalla en el Anexo 2. A continuación, se presenta lo principalmente acordado tras la suscripción de las últimas 6 modificaciones contractuales.

- **Otrosí No 16 del 12 de junio de 2019:** se acordó modificar el alcance de la Obra de Modernización y Expansión *Construcción de vía perimetral de ingreso a ECO* para incluir la *Ampliación de pérgolas para pasajeros* en un área de 2.000 m² con el fin de aumentar la capacidad de la pérgola existente hacia las posiciones 1, 2, 3 y 4, así como otras modificaciones a las obras de modernización que incluyen iluminación vías de acceso y malla de cerramiento lotes del costado sur de la plataforma.

² Modificado en otrosí N. 4 del 3 de marzo de 2010

Adicionalmente se amplió el plano del área concesionada en congruencia con las modificaciones hechas.

- **Otrosí No 17 del 28 de agosto de 2020:** se acordó eliminar la obligación de la barrera contra ruido dada la imposibilidad de entrega de los terrenos para su construcción por parte de la Aeronáutica Civil, y que los recursos que estaban destinados a esta intervención fueran utilizados para la operación y mantenimiento del Aeropuerto durante 2 meses contados a partir del 26 de septiembre de 2020
- **Otrosí No 18 del 23 de noviembre de 2020:** teniendo en cuenta que la fecha de finalización del contrato estaba prevista para el 26 de noviembre 2020, de acuerdo con el otrosí N. 17, y el 19 de marzo de 2020 el Gobierno Nacional había declarado la emergencia sanitaria por la COVID-19, lo que conllevó a que los ingresos regulados y no regulados del Concesionario se vieran afectados por el cese del tráfico aéreo comercial entre el 23 de marzo y el 25 de septiembre de 2020, las partes acordaron una prórroga de 4 meses al Contrato con el fin de desarrollar mesas de trabajo conjuntas con el fin de estimar las afectaciones al Concesionario y establecer una mitigación al impacto generado.
- **Otrosí No 19 del 25 de marzo de 2021:** como resultado de las mesas de trabajo desarrolladas entre las partes se firmó el Memorando de Entendimiento entre la ANI y los concesionarios del modo aeroportuario (MOU) en donde se acordó reconocer las afectaciones en los ingresos al Concesionario en el periodo de no operación comercial aérea a nivel nacional, con lo que se determinó otorgar un plazo de prórroga compensatorio al Concesionario hasta el 31 julio de 2022, fecha en la cual, según las proyecciones y las estadísticas de tráfico aéreo, hasta el 01 de marzo de 2021 se obtendría el Valor de Compensación Neta (VCN) equivalente, sin embargo, finalizaría una vez se obtenga el VCN esperado; de igual forma se estableció que una vez fuera alcanzado el 75% del VCN se iniciarían las labores para la reversión según estipulado en la Cláusula 51 del Contrato de Concesión N. 0186 de 1996.
- **Otrosí No 20 del 4 de enero de 2022:** teniendo en cuenta que la Aerocivil mediante el oficio con radicado N. 20214091497262 del 24 de diciembre de 2021 manifestó a la ANI la necesidad de obtención de recursos por la afectación en sus ingresos generada por los efectos del COVID-19 en donde solicitó a la Agencia evaluar los porcentajes de contraprestación pactados en los contratos de concesión y determinar la viabilidad de incrementar el porcentaje de la contraprestación en favor de la Aerocivil, para ayudar a compensar esta situación financiera para la vigencia 2022, se acordó modificar el valor de la contraprestación a partir de diciembre de 2021 de 11,175% a 57,572% con lo que la obtención del VCN se modificó al 31 diciembre de 2022, adicionalmente se estableció la obligación de fondeo de la subcuenta de la Interventoría en congruencia con el plazo acordado.
- **Otrosí No 21 del 14 de octubre de 2022:** con la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio, la eficiencia en el uso de los recursos públicos, el logro de los fines del Estado y la protección del interés general, las partes acordaron modificar el valor de la contraprestación a partir de septiembre de 2022 a 62,21%, con lo que la obtención del VCN se modificó al 31 de agosto de 2023, lo cual según su cláusula cuarta se reconoció que estas modificaciones contractuales no constituyen en ninguna circunstancia una adición de plazo o valor del Contrato de Concesión N. 0186 de 1996 dado que no se ha estipulado un aumento en el VCN al que tiene derecho el Concesionario.

En ese sentido, respecto al Contrato de Concesión No. 0186 de 1996, según se comentó previamente, éste ha tenido veintiún (21) modificaciones contractuales, cuyos motivos, desde el año 2020 han estado relacionadas principalmente con modificaciones en las obras de modernización y expansión que se encontraban pendientes por causas ajenas a las partes y con modificaciones relacionadas con la variación

de los ingresos regulados y no regulados del Concesionario, el correspondiente pago de la contraprestación de acuerdo con la solicitud de reevaluación del porcentaje de la contraprestación por parte de la Aerocivil, modificaciones en el plazo de obtención del VCN y los fondeos de las subcuentas de la interventoría, y establecer las condiciones contractuales del contrato de concesión con el fin de llevar a cabo el proceso de reversión, de acuerdo con lo establecido en el Manual de Reversiones de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Por otra parte, a mayo de 2023 la Agencia está tramitando el proyecto bajo el esquema de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada denominado "APP-IP Aeropuerto de Cartagena", cuya estructuración ha sido presentada por la Estructura Plural IP Aeropuerto de Cartagena y se encuentra en etapa de factibilidad; por lo que la Agencia ha abierto la *Convocatoria pública para que terceros manifiesten interés en el proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada denominado "Aeropuerto de Cartagena"., cuyo objeto es: "La financiación, construcción, operación, mantenimiento y reversión tanto del Lado Aire como del Lado Tierra del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad Cartagena de Indias, según lo señalado en el Contrato Parte General, la Parte Especial y los demás Apéndices del Contrato" bajo las condiciones acordadas entre el Originador del proyecto y la Entidad.*³

Al respecto la Aeronáutica Civil solicitó a la Agencia, mediante radicado ANI N. 20234090190342 del 17 de febrero de 2023, realizar la gestión correspondiente para empalmar la finalización del contrato de concesión N. 0186 de 1996 con la adjudicación e iniciación de la IP Aeropuerto de Cartagena en los siguientes términos:

"(...) teniendo en cuenta la situación fiscal, presupuestal, de recursos humanos, administrativos, logísticos y demás, de los que carece la Aerocivil en la presente vigencia 2023 y que se erigen en una seria dificultad a escasos 7 meses de la reversión del aeropuerto de Cartagena, invitamos a la Vicepresidencia de Gestión Contractual en el marco de los Principios de Coordinación y Colaboración, a revisar con la Vicepresidencia de Estructuración, la situación planteada, para buscar desde ya, en el marco de las funciones de la ANI las alternativas legales y contractuales necesarias para que ambos proyectos empalmen, tal y como fue la intención y motivación de la prórroga y de la extensión del contrato 0186-96-otrosi 04 de 2010.

Así las cosas, invitamos a la Agencia de carácter urgente, como entidad adscrita al mismo sector que pertenece la Aeronáutica, a buscar una solución que minimice y controle de una manera total el riesgo de una operación transitoria del aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena por parte de Aerocivil, anunciado en su carta por el Presidente de la Agencia.(...)"

Teniendo en cuenta lo anterior, y de acuerdo con el deber legal de garantizar la continua y eficiente prestación de los servicios aeroportuarios a la ciudad de Cartagena, se está evaluando la conveniencia y oportunidad de realizar el otrosí N. 22, por lo que la Agencia inició en marzo de 2023 las mesas de trabajo conjuntas con el Concesionario SACSA S.A. con el fin de negociar la emisión de esta modificación en donde se verificarán las proyecciones de ingresos, los costos de OPEX Y REPEX, lo cual en todo caso dependerá del proceso de licitación, así como la adjudicación de la IP Aeropuerto de Cartagena y el correspondiente empalme con los plazos establecidos en el contrato de concesión N. 0186 de 1996.

En relación con el Contrato de Interventoría No. 001 de 2014, según se presentó en la Tabla 1, se han suscrito 10 otrosíes a mayo de 2023, los otrosíes 1, 2, 3, 4 y 5 fueron emitidos con el fin de actualizar la capacidad de la interventoría en materia técnica para realizar el seguimiento y control a las obras de

³ Disponible para consulta en <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=23-20-8853>

modernización y expansión que se realizaron en el aeropuerto desde el inicio de la interventoría en el año de 2014.

Los otrosíes 6, 7, 8, 9 y 10, han estado relacionados con la ampliación del plazo del contrato de interventoría y la correspondiente modificación del valor del contrato, en congruencia con las modificaciones de plazo que ha tenido el contrato de concesión N. 0186 de 1996. A continuación, se presenta lo principalmente acordado tras la suscripción de las últimas 3 modificaciones contractuales.

- **Otrosí No 8 del 25 de marzo de 2021:** se adicionó el contrato de interventoría en un plazo de 16 meses en función de la suscripción del otrosí N. 19 del contrato de concesión N. 0186 de 1996 en donde se tenía prevista la obtención del VCN el 31 de julio de 2022.
- **Otrosí No 9 del 5 de mayo de 2022:** se adicionó el contrato de interventoría en un plazo de 5 meses y 4 días en función de la suscripción del otrosí N. 20 del contrato de concesión N. 0186 de 1996 en donde se tenía prevista la obtención del VCN el 31 de diciembre de 2022.
- **Otrosí No 10 del 12 de diciembre de 2022:** se adicionó el contrato de interventoría en un plazo de 8 meses en función de la suscripción del otrosí N. 21 del contrato de concesión N. 0186 de 1996 en donde se tiene prevista la obtención del VCN el 31 de agosto de 2023.

Información complementaria sobre los contratos de concesión y de interventoría se muestran en el anexo N. 2.

4.2 Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto

El control y seguimiento del proyecto Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena 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 a la Vicepresidenta de Gestión Contractual, al Gerente de Proyecto y a los profesionales de apoyo que conforman el Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto⁴:

Tabla 2. Equipo de Supervisión del proyecto

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Carolina Jackeline Barbanti Mansilla	Vicepresidente	Vicepresidencia Gestión Contractual (VGC)
Edgardo García Herreros Barrera	Gerente de proyecto (E)	(VGC) - Equipo Proyectos Aeroportuarios
Carlos Alberto Acosta Medina	Líder de Equipo	
Andrés Felipe Ávila Gutiérrez	Ingeniero de apoyo	
Jorge Andrés Martínez Amaya	Apoyo jurídico	(VJ) - GIT Gestión Contractual 3
Nohora Milena Garzón Delgado	Apoyo financiero	(VGC) - GIT Financiero
Poema Jineth Cardona	Apoyo jurídico – predial	Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno (VPRE) – GIT Asesoría Jurídico Predial
Luis Felipe Lugo Arias	Apoyo técnico - predial	VPRE – GIT Predial
Angela Paola Morales Guio	Apoyo riesgos	VPRE – GIT Riesgos

⁴ 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).

NOMBRE	FUNCIÓN	ÁREA
Diana Marcela Blanco	Apoyo ambiental	VPRE – GIT Ambiental
Guillante Hernández Ríos	Apoyo social	VPRE – GIT Social

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevista de auditoría en abril de 2023

4.3 Descripción del proyecto

El aeropuerto internacional Rafael Núñez se encuentra localizado en el Distrito Especial de Cartagena de Indias, la concesión comprende actualmente la administración y explotación económica del aeropuerto, incluyendo la infraestructura lado aire, en donde se incluye una pista construida en hormigón asfáltico de 2.600 metros de longitud y 45 metros de ancho, así como plataformas, ayudas visuales de aproximación, entre otros componentes y lado tierra, en donde se incluyen la terminal nacional y la terminal internacional, las instalaciones aeroportuarias y el área de operaciones de base fija – FBO – para la atención de aeronaves privadas; adicionalmente en el contrato de concesión se incluye la construcción, operación y mantenimiento de las obras del plan de modernización y expansión.

En el año 2010 se formalizó el otrosí N. 04 al contrato de concesión, con el fin de prorrogar, adicionar e integrar en un solo texto el contrato, a partir del cual se generó el Plan de Obras de Modernización y Expansión (POME) del aeropuerto, con el cual se tenía el objetivo de ampliar la terminal para atender la demanda esperada y obtener la certificación del aeródromo, la cual se otorgó en agosto de 2018. Adicionalmente, entre las últimas obras que se incluyeron, como se ha mencionado previamente, fue la ampliación de la pérgola de acceso hacia las aeronaves, la cual se encuentra finalizada, por lo que el POME se encuentra finalizado desde agosto de 2020.

Se presentan a continuación los datos técnicos más importantes del proyecto, junto con la imagen de su implantación.

Tabla 3. Datos técnicos del proyecto.

Valor	Cuantía indeterminada	
Valor modificaciones	\$ 0	
Etapas actual	Operación y mantenimiento (Reversión)	
Ingresos regulados marzo de 2023	\$21.366.487.342	
Ingresos no regulados marzo de 2023	\$3.907.967.580	
Pasajeros nacionales movilizados en 2022	6.186.127	
Pasajeros internacionales - 2022	1.025.147	
% Contraprestación sobre ingresos regulados y no regulados - febrero 2023	63,21%	
% Contraprestación Aeronáutica Civil	80%	
% Contraprestación Alcaldía de Cartagena	20%	

Fuente: Contrato de concesión No. 0186 de 1996 e informe mensual del mes de marzo de 2023 de la Supervisión con radicado 20233090064713 del 5 de abril de 2023

El proyecto corresponde a un contrato de concesión estructurado, adjudicado y administrado por la Aeronáutica Civil hasta el 31 de octubre de 2013, cuando finalizó el proceso de subrogación a la Agencia Nacional de Infraestructura, actual encargada de la administración del contrato. Actualmente, el proyecto se encuentra en la etapa de operación y mantenimiento, con todas las obras contractuales terminadas, entregadas a satisfacción y operando. Sin embargo, según la emisión de las últimas modificaciones contractuales, se ha modificado el plazo de finalización de obtención del VCN por motivos de las restricciones de aislamientos en el territorio nacional a causa del COVID-19 y por solicitud de modificación de los porcentajes de contraprestación por parte de la Aerocivil, por lo que se ha extendido el plazo en el cual el concesionario SACSA debe realizar la operación y mantenimiento del aeropuerto Rafael Núñez, por lo que en el último año se han ejecutado algunas obras de mantenimiento en el aeropuerto.

En general, con las obras ejecutadas el Aeropuerto presenta niveles altos de satisfacción por parte de los usuarios, de acuerdo con los estudios de mercadeo desarrollados en los años 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022, en donde los indicadores de calidad de servicio de acuerdo con la encuesta de satisfacción anual dieron un resultado de 99%; el último periodo de medición fue del 7 al 11 de septiembre de 2022.⁵

La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil en ejercicio de sus competencias legales expidió la Resolución número 00176 del 27 de enero de 2015, mediante la cual aprobó el documento del Plan Maestro del referido aeropuerto y su zona de influencia, en donde se estableció un plan de inversiones que se proyecta para el aeropuerto Rafael Núñez en diferentes horizontes, para el horizonte I se proyecta adaptar el terminal a 7,5 millones de pasajeros al año, lo cual está previsto en el proyecto APP-IP Aeropuerto de Cartagena mencionado previamente. En este sentido, la Vicepresidencia de Estructuración se encuentra tramitando el proceso N. VJ-VE-APP-IPV-001-2023 en la plataforma SECOP I el cual se encuentra en etapa de recepción de manifestaciones de interés y cuenta con la aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) a mayo de 2023.

Por otro lado, la concesión aeroportuaria no ha sido ajena a los impactos de la pandemia a causa del COVID-19, lo que ha dado lugar a que, el 13 julio de 2020 se suscribiera el acta de suspensión de giro de recursos a la subcuenta de interventoría, lo cual fue reanudado en el otrosí N. 18 del 23 de noviembre de 2020. Por otra parte, los ingresos regulados y no regulados se vieron afectados por las restricciones de aislamiento entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020.

En línea con lo anterior, el Concesionario se adhirió al *Memorando de Entendimiento suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios del modo aeroportuario* del 12 de enero de 2021, mediante el cual se busca implementar un tratamiento transversal para mitigar los impactos de la emergencia sanitaria en la ejecución de los contratos de concesión aeroportuaria administrados por la Entidad. Con base en el décimo punto del Memorando de Entendimiento, lo allí acordado se debe incorporar al contrato de concesión No. 0186 de 1996 mediante un otrosí que correspondió al N. 19, según lo mencionado anteriormente.

En ese orden de ideas, en las siguientes secciones se desarrollan los objetivos específicos de la auditoría, relacionados con i) un análisis general sobre el comportamiento de la concesión, **con base en una muestra selectiva de aspectos que a mayo de 2023 ocurren en el proyecto**, ii) la función de las Interventorías y de la

⁵ Informe de interventoría del mes de febrero de 2023 con radicado ANI N. 20234090334122 del 25 de marzo de 2023 - Sección 2.8.4 Informes de Encuesta de Satisfacción de Usuarios del Aeropuerto.

Supervisión, iii) las acciones de mejora derivadas de observaciones de los Entes de Control y iv) efectos de la emergencia sanitaria por la COVID-19 en el proyecto.

Lo anterior con base en un análisis de documentación aportada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento; así como por parte de la Interventoría Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena (UTCAC) del proyecto, las entrevistas realizadas a través de Microsoft Teams y el recorrido realizado al proyecto en abril de 2023.

5. TEMAS ABORDADOS DE MANERA ESPECÍFICA

En línea con los objetivos específicos 1.2.1 y 1.2.4, en esta sección se analiza el comportamiento que tiene la concesión en la etapa de operación y mantenimiento, en función del estado y seguimiento por parte de la Interventoría y del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto; así como los efectos de la emergencia sanitaria a causa del COVID-19.

5.1 Estado de mantenimiento del aeropuerto

Según se ha mencionado previamente, el contrato de concesión N. 0186 de 1996 se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, de acuerdo con el otrosí N. 004 de 2010 se estableció la ejecución de las obras de expansión y modernización del aeropuerto, las cuales fueron finalizadas en el año 2020, con la terminación de la pérgola de pasajeros.

Sin embargo, mediante la suscripción del otrosí N. 21 de octubre de 2022 se determinaron algunas obras de mantenimientos mayores - REPEX⁶ i) fijo y ii) variable, el REPEX fijo se definió en el estudio de oportunidad y conveniencia del otrosí N. 21 como el relacionado con la ejecución de actividades e intervenciones de mantenimiento y reposición de activos necesarias e identificadas con anticipación en la infraestructura y equipamiento que influyen directamente en la operación regular del aeropuerto; por otra parte, el REPEX variable incluye mejoras en las instalaciones, reposiciones de partes o activos de menor cuantía de acuerdo con el movimiento de pasajeros y los requerimientos identificados de acuerdo con la operación del aeropuerto.

A continuación, se reportan las obras propuestas en el REPEX definido en el estudio de conveniencia y oportunidad del otrosí N. 21 que hace parte integral del contrato de concesión N. 0186 de 1996 según lo establecido en la cláusula décima del otrosí N. 21, así como su estado de avance según ha reportado la Interventoría UTCAC y la verificación realizada por la Oficina de Control Interno los días 20 y 21 de abril de 2023, en el recorrido realizado al proyecto.

5.1.1 REPEX fijo

Conforme a la suscripción del otrosí N. 21, se citan a continuación las intervenciones REPEX a cargo del Concesionario:

“(…) Se presenta, según la propuesta del Concesionario avalada por la interventoría, la tabla resumen de las actividades REPEX fijo a continuación:

Año 2022

⁶ REPEX: *RE*placement *EX*penditure - Inversiones de reposición: las cuales representan el mantenimiento o reposición del activo debido a su deterioro por cumplimiento de vida útil.

REPEX FIJOS 2022					
	DESCRIPCIÓN	SEP	OCT	NOV	DIC
1	Reposición de luces PAPI				
2	Reposición de placas de concreto				
3	Reposición de reguladores de luces de pista				
4	Reposición de máquinas de rayos X				
5	División pérgola entre posiciones 1 y 5				
6	Reposición de cubierta de bodegas de carga y la pérgola entre posiciones 5 y 7				
7	Repotenciación de las unidades recuperadoras de frío				
8	Adecuación segundo piso salida nacional				

Año 2023

PROGRAMACIÓN PARTIDAS REPEX FIJAS 2023								
	DESCRIPCIÓN	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL
1	Intervención al pavimento							
2	Adecuaciones subestación 2							
3	Intervención al apantallamiento del edificio							
4	Reposición bombas de agua fría							
5	Intervención impermeabilización edificio							
6	Reposición radios base de comunicación							
7	Reposición equipos TICs							
8	Reposición de computadores y sistema operativos del CUTE							

(...)”

Respecto al avance de ejecución de estos mantenimientos mayores la Interventoría presenta mes a mes el avance en la realización de estas intervenciones en la *sección 3.3 Interventoría Gestión de Mantenimiento* del informe de interventoría, en donde se reporta que el Concesionario cumple lo establecido en el documento PLA 007 “Plan de mantenimiento”, el cual se revisa periódicamente y la última versión corresponde al aprobado para el año 2023 en diciembre de 2022.⁷

En general, con respecto a lo observado en el recorrido al proyecto, se evidenció que la mayor parte de los mantenimientos mayores programados para 2022 se encuentran finalizados y a abril de 2023 se encuentran en ejecución los programados para 2023 según se detalla a continuación.

5.1.1.1 REPEX fijo 2022

- Reposición de luces PAPI⁸

De acuerdo con lo definido en el otrosí N. 21 se definió que era requerida la reposición de los equipos de las luces PAPI dado que cumplieron su vida útil en el año 2021 y no se podía realizar la reparación sólo con el reemplazo de piezas, por lo que se realizó su reemplazo según lo reportado por la interventoría.

⁷ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

⁸ PAPI: *Presicion Approach Path Indicator* o Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión.

<p>Foto 1. Luces PAPI en operación</p>	<p>Foto 2. Salida de pista B</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p>Se evidenció que las luces PAPI se encuentran operativas.</p>	<p>La Interventoría reportó en su informe mensual del mes de febrero de 2023 la intervención realizada por el Concesionario.</p>

- Reposición de placas de concreto

Esta actividad se definió con el fin de reemplazar el pavimento flexible por placas de concreto en el área de llegada nacional, llegada internacional, ingreso zona handling en el área de remolque de aeronaves dado que se estaban presentando deterioros en el pavimento flexible existente, esta actividad fue finalizada en el año 2022 según lo reportado por la Supervisión.

<p>Foto 3. Área de manejo de equipaje</p>	<p>Foto 4. Área de manejo de equipaje</p>
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p>Se evidencia la realización de las nuevas placas en concreto.</p>	<p>Se evidencia mejoría en el área de manejo de equipaje.</p>

- Reposición de reguladores de luces de pista

Los reguladores de pista precedentes tenían una vida útil que finalizaba en el año 2021, por lo que se definió su intervención prioritaria para el REPEX del año, lo cual fue realizado por el Concesionario según reportado por la interventoría en el informe emitido por la Interventoría, en donde se reporta el estado de luces de pista y taxeo con radicado ANI N. 20234090200042 del 21 de febrero de 2023, lo cual fue verificado en campo.

Foto 5. Luces de taxeo	Foto 6. Luces borde de pista
 <p data-bbox="212 932 782 982">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	 <p data-bbox="841 932 1398 982">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p data-bbox="203 995 792 1052">Se realizó una prueba en campo durante el recorrido en donde se verificó la operatividad de las luces.</p>	<p data-bbox="831 995 1408 1052">La interventoría reportó en el informe la operatividad de las luces de borde de pista.</p>

Se evidenciaron, adicionalmente los reportes de la Interventoría con radicado ANI N. 20234090133662 del 6 de febrero de 2023,⁹ en donde se reportaron luces fuera de servicio en la calle de rodaje Delta y en las salidas a pista Alfa y Bravo, por otra parte, en la plataforma de giro cabecera 1-9 se reportó que la iluminación era deficiente; al respecto el Concesionario SACSÁ realizó el cambio correspondiente y reportó que se realizaría el cambio integral de las luminarias para las demás áreas observadas; se revisó también el reporte de la Interventoría con radicado ANI N. y 20234090387182⁹ del 10 de abril de 2023 en donde se realizó seguimiento a los hallazgos y la revisión de la aplicación del RAC¹⁰ 14 en relación con las *luces de identificación de umbral de pista*. Al respecto, se evidencia que el Concesionario señaló tiempos de entrega, de los insumos para realizar estas reparaciones, de 3 meses por lo que se recomienda realizar el seguimiento correspondiente con el fin de garantizar la seguridad operacional aérea de la terminal.

- Reposición de máquinas de rayos X

Se determinó la necesidad de reemplazar 5 máquinas de rayos X dado que las precedentes habían cumplido su vida útil, con el fin de optimizar la seguridad aeroportuaria; al respecto se verificó en los informes mensuales de la Supervisión el seguimiento realizado a su adquisición y en el recorrido del proyecto se verificó su instalación.

⁹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹⁰ Reglamento Aeronáutico Colombiano.

Foto 7. Abordaje internacional	Foto 8. Abordaje nacional
 <p data-bbox="212 674 784 726">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	 <p data-bbox="839 674 1411 726">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p data-bbox="282 732 1339 760">Se verificó la instalación y operación de las máquinas de rayos X en las áreas de abordaje indicadas.</p>	

- División de pérgola entre posiciones 1 y 5

De acuerdo con los requerimientos establecidos por la Aerocivil y la *Transportation Security Administration* - TSA se solicitó la división física entre los pasajeros que abordan y los pasajeros en llegada en las posiciones 1 y 5, lo cual se reportó como cumplido por la Interventoría y se verificó en campo.

Foto 9. División pasajeros posición 1 a 5	Foto 10. División pasajeros posición 1 a 5
 <p data-bbox="212 1415 784 1467">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	 <p data-bbox="839 1415 1411 1467">Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p data-bbox="201 1474 779 1533">Se evidencia la finalización de la segregación física de pasajeros en las posiciones de abordaje nacional.</p>	<p data-bbox="824 1474 1411 1533">En el recorrido se observó que las obras de separación se encuentran finalizadas en su gran mayoría.</p>

Al respecto se evidenció que algunas zonas de intervención para segregación física de pasajeros se encuentran aún en fase de finalización de acabados arquitectónicos, por lo que, teniendo en cuenta que es una actividad finalizada en la vigencia 2022, se recomienda a la Interventoría emitir las alertas pertinentes respecto a la finalización de las intervenciones integralmente, teniendo en cuenta que las omisiones en la finalización de infraestructura implica posibles impactos en la experiencia del usuario en la infraestructura administrada por la Entidad.

- Reposición de cubierta de bodegas de carga y la pérgola entre posiciones 5 y 7

A causa de la ola invernal se presentaron daños en las cubiertas de las bodegas de carga y la pérgola de acceso a pasajeros en las posiciones 5 y 7, esta actividad fue finalizada según reportó la Supervisión en la entrevista de auditoría.

Foto 11. Cubiertas bodegas de carga	Foto 12. Reparación pérgola posición 6
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p>Se finalizaron las intervenciones en las cubiertas de las bodegas de carga.</p>	<p>Se reparó el tramo averiado en la pérgola de pasajeros y se encuentra operativa.</p>

Al respecto se revisaron los informes de la interventoría con radicado ANI N. 20234090021292 de 10 de enero de 2023 y 20234090134972 del 6 de febrero de 2023,¹¹ en donde se evidenciaron las principales observaciones encontradas en el estado de mantenimiento de las bodegas de LATAM, DEPRISA, AMERICAN AIRLINES, KLM, COPA, AIRSITE y las fachadas lado aire, al respecto se evidenció la atención del Concesionario de los requerimientos solicitados, sin embargo, según la respuesta del Concesionario, éstos no fueron atendidos en su totalidad; se recomienda realizar el seguimiento correspondiente, teniendo en cuenta que es una intervención del REPEX año 2022 según lo establecido en el otrosí N. 21 del contrato de concesión N. 0186 de 1996.

- Repotenciación de las unidades recuperadoras de frío

De acuerdo con la evaluación realizada durante la emisión del otrosí N. 21, se requería la repotenciación de los sistemas de extracción de humedad de la terminal, sin embargo, esta actividad no se llevó a cabo, dado que según reportó la Interventoría en el desarrollo de la auditoría, al momento de realizar la orden de materiales y determinar la intervención detallada a realizar, se determinó que no era necesaria dado que la adecuación a realizar implicaba una inversión mayor al costo de todo el sistema, lo cual fue revisado por la Interventoría y remitió por correo electrónico el día 11 de mayo de 2023¹² la siguiente justificación:

“(…) El proyecto para la repotenciación de las unidades recuperadoras de frío requiere un mantenimiento que supera el valor presupuestado porque tiene fuera de servicio la pieza más importante del equipo (la rueda de entalpia), adicionalmente es una pieza de importación y los costos y tiempos de entrega son altos, adicional a

¹¹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

¹² Ídem.

lo anterior no se logró comprobar la eficiencia del sistema en los años que estuvo en funcionamiento, por tal motivo el proyecto no se ejecutó. (...)

Teniendo en cuenta que esta intervención, de acuerdo con el otrosí N. 21, estaba incluida en el REPEX fijo 2022, se recomienda a la Interventoría incluir en sus informes la justificación de no ejecución de esta actividad junto con los conceptos técnicos aportados por el Concesionario en la determinación de no ejecución de esta actividad, con el fin de evitar vacíos en la trazabilidad de ejecución de obras en el contrato de concesión N. 0186 de 1996 y sus modificaciones contractuales; al respecto se emite una recomendación en la sección 9.3.2.

- Adecuación segundo piso salida nacional

Teniendo en cuenta el incremento de las operaciones y el consecuente aumento de pasajeros se identificó la necesidad de ampliar las salas de abordaje para pasajeros nacionales, lo cual se realizó en la vigencia 2022 y en abril de 2023, cuando se realizó el recorrido de auditoría se verificó la operatividad de la ampliación de la sala de abordaje en un segundo piso, lo cual aumentó la capacidad en un 25%.

Foto 13. Segundo piso sala de abordaje nacional	Foto 14. Segundo piso sala de abordaje nacional
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p>Se observa adecuación completa en segundo piso con comercios en operación.</p>	<p>Se evidenció adecuación completa en segundo piso con disposición de pantallas informativas.</p>

5.1.1.2 REPEX fijo 2023

De acuerdo con el otrosí N. 21 se definieron los mantenimientos mayores a realizar en el primer semestre de 2023, los cuales, según reportó la Supervisión en la respuesta de entrevista de auditoría se encuentran en desarrollo en abril de 2023; se presenta a continuación el resumen del avance reportado por la Interventoría en los informes mensuales de los meses de enero, febrero y marzo de 2023.¹³

¹³ Radicados 20234090224102 del 27 de febrero de 2023, 20234090334122 del 25 de marzo de 2023, 20234090452772 del 25 de abril de 2023.

Tabla 4. Resumen ejecución REPEX Año 2023

CONCEPTO - REPEX 2023	PRESUPUESTO	EJECUCIÓN		
		Enero 2023	Febrero 2023	Marzo 2023
Fijo + Variable	21.760.000.000	32.813.000	165.206.031	336.863.503
	100%	0,2%	0,76%	1,55%

Fuente: Informes interventoría meses enero, febrero y marzo de 2023

De la información reportada por la Interventoría se resalta que, a marzo de 2023, se presenta una ejecución del 1,55% de las intervenciones de REPEX fijo, las cuales de acuerdo con la emisión del otrosí N. 21 deberán ser ejecutadas hasta julio de 2023, por lo que a marzo de 2023 se ha cumplido el 42% del plazo.

Por otra parte, en línea con el avance revisado del REPEX fijo 2022, se presenta a continuación el avance reportado por la Interventoría en los informes mensuales de los meses de enero, febrero y marzo de 2023¹³, para cada una de las actividades definidas como REPEX fijo 2023, definidas como necesarias en la emisión del otrosí N. 21.

Tabla 5. Resumen ejecución REPEX fijo Año 2023

	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO	ENERO	FEBRERO	MARZO	TOTAL
1	Intervención al pavimento	12.000.000.000	26.775.600	0	0	26.775.600
2	Adecuaciones subestación 2	400.000.000	0	0	23.030.000	23.030.000
3	Intervención al apantallamiento del edificio	145.000.000	0	0	0	0
4	Reposición bombas de agua fría	1.080.000.000	0	0	0	0
5	Intervención impermeabilización edificio	320.000.000	0	0	0	0
6	Reposición radios base de comunicación	160.000.000	0	0	0	0
7	Reposición equipos TICs	1.400.000.000	0	0	0	0
8	Reposición de computadores y sistema operativos del CUTE	600.000.000	2.100.000	55.571.730	0	57.671.730
	Totales	16.105.000.000	28.875.600	55.571.730	23.030.000	107.477.330
			Porcentaje ejecutado del REPEX fijo 2023			0,67%

Fuente: Informes de Interventoría meses enero, febrero y marzo de 2023.

De acuerdo con lo citado anteriormente en esta sección, en línea con la verificación realizada en campo, se evidencia que los mantenimientos mayores establecidos en el otrosí N. 21 tienen un cumplimiento total para la vigencia 2022, según lo reportado por la Supervisión en la entrevista de auditoría, lo cual evidencia la gestión pertinente por parte del Concesionario en la ejecución de las obras y los respectivos controles.

Por otra parte, en relación con el REPEX fijo 2023, de acuerdo con lo reportado por la Interventoría no se han realizado intervenciones mayores, teniendo en cuenta que el porcentaje de ejecución financiero está en 0,67% a marzo de 2023, al respecto se citan los antecedentes relacionados con la importancia de realización de las obras para la operación actual del aeropuerto.

Durante la realización del estudio de conveniencia y oportunidad del otrosí N. 21 al contrato de concesión N. 0186 de 1996, la interventoría UTCAC analizó lo siguiente en su concepto emitido sobre la modificación contractual con radicado ANI N. 20224091152092 del 12 de octubre de 2022:

“(…) Como se observó anteriormente en las estadísticas de pasajeros del aeropuerto, la recuperación del tráfico prepandemia se ha producido tiempo antes de las previsiones de organismos como IATA y ACI LAC que

estimaban la recuperación en la región para final de 2022 o primer trimestre de 2023. La realidad nos muestra que en el interanual a agosto 2022 (tráfico 1 de septiembre 2021 a 31 de agosto de 2022) el aeropuerto ha movilizado 6.942.224 pasajeros, lo que impacta en una presión muy fuerte sobre la infraestructura en términos de capacidad y por ende en la necesidad de aumentar el mantenimiento y gastos operativos del aeropuerto reflejados en la propuesta del Concesionario avalada por el Interventor.(...)” Subrayado fuera del texto

Adicionalmente, el Concesionario presentó en la propuesta de intervención, en particular, del REPEX fijo 2023. Las razones técnicas de realización de las intervenciones definidas en los términos que se citan a continuación:

Tabla 6. Propuesta de intervención Concesionario SACS REPEX 2023

1	Intervención al pavimento	Para el 2023, teniendo en cuenta la antigüedad de pavimentos de la pista, se hace necesario mantenerlos en constante observación con el objeto de definir intervenciones que la mantengan operativa, prestando especial atención, pero sin limitarse a las zonas de contacto, zonas de constante afectación por chorros de motores, zonas de giros de las aeronaves, algunas áreas a intervenir están localizadas entre las abscisas 800 a 1600, entre 1600 y 1800 y 1800 a 2200, con Costo estimado \$\$3,800,000,000, igualmente en la plataforma principal y secundaria se tiene identificadas áreas en el ingreso a plataforma y las calles de rodaje internas de plataforma que <u>necesitan ser intervenidas para mantener la operación segura y continua</u> , con un valor estimado de \$2,200,000,000
2	Adecuaciones subestación 2	La subestación 2 requiere el cambio de gabinetes, conectores y contactores que por su continuo trabajo se han ido deteriorando y perdiendo sus propiedades. Con estos cambios <u>se garantiza el suministro del fluido eléctrico y la eliminación de puntos calientes del sistema</u> . Costo estimado \$ 400,000,000
3	Intervención al apantallamiento del edificio	El edificio requiere una intervención a la malla de protección contra descargas eléctricas, esta requiere reforzar sus conexiones a tierra y garantizar la continuidad de sus conexiones <u>para conducir apropiadamente las descargas atmosféricas sin que afecten el sistema eléctrico, voz y datos del terminal</u> . Este mantenimiento maximiza la seguridad de las instalaciones. Costo estimado \$ \$145,000,000
4	Reposición bombas de agua fría	El sistema de presurización y bombeo requiere reposición por cumplimiento de su vida útil. Esta reposición se hace necesaria con el objeto de <u>minimizar despresurizaciones en el sistema de agua del terminal y su consecuente falla en el servicio de agua</u> en baños, locales comerciales, aire acondicionado y en general en todas las áreas del aeropuerto. Costo estimado \$ 1,080,000,000.
5	Intervención impermeabilización edificio	Para garantizar el estado de impermeabilización sobre las terrazas y <u>evitar daños por las lluvias y afectaciones en el servicio prestado en la terminal de pasajeros</u> , es necesario todos los años acometer intervenciones sobre el Edificio Terminal Costo estimado \$ \$320,000,000
6	Reposición radios base de comunicación	Las comunicaciones son primordiales en la operación del aeropuerto, dado que por este medio se comunica toda la operación en pista, plataformas y en general todo el terminal, con el fin de coordinar, atender y planificar requerimientos que inciden directamente en la operación del aeropuerto. Esto <u>radios base se han ido desactualizando por los avances en la tecnología, por tanto, requieren actualización; con el objeto de maximizar la buena prestación del servicio</u> . Costo estimado \$ \$160,000,000
7	Reposición equipos TICs	El continuo desarrollo tecnológico implica la <u>reposición constante de equipos de informática</u> , sistemas de almacenamiento de datos ampliación y actualización de los sistemas de seguridad electrónica del aeropuerto, incluye el circuito cerrado de TV,

		sistema de almacenamiento de cámaras, control de acceso y detección de incendio. Costo estimado \$ 1,400,000,000,
8	Reposición de computadores y sistema operativos del CUTE ¹⁴	Los equipos del CUTE <u>requieren un cambio de tecnología y actualización, indispensable para la continuidad de la operación en el proceso de facturación.</u> consiste en el cambio de computadores y sistema operativo de Windows 7 a Windows 10 incluye la configuración de los periféricos a Windows 10. (No se cambian los periféricos) Windows 7 ya no tiene soporte ni actualización. Costo estimado \$600,000,000.

Fuente: Oficio del Concesionario SACSА con radicado ANI N. 20224091124832 del 5 de octubre de 2022

Conforme a los motivos de intervención identificados por el Concesionario SACSА y avalados por la Interventoría, se evidencia que la intervención más grande, la del mantenimiento del pavimento en pista y plataforma, requiere su realización en los primeros meses del año 2023, teniendo en cuenta que la no ejecución podría involucrar una operación no segura e ininterrumpida del aeropuerto, así como las razones evidenciadas en la Tabla 6, en donde las intervenciones propuestas para el REPEX fijo están relacionadas con aspectos fundamentales para la operación del aeropuerto tales como i) el suministro continuo del fluido eléctrico y eliminación de puntos calientes, ii) la conducción apropiada de las descargas atmosféricas sin afectar el sistema eléctrico, voz y datos del aeropuerto, iii) la minimización de despresurizaciones en el suministro de agua potable en el terminal aéreo, iv) la impermeabilización para evitar daños por lluvias, v) la actualización de los radios base que son primordiales para la comunicación de operación en pista y plataformas, vi) la reposición de equipos de informática y vii) la actualización de computadores y su correspondiente software.

De acuerdo con la justificación de las obras y teniendo en cuenta que el avance presentado por la Interventoría es de 0,67% a marzo de 2023, se advierte que implementar acciones inmediatas para la ejecución de las intervenciones en el plazo contractual es urgente y necesario, teniendo en cuenta que las actividades definidas dentro del REPEX fijo 2023 inciden directamente en la operación continua y segura del aeropuerto, dado que la mayor parte de estas intervenciones se deben a que se ha cumplido la vida útil de la infraestructura y la no ejecución podría poner en riesgo la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general; aspectos que influyen directamente sobre los usuarios y el servicio de transporte que presta el aeropuerto a la ciudad de Cartagena como nodo estratégico turístico en Colombia.

Luego de la socialización del informe preliminar de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la Agencia, manifestó por correo electrónico, lo siguiente, respecto al seguimiento realizado a mayo de 2023 en la ejecución de las obras de REPEX fijo 2023:

“(…)1. Respecto al análisis de la ejecución de REPEX para el año 2023 incluida en el numeral 5.1.1.2, debe señalarse que una de las actividades principales y de mayor peso presupuestal en el año 2023 es la Intervención del pavimento de pista y plataforma del aeropuerto, la cual se vio afectada por la existencia de un NOTAM¹⁵ de cierre para el aeropuerto de Barranquilla hasta el mes de marzo de 2023 y la posterior temporada de semana santa, pese a que la solicitud se había realizado a la AEROCIVIL por parte del Concesionario desde el mes de diciembre de 2022 (ver correo adjunto RE Solicitud Notam cierre (2023)), situación que solamente permitió lograr la aprobación del NOTAM de cierre de pista, previo a la concertación con AEROLINEAS a partir del 10 de abril de 2023 como se muestra en la siguiente imagen:

¹⁴ Sigla en inglés para “Equipo de Uso Común de Terminal” (Common Use Terminal Equipment)

¹⁵ NoTAM: Notice to Airmen (Aviso para aviadores)

D 0619/ 23

CARTAGENA/CARTAGENA - RAFAEL NUÑEZ (SKCG)
2304100445 / 2306301025 EST 0445-1025,
RWY 01/19 CLSD

Notam entre las 0445 y 1025 (11:45 pm y 5:25 am) HL del 10 de abril al 30 de junio

Lo anterior genero un atraso en el avance del REPEX entre febrero y marzo de 2023. No obstante se remite comunicación de la Interventoría con la reprogramación de actividades de REPEX programadas para el año 2023 y archivo excel revisado en conjunto con el Concesionario para el plan de acción correctivo. (Cronograma actividades Repex.PDF y CRONOGRAMA REPEX 2023.xls) (...)

La información remitida por la Supervisión, como plan de acción correctivo se consigna en los papeles de trabajo de la auditoría y de acuerdo con la advertencia emitida en la sección 9.4, la Oficina de Control Interno realizará el seguimiento correspondiente.

En cualquier caso, aunque la actividad del mantenimiento de pista sea una de las principales actividades por ponderación presupuestal, se reitera la importancia de realización de los mantenimientos mayores, en cada una de las áreas mencionadas previamente, teniendo en cuenta que la no ejecución de estas actividades y posterior falla, en cualquiera de los componentes analizados (sistema eléctrico, apantallamiento del edificio, red de voz y datos, suministro de agua potable, impermeabilización de cubiertas, radios de comunicación, equipos de informática, luces en pista, entre otros) podría generar impactos negativos directos en la operación de la terminal portuaria, como por ejemplo, el cierre de pista durante 2 horas notificado por el Concesionario SACSA el lunes 22 de mayo de 2023 entre las 19:00 y las 21:00 a causa de *fallas en el sistema de luces de borde de pista*¹⁶; en donde, con el cierre en un puente festivo, se afectó la adecuada prestación del servicio a los usuarios y la protección del interés general, lo cual incide directamente en el objetivo misional de la Entidad.

5.1.2 REPEX variable

Como se ha mencionado previamente en la emisión del ofrosí N. 21, se definió adicionalmente la ejecución de intervenciones REPEX variable, necesarias para mejorar las instalaciones, acometer reposiciones de partes o de activos de menor cuantía, de acuerdo con el volumen de pasajeros en la terminal, se determinaron las siguientes intervenciones:

- mantenimiento de bandas transportadoras.
- mejoramiento y nivelación de franjas de seguridad de pista.
- adecuación zona de ingresos pasajeros internacionales.
- restaurador de pista y emulsión asfáltica.
- recuperación de señalización horizontal lado aire, así como reposición de elementos para garantizar la operación ininterrumpida del aeropuerto.

Así como algunas adicionales que han sido verificadas por la interventoría y se revisaron durante el recorrido realizado al proyecto en abril de 2023, según se presenta a continuación:

- Reparaciones mayores vehículos

Respecto a las reparaciones de vehículos mayores en el informe de interventoría del mes de diciembre de 2022, la Interventoría reportó los mantenimientos de los sistemas electromecánicos que se requerían en

¹⁶ <https://aeropuertocartagena.com.co/> consultado el 24 de mayo de 2023

los vehículos de bomberos, lo cual según reportado por la Interventoría en el recorrido de auditoría fue atendido por el Concesionario.

Foto 15. Vehículo B3 Bomberos	Foto 16. Vehículos B1, B2 y B3
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023
Se verificó la operación de los vehículos B1, B2 y B3 de Bomberos.	

- Intervención de mantenimiento de aires acondicionados

Respecto a esta intervención en el informe de la Interventoría del mes de marzo de 2023 se menciona que se ha realizado el correspondiente mantenimiento preventivo de equipos, la inspección de funcionamiento general (diaria), los chequeos de funcionamiento (diaria) e inspección de ductos y limpieza de rejillas, por lo que se evidencia que la interventoría realiza sus labores de seguimiento y control en esta materia; sin embargo, durante el recorrido se evidenciaron algunas deficiencias en el estado de mantenimiento de las rejillas del aire acondicionado, según se evidencia a continuación.

Foto 17. Aire acondicionado sala de abordaje nacional	Foto 18. Aire acondicionado sala de abordaje nacional
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023
Estado de deterioro de las rejillas de aire acondicionado de la sala de abordaje nacional.	

Al respecto se revisó el Plan de Mantenimiento periodo 2023 aprobado en diciembre de 2022¹⁷ mediante comunicación de la Interventoría con radicado ANI N. 20224091424772 del 21 de diciembre de 2022, en donde en la ficha *MT009 - Procedimiento para el mantenimiento de los sistemas de aire acondicionado* se reportan las acciones de mantenimiento preventivo y en las acciones de mantenimiento se menciona la actividad de *atacar focos de corrosión* lo cual debería ser aplicado en los puntos señalados, teniendo en cuenta que estas rejillas se encuentran en operación en la terminal aérea y su deterioro es notorio, lo cual podría afectar la calidad del aire proporcionado en la terminal, además de consecuencias negativas de tipo reputacional.

- Intervención y mantenimiento en cubiertas de las edificaciones y desagües de aguas lluvias del terminal

De acuerdo con el informe de Interventoría del mes de diciembre de 2023 y lo reportado durante el recorrido de auditoría en abril de 2023, se realizó la reposición del manto asfáltico deteriorado en la cubierta del aeropuerto, lo cual se encuentra finalizado en la azotea del edificio principal, en la cubierta de la terminal internacional, y a abril de 2023, se encontraba en ejecución en la cubierta de la terminal nacional.

Foto 19. Impermeabilización azotea edificio	Foto 20. Impermeabilización cubierta sala de abordaje internacional
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023
Reparaciones en la impermeabilización realizada en la cubierta del aeropuerto.	

Respecto al REPEX variable definido para los años 2022 y 2023 se verificó que en general se están realizando las intervenciones conformes a mejorar las condiciones de servicio del terminal aéreo y adaptarlo a la demanda de pasajeros que está presentando en la reactivación de operaciones post-pandemia.

5.1.3 Otros mantenimientos revisados en el recorrido de auditoría

Adicionalmente durante el recorrido de auditoría se evidenciaron algunos puntos en donde se pueden presentar mejoras en el mantenimiento, los cuales se presentan y comentan a continuación:

¹⁷ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.


Foto 21. Acabados terminal internacional	Foto 22. Acabados terminal internacional
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p>En la sala de abordaje internacional se evidenció que los acabados arquitectónicos de paredes presentan deterioro en grado alto, denotándose zonas de intervenciones previas en blanco, por lo cual se recomienda atender el reemplazo o pintura de DryWall a la brevedad.</p>	





Foto 23. Acabados terminal internacional	Foto 24. Acabados terminal internacional
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p>En la sala de abordaje internacional en los costados sur y norte, se visualiza un vano de DryWall en correspondencia de un ducto de aire acondicionado, se recomienda atender la reparación a la brevedad teniendo en cuenta la magnitud del fallo.</p>	

Foto 25. Cubierta terminal internacional	Foto 26. Acabados terminal internacional
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>

Se observa que la estructura metálica de la cubierta de la terminal internacional se encuentra en intervención de pintura y reparación, se recomienda finalizar la intervención teniendo en cuenta los signos de deterioro que se presentan en las correas de la estructura.

Foto 27. Intervenciones pendientes DryWall	Foto 28. Intervenciones pendientes DryWall
	
<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	<p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>

Se observan pendientes de intervención en el DryWall de la sala de abordaje nacional, relacionadas con la instalación de nuevas áreas de aprovechamiento comercial y el desplazamiento de monitores en la sala de abordaje nacional; se recomienda atender los pendientes a la brevedad dado que se ve afectada la estética del estado de la infraestructura administrada por la Entidad.

Foto 29. Cielo raso sala de abordaje nacional	Foto 30. Cielo raso sala de abordaje nacional
	
Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023	Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023
<p>Respecto al mantenimiento de cielos raso se evidenció en la sala de abordaje nacional que se presentan zonas en donde no se han realizado reemplazos en el último periodo de revisión, por lo que se recomienda implementar las medidas conjuntas con el Concesionario, teniendo en cuenta que se está afectando estéticamente el aspecto de la terminal aérea administrada por la Entidad.</p>	

5.1.4 Reversión del contrato de concesión

En la auditoría se evidenció que la Interventoría y la Supervisión han hecho seguimiento al proceso de reversión, el cual tuvo una visita inicial de diagnóstico en julio de 2022, teniendo en cuenta que previamente a la suscripción del otrosí N. 21 el contrato de concesión finalizaba en diciembre de 2022, al respecto la Aerocivil realizó los comentarios correspondientes para iniciar el proceso.

La interventoría implementó la *sección 2. Seguimiento y avance proceso de reversión del contrato de concesión* en donde se reportan los formatos que se han diligenciado mes a mes en cada uno de los subsistemas definidos por la Aerocivil, en línea con el documento *GCSP-M-001 Manual de Reversiones V4* de la Agencia, en esta sección se reportan los formatos diligenciados, la documentación de respaldo digital y si cuenta con validación u observaciones de la interventoría.

En atención al grupo de formatos que hacen parte del Manual de Reversiones, según se ha mencionado previamente, se desarrolló por parte de Concesionario y la Interventoría, un cronograma para el diligenciamiento de cada uno de estos formatos y de los subsistemas que componen la infraestructura y equipos entregados en concesión objeto de reversión, del cual la Supervisión realiza validación y seguimiento, y en la entrevista de auditoría reportó el siguiente estado de avance conforme a lo plasmado en el cronograma; a abril de 2023 se tiene el siguiente estado de diligenciamiento de los formatos de reversión:

Tabla 7. Estado de avance formatos proceso de reversión

<p>Formatos de subsistemas entregados por SACSA y validados por la interventoría:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Facilitación - Seguridad AVSEC - Coordinación para operación con ATS - Operaciones aeroportuarias - Financiera / Proyectos
--	--

<p>Formatos de subsistemas entregados por SACSA y en revisión por la interventoría:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - SEI (Salvamento y Extinción de Incendios) - Ambiental, social y control fauna - Atención al usuario (PQRS) - Pista (RWY), área de movimiento (TWY), plataforma, terminales de pasajeros, terminal de carga, edificaciones anexas, hangares - Inmuebles / Proyectos y DAF - Muebles / Proyectos, mantenimiento y DAF - Informática - Financiera / proyectos - Jurídico / Comercial y Seguridad
<p>Formatos de subsistemas en estado de diligenciamiento por SACSA:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios médicos (sanidad) - Administrativo / Gestión documental - Equipos energéticos, mecánicos y electromecánicos

Fuente: Informe de interventoría mes de marzo de 2023¹⁸

Respecto a los planes del aeropuerto, la Interventoría y la Supervisión señalaron que a abril de 2023 se encuentran actualizados y presentados a la Aerocivil los planes de operación, mantenimiento, emergencias, y facilitación, sin embargo, se está a la espera del concepto por parte de la Aerocivil. Respecto al plan de seguridad del aeropuerto, éste se encuentra aprobado por la Aeronáutica Civil mediante comunicado 4500-2022037991 del 19 de octubre de 2022.

En general, se considera que se está cumpliendo con el procedimiento definido por la ANI para la etapa de reversión. Se recomienda a la Interventoría y a la Supervisión continuar trabajando de manera oportuna con el fin de cumplir con el plazo definido para esta etapa del proyecto, además de realizar el control correspondiente al cronograma de reversión que se establezca según la finalización del contrato de concesión N. 0186 de 1996.

Según lo reportado en esta sección, se observa que en la ejecución del contrato se están aplicando los controles correspondientes en aras de evitar la materialización del riesgo *GCSP-09 Posibilidad de pérdidas económicas, por transferencias de obligaciones no contractuales a la entidad, debido a errores u omisiones durante la terminación, caducidad, nulidad, reversión y/o liquidación de los contratos* definido en el *Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte*¹⁹, teniendo en cuenta que se está implementando el control establecido como: *El equipo responsable de la reversión, cada vez que se requiere, identifica las obligaciones pendientes de cumplimiento y establecen mecanismos para su gestión, atendiendo a lo establecido en el “Manual de reversiones” (GCSP-M-001) con el fin de evitar que la ANI asuma obligaciones que no le correspondan. Como evidencia se tiene los registros que se llevan en las diferentes reversiones y las actas.*

Lo anterior, teniendo en cuenta la verificación que están realizando los profesionales de apoyo de reversión, tanto de la Supervisión como de la Interventoría, y que las últimas modificaciones contractuales han establecido como lineamiento de desarrollo del proceso de reversión, el Manual de Reversiones vigente de la Agencia Nacional de Infraestructura.

¹⁸ Radicado ANI 20234090452772 del 25 de abril de 2023.

¹⁹ Disponible en: https://www.ani.gov.co/sites/default/files/mapa_de_riesgos_gestion_contractual_2022.pdf

5.1.5 Conclusiones sobre el estado de mantenimiento del aeropuerto

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El avance físico global de los mantenimientos mayores e inversiones estipulados en el otrosí N. 21, como REPEX fijo a ejecutar en 2022 con corte al 31 de marzo de 2023, se encuentra finalizado, encontrándose pendientes solo algunas intervenciones menores.
2. El avance físico global de los mantenimientos mayores e inversiones estipulados en el otrosí N. 21, como REPEX fijo y variable a ejecutar en el primer semestre de 2023 con corte al 31 de marzo de 2023, es de 1,55% ejecutado contra 42% del tiempo de ejecución transcurrido; es decir que la mayor parte de las obras se encuentran pendientes de ejecución a abril de 2023; teniendo en cuenta que el Concesionario cuenta con fecha máxima para la realización de estas obras hasta el 31 de agosto de 2023, se emite una advertencia en esta materia, al respecto, la Supervisión y la Interventoría, luego de la socialización del informe preliminar de auditoría realizaron un plan de acción correctivo a aplicar con el Concesionario, al cual se hará seguimiento por parte de la Oficina de Control Interno en el marco de la advertencia emitida en la sección 9.4.
3. Se considera que se está cumpliendo con el procedimiento definido por la ANI para la etapa de reversión del proyecto que inició preliminarmente el 1 de julio de 2022 cuando el contrato finalizaba el 31 de diciembre de 2022 y se retomó el 1 de marzo de 2023 posterior a la suscripción del otrosí N. 21 en el cual se prevé que el contrato finalice el 31 de agosto de 2023, lo que evidencia la ejecución de los controles establecidos por la Entidad en aras de evitar el riesgo definido en el *Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte como GCSP-09 Posibilidad de pérdidas económicas, por transferencias de obligaciones no contractuales a la entidad, debido a errores u omisiones durante la terminación, caducidad, nulidad, reversión y/o liquidación de los contratos.*

5.2 Verificación del cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el concesionario SACS SA con ocasión de la emergencia sanitaria a causa de la COVID-19

La presente sección se desarrolla en el marco del objetivo específico del numeral 1.2.4. Se evidenció que el 22 de febrero de 2021 la Sociedad Aeroportuaria de la Costa SA - SACS SA se adhirió al Memorando de Entendimiento suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios del modo aeroportuario con ocasión de la pandemia por la COVID-19, con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación, y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (MOU)²⁰ el cual estableció un tratamiento transversal frente a los impactos de la pandemia a causa del COVID-19 en materia de i) disminución de los ingresos regulados y no regulados asociada a la imposibilidad de explotar las concesiones por la suspensión del tráfico aéreo nacional e internacional, ii) obligaciones cuya exigibilidad resultaría gravosa frente a las consecuencias de la emergencia sanitaria en la operación de los aeropuertos concesionados, y iii) ratificación de la autonomía de los concesionarios aeroportuarios en cuanto a su relación con los tenedores de áreas de explotación comercial.

²⁰ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

En esta sección se comenta el cumplimiento de lo establecido en dicho Memorando de Entendimiento, específicamente en lo referente a la gestión procedente que resultó en acuerdos entre el Concesionario y la ANI.

5.2.1 Compensaciones frente a las afectaciones en los ingresos de los Concesionarios hasta el 30 de septiembre de 2022

En el primer acuerdo del Memorando de Entendimiento suscrito en febrero de 2021 se estableció que:

“(…) 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 en los ingresos regulados y no regulados de los CONCESIONARIOS. (…)”

Lo que da lugar a compensaciones frente a las afectaciones en los ingresos de los Concesionarios, que no serán en dinero según lo establecido en el segundo punto del MOU: *“Las PARTES acuerdan que no habrá compensación en dinero con utilización de los recursos de la ANI y/o Aerocivil, ni de los recursos disponibles, superavitarios, excedentarios y/o remanentes de los patrimonios autónomos de cada Contrato de Concesión.”*

Los modos de compensación se acordaron en el cuarto punto del Memorando de Entendimiento, estableciendo en el numeral 4.1 lo pertinente para *contratos de plazo fijo, sin ingreso esperado*, como lo es el contrato de concesión aeroportuaria No. 0186 de 1996, en donde se estableció una prórroga compensatoria en los siguientes términos: (i) *Compensación por la totalidad de los ingresos regulados y no regulados no recibidos*, (ii) *Determinación del plazo de prórroga compensatorio* y (iii) *Gastos durante el plazo de prórroga compensatorio*, a continuación, se cita lo acordado en el MOU en relación cada uno de estos puntos y las acciones desarrolladas por la Entidad en el marco del contrato de concesión:

- (i) Compensación por la totalidad de los ingresos regulados y no regulados no recibidos

El memorando de entendimiento (MOU) estableció lo siguiente:

“(…) 4.1 Contratos de plazo fijo, sin ingreso esperado: El restablecimiento se hará mediante una prórroga compensatoria del plazo, así:

- (i) Compensación por la totalidad de los ingresos regulados y no regulados no recibidos: El valor de la compensación será la diferencia entre los ingresos entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2019 en precios constantes de diciembre de 2019, incrementados por la tasa de crecimiento porcentual del tráfico realmente experimentado por cada concesión entre enero y febrero de 2020 frente al tráfico del mismo periodo del 2019, y los ingresos efectivamente causados entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020 en precios constantes de diciembre de 2019. Valores todos determinísticos, conocidos y que se desprenden de los estados financieros auditados de cada Concesionario para el periodo de 2019 y de su contabilidad de 2020 en ausencia de estados financieros auditados a la fecha. (…)”*

Según lo establecido en la sección 4.1 del MOU, en particular, lo que respecta al literal (i) en la comunicación con radicado ANI No. 20213080049953 del 17 de marzo de 2021, la Gerencia Financiera de la Vicepresidencia de Gestión Contractual establece los valores de la compensación teniendo en cuenta las consideraciones correspondientes en relación con la tasa de crecimiento porcentual del tráfico y los ingresos efectivamente causados en el periodo de cese de tráfico aéreo comercial, según se cita a continuación:

“(…) Tasa de crecimiento

Para el cálculo del valor de la compensación, el Concesionario se determinó como tasa de crecimiento (TC) un 6,26% que corresponde al promedio de las variaciones en el tráfico de salida entre los periodos anteriormente descritos, es decir, se corresponde al producto de dividir los 505.886 sobre los 537.553 del enero y febrero de cada año, porcentaje que fue verificado por el área técnica de la Entidad:

TABLA 2 PASAJEROS DE SALIDA REPORTADOS
Período de enero - febrero de 2020 vs 2019

PASAJEROS SALIDOS					
	ENERO	FEBRERO	TOTAL	EXENTOS nales inter ener -	TOTAL PAX PAGO
2019	294.554	224.942	519.496	13.610	505.886
2020	307.500	242.930	550.430	12.877	537.553

Fuente: Concepto Interventoría UTCAC

Validación Ingresos período: 23 marzo de 2019 al 01 de septiembre de 2019

La validación de los ingresos netos (restando los descuentos) para el período comprendido en el 23 de marzo de 2019 y el 01 de septiembre de 2019, es tomada de los valores indicados en el modelo suministrado por SACSA S.A. y corroborados con la información reportada por la Revisoría Fiscal y la firma Interventora.

TABLA 3 COMPARATIVO VALORES DE INGRESOS NETOS REPORTADOS
Período Marzo - Septiembre de 2019

Valores expresados en Pesos Colombianos Corrientes

Detalle	mar-19	abr-19	may-19	jun-19	jul-19	ago-19	sep-19
[A] Información Propuesta MOU	16.091.613.302	14.273.955.186	13.252.603.767	13.809.568.783	15.220.840.169	15.743.424.004	14.014.208.248
[B] Información Revisoría Fiscal	16.091.613.302	14.273.955.186	13.252.603.767	13.809.568.783	15.220.840.169	15.743.424.004	14.014.208.248
Diferencia [A-B]	-	-	-	-	-	-	-
[C] Información a Auditoría Financiera	16.091.613.302	14.273.955.186	13.252.603.767	13.809.568.783	15.220.840.169	15.743.424.004	14.014.208.248
Diferencia [A-C]	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Construcción GIT Financiero 1 - VGC

Para la expresión de los valores de la Tabla en constantes de diciembre de 2019 incrementados con la tasa de crecimiento, se tuvo en cuenta:

- Tasa de Crecimiento estimada por el Concesionario ... 6,26%
- IPC correspondiente para diciembre del año 2019 103,8

Tabla 6 CONSOLIDADO INGRESOS NETOS SACSA S.A
23-Mar de 2019 al 25-Sep de 2019

(Valores Expresados en Pesos Corrientes)

INGRESO	mar-19	abr-19	may-19	jun-19	jul-19	ago-19	sep-19	Total
[a]	16.091.613.302	14.273.955.186	13.252.603.767	13.809.568.783	15.220.840.169	15.743.424.004	14.014.208.248	102.406.213.459
[b]	5.070.719.871	15.417.073.012	14.269.213.958	14.829.817.095	16.308.832.337	16.854.035.278	12.474.513.183	95.224.204.734

Fuente: Construcción GIT Financiero 1 - VGC

[a] Ingresos netos corrientes SACSA S.A

[b] Ingresos Constantes diciembre de 2019, incluye tasa de crecimiento y días de reconocimiento MOU

Validación Ingresos 23 marzo de 2020 al 01 de septiembre de 2020

La validación de los ingresos para el período comprendido en el 23 de marzo de 2020 y el 25 de septiembre de 2020, es tomada de los valores indicados en el modelo suministrado por SACSA y corroborados con la información reportada por la Revisoría Fiscal y la Interventoría Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena.

Tabla 7 INGRESOS SACSA S.A
Período 23-Mar de 2020 al 01-Sep de 2020
(Valores Expresados en Pesos Corrientes)

CONCEPTO	FECHA						
	mar-20	abr-20	may-20	jun-20	jul-20	ago-20	sep-20
Tasas aeroportuarias	7.778.092.825	8.309.989	-277.338.709	139.130.807	93.731.302	70.958.727	659.602.000
Servicios aeroportuarios	1.867.601.300	8.257.011	11.048.331	-159.786.079	22.321.792	18.446.682	195.508.700
Comerciales	2.619.751.785	795.528.796	65.462.181	2.855.404	312.187.328	7.233.108	167.941.000
Otros ingresos	86.170.076	62.507.132	11.559.537	10.777.320	11.724.444	7.840.315	19.099.000
Total Ingresos	12.351.615.985	874.602.928	-189.268.659	-7.022.548	439.964.866	104.478.832	1.042.150.700

Compensación por la totalidad de los ingresos regulados y no regulados no recibidos

Siguiendo la metodología indicada en el cuarto punto del segundo numeral del “Memorando de Entendimiento suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios del modo aeroportuario” para contratos de plazo fijo sin ingreso esperado; se obtiene el siguiente valor por compensación de ingresos regulados y no regulados no recibidos a favor del Concesionario.

Tabla 10. CONSOLIDADO INGRESOS SACSA S.A PARA COMPENSACIÓN
(Valores Expresados en Pesos Colombianos Contantes Dic-19)

Detalle	Valor \$ Dic/19
Ingresos 23 mar -01 sep 2019 (TC)	\$ 95.224.204.734
Ingresos 23 mar -01 sep 2020	\$ 5.758.425.918
Total Compensación	\$ 89.465.778.816

Fuente: Construcción GIT Financiero 1 - VGC

(...)”

De acuerdo con lo presentado anteriormente se verificó que la metodología para el cálculo de la compensación incluyó el cálculo de la tasa de crecimiento porcentual de la concesión entre enero y febrero de 2020 comparada con los pasajeros facturados en el mismo periodo para el año 2019; adicionalmente se establecieron los ingresos entre el 23 de marzo y 30 de septiembre de 2019 y el mismo periodo en 2020 con el fin de establecer la diferencia y determinar la compensación por un valor de COP 89.465.778.816 y valor de compensación neta de COP 82.294.791.190; adicionalmente se resalta que los valores determinados por la Entidad fueron corroborados con la Revisoría Fiscal y la Interventoría, en línea con lo establecido en el MOU.

- (ii) Determinación del plazo de prórroga compensatorio

El memorando de entendimiento (MOU) estableció lo siguiente:

“(…)”

- (ii) **Determinación del plazo de prórroga compensatorio:** *Obtenido el resultado de la compensación, el mismo será convertido en un plazo de prórroga compensatorio utilizando la fórmula que debidamente lo refleje, reconociendo el costo promedio ponderado de capital del proyecto -WACC (por sus siglas en inglés), cuyo cálculo se realizará de conformidad con la Metodología del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para el monto de ingresos dejados de obtener en aquellos contratos en los que no esté pactada una fórmula de ajuste, y en los casos en que exista una fórmula de ajuste pactada en los contratos, se aplicará esta. A su vez, los ingresos promedio mensuales del año 2019, se indexarán al IPC proyectado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y se llevarán hasta la fecha en la que empezará el plazo de prórroga compensatorio. Siempre que el tráfico se haya normalizado a los niveles del 2019, el plazo resultante de la fórmula acordada, constituirá un plazo estimado máximo a efectos de que los*

concesionarios obtengan la compensación acordada, de manera que el contrato terminará al momento de obtención de la compensación por ingresos regulados y no regulados no recibidos, según el numeral (i) anterior o al momento de vencimiento del plazo de prórroga compensatorio, según el presente numeral (ii), lo que ocurra primero. En caso contrario, las Partes tendrán en cuenta tal circunstancia para la determinación del plazo, ya sea mediante la implementación de un plazo variable y/o cualquier otro mecanismo de plazo de prórroga compensatorio que consideren idóneo para tal fin. (...)

En virtud de lo establecido en la sección 4.1 del MOU, en particular, lo que respecta al literal (ii) según comunicación con radicado ANI No. 20213080049953 del 17 de marzo de 2021, mediante la cual se establece el *plazo de prórroga compensatorio*, según se cita a continuación:

“(...) **Determinación del plazo estimado según flujo proyectado y tasa WACC**

Contemplando las proyecciones de ingresos, costos y gastos y contraprestación anteriores, se elabora el flujo de caja mensual descontado de los ingresos los egresos mencionados, lo cual genera un Ingreso neto, que sería el que computaría para el alcance de la compensación neta WACC. Para ello, el ingreso neto en constantes de diciembre de 2019 será descontado a la tasa WACC 9,70% EA a 26 de noviembre de 2020, equivalente al 0,77% mensual.

Al realizar este ejercicio con la información proyectada mes a mes se está estimando que la compensación se obtendría en julio de 2022, sin perjuicio que éste sería un plazo variable, y que el plazo real será el que finalmente se genere con los ingresos, costos y gastos reales. Para ello, se realizará el seguimiento real mediante Actas de Compensación, y las fórmulas se definirán e incorporarán en el Otrosí, como se analizan en el siguiente capítulo. (...) Subrayado fuera del texto

Con lo que se evidenció que la Entidad realizó el reconocimiento del costo promedio ponderado del capital del proyecto WACC²¹ de acuerdo con la metodología del Ministerio de Hacienda, para el método de ingresos dejados de obtener, y realizó la metodología correspondiente para estimar el plazo de prórroga compensatorio el cual fue estimado hasta julio de 2022; sin embargo, como se ha mencionado previamente con las modificaciones que se han tenido al porcentaje de la contraprestación por solicitudes de la Aerocivil, la fecha de obtención del VCN se modificó a diciembre de 2022 con la emisión del otrosí N. 20 y posteriormente al 31 de agosto de 2023 con la emisión del otrosí N. 21.

- (iii) Gastos durante el plazo de prórroga compensatorio

El memorando de entendimiento (MOU) estableció lo siguiente:

“(...)

*(iii) **Gastos durante el plazo de prórroga compensatorio:** En todos los contratos, durante el plazo de prórroga compensatorio, se deberán reconocer a los **CONCESIONARIOS**, además de los ingresos regulados y no regulados previstos en el numeral (i), los gastos de operar, mantener y administrar los aeropuertos.*

*El ejercicio anterior podrá ser verificado por las Interventorías para que los valores correspondan a las actividades propias de operación, mantenimiento y administración del respectivo aeropuerto. Adicionalmente, en los contratos en los que el plazo de prórroga compensatorio coincida con un tráfico que aún no se ha recuperado por los efectos de la pandemia del Covid-19, se deberá tener en cuenta tal circunstancia para la determinación del mismo, ya sea mediante la implementación de un plazo variable y/o cualquier otro mecanismo de plazo de prórroga compensatorio que consideren las **PARTES** para este propósito. (...)*

²¹ WACC: Weighted Average Cost of Capital.

En virtud de lo establecido en la sección 4.1 del MOU, en particular, lo que respecta al literal (iii) según comunicación con radicado ANI No. 20213080049953 del 17 de marzo de 2021, se establece el valor de los egresos proyectados, según se cita a continuación:

“(…) Egresos Proyectados

Así como en los ingresos, se incluyen costos y gastos reales del 26 de septiembre al 31 de diciembre de 2020 y de enero y febrero de 2021. Dichos egresos corresponderían a los montos certificados por Revisor Fiscal asociados con la operación, administración y mantenimiento de la concesión y en proporción a los días.

Para la proyección de gastos a partir de marzo de 2021 se analizó el valor histórico de los gastos de administración operación y mantenimiento típicos que tuvo la concesión para los años 2019 y 2020, que en general corresponderían a los siguientes rubros:

- *Gastos operacionales (Operación, mantenimiento y administración)*
- *Impuestos operativos*
- *Gastos de Bioseguridad (excluyéndolos del ejercicio)*
- *Contraprestación*
- *REPEX*
- *Gestión social*

La proyección de los conceptos de egreso se soporta en los datos históricos de la Sociedad SACS S.A. con los ajustes del caso, validados por la Interventoría del proyecto y el Área Técnica de la Entidad. (...)”

De acuerdo con lo señalado en el plazo y el cálculo del valor de la contraprestación, la Entidad realizó las estimaciones correspondientes al cálculo de los gastos por operar, mantener y administrar el aeropuerto, teniendo en cuenta el OPEX, incluyendo los gastos de operación, los costos de impuestos operativos, los costos de bioseguridad, las inversiones de reposición – REPEX y gestión social.

5.2.2 Suspensión temporal de algunas obligaciones

En el quinto punto del Memorando de Entendimiento suscrito en febrero de 2021 se estableció la posibilidad de suspender temporalmente algunas obligaciones a cargo del Concesionario, así:

*“(…) QUINTO: SUSPENSIÓN TEMPORAL DE ALGUNAS OBLIGACIONES. Sin perjuicio de las actas de suspensión suscritas a la fecha, o modificaciones a los planes de mantenimiento autorizados, las partes podrán pactar nuevas suspensiones y/o ajustes, de las obligaciones contractuales que se determinen en cada contrato de concesión con el propósito de aliviar las dificultades de liquidez de los **CONCESIONARIOS** y ajustarlas a la operación real, durante el periodo en el que persista la afectación de las operaciones aéreas comerciales domésticas e internacionales en el marco de los efectos de la pandemia.*

*En tal sentido, las **PARTES** podrán suspender, ajustar y/o reprogramar, incluyendo, pero sin limitarse, las siguientes obligaciones, según lo que se determine en cada contrato de concesión: (i) fondeo o aportes a algunas subcuentas, cuya obligación se encuentre en cabeza de los **CONCESIONARIOS**; (ii) obligaciones de administración, operación y mantenimiento; (iii) intervenciones de obras contractualmente exigibles; entre otras obligaciones que, de común acuerdo, establezcan la ANI y los **CONCESIONARIOS**.*

*Asimismo, la ANI y los **CONCESIONARIOS** deberán definir, en cada caso, las condiciones para la reactivación de las obligaciones que se encontraren suspendidas y los efectos que se deriven en cada caso.*

*Para tal efecto, la ANI y los **CONCESIONARIOS** suscribirán los otrosíes, actas y otros documentos contractuales definidos por las **PARTES**. (...)”*

Se evidenció que con ocasión de los impactos derivados de la pandemia se suspendieron temporalmente las obligaciones relacionadas con el pago de la contraprestación.

El Contrato de Concesión No. 0186 de 1996 en la Cláusula 53 del otrosí N. 004 del 3 de marzo de 2020, establece que ante eventos de caso fortuito o fuerza mayor: *“Las Partes quedarán exentas de toda responsabilidad por cualquier demora en la ejecución de este Contrato, cuando con la debida comprobación, se concluya por acuerdo de las Partes o, a falta de ellos, por un tribunal competente, que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor de lo dispuesto por el artículo 1 de la Ley 95 de 1890. “*

Razón por la cual la Sociedad Concesionaria mediante comunicación con radicado ANI N. 20204090434002 del 18 de mayo de 2020²², expuso a la ANI los fundamentos por los cuales manifiesta que la presencia del Covid-19 y las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional constituyen un Evento de Fuerza Mayor en los términos de la Cláusula 53, y enunció las obligaciones y derechos emanados del Contrato afectados por la Fuerza Mayor, que dicho evento genera en el cumplimiento y obligaciones del Contrato de Concesión, en donde comunicó lo siguiente:

“(…) 1. Como muchos de los activos de infraestructura del país, el Aeropuerto se ha visto gravemente afectado por la situación derivada del Covid-19. No resulta necesario ampliar sobre este tema que es bien conocido por todos.

2. El Contrato de Concesión tiene fecha de terminación septiembre 2020, lo que hace financieramente imposible que los efectos negativos generados por el Covid-19 se puedan recuperar dentro del plazo restante de la concesión.

3. El Contrato de Concesión establece una serie de mecanismos que permiten a las partes buscar fórmulas viables para prorrogar su plazo para que SACSA recupere los efectos negativos causados por el Covid-19.

4. Dentro de los mecanismos planteados a usted, se encuentran el concepto de fuerza mayor previsto en la Cláusula 53 del Contrato de Concesión 2 y la figura del restablecimiento del equilibrio económico contractual previsto en la legislación aplicable y por esa vía incorporado al Contrato de Concesión.

5. En efecto, en adición a las compensaciones económicas a las que tendría derecho SACSA como Concesionario para que se restablezca el equilibrio económico contractual que pueden verse reflejadas en un mayor plazo de ejecución, el Contrato de Concesión también prevé que el mismo pueda ser prorrogado, en condiciones normales de ejecución, por un plazo igual al del evento constitutivo de fuerza mayor.

6. La combinación de los mecanismos referidos permite prorrogar el Contrato de Concesión por un tiempo que, en principio, compensaría los efectos económicos sufridos por el Concesionario. Como es natural, el plazo efectivamente requerido para compensar estos efectos económicos dependerá necesariamente de que la prognosis de tráfico de pasajeros que se adopte se cumpla razonablemente dentro del plazo de ampliación pactado.

7. A solicitud de la ANI, SACSA tiene a su cargo la tarea de preparar un primer borrador de otrosí que determine: (i) el valor contractual que debe ser restablecido para conservar la conmutatividad⁴ que caracteriza los contratos de concesión y (ii) el plazo de ampliación del Contrato de Concesión que materialice ese restablecimiento.

En definitiva, el país está enfrentando una situación nunca antes vista, que a su turno ha desencadenado efectos inesperados, inusuales, imprevisibles e irresistibles para la economía del Contrato de Concesión, que

²² Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

le permiten a las partes invocar la aplicación de la fuerza mayor y del restablecimiento del equilibrio contractual arriba referidos.

En efecto y en desarrollo de este principio orientador de la actividad contractual del Estado, en los artículos 4o, 5o y 27 de la Ley 80 de 1993 se establece el deber y el derecho correlativo de las partes de restablecer la ecuación contractual cuando la misma se vea afectada por situaciones imprevisibles y ajenas a las partes, para así conservar el valor del contrato y mantener la equivalencia entre derechos y obligaciones surgidas al momento de contratar.

Tanto el Consejo de Estado como la justicia arbitral han sido inequívocos y contundentes en reconocer desde tiempo atrás el deber en cabeza de las entidades concedentes de adoptar las medidas necesarias para conservar la equivalencia entre las prestaciones obligacionales ante el acaecimiento de situaciones imprevisibles y ajenas a las partes que afecten la economía contractual. Ello, para evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a cargo del contratista, que no es más que un colaborador del Estado en la consecución de los fines que a éste le corresponden. (...)

En línea con lo expresado por el Concesionario, el 13 de julio de 2020 la Agencia y el Concesionario SACSA acordaron suscribir el *Acta que suspende el giro de recursos a la subcuenta de interventoría en el contrato de concesión N. 0186 de 1996 Concesión Aeropuerto de Cartagena*²³, en donde se acordó suspender el fondeo de la cuenta de interventoría temporalmente, de la siguiente forma:

“(…)Teniendo en cuenta lo expuesto, los intervinientes suscriben la presente Acta en los siguientes términos:

PRIMERO: Las partes reconocen que los efectos derivados de la Pandemia eximen de responsabilidad al concesionario SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA S.A. – SACSA del no fondeo en los primeros días del mes de julio de la subcuenta de interventoría, quedando dicha obligación suspendida hasta que las partes acuerden una nueva fecha o máximo dos meses contados a partir de la suscripción de la presente acta. (...)”

Esta obligación se retomó en la emisión del otrosí N. 18 del 23 de noviembre de 2020 en donde se estipuló el fondeo a la subcuenta de interventoría en febrero de 2021, y en las siguientes modificaciones contractuales se ha incluido la cláusula de la obligación correspondiente.

Al respecto, durante el desarrollo de la entrevista de auditoría a la Supervisión – componente financiero se evidenciaron los controles que lleva a cabo la Entidad en materia de fondeos y pago de contraprestación, a través de una matriz de seguimiento para la verificación del cálculo correspondiente y de los soportes de pago remitidos por el Concesionario.

5.2.3 Incorporación del memorando de entendimiento al contrato de concesión aeroportuaria N. 0186 de 1996

En el décimo punto del Memorando de Entendimiento suscrito en febrero de 2021 se estableció que la ANI y los Concesionarios que se adhirieron a los acuerdos contaban con un plazo de quince días hábiles, contados a partir de la fecha de firma por cada Concesionario, para incorporar dichos acuerdos a los respectivos contratos de concesión mediante otrosí:

“DÉCIMO. PLAZO DE SUSCRIPCIÓN DEL MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO. Cada CONCESIONARIO contará con un plazo máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha de suscripción del presente documento por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, para concurrir a la firma del mismo, fecha a partir de la cual tendrá plenos efectos para los firmantes. Adicionalmente, con el fin de instrumentar los efectos derivados del presente documento en cada Contrato de Concesión, las PARTES cuentan con un plazo

²³ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de firma realizada por cada CONCESIONARIO, para incorporar este Memorando de Entendimiento en sus respectivos contratos de concesión mediante otrosí. Los efectos derivados del Memorando de Entendimiento se surtirán para cada concesionario suscriptor de forma individual y hasta la fecha de terminación de sus contratos, una vez firmado el otrosí correspondiente.”

En cumplimiento de este punto el Concesionario y la ANI suscribieron el Otrosí N. 19 del 25 de marzo de 2021, en donde se reconocieron las afectaciones en los ingresos del Concesionario hasta el 30 de septiembre de 2020, estableciendo los siguientes aspectos: i) el valor de la compensación por lo menores ingresos percibidos y el plazo de prórroga compensatorio según establecido en el MOU, ii) la obligación de realizar el acta de cálculo del Valor de Compensación Neta (VCN) del plazo de afectación en cada mes calendario, estipulando que una vez sea cumplido el 75% del VCN se iniciaría el proceso de reversión del contrato de concesión, iii) el fondeo de la subcuenta de interventoría, iv) la cláusula cuarta en línea con lo establecido en el noveno punto del MOU:

“CLÁUSULA SÉPTIMA. TRANSACCIÓN. Las Partes acuerdan que con la suscripción del presente Otrosí se declaran a paz y salvo por las afectaciones en los ingresos entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020 y las afectaciones derivadas de la pandemia producida por el Covid-19 y de las medidas adoptadas por el Gobierno nacional y las autoridades territoriales para evitar su propagación durante este mismo período, renunciando cada una en beneficio de la otra a cualquier reclamación presente o futura únicamente por éstos hechos y por este período en particular, por lo que todo lo pactado en este documento surte efectos de transacción y hace tránsito a cosa juzgada en los términos de los artículos 2469 y 2483 del Código Civil. Lo anterior, sin perjuicio de que si durante el Plazo de Prórroga Compensatorio el tráfico no se hubiera normalizado a los niveles del 2019, las Partes revisarán la implementación de un plazo variable y/o cualquier otro mecanismo de plazo de prórroga compensatorio que consideren idóneo para tal fin.”

Con lo que se evidencia que con la suscripción del otrosí N. 19 se atendió lo establecido en el punto décimo del memorando de entendimiento MOU.

5.2.4 Conclusiones respecto de la verificación del cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el concesionario SACS A S.A. con ocasión de la emergencia sanitaria a causa de la COVID-19

Con base en el contenido de esta sección se concluye:

1. El 15 de febrero de 2021 SACS A S.A. se adhirió al Memorando de Entendimiento que estableció un tratamiento transversal frente a los impactos de la pandemia a causa del COVID-19 en materia de i) disminución de los ingresos regulados y no regulados asociada a la imposibilidad de explotar las concesiones por la suspensión del tráfico aéreo nacional e internacional, ii) obligaciones cuya exigibilidad resultaría gravosa frente a las consecuencias de la emergencia sanitaria en la operación de los aeropuertos concesionados, y iii) ratificación de la autonomía de los concesionarios aeroportuarios en cuanto a su relación con los tenedores de áreas de explotación comercial.
2. Con base en el Memorando de Entendimiento se realizó una compensación al Concesionario por la restricción total de los vuelos comerciales nacionales e internacionales entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020, la cual se llevó a cabo mediante un plazo de prórroga compensatorio establecido inicialmente hasta julio de 2022; sin embargo, de acuerdo con las solicitudes de la Aerocivil en relación con la modificación del porcentaje de contraprestación se ha extendido inicialmente hasta diciembre de 2022 y posteriormente a agosto de 2023.

3. En el otrosí N. 19 de marzo de 2021 se logró un acuerdo respecto a los ingresos dejados de percibir por el Concesionario entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020 que se compensaron en el plazo de prórroga compensatorio.
4. En el décimo punto del Memorando de Entendimiento suscrito en febrero de 2021 se estableció que la ANI y los Concesionarios que se adhirieron a los acuerdos contaban con un plazo de quince días hábiles, contados a partir de la fecha de firma por cada Concesionario, para incorporar dichos acuerdos a los respectivos contratos de concesión mediante otrosí, lo que se realizó mediante la suscripción del otrosí N. 19 del 25 de marzo de 2021 del contrato de concesión No. 0186 de 1996.
5. Con ocasión de los impactos derivados de la pandemia en 2020, en julio de 2020 se suscribió el acta de suspensión de giro de recursos a la subcuenta de interventoría, en la cual se acordó con el Concesionario suspender y/o aplazar obligaciones contractuales relacionadas con los fondeos de la subcuenta de interventoría; posteriormente, en noviembre de 2020 se regularizó esta obligación contractual.

6. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA INTERVENTORÍA

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.2, referente a la evaluación del desempeño de la Interventoría, a continuación, se presentan los resultados obtenidos a partir de la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la interventoría Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena - UTCAC, en abril de 2023:

Tabla 8. Resultados Matriz de Evaluación de Desempeño (MED)

Id	Componente	Criterios evaluados	Criterios cumplidos
01	Gestión Administrativa	11	11
02	Gestión Técnica	9	9
03	Gestión Operativa	10	10
04	Gestión Financiera	19	19
05	Gestión Jurídica	11	11
06	Gestión Ambiental	9	9
07	Gestión Social	5	5
08	Gestión predial	2	2

Fuente: Elaboración propia.

En términos generales, se evidenció una Interventoría que cumple con sus obligaciones contractuales y que aporta valor agregado a su gestión; tales como la vinculación de personal adicional al mínimo requerido contractualmente.

Por otro lado, se identificaron oportunidades de mejora durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño, respecto de las funciones realizadas por parte de la Interventoría que se formulan a manera de recomendación en la sección 9.3.2, en particular, con relación a los aspectos que se detallan a continuación:

- Cumplimiento de los cronogramas de mantenimientos mayores

En virtud del seguimiento presentado a la ejecución de los mantenimientos mayores estipulados en el contrato de concesión N. 0186 de 1996, en la sección 5.1 de este informe, se evidenció que se presentan avances en gran parte del REPEX programado para el año 2022 y un avance del 1.55% para las intervenciones programadas para 2023. Teniendo en cuenta que la fecha de finalización establecida para la finalización de estas intervenciones es el 31 de agosto de 2023, en la sección 9.4 se emite una advertencia al respecto, teniendo en cuenta que se considera urgente que el Concesionario implemente medidas para ejecutar estos mantenimientos mayores en el plazo contractual, por lo que, se recomienda a la Interventoría fortalecer el seguimiento correspondiente en aras del cumplimiento contractual del Concesionario.

En línea con estas actuaciones, en relación con la modificación contractual que podría estar en trámite (otrosí No. 12), con base en los resultados del proceso de licitación VJ-VE-APP-IPV-001-2023, teniendo en cuenta que con base en el estado de la infraestructura podrían formularse nuevos mantenimientos mayores, se recomienda liderar acciones en materia de formulación de cronogramas de ejecución y su posterior seguimiento.

- Estado de mantenimiento valla informativa

Durante el recorrido de auditoría se verificó la instalación de la valla informativa del proyecto, se presenta a continuación el registro fotográfico.

Foto 31. Valla informativa	Foto 32. Valla informativa
 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>	 <p>Fuente: Visita Oficina de Control Interno 20 y 21 de abril de 2023</p>
<p>Se observa valla informativa del proyecto, instalada, operativa, sin embargo, presenta algunos signos de deterioro y pérdida de color en las imágenes.</p>	

Al respecto se cita lo estipulado en el artículo 7 en la Resolución 1219 del 4 de mayo de 2015 *por la cual se establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte que contrate el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL*”:

“(…)ARTÍCULO 7º. REEMPLAZO Y MANTENIMIENTO. Las vallas deberán ser reemplazadas por el contratista cada 365 días. No obstante lo anterior, el contratista será responsable del mantenimiento de las vallas, las cuales deberán mantenerse siempre en perfecto estado de legibilidad seguridad y deben ser reemplazados en caso de presentar deterioro.(…)”

En el informe de interventoría del mes de marzo de 2023²⁴ se verificó que en la sección 3.10.2. *CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO* la Interventoría realiza el seguimiento correspondiente a la instalación de la valla informativa del proyecto, según reporta en el ítem N. 19 de la tabla de verificación reportándola como *instalada en la entrada de servicios*. Sin embargo, no se evidencia seguimiento de la periodicidad de mantenimiento, ni el cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 de la Resolución 1214 de 2015, citado anteriormente.

En este sentido se recomienda a la Interventoría implementar herramientas de control con el fin de hacer el seguimiento adecuado al mantenimiento de los elementos de divulgación del proyecto, aplicando lo estipulado la resolución 1219 de 2015 en relación con el mantenimiento de las vallas informativas: *las cuales deberán mantenerse siempre en perfecto estado de legibilidad seguridad y deben ser reemplazados en caso de presentar deterioro*; en línea con lo establecido en el Plan de Cargas del contrato de interventoría N. 001 de 2014, sección 2.3 literal C. *Interventoría – Mantenimiento*:

²⁴ Radicado ANI N. 20234090452772 del 25 de abril de 2023

“(…)Los Planes de Mantenimiento deben contar con el seguimiento a su ejecución, a su actualización y a su aprobación y tales actividades deben contar con registros en una Bitácora de Mantenimiento, donde se pueda llevar el historial de mantenimiento, la trazabilidad del mismo…(…)” Subrayado fuera del texto

En esta línea evaluar la pertinencia de aplicar, en el nuevo mantenimiento de la valla informativa, lo estipulado en la Resolución 20233040016175 del 25 de abril de 2023,²⁵ en donde se modifica el anexo I de la Resolución 1935 de 2019 que especifica el diseño y logos del gobierno nacional que deben estar presentes en la valla informativa de la siguiente manera:

Figura 1. Ejemplo composición visual para vallas informativas en el sector transporte 2023



Fuente: Resolución 20233040016175 del 25 de abril de 2023

Posterior a la socialización del informe preliminar de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la Agencia, manifestó por correo electrónico, lo siguiente respecto al seguimiento realizado a las vallas informativas de los proyectos aeroportuarios administrados por la Entidad:

“(…)2. Respecto a lo señalado en el numeral 6, página 43 del informe sobre al estado de la valla informativa para el cual “no se evidencia seguimiento de la periodicidad de mantenimiento, ni el cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 de la Resolución 1214 de 2015, citado anteriormente”. Debe señalarse que, en atención al cambio de los lineamientos sobre las vallas de los proyectos del nuevo Gobierno establecidos mediante Resolución 20233040016175 del 25 de abril de 2023 del Ministerio de Transporte, no se había realizado el cambio de valla. Esta información fue remitida al Concesionario en comunicación 20233090154551 de 8 de mayo de 2023 (adjunta), y actualmente se adelantan las gestiones para el cambio de la valla.(…)”

Según lo reportado por la Supervisión, la Entidad emitió el oficio 20233090154551 del 8 de mayo de 2023 con asunto Remisión resolución “mediante la cual el Ministerio de Transporte establece la distribución, diseño y parámetros de las vallas y demás elementos de información de las obras y proyectos de infraestructura de transporte” con lo que se evidencia la gestión que se está realizando al respecto, se recomienda realizar el seguimiento correspondiente hasta la instalación de la nueva valla y tener en cuenta la recomendación en relación con el seguimiento al mantenimiento de la valla según lo establecido en el plan de mantenimiento.

²⁵ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

- Proceso de reversión

En virtud del seguimiento presentado a la ejecución del proceso de reversión por parte del Concesionario SACSA S.A. y el seguimiento que está llevando a cabo la Interventoría, según lo reportado en la sección 5.1.4, se recomienda continuar trabajando en línea con lo estipulado en el manual de reversión de la ANI, en el marco del cronograma de reversión establecido y sus modificaciones en función del Otrosí N. 21.

El detalle de los criterios evaluados en la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño se muestra en el anexo N. 4.

- Hallazgos Superintendencia de Transporte

En relación con los hallazgos presentados en los recorridos realizados por la Superintendencia de Transporte en los años 2022 y 2023 comentados en la sección 8, se evidencia que los hallazgos presentan reincidencia en materia de acabados arquitectónicos en techos y paredes, así como lo relacionado con el estado del aire acondicionado, lo cual coincide con lo revisado en el recorrido de auditoría en abril de 2023. Durante la socialización del informe preliminar de auditoría se recibieron las comunicaciones relacionadas con el seguimiento que se realiza por parte de la Interventoría a los planes de mejoramiento establecidos con la Superintendencia, en donde se evidencia un seguimiento adecuado; no obstante, se recomienda a la interventoría liderar acciones en materia preventiva o si es el caso gestionar con el Concesionario intervenciones mayores en los puntos identificados con el fin de evitar reincidencias y hallazgos adicionales por parte de las Entidades de vigilancia y control del Estado.

7. VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

En el marco del desarrollo del objetivo específico del numeral 1.2.1, en lo relacionado con la función de la Supervisión del proyecto a la luz de los lineamientos definidos en el Decreto 4165 de 2011 *“Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)”*, en el Decreto 1745 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura”*, en el Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002) y en la Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción”*, se evidenció que, en términos generales, la Supervisión del proyecto cumple con sus funciones.

Se comentan a continuación algunas revisiones desarrolladas en el marco del cumplimiento de obligaciones contractuales de la Interventoría y del contrato de Concesión N. 0186 de 1996, y de acuerdo con los aspectos revisados durante el desarrollo de la auditoría se tienen las siguientes **Recomendaciones** para la Supervisión:

1. Se recomienda articular la gestión que proceda con la Aeronáutica Civil para obtener un pronunciamiento oportuno respecto a los planes desarrollados por el Concesionario que, una vez cuentan con visto bueno de la Interventoría, requieren de pronunciamiento de dicha Entidad, tales como los planes operativos, planes de seguridad y planes de emergencia y contingencia en el marco del proceso de reversión en curso a mayo de 2023.
2. En relación con el alcance del contrato de interventoría N. 001 de 2014 durante la aplicación de la matriz de evaluación de desempeño se evidenciaron algunos aspectos que no se hace seguimiento de acuerdo con la definición de este contrato, según se cita a continuación:
 - La Interventoría no tiene alcance contractual de hacer ensayos de laboratorio en el control de obras; en materia de control de calidad de infraestructura esta obligación resulta muy relevante, teniendo en cuenta que las verificaciones en segunda instancia de materiales de construcción es uno de los métodos para asegurar la vida útil diseñada.
 - La Interventoría no tiene alcance contractual de identificar daños y novedades en sectores del proyecto, lo cual podría repercutir en la no identificación de información por parte del concesionario u omisiones que requieran atención por parte de la Entidad.
 - La Interventoría no tiene alcance contractual de realizar el seguimiento a la certificación del aeropuerto, al respecto podrían identificarse alertas tempranas en esta materia con el fin de realizar el trámite oportuno en aras de mantener el aeródromo con los estándares de calidad requeridos.
 - La Interventoría no tiene alcance contractual de tener una página WEB, lo cual está establecido en la mayor parte de los contratos de interventoría suscritos por la Entidad y permite fortalecer los medios de comunicación de la interventoría y la relación con la comunidad.

Se recomienda evaluar la pertinencia de incorporar estas funciones en próximos contratos de interventoría que pueda tener el proyecto, teniendo en cuenta que estos aspectos favorecen a fortalecer el control y vigilancia por parte de la Entidad, en materia técnica y administrativa en aspectos relacionados directamente con el objetivo misional de la Entidad.

3. Teniendo en cuenta que en el oficio N. 21 del 14 de octubre de 2022 se establecieron nuevos mantenimientos mayores a realizar en la terminal aeroportuaria, relacionados con intervenciones en pista, apantallamiento del edificio, impermeabilización, reposición de bombas de agua fría, entre otros; continuando con lo desarrollado en esta materia en el REPEX fijo 2022, durante la socialización del informe preliminar se recomendó establecer el cronograma de ejecución conjuntamente con el Concesionario y la Interventoría, respecto a lo cual, la Supervisión remitió la comunicación con radicado ANI N. 20234090580602 del 26 de mayo de 2023 con asunto *Plan de acción ejecución actividades REPEX*²⁶ en donde la Interventoría comunicó lo siguiente:

“(…) De acuerdo al seguimiento que esta interventoría realiza a la ejecución de los mantenimientos mayores estipulados en el REPEX 2023, se solicitó al concesionario SACSA establecer un plan de acción correctiva para dar cumplimiento en el plazo contractual a las actividades pendientes por ejecución, teniendo en cuenta que estas actividades inciden directamente en la operación continua y segura del aeropuerto.

Debido a lo anterior el concesionario establece cronograma de ejecución y finalización para las siguientes actividades establecidas en el REPEX 2023(…)

En donde anexó la programación de las actividades para el REPEX 2023 y las acciones a ejecutar en los meses de mayo, junio, julio y agosto de 2023, por lo que se recomienda realizar el seguimiento correspondiente y atender oportunamente las posibles alertas que sean reportadas por la interventoría, al respecto en la sección 9.4 se emite una advertencia teniendo en cuenta que se considera urgente la ejecución de las actividades previstas en el REPEX fijo 2023 en el plazo contractual establecido.

4. En relación con los hallazgos presentados en los recorridos realizados por la Superintendencia de Transporte en los años 2022 y 2023 comentados en la sección 8, se evidencia que los hallazgos presentan reincidencia en materia de acabados arquitectónicos en techos y paredes, así como lo relacionado con el estado del aire acondicionado, lo cual coincide con lo revisado en el recorrido de auditoría en abril de 2023. Durante la socialización del informe preliminar de auditoría se remitieron las comunicaciones relacionadas con el seguimiento que se realiza por parte de la Interventoría a los planes de mejoramiento establecidos con la Superintendencia, en donde se evidencia un seguimiento adecuado; no obstante, se recomienda implementar acciones de seguimiento que permitan solicitar al Concesionario la atención de los pendientes frecuentemente con el fin de prestar un mejor servicio a los usuarios y evitar hallazgos de las Entidades de vigilancia.

²⁶ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

8. VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

En el marco del cumplimiento del objetivo específico del numeral 1.2.3, se consultó el sistema de gestión documental de la ANI con el fin de verificar atención de la Entidad ante solicitudes generadas a partir de marzo de 2022 por Organismos de Control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.

Se evidenció que la Contraloría General de la República realizó requerimientos en virtud del seguimiento permanente a las concesiones aeroportuarias, solicitando información puntual del contrato de concesión aeroportuaria No. 0186 de 1996, relacionada con las últimas modificaciones contractuales y las actuaciones más recientes en el contrato. Asimismo, el Ente de Control realizó seguimiento a la suspensión de obligaciones en el contrato de concesión No. 0186 de 1996 y a los resultados del Memorando de Entendimiento suscrito entre la ANI y los Concesionarios de proyectos aeroportuarios, con ocasión de los impactos del COVID-19. Según lo evidenciado, la Entidad atendió los requerimientos oportunamente.²⁷

De acuerdo con lo reportado por la Supervisión en la entrevista de auditoría, la Superintendencia de Transporte ha realizado 2 visitas de inspección en el año 2022:

i) el día 13 de junio de 2022, la cual estuvo orientada a la verificación general de la terminal aérea con el objetivo de realizar una *visita de inspección general objetiva, verificación de infraestructura lado aire y lado tierra, prestación del servicio y seguridad aeroportuaria para verificar las condiciones de calidad de servicio a los usuarios*²⁸,

ii) los días 19 de marzo de 2022 y 27 de marzo de 2023 orientada al Programa Especial de Supervisión Especial de Temporada Alta – SETA con el objetivo de realizar *la inspección técnica Específica en el marco del desarrollo del programa especial (SETA), en la infraestructura del Aeropuerto Rafael Núñez identificando las posibles condiciones de afectación en la prestación del servicio al usuario en donde se verificarán; estado de mantenimiento, aseo de la infraestructura, áreas públicas, baños, señalización preventiva e informativa que no sea visible, esté deteriorada, o no exista, zonas de acceso a las instalaciones, e identificar potenciales factores de riesgos en la calidad y seguridad para los usuarios y establecer la condición que demande atención prioritaria por parte de los administradores*²⁹

Estas visitas fueron atendidas oportunamente con el Concesionario SACS A S.A.; al respecto la Supervisión señaló que los hallazgos generados en desarrollo de las mencionadas visitas están siendo atendidos por el Concesionario, con el seguimiento correspondiente de la Interventoría.

Respecto a los hallazgos evidenciados por la Superintendencia de Transporte, se citan a continuación las deficiencias encontradas por la Entidad en las actas mencionadas anteriormente:

²⁷ Se incluye en los papeles de trabajo de la auditoría los documentos de trazabilidad de atención a los requerimientos realizados por la Contraloría General de la República.

²⁸ Oficio con radicado de la Superintendencia de Transporte N. 20227300369591 disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

²⁹ Oficios con radicado de la Superintendencia de Transporte N. 20227300154881 y 20237300161141 disponible en los papeles de trabajo de la auditoría.

Tabla 9. Hallazgos Superintendencia de Transporte

<p>Visita de inspección SETA 19 de marzo de 2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Deficiencia en señalización área peatonal - Deficiencia en aseo de cafetería - Baños fuera de servicio
<p>Visita de verificación general 13 de junio de 2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Empozamientos de agua en las vías de acceso al aeropuerto - Ausencia de demarcación vías internas - Desgaste en pavimento de parqueaderos para vehículos - Baños y lavamanos fuera de servicio - Defectos en acabados en DryWall - Desgaste físico de pavimento en pista
<p>Visita de inspección SETA 27 de marzo de 2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de demarcación horizontal en ubicación de extintores - Baños con secadores fuera de servicio - Desgaste en pavimento de parqueaderos para vehículos - Cielo raso en mal estado en las zonas de embarque - Piso mojado por condensación de aire acondicionado

Fuente: Informe de Interventoría mes de marzo de 2023³⁰

En congruencia con las recomendaciones emitidas en la sección 5.1 de acuerdo con lo evidenciado en el recorrido de auditoría realizado los días 20 y 21 de abril de 2023, se evidencia que las deficiencias en acabados arquitectónicos en cielo raso o DryWall, así como las reparaciones pendientes de aire acondicionado, entre otras deficiencias en el mantenimiento de la terminal aérea dan lugar a hallazgos por parte de las Entidades de vigilancia y control, por lo que se reitera la recomendación relacionada con realizar un seguimiento detallado al mantenimiento de la terminal, dado que en algunos hallazgos de la Superintendencia de Transporte se presenta reincidencia.

Luego de la socialización del informe preliminar de auditoría, el Equipo de Coordinación y Seguimiento de la Agencia, remitió por correo electrónico lo siguiente respecto al seguimiento realizado a los planes de mejoramiento establecidos con la Superintendencia de Transporte:

“(…)3. Se remiten los comunicados radicados ANI No. 20234090387462 de 10 de abril, 20234090478222 de 3 de mayo, 20234090520872 de 12 de mayo y 20234090520942 de 12 de mayo de 2023 (archivo zip)³¹ con el avance reportado de la Interventoría sobre los planes de mejoramiento de la supertransporte, en donde se cierran algunas de las novedades registradas.(…)”

La información remitida por la Supervisión, como se ha mencionado previamente, hace referencia al seguimiento realizado por la Interventoría UTCAC a los planes de mejoramiento establecidos como medidas correctivas de los hallazgos evidenciados por la Superintendencia de Transporte, el cual según documentación enviada se está realizando el seguimiento adecuado, por lo que se recomienda continuar el seguimiento y fortalecer los controles en materia preventiva para evitar la reincidencia de hallazgos previniendo fallas en las prestación del servicio o en la operación de la terminal aeroportuaria.

³⁰ Radicado ANI 20234090452772 del 25 de abril de 2023.

³¹ Disponible en los papeles de trabajo de la auditoría

Por otra parte, no se encontraron solicitudes a resaltar por parte de la Procuraduría General de la Nación ni de la Defensoría del Pueblo que estuviesen relacionadas con el contrato de concesión aeroportuaria No. 0186 de 1996.

9. CIERRE DE LA AUDITORÍA, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El 30 de mayo de 2023 se realizó el cierre de la auditoría. Previamente, el 17 de mayo de 2023, vía correo electrónico, se socializó Informe de auditoría a la función pública de la Supervisión y de Interventoría asociadas al proyecto Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de la ciudad de Cartagena.

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, al igual que las No Conformidades y recomendaciones identificadas tras el ejercicio de auditoría se presentan en esta sección.

9.1 Conclusiones

1. Con relación al primer objetivo específico de la auditoría, de *“Llevar a cabo un seguimiento general al proyecto, evidenciando la función de las Interventorías y de la Supervisión, a través de la cual se vislumbra el horizonte de éste, analizando el comportamiento que tiene la concesión.”* se concluye:
 - a. El avance físico global de los mantenimientos mayores e inversiones estipulados en el otrosí N. 21, como REPEX fijo a ejecutar en 2022 con corte al 31 de marzo de 2023, se encuentra finalizado, encontrándose pendientes solo algunas intervenciones menores.
 - b. El avance físico global de los mantenimientos mayores e inversiones estipulados en el otrosí N. 21, como REPEX fijo y variable a ejecutar en el primer semestre de 2023 con corte al 31 de marzo de 2023, es de 1,55% ejecutado contra 42% del tiempo de ejecución transcurrido; es decir que la mayor parte de las obras se encuentran pendientes de ejecución a abril de 2023; el Concesionario cuenta con fecha máxima para la realización de estas obras hasta el 31 de agosto de 2023, se emite advertencia esta materia, al respecto la Supervisión y la Interventoría, luego de la socialización del informe preliminar de auditoría, realizaron un plan de acción correctivo a aplicar con el Concesionario, al cual se hará seguimiento por parte de la Oficina de Control Interno en el marco de la advertencia emitida en la sección 9.4.
 - c. Se considera que se está cumpliendo con el procedimiento definido por la ANI para la etapa de reversión del proyecto que inició preliminarmente el 1 de julio de 2022 cuando el contrato finalizaba el 31 de diciembre de 2022 y se retomó el 1 de marzo de 2023 posterior a la suscripción del otrosí N. 21 en el cual se prevé que el contrato finalice el 31 de agosto de 2023, lo que evidencia la ejecución de los controles establecidos por la Entidad en aras de evitar el riesgo definido en el *Mapa de riesgos del proceso de gestión contractual y seguimiento de infraestructura de transporte como GCSP-09 Posibilidad de pérdidas económicas, por transferencias de obligaciones no contractuales a la entidad, debido a errores u omisiones durante la terminación, caducidad, nulidad, reversión y/o liquidación de los contratos.*

2. Con relación al segundo objetivo específico de la auditoría, de *“Evaluar el desempeño de la Interventoría Unión Temporal Aeropuerto de Cartagena, a través de la aplicación y análisis de la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED, generada por la Oficina de Control Interno de la ANI para verificar las actuaciones de vigilancia y control ejercidas en el Aeropuerto Internacional Rafael Núñez.”* se concluye:
 - a. Se evidenció que la interventoría Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena cumple con sus obligaciones contractuales y adelanta actividades que aportan valor agregado a su gestión.
 - b. Se emitieron recomendaciones a la interventoría en materia de seguimiento al cronograma de ejecución de los mantenimientos mayores, el mantenimiento de la valla informativa del proyecto y el seguimiento a la reversión del proyecto.
3. Con relación al tercer objetivo específico de la auditoría, de *“Evidenciar las acciones ante solicitudes generadas por parte de los diferentes organismos de control del Estado (Contraloría General de la República, Procuraduría General de la Nación y Defensoría del Pueblo) y de la Superintendencia de Transporte.”* se concluye:
 - a. Se evidenció el seguimiento de la Contraloría General de la República, la cual realizó requerimientos puntuales asociados al contrato de concesión aeroportuaria No. 0186 de 1996 relacionados con las últimas modificaciones contractuales y las actuaciones en el contrato de concesión en virtud de la aplicación de lo acordado en el memorando de entendimiento entre los concesionarios del modo aeroportuario y la ANI en el marco de los efectos de la pandemia por la COVID-19; se verificó que la Entidad atendió los requerimientos oportunamente.
 - b. Se evidenció que la Superintendencia de Transporte ha realizado 3 visitas de inspección en las vigencias 2022 y 2023, en donde se realizaron las verificaciones relacionadas con protocolos de seguridad, señalización e inspección general objetiva; estas visitas fueron atendidas directamente por el Concesionario SACSA S.A. con el acompañamiento de la interventoría, se evidenció que esta Entidad ha emitido hallazgos relacionados con el estado de mantenimiento de la terminal aérea; al respecto el Concesionario ha establecido los planes de mejoramiento pertinentes a los cuales la interventoría y la Agencia realizan el seguimiento correspondiente; sin embargo, en algunos hallazgos se presenta reincidencia lo que da lugar a formular una recomendación en este informe de auditoría.
4. Con relación al cuarto objetivo específico de la auditoría, de *“Verificar el seguimiento y control por parte de la Interventoría y de la Supervisión frente al cumplimiento de lo acordado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Sociedad Aeroportuaria de la Costa SA - SACSA SA con ocasión de la pandemia a causa del COVID-19.”* se concluye:
 - a. El 15 de febrero de 2021 SACSA S.A. se adhirió al Memorando de Entendimiento que estableció un tratamiento transversal frente a los impactos de la pandemia a causa del COVID-19 en materia de i) disminución de los ingresos regulados y no regulados asociada a la imposibilidad de explotar las concesiones por la suspensión del tráfico aéreo nacional e

internacional, ii) obligaciones cuya exigibilidad resultaría gravosa frente a las consecuencias de la emergencia sanitaria en la operación de los aeropuertos concesionados, y iii) ratificación de la autonomía de los concesionarios aeroportuarios en cuanto a su relación con los tenedores de áreas de explotación comercial.

- b. Con base en el Memorando de Entendimiento se realizó una compensación al Concesionario por la restricción total de los vuelos comerciales nacionales e internacionales entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020, la cual se llevó a cabo mediante un plazo de prórroga compensatorio establecido inicialmente hasta julio de 2022; sin embargo, de acuerdo con las solicitudes de la Aerocivil en relación con la modificación del porcentaje de contraprestación se ha extendido inicialmente hasta diciembre de 2022 y posteriormente a agosto de 2023.
- c. En el otrosí N. 19 de marzo de 2021 se logró un acuerdo respecto a los ingresos dejados de percibir por el Concesionario entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020 que se compensaron en el plazo de prórroga compensatorio.
- d. En el décimo punto del Memorando de Entendimiento suscrito en febrero de 2021 se estableció que la ANI y los Concesionarios que se adhirieron a los acuerdos contaban con un plazo de quince días hábiles, contados a partir de la fecha de firma por cada Concesionario, para incorporar dichos acuerdos a los respectivos contratos de concesión mediante otrosí, lo que se realizó mediante la suscripción del otrosí N. 19 del 25 de marzo de 2021 del contrato de concesión No. 0186 de 1996.
- e. Con ocasión de los impactos derivados de la pandemia en 2020, en julio de 2020 se suscribió el acta de suspensión de giro de recursos a la subcuenta de interventoría, en la cual se acordó con el Concesionario suspender y/o aplazar obligaciones contractuales relacionadas con los fondeos de la subcuenta de interventoría, posteriormente, en noviembre de 2020 se regularizó esta obligación contractual.

9.2 No Conformidades

Las No Conformidades presentadas en esta sección se deben atender para subsanar acontecimientos de incumplimiento contractual y/o normativo. En este sentido, se tiene un plazo de treinta (30) días calendario, posteriores a la radicación del informe de auditoría, para que se presenten los planes de mejoramiento correspondientes, los cuales deben ser remitidos al correo electrónico nbarrios@ani.gov.co para su revisión y formalización.

9.2.1 Para la Supervisión

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

9.2.2 Para la Interventoría

No se identificaron situaciones que den lugar a la formulación de No Conformidades.

9.3 Recomendaciones

A continuación, se presentan las recomendaciones a la gestión realizada por parte del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto y de la Interventoría, todas formuladas con el propósito de fortalecer el seguimiento y control del contrato de concesión aeroportuaria No. 0186 de 1996:

9.3.1 Para la Supervisión

1. Con base en la función del Equipo de Coordinación y Seguimiento del Proyecto definida en el numeral 2.2.2 (c) del Manual de Seguimiento a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual (GCSP-M-002), de *“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”*, se recomienda articular la gestión que proceda con la Aeronáutica Civil para obtener un pronunciamiento oportuno respecto a los planes del Concesionario que, una vez cuentan con visto bueno de la interventoría, requieren pronunciamiento de dicha Entidad.
2. Se evidenciaron algunas funciones regulares de la Interventoría de proyectos aeroportuarios que dentro del alcance contractual del contrato de interventoría N. 001 de 2014 no se cubren desde su concepción, por lo que se recomienda, incluir estas funciones en eventuales nuevos contratos de interventoría, relacionados con ensayos de laboratorio de control de obras, identificación de daños y novedades en el aeropuerto, entre otros.
3. De acuerdo con el cronograma de ejecución establecido para las inversiones de REPEX establecidas en el otrosí N. 21 conjuntamente con el Concesionario y la interventoría, como plan de acción correctiva en mayo de 2023, se recomienda realizar el seguimiento correspondiente y atender debidamente las posibles alertas que sean reportadas por la Interventoría en aras de procurar el cabal cumplimiento del contrato de concesión N. 0186 de 1996, en línea con la advertencia emitida en la sección 9.4.
4. Se recomienda liderar acciones en materia de atención de los hallazgos evidenciados por la Superintendencia de Transporte en relación con acabados arquitectónicos, mantenimiento aire acondicionado, baños fuera de servicio, estado de pavimento en pista, teniendo en cuenta que algunos de estos hallazgos se han presentado en las actas realizadas por la Entidad en vigencias consecutivas lo cual podría influir directamente en los objetivos misionales de la Entidad y en consecuencias de tipo reputacional.
5. En la revisión de las actividades estipuladas en el otrosí N. 21 del 14 de octubre de 2022 denominadas de REPEX fijo, se evidenció que una de las actividades no se pudo ejecutar por razones técnicas de intervención, por lo que se recomienda, incluir una sección en el informe de seguimiento *GCSP-F-205 Informe de proyecto – modo aeroportuario* en donde se realice el balance de las intervenciones establecidas contractualmente y en caso de aplicar se comente la justificación técnica de no ejecución de intervenciones establecidas contractualmente.

9.3.2 Para la Interventoría

1. De acuerdo con la revisión de la ejecución de las actividades del otrosí N. 21 se evidenció que las actividades programadas para 2022 se encuentran finalizadas casi en su totalidad, sin embargo, las programadas para 2023, se encuentran en 1,55% de ejecución versus 43% del tiempo transcurrido para su ejecución, se recomienda a la Interventoría liderar las acciones pertinentes con el fin de verificar el cumplimiento del plazo contractual e incorporar en el ejercicio de la Interventoría las

medidas pertinentes que permitan desarrollar un seguimiento adecuado a los mantenimientos mayores que se puedan establecer en el desarrollo del contrato de concesión, en línea con la advertencia emitida en la sección 9.4.

2. En la revisión de las actividades estipuladas en el otrosí N. 21 del 14 de octubre de 2022 denominadas de REPEX fijo, se evidenció que una de las actividades no se pudo ejecutar por razones técnicas de intervención, por lo que se recomienda, incluir una sección en el informe de interventoría en donde se verifique el balance de las intervenciones establecidas contractualmente y en caso de no realizarse ejecuciones, presentar el concepto técnico de la interventoría junto con los soportes correspondientes presentados por el Concesionario, en aras de evitar vacíos en la trazabilidad en el seguimiento del contrato de concesión N. 0186 de 1996.
3. De acuerdo con la gestión realizada en el marco del proceso de reversión iniciado preliminarmente el pasado 1 de julio de 2022 para el contrato de concesión N. 0186 de 1996, se recomienda continuar la gestión oportuna en materia de aplicación del Manual de Reversiones de la Entidad.
4. Se recomienda liderar acciones en materia de seguimiento al mantenimiento de la valla informativa, teniendo en cuenta que en el informe de Interventoría no se reporta la periodicidad de mantenimiento y según verificado en campo presenta signos de deterioro.
5. Se recomienda liderar acciones en materia de atención de los hallazgos evidenciados por la Superintendencia de Transporte en relación con acabados arquitectónicos, mantenimiento aire acondicionado, baños fuera de servicio, estado de pavimento en pista, teniendo en cuenta que algunos de estos hallazgos se han presentado en las actas realizadas por la Entidad en vigencias consecutivas lo cual podría influir directamente en los objetivos misionales de la Entidad y en consecuencias de tipo reputacional.

9.4 Advertencias

Adicionalmente, a partir de las validaciones realizadas se genera la siguiente advertencia, con el fin de que en el proyecto se lleven a cabo acciones inmediatas debido a los efectos que puede tener no hacerlo:

1. Se advierte la urgencia de implementar acciones inmediatas para la ejecución de las intervenciones definidas dentro del REPEX fijo 2023 en el plazo contractual (31 de agosto de 2023), teniendo en cuenta que estas actividades inciden directamente en la operación continua y segura del aeropuerto, dado que la mayor parte de estas intervenciones se deben a que se ha cumplido la vida útil de la infraestructura y la no ejecución podría poner en riesgo la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general; aspectos que influyen directamente sobre los usuarios y el servicio de transporte que presta el aeropuerto a la ciudad de Cartagena como nodo estratégico turístico en Colombia.

Auditó:

Revisó:

Adriana Barrios Rodríguez

Auditora Oficina de Control Interno

Daniel Felipe Sáenz Lozano

Auditor Oficina de Control Interno

Revisó y aprobó el informe:

Gloria Margoth Cabrera Rubio

Jefe de Oficina de Control Interno

(versión original firmada)

10. ANEXOS

A continuación, se presenta una lista de los documentos que se presentan en esta sección:

- Anexo 1: Componentes analizados
- Anexo 2: Información adicional de Contratos de Concesión e Interventoría
- Anexo 3: Plan de agenda de auditoría
- Anexo 4: Metodología de calificación de la Matriz de Evaluación de Desempeño

Anexo 1: Componentes analizados

Se analizó el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión No. 0186 del 9 de agosto 1996. Se tuvieron en cuenta los componentes particulares de un Contrato de Concesión aeroportuaria: administrativo, técnico, jurídico, predial, financiero, riesgos, ambiental y social.

Asimismo, se verificó la labor de vigilancia y control ejercida por la Interventoría Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena, en virtud del contrato No. 001 de 2014, y las decisiones adoptadas por el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto como orientador del contrato.

Finalmente, se realizó la aplicación de la Matriz de Evaluación de Desempeño (MED) a la Interventoría, lo cual permitió analizar el cumplimiento de sus obligaciones. Los criterios de evaluación se encuentran sustentados en los siguientes documentos de trabajo elaborados por la oficina de control interno de la ANI:

- Manual de Evaluación del Desempeño de Interventorías EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Criterios de la matriz de evaluación de desempeño – MED – para el modo aeroportuario EVCI-M-001, versión 5; año 2021.
- Manual de Seguimiento a Proyectos a Proyectos e Interventoría y Supervisión Contractual GCSP-M-002; versión 2, año 2018.
- Guía para Elaboración de Informes de Auditoría Técnica, EVCI-I-006, versión 2; año 2021.
- Procedimiento auditorías técnicas, EVCI-P-002, versión 7; ANI, 2022.

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

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 Contratos de Concesión e interventoría

Contrato de Concesión

	HITO	FECHA
CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 0186 DEL 1996	Suscripción Contrato de Concesión	9 de agosto de 1996
	Suscripción Acta de inicio	25 de septiembre de 1996
	Subrogación a la ANI	31 de octubre de 2013
	Tiempo otorgado	26 años y 11 meses
	Terminación Contrato de Concesión	31 de agosto de 2023

Fuente: Contrato de Concesión No. 0186 de 1996 y la correspondiente Acta de Inicio

	ACCIONISTAS	% DE PARTICIPACION
INFORMACIÓN DEL CONCESIONARIO: SOCIEDAD AEROPORTUARIA DE LA COSTA SA - SACSA S.A.	AENA DESARROLLO INTERNACIONA S.M.E.S.A.	37,89%
	CONCECOL S.A.S.	11,55%
	ORGANIZACIÓN TERPEL S.A.	10,06%
	INVERSIONES GECU S.A.S	7,59%
	INVERSIONES SILLAR SEGOVIA & CIA S.A.S	5,81%
	INVERSIONES LEONOR AROCHA S. C en S.	5,12%
	INVERSIONES CABRALES SEGOVIA S.A.S.	3,22%
	PROMOCIONES PIEMONTE S.A.S	3,03%
	RAMON PEREIRA VISBAL	2,18%
	INVERSIONES CAVELIER LEQUERIA & CIA S.C.A.	2,03%
	PROMOCIONES E INVERSIONES AVS Y CIA S.A.S.	1,75%
	INVERSIONES SEGOVIA SEGRERA Y CIA S en C	1,75%
	AVIATUR S.A.	1,22%
	INVERSIONES E INMOBILIARIA FINCA RAIZ S.A.S.	1,22%
	INVERSIONES AKBAR S.A.S.	1,22%
	NAGA S.A.S	1,09%
	PROMOCIONES MEJIA LUCAFE & CIA. S EN C	0,61%
	PROMOCIONES LINARES MARTINEZ Y CIA S EN C.	0,61%
	MOVICOM S.A.	0,54%
	RAFAEL ENRIQUE PEREZ M Y CIA S. en C.	0,50%
PROMOCIONES R. CAVELIER Y CIA. S en C.	0,50%	
CICÓN S.A.S	0,49%	
TOTAL	100%	

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en marzo de 2023.

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Se aclaran los linderos del Aeropuerto, área concesionada y acta de entrega	25/10/1996
Otrosí No. 2	Se adiciona terminología contractual y se modifica la cláusula de los mecanismos de pago del contrato	1/04/1998
Otrosí No. 3	Se modificó la estructura tarifaria del contrato de concesión, ajustando las fórmulas para el reajuste de las tarifas	1999
Otrosí No. 4	Se prorrogó, modificó, adicionó e integró en un solo texto el Contrato de Concesión No. 0186 de 1996, incluyendo las obras de modernización y expansión al mismo, se incluyeron indicadores de desempeño y niveles de servicio IATA. El plazo del contrato se amplió por un término de 9 años, incluyendo las obras de modernización y expansión.	3/03/2010
Otrosí No. 5	Se corrigieron errores tipográficos y de digitación presentados en el otrosí No. 04, así como la aclaración del valor de pólizas y procedimiento legalización para el Otrosí No. 04. Se modificó la Cláusula 49 y 70 del otrosí No. 004.	13/04/2010
Otrosí No. 6	Se aclaró el fondeo y las obligaciones de la interventoría del Contrato incluida en el otrosí No. 04, así como las cláusulas de cierre financiero, Cláusula 16 (Contratación de la interventoría integral), Clausula 30 (Cierre financiero), numeral 30 de la Cláusula 39 (remodelación de las Oficinas de la AEROCIVIL	28/09/2011
Otrosí No. 7	Se aclaró lo relacionado con el mantenimiento del cierre financiero (cláusula 17 del Otrosí No. 004), el contrato de fiducia (fondos del fideicomiso y la incorporación de las obras voluntarias del terminal previamente aprobadas). Se aclaró adicionalmente la obligación de remodelación de las oficinas de la AEROCIVIL	30/08/2013
Otrosí No 8	Según aprobación de AEROCIVIL se modificó la estructura tarifaria por 2 años, hasta el 31 de diciembre del año 2016 disminuyendo la tasa internacional de USD 92 a USD 38. La contraprestación se modifica para 11.175%. Adicionando el numeral 6, del literal (b) de la Cláusula 40; la Cláusula 35; la Cláusula 36 del otrosí No. 4 al Contrato de Concesión.	17/12/2014
Otrosí No. 9	Se amplió el plazo de ejecución de la Obra de Modernización y Expansión denominada "Franja de Pista". En razón a las dificultades para la gestión de permisos y autorizaciones ambientales	30/04/2015
Otrosí No. 10	Se amplió el plazo de ejecución de algunas obras estipuladas en el otrosí No. 004 de 3 de marzo de 2010 al contrato de concesión No. 0186 de 1996. En razón a las dificultades para la disposición de los predios.	1/09/2015
Otrosí No. 11	Se modificó el objeto de la obra readecuación plataforma sur, se realizará el aprovechamiento del actual edificio de bomberos como taller de mantenimiento, mediante reforzamiento estructural a la NSR-10 y su correspondiente remodelación y adecuación. Igualmente se aclaró el plano de área concesionada la inclusión del área de servicio de taxis.	27/04/2016
Otrosí No. 12	Se reinició la obra de modernización y expansión denominada "RESA SUR", RESA de la cabecera 01 suspendida desde el 16 de octubre de 2012. Así	15/12/2016

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
	como incluir en la Cláusula 3 del Otrosí No. 004 el predio para su construcción.	
Otrosí No. 13	Se prorrogó desde el 1 de enero de 2017 hasta el 31 de diciembre del mismo año, el plazo de las medidas adoptadas mediante las cláusulas PRIMERA, SEGÚNDA, TERCERA Y QUINTA del otrosí No. 008 de 17 de diciembre de 2016 al Contrato de Concesión No. 0186 de 1996.	21/12/2016
Otrosí No. 14	Se prorrogó desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2018, el plazo de las medidas adoptadas mediante otrosíes No. 008 y No. 013 al Contrato de Concesión No. 0186 de 1996. En relación con la actualización de la tarifa internacional y el porcentaje de contraprestación del Concesionario.	21/12/2017
Otrosí No. 15	Se prorrogó desde el 1 de enero de 2019 y hasta el 25 de septiembre de 2020, fecha de terminación del Contrato de Concesión, el plazo de las medidas adoptadas mediante otrosíes No. 008, 013 y 014 al Contrato de Concesión No. 0186. En relación con la actualización de la tarifa internacional y el porcentaje de contraprestación del Concesionario.	19/12/2018
Otrosí No. 16	Se incluyó la ejecución de la obra ampliación pérgola para pasajeros de 2000 m ² en reemplazo de las obras vía perimetral fase II y los cerramientos de la vía en ambos costados mediante el rebalanceo de las obras propuestas en el cuadro 2. Obras de remodelación y expansión de la cláusula 53 del otrosí N. 004, adicionalmente se actualizó el plano de áreas entregadas en concesión	12/06/2019
Otrosí No. 17	Se eliminó la obligación de la construcción de la barrera contra ruido a cargo del Concesionario, establecida dentro del Plan de Obras de Modernización y Expansión suscrito en Otrosí No. 004 de 3 de marzo del 2010. Se acuerda utilizar los recursos no ejecutados por el Concesionario correspondientes a la construcción de la Barrera Contra Ruido, en la operación y mantenimiento del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena durante dos (2) meses contados a partir del 26 de septiembre de 2020.	28/08/2020
Otrosí No. 18	Se prorrogó el Contrato de Concesión por un periodo de cuatro (4) meses, contados a partir del 26 de noviembre de 2020, acorde con las consideraciones expuestas en el Otrosí. Durante este periodo de prórroga las Partes continuarían en las mesas de trabajo para culminar los análisis de los efectos económicos del Covid-19 en la ejecución del Contrato de Concesión y su compensación.	23/11/2020
Otrosí No. 19	Se reconocieron las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para evitar la propagación del Covid-19, que implicaron la restricción total de vuelos comerciales nacionales e internacionales entre el 23 de marzo y el 25 de septiembre de 2020, las cuales generaron un impacto en los ingresos regulados y no regulados de El Concesionario. Se compensan los ingresos dejados de percibir durante ese período, de acuerdo con las reglas previstas en el acuerdo 4.1 del memorando de entendimiento (MOU) suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los concesionarios del modo aeroportuario, con lo que se acordó modificar el contrato hasta el 31 de julio de 2022.	25/03/2021
Otrosí No. 20	Se acordó que para efectos de atender la solicitud de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil sobre necesidades de recursos,	4/01/2022

Otrosíes al contrato de concesión	Objeto	Fecha del documento
	modificar el porcentaje de contraprestación, con lo que se modificó el plazo para alcanzar el VCN pactado en el Otrosí No. 019 en un tiempo definido hasta diciembre 31 de 2022.	
Otrosí No. 21	Las partes acordaron, con la finalidad de procurar la adecuada prestación del servicio, la eficiencia en el uso de los recursos públicos, el logro de los fines del Estado y la protección del interés general, acuerdan modificar el plazo de obtención del valor de la compensación neta pactada en los Otrosíes No. 019 de marzo 25 de 2021 y 020 de enero 04 de 2022, al 31 de agosto de 2023.	14/10/2022

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Concesión No. 0186 de 1996 e informe mensual del mes de diciembre de 2022 de la Supervisión con radicado 20233090015153 del 31 de enero de 2023

Contrato de Interventoría

CONTRATO DE INTERVENTORÍA NO. 001 DE 2014	Nombre interventoría	Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena
	Representante legal	Mayron Adalberto Vergel Armenta
	Valor inicial (pesos constantes de noviembre de 2013)	\$11.168.046.856
	Valor a mayo 2023 (pesos constantes de noviembre de 2013)	\$16.210.965.819
	Suscripción contrato	10 de enero de 2014
	Suscripción acta de inicio	21 de enero de 2014
	Plazo de ejecución	Término de la concesión más seis meses para liquidación
	Terminación Contrato de Interventoría	29 de febrero de 2024

Fuente: Contrato de Interventoría No. 001 de 2014 y su otrosí N. 9.

COMPOSICIÓN ACCIONARIA UNIÓN TEMPORAL CONCESIÓN AEROPUERTO DE CARTAGENA	
ACCIONISTAS	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN
AFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A.	60%
SONDEOS ESTRUCTURAS Y GEOTECNIA S.A.S.	34,5%
INCGROUP S.A.S.	5,5%
TOTAL	100%

Fuente: Ficha técnica del proyecto remitida por la Supervisión en marzo de 2023.

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 1	Se modificó el plazo de entrega del contrato de interventoría y los anexos correspondientes.	23/10/2015
Otrosí No. 2	Valor (pesos constantes oct/2013)	\$163.889.440
	Se adicionó el valor inicialmente previsto en el contrato de interventoría, incluyendo el seguimiento y control de obras, edificio SEI, franjas, readecuación plataforma sur y obras voluntarias	12/04/2016

Otrosíes al contrato de interventoría	Objeto	Fecha del documento
Otrosí No. 3	Valor (pesos constantes oct/2013) \$380.544.960	16/12/2016
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que se desarrollaron obras de reparación de la pista de mediana complejidad técnica que requería seguimiento de la interventoría, por lo que se modificó la plantilla de personal profesional mínimo definida para la etapa de operación, mantenimiento y liquidación.	
Otrosí No. 4	Valor (pesos constantes nov/2013) \$109.420.480	30/11/2018
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que se requería el seguimiento de la obra voluntaria de la ampliación de la sala de espera internacional, modificando el personal técnico de la interventoría incluyendo equipo de topografía y ensayos de laboratorio.	
Otrosí No. 5	Valor (pesos constantes nov/2013) \$311.654.880	12/06/2019
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que se requería el seguimiento y control de la obra de ampliación de la pérgola de pasajeros.	
Otrosí No. 6	Valor (pesos constantes nov/2013) \$232.132.240	9/09/2020
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que se requería la interventoría en los 2 meses que fue compensado el plazo de la concesión a partir del 26 de septiembre de 2020.	
Otrosí No. 7	Valor (pesos constantes nov/2013) \$464.264.600	24/11/2020
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que se requería la interventoría en los 4 meses que fue modificado el plazo de la concesión dado que se estaban realizando las mesas de trabajo de revisión de los efectos del COVID-19 en la ejecución del contrato, a partir del 26 de noviembre de 2020 hasta marzo de 2021	
Otrosí No. 8	Valor (pesos constantes nov/2013) \$1.857.057.920	25/03/2021
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que se requería la interventoría estuviera vigente hasta 6 meses después de la obtención del VCN lo cual estaba previsto en el otrosí N. 19 hasta el 31 de julio de 2022, por lo que el contrato de interventoría se extendió por un plazo de hasta 16 meses.	
Otrosí No. 9	Valor (pesos constantes nov/2013) \$595.806.083	5/05/2022
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que el contrato de concesión fue modificado en el otrosí N. 20 cambiando la fecha de obtención del VCN al 31 de diciembre de 2022, por lo que el contrato de interventoría se prorrogó por 5 meses y 4 días contados a partir del 27 de julio de 2022.	
Otrosí No. 10	Valor (pesos constantes nov/2013) \$928.528.960	12/12/2022
	Se adicionó el valor inicialmente previsto dado que se modificó el contrato de concesión en el otrosí N. 21 en la fecha de obtención del VCN por lo que se adicionaron 8 meses al contrato de interventoría contados a partir del 1 de enero de 2023.	

Fuente: Modificaciones contractuales del Contrato de Interventoría No. 001 de 2014

Anexo 3: Plan y agenda de auditoría.

La ANI cuenta dentro del sistema integrado de gestión con el procedimiento de auditoría técnica (EVCI–P–003) del proceso de Evaluación y Control Institucional del Sistema Integrado de Gestión, cuya implementación en la presente auditoría se resume con el plan y agenda de auditoría, según se presenta en esta sección.

Plan de auditoría:

ACTIVIDADES	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	RESPONSABLES	CRONOGRAMA																																
			Feb 23	Mar-23							Abril 2023														Mayo 2023										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
Notificación de auditoría y solicitud de información inicial correspondiente a la auditoría	Solicitud de información a la Supervisión y a la Interventoría	Auditor técnico y Auditor Par	█	█																															
Remisión del plan de auditoría	.	Auditor técnico																																	
Apertura de auditoría		Auditor técnico																																	
Aplicación de métodos o herramientas de auditoría (solicitud de información, entrevistas, aplicación de listas de chequeo, MED, inspección de equipos, recopilación de registros, recorridos de verificación en los proyectos (si es viable) o en las áreas de la Entidad, encuestas, entre otras	Entrevista con la Supervisión Entrevista con la Interventoría y recorrido de verificación del proyecto	Auditor técnico																																	
Análisis y revisión de información de la auditoría		Auditor técnico																																	
Elaboración de informe de auditoría preliminar		Auditor técnico																																	
Revisión de informe preliminar		Jefe de Oficina y Auditor Par																																	
Socialización de informe preliminar		Auditor técnico																																	
Elaboración del informe definitivo		Auditor técnico																																	
Revisión de informe definitivo		Jefe de Oficina y Auditor Par																																	
Cierre de auditoría		Auditor técnico																																	
Presentación del informe definitivo y solicitud de plan de mejoramiento (cuando proceda)		Auditor técnico																																	

Agenda de auditoría:

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

Actividad	Día	Hora
Apertura de auditoría con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	12/04/2023	9:30 – 9:45
Entrevista con el Equipo de Coordinación y Seguimiento del proyecto	14/04/2023 17/04/2023	10:00 – 11:00 8:00 – 11:00
Apertura de auditoría y entrevista con la Interventoría	19/04/2023	8:00 – 12:00
Recorrido de verificación al proyecto	20-21/04/2023	10:00 – 17:00
Socialización de informe de auditoría preliminar	17/05/2023	10:00
Cierre de auditoría	30/05/2022	13:00

En concordancia con la jornada planteada se lograron abordar la totalidad de las actividades previstas. Con la auditoría la Interventoría y la Supervisión del proyecto dieron a conocer la situación actual del proyecto y demostraron los controles que se vienen aplicando a la ejecución del Contrato de Concesión No. 0186 de 1996.

Las entrevistas de auditoría fueron virtuales mediante Microsoft Teams.

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

En el marco del desarrollo de la auditoría interna técnica, se aplicó la matriz de evaluación de desempeño (MED) a la interventoría **Unión Temporal Concesión Aeropuerto de Cartagena - UTCAC**, mediante la cual se verificó el desempeño en las áreas administrativa, técnica, operativa, financiera, jurídica, ambiental, social y predial. A continuación, se presenta una descripción de los componentes analizados:

1. **Administrativo:** componente relacionado principalmente con el correcto funcionamiento de la Interventoría, todo dentro de un marco asociado a la apropiada implementación de un sistema de gestión de calidad y de personal idóneo que garantice el efectivo seguimiento a todas las funciones ejecutadas por el Concesionario.
2. **Técnica:** el componente técnico comprende los procesos y actividades relacionadas con la evaluación y verificación de procedimientos, intervenciones y desempeño del Concesionario en el área técnica durante la ejecución de actividades de preconstrucción, construcción, operación y mantenimiento, según aplique a cada Contrato de Concesión, así como la terminación del Contrato de Interventoría y/o reversión del Contrato de Concesión.
3. **Operativa:** el componente operativo está relacionado con las actividades de revisión y control del aforo, operaciones y mediciones del tráfico aéreo influyente en el proyecto, incluyendo entre otros, la revisión de informes y cifras reportadas por el concesionario, verificación de datos aportados sobre la operación aérea y el control de pasajeros movilizados.
4. **Financiero:** la verificación al componente financiero busca la implementación de procesos y actividades relacionadas con la revisión y control financiero del Contrato de Concesión, incluyendo el seguimiento al manejo de recursos a través de la fiducia constituida. Por otro lado, permite verificar el estado del proyecto en relación con los ingresos recibidos por presupuesto Nación, arrojando un balance en términos de ingreso, sobre la duración del período concesionado.
5. **Jurídico:** consiste en la realización de procesos y actividades enfocadas en verificar la aplicación y cumplimiento de los aspectos regulatorios y contractuales relacionados con el respectivo Contrato de Concesión, así como apoyar a la ANI en todos los aspectos jurídicos que se susciten en el desarrollo de dicho contrato.
6. **Ambiental:** el actuar de la Interventoría dentro de este componente consiste en realizar los procesos y actividades enfocadas a verificar el cumplimiento de las medidas de mitigación de impactos, planes de manejo ambiental y obtención de licencias o permisos por parte del Concesionario sobre las obras objeto del Contrato de Concesión.
7. **Social:** este componente permite verificar el cumplimiento del Plan de Gestión Social Contractual y de cada uno de los programas que lo conforman. Se audita el cumplimiento de leyes en materia de atención al usuario, verificación del trámite que da el concesionario a PQR's de las comunidades con respecto al manejo social de la Concesión, estado de consultas previas, entre otros factores.

8. **Predial:** este componente se refiere a la realización de los procesos y actividades enfocadas en el control y vigilancia técnica, jurídica y social de la gestión que adelanta el Concesionario sobre los lotes que hacen parte de la zona de uso público.

En las siguientes tablas se presenta el detalle de los criterios evaluados con la Matriz de Evaluación de Desempeño – MED:

01 Componente Administrativo		
Id	Ítem	Cumple
1	Organización de la interventoría	SI
2	Disponibilidad mínima de recursos físicos	SI
3	Suscripción y vigencia de garantías de la interventoría	SI
4	Sistema de gestión de calidad interventoría	SI
5	Gestión documental y archivo de la interventoría	SI
6	Capacitación equipo de interventoría	SI
7	Plan de calidad del concesionario	SI
8	Elaborar y actualizar toda la información necesaria, e ingresar los datos a los sistemas de información que la Agencia solicite. (e.g. ANISCOPIO)	N/A
9	Responder a las solicitudes que realice la ANI o el concesionario	SI
10	Entrega de informes de interventoría	SI
11	Formatos exigidos para la reversión por el SGC	SI
12	Entrega de documentación (REVERSION)	SI
13	Bases de datos y/o software informáticos (REVERSION)	N/A
14	Proceso de liquidación (REVERSION)	N/A

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación de estudios y diseños definitivos	N/A
2	Verificación de inventario y plan de manejo de redes	N/A
3	Cuantificación por activación de riesgos compartidos debido a sobrecostos en el traslado y/o manejo de redes	N/A
4	Verificación del cumplimiento del plan maestro aeroportuario	N/A
5	Seguimiento a cronograma de obras	N/A
6	Realización de ensayos de laboratorio	N/A
7	Identificación de daños y novedades en sectores del proyecto por parte de la interventoría	N/A
8	Valor de construcción, operación y mantenimiento de obras adicionales y/o complementarias identificadas en el contrato de Concesión	N/A
9	Revisión de señalización de obra en Etapa de Construcción, operación y mantenimiento, o en intervenciones que supongan nuevos elementos extraordinarios en algún sector	N/A
10	Seguimiento al mantenimiento de las diferentes áreas concesionadas lado aire	SI
11	Seguimiento al mantenimiento de las diferentes áreas concesionadas lado tierra	SI
12	Seguimiento al mantenimiento de equipos electrónicos	SI
13	Exigir la entrega de la memoria técnica de las obras correspondientes	N/A
14	Seguimiento a la certificación del aeropuerto	SI
15	Verificar periódicamente la actualización del inventario de infraestructura y equipos entregados al concesionario	SI

02 Componente Técnico		
Id	Ítem	Cumple
16	Instalación y mantenimiento de vallas informativas	SI
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
18	Contenido técnico en el informe mensual de interventoría	SI
19	Recorrido de la interventoría (REVERSIÓN)	SI

03 Componente Operación		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación del Manual de Operación	SI
2	Monitoreo a la prestación del servicio de forma ininterrumpida	SI
3	Control a indicadores de uso	SI
4	Control y análisis de indicadores de niveles de servicio (incluido el indicador de nivel de servicio IATA)	SI
5	Informes de cumplimiento de indicadores por parte de la interventoría (indicadores de infraestructura aeroportuaria disponible y de disponibilidad de intervenciones)	SI
6	Verificación de prestación gratuita de servicio de internet	SI
7	Verificación de la implantación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)	SI
8	Verificación del cumplimiento del Plan de Seguridad del Aeropuerto	SI
9	Planteamiento de soluciones al concesionario a problemáticas detectadas	SI
10	Contenido Operativo en el informe mensual de interventoría	SI

02 Componente Financiero		
Id	Ítem	Cumple
1	Diagnostico estratégico financiero del concesionario	SI
2	Verificación cierre financiero	SI
3	Verificación giros Equity	N/A
4	Cumplimiento del programa de amortización de créditos	SI
5	Estados financieros auditados del concesionario	SI
6	Estados financieros auditados del patrimonio autónomo	SI
7	Seguimiento a ingresos regulados	SI
8	Seguimiento a ingresos no regulados	SI
9	Retribución del Concesionario	SI
10	Seguimiento al valor del ingreso esperado de la concesión	N/A
11	Revisión de fondeo de las subcuentas de las cuentas proyecto y ANI	SI
12	Control de desembolsos de subcuentas cuyos sobrecostos representan riesgos compartidos	N/A
13	Verificación de pago de comisión de éxito	N/A
14	Seguimiento a obligaciones tributarias	SI
15	Se examina que no hay violación a LA/FT (Lavado de Activos y Financiación de Terrorismo)	SI
16	Participación y análisis en comités fiduciarios	SI
17	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
18	Informes de formatos financieros ANI	SI
19	Contenido financiero en el informe mensual de interventoría	SI
20	Actualización de inventario de activos (REVERSIÓN)	SI

02 Componente Financiero		
Id	Ítem	Cumple
21	Entrega de avalúos (REVERSIÓN)	SI
22	Contratos de arriendo y leasing (REVERSIÓN)	SI
23	Conciliación de formatos reversión (REVERSIÓN)	SI

05 Componente Jurídico		
Id	Ítem	Cumple
1	Estado de cumplimiento del concesionario	SI
2	Apoyo jurídico a la ANI en relación con modificaciones contractuales	SI
3	Gestión ante presuntos incumplimientos	SI
4	Trámites de procesos judiciales o mecanismos de solución de conflictos	SI
5	Reclamaciones presentadas por el concesionario	SI
6	Seguimiento a la cobertura de garantías y seguros	SI
7	Verificar la condición de fuerza mayor y eventos eximentes de responsabilidad	SI
8	Atención y respuesta a peticiones generadas por la comunidad, usuarios, entes de control, entre otros.	SI
9	Contenido Jurídico en el informe mensual de interventoría	SI
10	Estado de actuaciones judiciales y administrativas (REVERSIÓN)	SI
11	Estado de multas y sanciones (REVERSIÓN)	SI

06 Componente Ambiental		
Id	Ítem	Cumple
1	Seguimiento a los trámites de licenciamiento y permisos ambientales que requiera el proyecto	SI
2	Control de obligaciones ambientales que se deriven de las licencias y/o permisos	SI
3	Verificación de cumplimiento de compensaciones ambientales	SI
4	Cuantificación por activación de riesgos compartidos en material ambiental	N/A
5	Revisión del informe de cumplimiento ambiental ICA	SI
6	Verificación de monitoreos ambientales	SI
7	Seguimiento al programa de higiene, seguridad industrial y salud ocupacional	SI
8	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI
9	Contenido Ambiental en el informe mensual de interventoría	SI
10	Validación de los formatos ambientales de la etapa de reversión	SI

07 Componente Social		
Id	Ítem	Cumple
1	Verificación de afectación económica y social	N/A
2	Seguimiento al plan de compensación socio económica	N/A
3	Control y seguimiento al plan de gestión social del concesionario	SI
4	Seguimiento y asistencia a las reuniones de información y formación que debe desarrollar el concesionario	SI
5	Inventario de infraestructura social afectada por el proyecto	N/A
6	Página WEB de la interventoría y otros canales de comunicación	N/A
7	Página WEB de la concesión y otros canales de comunicación	SI
8	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	SI

07 Componente Social		
Id	Ítem	Cumple
9	Contenido Social en el informe mensual de interventoría	SI

08 Componente Predial		
Id	Ítem	Cumple
1	Validación del plan de adquisición de predial	N/A
2	Verificar la elaboración de las actas de vecindad previo inicio de la fase constructiva	N/A
3	Seguimiento a la adquisición predial del proyecto	N/A
4	Verificación documental técnica y en campo de los avalúos comerciales	N/A
5	Verificar la adquisición del 100% de los predios para iniciar intervenciones	N/A
6	Verificar y hacer seguimiento a la completitud de las carpetas finales prediales	N/A
7	Validar y advertir sobre la necesidad de recursos adicionales para la adquisición predial	N/A
8	Seguimiento al control de invasiones	SI
9	Seguimiento a los procesos de expropiación	N/A
10	Alertas de la interventoría acompañadas de conceptos y análisis de carácter preventivo	N/A
11	Contenido Predial en el informe mensual de interventoría	N/A
12	Predios saneados y libres de ocupación	SI