



Bogotá D.C.

**PARA:**           **ANDRES FIGUEREDO SERPA**  
Vicepresidente de Gestión Contractual

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

**ASUNTO:**       Entrega informe de seguimiento a la función pública del supervisor e interventoría asociadas al proyecto aeroportuario "San Andres" (PEI 102).

Apreciado Doctor Andrés:

Con la mayor atención me permito remitir para su consideración el informe de la referencia, dando cumplimiento al Plan de Evaluación Independiente que viene desarrollando la Oficina de Control Interno en el año en curso.

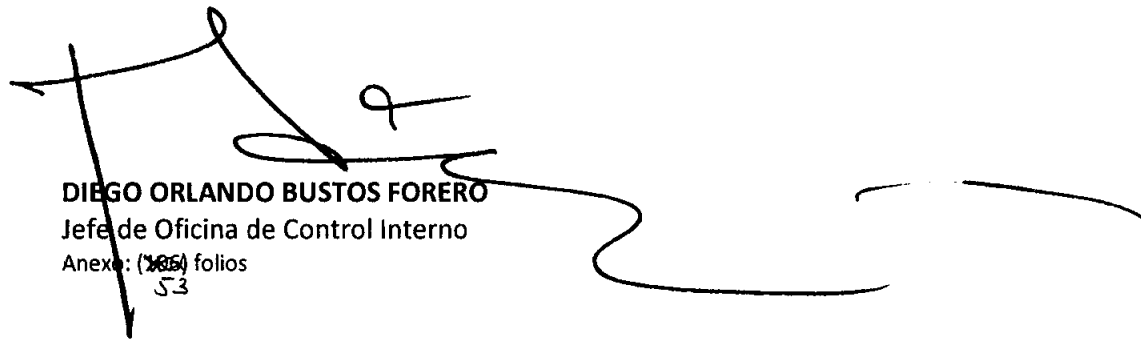
Se resalta la importancia de las recomendaciones que estamos generando en el mismo, en beneficio del óptimo desempeño de seguimiento que debe continuar realizando la ANI enfocado hacia el proyecto del asunto, en virtud de lo cual se deberá divulgar y analizar, además de tomar las acciones pertinentes, toda vez que se presentan observaciones importantes en el informe aquí entregado.

Igualmente recordamos al supervisor de éste proyecto, que debe dar aplicación al procedimiento EVCI-P-002, diligenciando el formato EVCI-F-004 "PLAN DE MEJORAMIENTO POR PROCESO (ACCION PREVENTIVA, ACCION CORRECTIVA)", para el cual la OFICINA DE CONTROL

**MEMORANDO No.**

INTERNO, en cumplimiento de su rol de asesoría y acompañamiento, puede programar una mesa de trabajo. Es necesario precisar que, para la presentación de dicha matriz, se cuenta con cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de recibo por parte de la Vicepresidencia a su digno cargo, y debe ser remitido por correo electrónico a [jleon@ani.gov.co](mailto:jleon@ani.gov.co).

Con un muy cordial saludo,



**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe de Oficina de Control Interno  
Anexo: ~~(105)~~ folios  
53

CC. Doctor Luis Fernando Andrade – Presidente ANI  
Ing. María Eugenia Arcila - Gerente Aeroportuaria

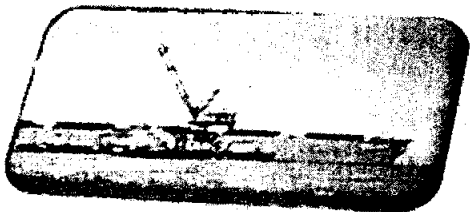
Nro Rad Padre:  
Nro Borrador: 20141020018930  
GADF-F-010



*Agencia Nacional de Infraestructura*

# INFORME DE AUDITORIA

Ministerio de Transporte



**Informe de seguimiento a las funciones públicas de supervisión y de  
interventoría asociadas al proyecto aeroportuario de San Andrés  
PEI 102**

# 2014

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
<b>2. OBJETIVOS.....</b>	<b>5</b>
<b>3. ALCANCE.....</b>	<b>6</b>
<b>4. METODOLOGÍA.....</b>	<b>8</b>
<b>5. DESARROLLO DEL INFORME.....</b>	<b>9</b>
<b>5.1. CONSTATACIÓN DE ASPECTOS TÉCNICOS.....</b>	<b>11</b>
5.1.1. Pavimento de la pista.....	11
5.1.2. Check list LADO AIRE – LADO TIERRA.....	15
5.1.3. Observaciones frente a los avances en cada proyecto.....	22
5.1.4. Bienes afectos a la concesión.....	32
5.1.5. Análisis de los hallazgos generados por visita de CGR paralela a la visita de control interno ANI.....	33
5.1.6. Contratos de arrendamiento.....	38
5.1.7. Posible retoma del aeropuerto por parte de Aerocivil.....	39
5.1.8. Conclusiones y recomendaciones.....	40
5.1.9. Contraste de los requerimientos de áreas mínimas.....	42
5.1.10. Conclusiones y recomendaciones.....	44
<b>5.2. CONSTATACIÓN DE ASPECTOS JURÍDICOS.....</b>	<b>45</b>
5.2.1. La terminación anticipada del contrato y el año de culminación con que cuenta la Entidad.....	45
5.2.2. Las multas impuestas por la Aerocivil.....	47
5.2.3. Análisis de la libertad vigilada en la contraprestación de combustible.....	49
<b>5.3. CONSTATACIÓN DE ASPECTOS FINANCIEROS.....</b>	<b>54</b>
5.3.1. Lectura de los estados financieros (EEFF) y los efectos que refleja.....	54
5.3.2. Explicación del procedimiento del registro de las operaciones relacionadas con ingresos regulados y no regulados.....	76
5.3.3. Exigencia a la interventoría para acreditación de soportes de las inversiones... ..	95
5.3.4. Conclusiones y recomendaciones.....	96
<b>6. CONSIDERACIONES FINALES.....</b>	<b>98</b>
<b>7. REGISTRO FOTOGRAFICO.....</b>	<b>99</b>
<b>8. PAPELES DE TRABAJO.....</b>	<b>104</b>



## INDICE DE TABLAS

Tabla 1- Aumento de bacheo por año .....	12
Tabla 2- tabla de verificación de edificio terminal de pasajeros. – Lado tierra .....	17
Tabla 3- tabla de verificación de seguridad integrada. – Lado tierra .....	17
Tabla 4- tabla de verificación de equipos y vehículos. – Lado tierra .....	18
Tabla 5- tabla de verificación de acceso al aeropuerto - Lado tierra .....	18
Tabla 6- tabla de verificación de servicios para pasajeros – Lado tierra .....	18
Tabla 7- tabla de verificación de salas de embarque – Lado tierra .....	19
Tabla 8- tabla de verificación de áreas de llegada – Lado tierra .....	20
Tabla 9- tabla de verificación de plataforma – Lado aire .....	20
Tabla 10- tabla de verificación de terminal de carga – Lado aire .....	21
Tabla 11- tabla de verificación de zona de seguridad – Lado aire .....	21
Tabla 12- tabla de verificación de servicios / cerramiento – Lado aire .....	21
Tabla 13- tabla de verificación de pista– Lado aire .....	22
Tabla 14- tabla de observaciones de avances en cada proyecto.....	24
Tabla 15- tabla de verificación de arrendamiento a locales comerciales .....	38



## 1. INTRODUCCIÓN

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

El Control Interno, en este orden de ideas, es fundamentalmente axiológico y finalista, pues propende por asegurar que la gestión institucional de todos los órganos del Estado, se oriente hacia la realización de los fines que constituyen su objetivo y, que esta se realice con estricta sujeción a los principios constitucionales que guían el ejercicio de la función pública.

Ahora bien, en desarrollo del citado mandato constitucional, el artículo 9º de la Ley 87 de 1993, definió la naturaleza de la Oficina de Control Interno, para todas las entidades y organismos de las ramas del poder público, en sus diferentes niveles (art. 5º), así:

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

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

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

enmarcado en cinco tópicos: valoración de riesgos, acompañamiento y asesoría, evaluación y seguimiento, fomento de la cultura de control y relación con entes externos.

El presente informe de auditoría busca sintonizarse con la coyuntura que, hoy por hoy, tiene la concesión del aeropuerto de San Andrés, en virtud de la cual se ha generado la terminación anticipada del contrato -por circunstancias enteramente atribuibles al concesionario (no presentación de la garantía única del contrato)-, lo cual hace imperativo la realización de una auditoría que determine el estado actual del contrato avizorado por parte de la Interventoría respectiva.

No obstante lo anterior, el informe se enmarca dentro de los parámetros establecidos por la Oficina de Control Interno para el seguimiento y verificación del cumplimiento de las obligaciones que tienen tanto el supervisor del contrato por parte de la ANI, como de la Interventoría al mismo proyecto de concesión, teniendo en cuenta lo previsto dentro del contrato y documentos relacionados para el desarrollo de las funciones que le son propias.

Es así, como la presente auditoría corresponde a la ejecución del Plan de Evaluación Independiente (PEI) el cual fue aprobado en sesión del comité de coordinación de control interno del 9 de Diciembre de 2013, en donde se incorporaron visitas evaluativas de manera general, sin especificar el proyecto por razones de acierto estratégico a la hora de la visita..

Por otro lado, la visita técnica fue anunciada mediante correo electrónico, en donde se informó al Supervisor del proyecto el propósito de la prueba de auditoría.

## 2. OBJETIVOS

Con fundamento en el mencionado plan de acción estructurado por parte de la Oficina de Control Interno para el presente año, aunado al desarrollo que la Interventoría del proyecto viene realizando desde la celebración de su contrato en el año 2008, se programó la verificación y seguimiento de las obligaciones de la Interventoría y de la supervisión del proyecto Concesión Aeropuerto de San Andrés y Providencia, para lo cual se realiza el presente informe.

Para ello, la Oficina de Control Interno de la Agencia Nacional de Infraestructura desarrolló la auditoría del proyecto aeroportuario en mención, realizada entre los días 27 y 31 de octubre de 2014 por parte del equipo auditor designado para el efecto, conformado por el Doctor Diego Orlando Bustos Forero, Jefe de la Oficina de Control Interno, el arquitecto Alvaro Sandoval Reyes, el ingeniero Javier Arturo León Herazo, y la profesional Luz Jeni Fung, todos asesores de la mencionada oficina. La documentación suministrada por el apoyo técnico a la supervisión del contrato, así como otra información que fue investigada, preparada y recaudada por parte del equipo auditor, sirvió como insumo para estudiar todos los aspectos relacionados con la concesión.

El seguimiento a las labores de la interventoría ejercida por ALFA CONSULTORES Y CONSTRUCTORES S.A es valioso en la presente auditoría, en vista de que es necesario "Evaluar y verificar el estado del aeropuerto de San Andrés, de cara a la futura liquidación de dicho contrato, teniendo bajo consideración la terminación anticipada del mismo y promover ejercicios que contribuyan a establecer la claridad meridiana requerida , y en tal sentido, es necesario comprobar las acciones realizadas por las diferentes áreas de la ANI y la propia interventoría, relacionadas con los siguientes temas:

- a. Inversiones.
- b. Contraprestación por combustible.
- c. Inventarios.
- d. Constatación de labores constructivas, de rehabilitación, mantenimiento y operación."

### 3. ALCANCE.

---

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

- Promover la evaluación de los estados financieros de la concesión desde su surgimiento hasta la fecha.
- Corroborar las actas de recibo y entrega de obra, rehabilitación o mantenimiento por parte de los actores competentes, verificar su cuantificación desde el surgimiento del contrato hasta la fecha.
- Revisar el aumento generado por el concesionario en la tarifa del ingreso no regulado correspondiente a la contraprestación por combustible.
- Evaluar y verificar la existencia de los inventarios, de los bienes cedidos por el Estado y de los bienes que el concesionario está en la obligación de entregar desde el inicio del contrato hasta la fecha.
- Revisar el procedimiento de registro de inventario de bienes, su actualización y si es pertinente la periodicidad establecida para la renovación de los mismos.



- Si ello es posible, analizar y contrastar las fórmulas de determinación de la contraprestación de combustible haciendo benchmarking con otros aeropuertos del país.
- De alcanzarse el tiempo, la auditoria también analizará selectivamente la incorporación de la depreciación de los bienes.

#### **a. Periodo**

Si bien la auditoría se realiza en un período corto, la evaluación de la Interventoría comprenderá las acciones emprendidas por aquella para garantizar la solvencia de la información y de los controles ejercidos relativos a los temas objeto de auditoría.

De esta manera, cada tema objeto de auditoría, será evaluado de manera diferente y tendrá un cubrimiento distinto. Esto es:

- Frente a la constatación de obras, instalaciones, adecuaciones, mantenimiento o rehabilitación, evidentemente la tarea se concentrará en que actualmente el aeropuerto corresponda a las especificaciones técnicas trazadas y aprobadas, en lo que sea posible abordar.
- En lo que se refiere a bienes de la concesión, la tarea abarcará la última actualización y en caso de requerirse solicitarse una actualización a la fecha por parte de la Interventoría.
- En el caso de la contraprestación por combustible a título de ingreso no regulado, se revisará el período en que se estableció la tarifa, hasta la última información con que se cuente.
- Los estados financieros serán mirados con otra lupa: se evaluarán todos los estados financieros del concesionario y se impulsará a través de la Interventoría un proceso de verificación de las inversiones contra registros y soportes contables.

En fin, cada uno de los temas objeto de auditoría comprenderá y abarcará períodos distintos en función de la naturaleza de cada uno de ellos. Aquí, es preciso recordar que por reciente incorporación de los aeropuertos concesionados bajo la tutela de la Agencia Nacional de Infraestructura, circunstancia producida a raíz de las subrogaciones respectivas, solo desde enero de 2014 la ANI cuenta con el direccionamiento de dichos contratos, estando la dirección técnica y de operaciones aeronáuticas a cargo de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil –Aerocivil–.

**b. Información de Contratos**

CLASE	DETALLE DEL CONTRATO	NÚMERO	CONTRATISTA
CONCESIONARIO	Contrato de Concesión para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Inversión, Modernización y Mantenimiento del Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y del Aeropuerto El Embrujo de Providencia.	7000002-OK de 2007	CASYP S.A.
INTERVENTOR	Interventoría Integral, técnica de diseño, construcción y mantenimiento, legal, financiera, contable administrativa, operativa y ambiental para la Concesión de del Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y del Aeropuerto El Embrujo de Providencia.	8000001-OH de 2008.	AFA Constructores y Consultores S.A.
SUPERVISOR	Contratista.		JOSE ARIEL MUÑOZ VARGAS

**4. METODOLOGÍA.**

**a. Metodología Empleada**

La metodología empleada por la Oficina de Control Interno, es la usualmente aceptada para la elaboración de este tipo de informes de acuerdo a los procedimientos, formatos y alcances que se tienen para tal fin, para lo cual se hizo necesario efectuar una planeación y ejecución de los trabajos requeridos con el objeto de generar un documento de auditoría que contenga información valiosa para la entidad y para el Estado.

Se resalta en éste punto la documentación obtenida por parte de la auditoría para llevar a cabo posteriormente el recorrido por el proyecto, realizar análisis documental en las oficinas de Interventoría y así generar el presente informe, a saber:

- 1 Último informe de interventoría radicado en la ANI de Julio de 2014. (anexo 1)

A continuación se presentan las actividades a desarrollar en ejercicio de la visita:

- Se realizará una reunión de apertura en la que participen concesionario, interventoría y la oficina de control interno, en la que se advertirá el objetivo de la auditoria, el ejercicio autónomo e independiente que desarrolla la oficina de control Interno y la necesaria colaboración de dichos actores, para la consecución de la información pertinente.
- Se obtendrán los estados financieros del concesionario y se verificará su acoplamiento a las normas vigentes, los cuales serán confrontados contra los soportes y los registros reales de contabilidad del mismo. Para tal efecto, se realizará una muestra selectiva de las inversiones que el concesionario dice acreditar por cada vigencia de los EEFF.
- Se solicitarán las actas de recibo y entrega de obra, donde se evidencie el cumplimiento constructivo de las inversiones aprobadas.
- Se evaluarán *in situ* las inversiones generadas contra instalaciones físicas.

## 5. DESARROLLO DEL INFORME

Se efectuó una reunión preliminar en las instalaciones del concesionario en la ciudad de Bogotá con la presencia del representante legal, señor Eduardo Borda, y otros funcionarios, en la que se hizo una presentación histórica del desarrollo de la concesión y los problemas que han surgido a raíz del fallo respecto de la acción popular instaurada por los raizales cercanos al aeropuerto de San Andrés. Y la correspondiente Suspensión ordenada por el Tribunal Administrativo de San Andrés (10 de diciembre de 2012, ejecutoriada el 23 de enero de 2013).

Una vez en San Andrés, la auditoría se enfrentó a una coyuntura particular consistente en la visita paralela de la comisión de auditoría de la Contraloría General de la Republica, que dio lugar a que se priorizara la entrega de información del concesionario hacia dicha entidad, circunstancia que limitó nuestro alcance y nuestras entrevistas para con los distintos interlocutores, teniendo que acudir a un mecanismo de acompañamiento en las visitas de la CGR, y por lo tanto, a una programación conjunta y a unas reuniones conjuntas.

En este sentido se aprovecharon, en lo que más, los acompañamientos y se generaron entrevistas y recolección de información específica dirigida a nuestra auditoria en los tiempos restantes a la visita programada.

El día 28 de octubre de 2014 se adelantó reunión de apertura en las instalaciones del Concesionario en el Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla, con presencia de funcionarios de la Aerocivil, del concesionario y de la interventoría; se acordó la agenda de la auditoria de la Contraloría, se adelantó revisión de documentos que hagan claridad respecto de las obras y sus especificaciones y se generaron unos compromisos que se advertirán en este capítulo.

El mismo día 28 de octubre, se adelantó una visita conjunta con los representantes del concesionario y la interventoría a las instalaciones físicas del lado tierra, del cual existe registro fotográfico que se anexa (**anexo 2**)

De acuerdo a la reunión efectuada en las instalaciones del Aeropuerto de San Andrés, se establecieron compromisos de parte de la interventoría así:

- A. Remitir los documentos que acrediten los cambios de especificaciones realizadas en el terminal.
- B. Aportar el concepto consejo técnico de contaduría, donde se advierten los lineamientos en torno a la depreciación de los bienes inmuebles hasta el final de la concesión.
- C. Informe con registro fotográfico del *antes y después*.
- D. Informe del especialista en pavimentos.
- E. Oficio dirigido al representante legal por parte de la Oficina de Control Interno, donde se solicita información del proyecto y acciones concretas de cara a la liquidación del contrato de concesión.
- F. Para verificar inversiones se dan dos posibles alternativas:
  - Desarrollar, mediante la técnica de muestreo selectivo asociado a cada uno de los años de la concesión, para generar una corroboración en materia de inversión contrastada con los estados financieros; ese selectivo se enfocaría en el 2009 (año de mayor caudal de inversión), para dar confianza a la determinación de inversión.
  - Examinar la completitud de inversiones contra los soportes de los registros de los estados financieros.
  - Para ello se plantea una reunión en Bogotá, de la semana del 3 al 7 de noviembre con el oficio de solicitud al concesionario de la información necesaria, y definir fecha por parte de la interventoría y por parte de este mismo medio.
- G. Cuadro con el reporte de iniciación de cada multa y el estado en que está, y valorando cada una.
- H. Otra información que se encuentra pendiente por soportar:

## 5.1 CONSTATAción DE ASPECTOS TÉCNICOS

### 5.1.1 Pavimento de la pista.

La pista del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla se encuentra ubicada geográficamente en el punto de coordenadas 12°35'10"N y 81°42'40"W, con una altura sobre el nivel del mar de 6 metros y una temperatura de referencia de 31°C., igualmente tiene una longitud total de 2.380 metros y un ancho de 45 metros con bermas o márgenes a ambos lados de 7.5 metros y con dos calles de rodaje diagonales, que dan acceso a la plataforma. No existe pista de carreteo, ni llave de volteo; por lo tanto, en la cabecera 24 cuenta con un área destinada al giro de las aeronaves en una longitud de 80 metros y un ancho de 60 metros.

Las operaciones, de acuerdo a las características de la pista y del avión que la está utilizando, tienen un clave de referencia<sup>1</sup> 4D, según la OACI.

Es necesario precisar que los pavimentos flexibles de las áreas de movimiento de los aeropuertos deben acatar la normatividad asociada a las especificaciones de construcción propuesta en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y en los documentos de referencia de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Para nuestro caso en particular, además de las normas ya citadas, la reparación de pavimentos de pista estuvo precedida por la revisión de los procesos y productos de pavimentación para lograr las especificaciones técnicas contenidas en el numeral 2.9 del mismo anexo del contrato de concesión, en particular la normativa OACI, FAA 150-5320-6D, IATA, y RAC parte décimo cuarta, en lo referente a pavimentos la cláusula 36.5.3 del contrato de concesión y el manual de mantenimiento vigente.

Dentro de la visita se evidenció que se vienen realizando medidas de manejo superficial. Estas "medidas de manejo" resuelven problemas que se encuentran confinados a las capas superiores del pavimento, usualmente dentro de los 100 mm superiores, inconvenientes que están relacionados con el envejecimiento del asfalto y con el agrietamiento que se origina en la superficie. Los métodos más comunes para tratar este tipo de problemas incluyen la postura sobre la superficie existente, de una carpeta delgada (espesores inferiores a los 35 mm) de mezcla asfáltica en caliente o en frío. La rehabilitación para resolver problemas de la estructura del pavimento normalmente se trata como una solución a mediano y largo plazo. Al resolver los problemas estructurales, debe recordarse que la estructura del pavimento es la que tiene fallas y no necesariamente los materiales que la constituyen.

En la siguiente tabla se presenta el aumento considerable de baches por vigencia y el área de asfalto requerida para el mantenimiento de la pista.

<sup>1</sup> El código de referencia aeroportuario consta de un número y una letra. Dicho código combinado se presenta mediante la combinación de un número y una letra, clave de referencia, la cual indica qué aeronaves pueden operar en el aeródromo al que hace referencia. El número, hace referencia a la longitud de campo de referencia del avión y la letra, se refiere a la envergadura de la aeronave y la distancia externa del tren de aterrizaje principal de la aeronave.

Tabla 1- Aumento de bacheo por año

AÑO	N DE BACHES	AREA DE ASFALTO M2
2009	121	158.51
2011	674	712.25
2012	810	674.35
2013	777.2	1563.2
2014*	692	2294.49

\*2014 CORTE A SEPTIEMBRE

- En virtud al cuadro anexo, se observa incremento del área afectada, año tras año, lo que se traduce en un deterioro exponencial de la pista, y en la necesidad de mantenimiento permanente para asegurar unas condiciones de pista medianamente aceptables para las operaciones aeroportuarias.
- De acuerdo a lo evidenciado en la auditoría y lo informado por la firma interventora, la solución inicial para el bacheo consistía en reparar las falencias encontradas en el pavimento con concreto rígido no dando los resultados que se esperaban. Para esta oficina la posible causa de dichos resultados se pueden asociar a movimientos de las capas por el abultamiento de las capas inferiores, las cuales son sensibles a la variación de la humedad (agua), fracturando las losas.
- Según lo observado en la visita se pueden distinguir dos tipos de fallas en el pavimento de la pista. La primera se encuentra asociada al desgaste ocasionado por las aeronaves dentro de la operación aeroportuaria la cual es de normal ejecución dentro del terminal y sobre la cual se da la prioridad de bacheo<sup>2</sup> por parte del concesionario. La segunda falla evidenciada se presenta en gran medida en las zonas adyacentes a la franja de aterrizaje y carrete de los aviones, donde por condiciones asociadas a oxidación del pavimento por condiciones atmosféricas, condiciones geotécnicas asociadas a la estructura del pavimento y a posibles falencias constructivas y/o de mantenimiento, presenta en su gran mayoría fisuración tipificada como longitudinal y en algunos casos transversal.
- La fisuración en sí, no es un problema para el usuario, ya que este no percibe que la pista presente este tipo de problemas, dado que son imperceptibles dentro del avión por lo general; sin embargo, es una amenaza a futuro. Primero, porque es una ventana permeable para ingreso de agua, la cual penetra a capas inferiores afectando la capacidad portante de la estructura. Segundo, porque se crea una discontinuidad en el pavimento que empeora la distribución de tensiones en la zona afectada, generando otras sollicitaciones de esfuerzos no diseñadas y generando otras patologías.

<sup>2</sup> Los baches se producen como una evolución de las mallas de fisuras formadas en la superficie de la carretera. Cuando estas mallas se cierran se produce la pérdida de material que provoca la aparición de baches en la superficie de la pista.

- Otra patología encontrada es la visibilidad de cabezas de agregados, lo que sugiere un desgaste pronunciado sobre el pavimento que no presenta reparaciones, y denotando que este pavimento sufre un deterioro avanzado que amerita ser intervenido lo antes posible ya que esto podría ocasionar mayores costos en su futura reparación, riesgos al usuario e intervenciones más invasivas.
- Como resultado de la visita realizada por la Oficina de Control Interno, se pudo observar que el deterioro progresivo que presenta la pista se da en mayor medida con la afectación en la franja central del campo de aterrizaje, con posterioridad al punto de visada de la cabecera 0-6 (área de contacto) donde se evidencian los baches de mayor longitud.
- En relación a lo anterior se observó, que se viene realizando el bacheo con mezclas densas en frío preparadas *in situ*. El proceso constructivo consta de la preparación del material, excavación, limpieza y retiro del material, aplicación del material (emulsión y asfalto), nivelación y compactación.
- Los meses con mayor precipitación son octubre y noviembre con cerca de 300 mm/mes, lo que ocasionaría que por el aumento de lluvias, se genere mayor cantidad de baches en la pista; por tal motivo, se recomienda desde ya mayor seguimiento durante este periodo.
- Durante la visita se evidenció empozamiento de aguas de lluvia en varias partes de la pista, lo que denota falencias en las condiciones de las pendientes longitudinales y transversales de la pista, así como falta de obras de drenaje necesarias. Lo anterior ocasiona encharcamiento, y posterior a ello, generación de baches. Para los baches clasificados como menores o intermedios, un deterioro prematuro del estado de estos, haciendo inminente su reparación. Por otro lado, puede generar condiciones inseguras en la pista por el mal bombeo realizado, de acuerdo a numerales de la parte décimo cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC, que señalamos a continuación:
  - **“14.3.2.9.4.** *El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública debe proporcionar información de que una pista o parte de la misma puede ser resbaladiza cuando está mojada.*
  - **14.3.2.9.5.** *Una pista mojada, o parte de la misma, se considerará resbaladiza si las mediciones específicas en **14.3.10.2.3.** - muestran que las características de rozamiento en la superficie de la pista, medidas con un dispositivo de medición continua del rozamiento, son inferiores al nivel mínimo de rozamiento especificado por la UAEAC.*
  - **14.3.2.9.6.** *El explotador del aeropuerto abierto a la operación pública debe proporcionar información sobre el nivel mínimo de rozamiento especificado por la UAEAC para notificar si la pista está resbaladiza y el tipo de dispositivo utilizado para medir el rozamiento”.*

En cuanto a las pendientes transversales necesarias la misma norma cita:

**“14.3.3.1.13.7. Pendientes transversales.** Para facilitar la rápida evacuación del agua, la superficie de la pista, en la medida de lo posible, deberá ser convexa, excepto en los casos en que una pendiente transversal única que descienda en la dirección del viento que acompañe a la lluvia con mayor frecuencia, asegure el rápido drenaje de aquélla. La pendiente transversal ideal podrá ser de:

1.5% cuando la letra de clave sea C, D, E o F; y  
2% cuando la letra de clave sea A o

*En todo caso, no podrá exceder del 1.5% o del 2%, según corresponda, ni ser inferior al 1%, salvo en las intersecciones de pistas o de calles de rodaje en que se requieran pendientes más aplanadas. En el caso de superficies convexas, las pendientes transversales deberían ser simétricas a ambos lados del eje de la pista.*

**14.3.3.1.13.8.** La pendiente transversal será la misma a lo largo de toda la pista, salvo en una intersección con otra pista o calle de rodaje, donde deberá proporcionarse una transición suave teniendo en cuenta la necesidad de que el drenaje sea adecuado”.

- Aunque dentro de la visita no se observó ningún bache levantado, este no es un argumento que permita asegurar si el material empleado es o no es el idóneo para este fin; pues esto ameritaría realizar estudios (ensayos de granulometría, límites, *proctor*, densidades, y toma de muestra para ensayo de rotura), para, de esta forma, determinar el comportamiento de dicho material (lo anterior ya que es impredecible su comportamiento a futuro y podría no ser el adecuado, generando desprendimientos que afecten el rodaje de las aeronaves y/o los motores de las mismas).
- Es importante requerir al concesionario para que aumente el mantenimiento correctivo y preventivo de la pista, ya que se observó deterioro superficial en varios puntos de la pista que deben ser atendidos antes de derivarse en patologías mayores, garantizar confort en las operaciones de las aeronaves, y una adecuada calidad de rodaje, seguridad operacional a las aeronaves y preservar las inversiones ejecutadas en la carpeta.
- Se sugiere verificar, por parte de la firma interventora, las siguientes condiciones:
  - Si el método empleado de asfalto en frío es el más adecuado para efectuar las reparaciones, ya que pueden haber otras formas de reparación que requieran menor mantenimiento y generen una mayor resistencia.



- De acuerdo a la visita efectuada, se concluye que las condiciones de almacenamiento de las bolsas no son las adecuadas; se debe requerir al concesionario para un correcto almacenamiento del producto, ya que esto podría afectar la resistencia y condiciones del mismo.
- De acuerdo al apéndice D ítem 2.8, "selección del material" se debe utilizar el material de relleno en los espesores y especificaciones indicadas en el estudio de suelos y geotecnia elaborado por el concesionario y aprobado por el interventor. Dicho sea de paso, tal estudio y aprobación no fueron soportados en la visita.
- Soportar la aprobación de instalación en pista de mezclas densas en frío para el bacheo, ya que el apéndice D del contrato de concesión no tipifica dicha modalidad como referente para este proceso.
- Si las bolsas de utilizadas para las reparaciones (como marca) es el tipo de material más acertado para el bacheo.
- Con ocasión del estado de la pista y la necesidad de repavimentarla por seguridad operacional, se debe realizar cuanto antes la postura de una asfáltica (con cumplimiento de todas las especificaciones técnicas), la cual corrija sus pendientes longitudinales y transversales, con la adecuada construcción de drenes, así como la adecuación e instalación del sistema de iluminación de pista.
- Requerir a la firma concesionaria que, previo a la entrega de la pista, se realicen las siguientes intervenciones:
  - Sellado de fisuras, con selladores de buena calidad.
  - Bacheos, en los que se deberá especificar profundidad de trabajo y tipo de materiales que intervienen.
  - Solucionar desprendimientos.
  - Reconformar sistemas de drenes.

Con la exigencia de estos parámetros la vida útil esperable es mayor; dependiendo de la calidad de las tareas y de los materiales utilizados y como se expuso anteriormente realizando tareas de mantenimiento adecuadas hasta que se intervenga definitivamente.

### 5.1.2 Check-list lado aire – lado tierra

#### *VERIFICACIÓN DE TERMINAL MEDIANTE LISTAS DE CHEQUEO*

En el presente ítem, se pretende realizar una breve descripción de las instalaciones del aeropuerto de acuerdo al recorrido efectuado los días 28, 29 y 30 de octubre de 2014. Es preciso resaltar que como producto de la visita efectuada, la Oficina de control Interno elaboró papeles de trabajo donde se plasmaron las áreas visitadas y el estado de las mismas. Dicha evaluación se realizó mediante

inspección visual de acuerdo a lo descrito en el apéndice C del contrato; constatando que se tuviese instalado y en operación cada uno de los ítems referidos en el apéndice referido.<sup>3</sup>

Dentro del recorrido efectuado por el terminal aeroportuario se evidenció que se cuenta con un edificio central que consta de tres pisos, en donde se pudo constatar:

En la primera planta, se encuentra la zona de acceso al aeropuerto, los mostradores de chequeo, la salida de pasajeros nacionales e internacionales, equipos de manejo de equipajes, oficinas de las diferentes aerolíneas que prestan los servicios en el terminal, bodegas de equipaje, áreas de servicios sanitarios y oficinas de autoridades (ICA, DAS, policía, seguridad aeroportuaria, OCRE, DÍAN, etc.), puntos fijos de manejo vertical a peatones conformados por escaleras mecánicas, fijas y un ascensor; además se cuenta con sitios de espera a pasajeros en salidas nacionales, locales comerciales y un cuarto de bombas con tanque para almacenamiento de agua.

Durante el recorrido se pudo evidenciar que el área de chequeo de pasajeros, en concepto general es aceptable, se presentan conatos de desorden en la orientación de los pasajeros hacia los mostradores, donde es preciso señalar, que el estado de las maderas de los citados mostradores y sus recubrimientos presenta cierto grado de deterioro.

En el segundo piso, se encuentran las salas de abordaje, nacional e internacional, dotados con sistemas de servicios sanitarios, salas de espera para público general y salas abordaje (en la actualidad cuenta con cuatro salas de espera claramente definidas y con tres puentes de abordaje; se presentan observaciones en cuanto a la reposición de sillas, ya que según lo evidenciado se repotenciaron algunas sillas dentro de la sala; y el nuevo puente de abordaje presenta deterioro prematuro por filtración de aguas de la lluvia); también existe una zona de restaurante y locales comerciales. La comunicación con el tercer piso se hace por el punto fijo (escalera de servicio y/o ascensor).

En el tercer piso se encuentran las áreas administrativas del aeropuerto, un núcleo de baños, salas de reuniones y oficinas de la Aerocivil.

A continuación se relacionan las listas de chequeo de la verificación efectuada durante el recorrido con algunas observaciones producto de la visita; se podrá evidenciar con qué cuenta y con qué no cuenta el aeropuerto (C o NC). Algunos indicadores con que no cuenta el aeropuerto no son reflejo de incumplimiento v.gr. Huecos, de tal suerte que se deberá interpretar coherentemente con el sentido de la descripción en la lista de chequeo.

<sup>3</sup> Cualquier revisión técnico mecánica de equipos, o peritajes de fondo ameritan la especificidad de un especialista en cada área, el cual realice el peritazgo idóneo de un experto.

**Tabla 2- tabla de verificación de edificio terminal de pasajeros. – Lado tierra**

Sistemas	Descripción	C	NC	OBSERVACIONES
Condiciones Generales	El terminal de pasajeros tiene una área construida de 7.955.00 M <sup>2</sup> aprox. Este se compone de tres pisos	X		Se cumple con área mínima, el terminal, en momento de la visita, funciona en condiciones normales.
Aires acondicionados y ventilación.	Vigilar el constantemente el funcionamiento de las instalaciones y sus parámetros de temperatura, humedad, motores en funcionamiento, limpieza, regulación de la temperatura y del consumo energético, verificación de condensadores y evaporadores.	X		
Ventanearía, puertas, estructura metálica, mampostería en general, cerraduras y herrajes, pintura en general.	Estado físico de las instalaciones de acuerdo a la inspección realizadas.		X	Se presentan observaciones sobre el estado general del aeropuerto
Sistemas de Iluminación y Eléctricos.	Deberán examinarse visualmente todas las lámparas, tableros, señales luminosas, instalaciones eléctricas, <b>cuartos eléctricos y sus conexiones.</b>		X	Se presentan observaciones en el estado de la estación.
Sistema público de sonido (PAS).	Revisión del funcionamiento del sistema de anuncios públicos y por altoparlantes (audibles, modulados y comprensibles en todas áreas y secciones de las Terminales	X		
Elevadores.	Verificación del funcionamiento, limpieza en sus partes móviles y fijas.	X		Se recomienda realizar revisión completa de cableado y mandos por parte de la firma interventora; así como también, del contrato de mantenimiento para las escaleras eléctricas y ascensores

**Tabla 3- tabla de verificación de seguridad integrada. – Lado tierra**

Sistemas	Descripción	C	NC	OBSERVACIONES
Máquinas de rayos X – Escáner	Vigilar la funcionalidad, estabilidad de los equipos para la seguridad del aeropuerto, inspeccionar que el Concesionario		X	Por el incumplimiento en la entrega de un escáner de tecnología CTX con las especificaciones técnicas del apéndice C, numeral 3.4.11.

Sistemas	Descripción	C	NC	OBSERVACIONES
Arcos detectores de metal	ejecute las actividades conforme al cronograma de mantenimiento.	-	-	Durante la visita no se evidenció su funcionamiento, por tal motivo no se presenta observación de cumplimiento
Contra incendio		X		Se observó implementación física de red y cajillas, se debe verificar bomba y funcionamiento por parte de la firma interventora.

Tabla 4- tabla de verificación de equipos y vehículos. – Lado tierra

Sistemas	Descripción.	C	NC	Observaciones.
Vehículos de salvamento y extinción de incendios.	Revisión de los vehículos de acuerdo a las disposiciones establecidas en el contrato de concesión.		X	Aunque se evidenciaron los equipos asociados al control de incendios, se evidenció una máquina de bomberos totalmente abandonada.
Camioneta Inspector de Rampa / Control de Fauna.		X		Se cumple con la camioneta
Ambulancia.		X		Se evidenció 1 ambulancia en Sanidad

Tabla 5- tabla de verificación de acceso al aeropuerto - Lado tierra

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	¿Se encuentran operativas las vías de acceso al Aeropuerto, terminal de pasajeros, terminal de carga, y parqueaderos públicos?	X			
2	¿Se encuentran operativas las áreas establecidas dentro de los predios del Aeropuerto, para la circulación de peatones en las vías de acceso?	X			

Tabla 6- tabla de verificación de servicios para pasajeros – Lado tierra

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	¿Se encuentran operativas las instalaciones y servicios adecuados para la recepción de pasajeros con discapacidad?		X		1. Se presenta observación sobre ascensor y baños 2. No son claras las identificaciones que priorizan a las personas con discapacidad
2	¿Se encuentra disponible el servicio de carros para equipajes de pasajeros?		X		Se presenta observación en cuanto organización de carros y maleteros.
3	¿Se encuentra disponible el servicio de artículos perdidos y encontrados para los pasajeros y usuarios?		X		Dentro del recorrido realizado por las instalaciones, no se evidenció dicha área.

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
4	¿Se encuentran disponibles los servicios médicos y Sanidad Aeroportuaria? (Infraestructura, Personal y Vehículos)	X			Para el momento de la visita se constató que se cuenta con Sanidad Aeroportuaria y una ambulancia
5	¿El servicio sanitario está operativo para los pasajeros y usuarios? Con operatividad del equipamiento de los servicios sanitarios tales como secadores de manos automáticos, lavamanos, sanitarios, orinales	X			Solo se encontró restringido el baño del tercer piso donde quedan oficinas de la concesión.
6	¿El servicio sanitario está operativo para los pasajeros y usuarios con minusvalía física, edad avanzada y niños?	X			
7	¿Se evidencia en condiciones óptimas el estado de aseo y limpieza de los servicios sanitarios? Y con equipamiento de los elementos de aseo tales como jabón líquido para manos, papel higiénico, ambientador de sanitarios?	X			

Tabla 7- tabla de verificación de salas de embarque – Lado tierra

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	¿Se evidencia la prestación de los servicios comerciales en las salas de abordaje?		X		Aunque se cuenta con un listado de los locales comerciales del aeropuerto, se debe reforzar el seguimiento con la tabla sugerida en el presente informe.
2	¿Se evidencian estas áreas en óptimas condiciones de Aseo y Limpieza?	X			
3	¿Se evidencia personal de aseo en las áreas de las salas de espera para abordaje con la respectiva señalización?	X			
4	¿Se escucha de manera clara los anuncios de las aerolíneas y/o ambientación en las salas de abordaje?	X			
5	¿Se evidencia que el número de asientos habilitados en las salas de abordaje, da cobertura al número de asiento para los pasajeros que se encuentran en las salas de espera durante las operaciones de vuelos?		X		1. No se soportó metodología establecida en el contrato, en relación con la ocupación de sillas en salas de espera. 2. Se evidenciaron sillas repotenciadas.
6	¿Los asientos se encuentran limpios, funcionales y libres de cualquier riesgo o peligro que pueda comprometer la integridad física de los pasajeros y usuarios en las salas de abordaje?	X			
7	¿La distribución de los asientos se encuentran configurados de tal forma que facilita espacios para la movilidad y el flujo	X			

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
	de tránsito de pasajeros en las salas de abordaje?				
8	¿Se evidencia la operatividad de las pantallas de información al pasajero en las salas de abordaje?	X			

Tabla 8- tabla de verificación de áreas de llegada – Lado tierra

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	¿Se evidencia la prestación del servicio de maleteros durante la llegada de vuelos?		X		
2	¿Se evidencia el flujo normal de pasajeros en estas áreas durante las operaciones de llegadas de vuelos?		X		Se presenta represamiento de pasajeros en hora pico; además de una mala atención, se presentan demoras en la prestación del servicio.
3	¿Se evidencia la operatividad de las bandas transportadoras de equipajes durante las llegadas de vuelos?	X			
4	¿Se evidencia la operatividad de las pantallas de información ubicadas en cada una de las bandas de equipaje?	X			
5	¿Se evidencia acumulación de equipaje olvidado en el área?	X			No se presenta acumulación de equipaje.
6	¿Se escucha de manera clara los anuncios de las aerolíneas y/o ambientación en las áreas de llegadas?	X			
7	¿Se evidencian estas áreas en óptimas condiciones de Aseo y Limpieza?	X			

LADO AIRE

Tabla 9- tabla de verificación de plataforma – Lado aire

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
	Tipo de superficie(s)	X			1. La plataforma, está construida en pavimento rígido, con un área aproximada de 32.532 metros, se presentan observaciones sobre el estado de la plataforma. 2. La principal observación radica en la evacuación de las aguas de lluvias. 2. Dentro de la plataforma no se evidencia separación entre posiciones Nacionales, Internacionales y de carga.
1	Estado de la superficie		X		1. Se presenta empozamiento de agua 2. Se deben demoler lozas que no cumplieron especificaciones
2	Contaminación por hidrocarburos	X			
3	Otro tipo de Contaminación	X			
4	Falencias en el pavimento		X		Dentro de la visita realizada se evidencian algunas falencias en el estado de la plataforma. La visita fue realizada durante horas diurnas,
5	Agrietamientos		X		
6	Iluminación de la(s) plataforma(s)			X	

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
					por tal motivo no se registró novedades en la iluminación.
7	Obstáculos en la(s) plataforma(s)	X			
8	Equipos Inoperativos	X			
9	Aeronaves abandonadas o inmovilizadas en plataforma	X			

**Tabla 10- tabla de verificación de terminal de carga – Lado aire**

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	Acceso de carga a la Plataforma	X			
2	Control de ingreso a la zona carga	X			
3	Presencia de autoridades en el Embarque-Desembarque de la carga		X		Dentro del recorrido no se evidencio.
4	Estado de la superficie	X			
5	Contaminación por hidrocarburos	X			
6	Otro tipo de Contaminación	X			
7	Huecos	X			
8	Agrietamientos		X		
9	Ahuellamientos	X			
10	Iluminación de la(s) plataforma(s)	X			
11	Obstáculos en la(s) plataforma(s)	X			
12	Equipos Inoperativos	X			

**Tabla 11- tabla de verificación de zona de seguridad – Lado aire**

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	Maleza con mas de 1m de altura	X			
2	Restos de maleza		X		
3	Ahuellamientos	X			
4	Drenajes				
5	Humedales				
6	Obstáculos		X		En la cabecera 06, en la zona dispuesta para la nivelación y conformación de la resa, se realiza acopio de material de fresado, contraviniendo la resolución 651 de 2013 expedida por ANLA

**Tabla 12- tabla de verificación de servicios / cerramiento – Lado aire**

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	Punto de Acopio de residuos y/o basuras		X		1. Se presenta desorden generalizado en acopio de bienes muebles dados de baja
2	Plantas y/o estaciones de energía eléctrica		X		El cuarto de la planta presenta falencias en estructura, techos y aseo en general.

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
3	Agua potable	X			Se presenta observación de fisura en el tanque de agua.
4	Alcantarillado Sanitario	X			
5	Control de acceso en puertas de entrada perimetral	X			Muro en concreto.
6	Condiciones de cerramiento perimetral		X		Se evidenció deterioro en una parte del muro.

Tabla 13- tabla de verificación de pista- Lado aire

N	HITOS	C	NC	NA	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES
1	Se observan Baches		X		
2	Se evidencia Ahuellamientos		X		
3	Agrietamientos		X		
4	Multifisurción		X		
5	Obstáculos zona de Seguridad	X			Se observan conos separando las áreas de pista
6	Presencia de Fauna	X			
7	Presencia de FOD	X			
8	Luces de Borde	X			De acuerdo a lo expuesto por parte de la firma interventora, se revisó y rehabilitó todo el sistema eléctrico y cableado al igual que cajas de inspección del sistema de luces.
9	Luces Umbral de Pista	X			
10	Señalización Vertical - Horizontal		X		Se presenta observación en estado de señalización de piso.
11	Mangaveletas	X			

### 5.1.3 Observaciones frente a los avances en cada proyecto

A continuación realizaremos una breve descripción de algunos proyectos en los que se evidenció ejecución constructiva, durante el transcurso de la visita realizada por esta oficina a las instalaciones del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla, en la ciudad de San Andrés:

#### Proyecto 1

#### Diseño, construcción, equipamiento y adecuaciones del edificio terminal de pasajeros.

Se desarrollaron las actividades establecidas para este proyecto, de acuerdo a lo establecido por el numeral 2.9 del apéndice c del contrato. El edificio terminal de pasajeros fue entregado



en concesión con unas características básicas en cumplimientos de atención a pasajeros y a aerolíneas; mediante los denominados "proyectos" se somete a remodelación, adecuación de áreas, y refuerzos estructurales necesarios para garantizar un adecuado servicio. Las modificaciones más significativas se enfocaron hacia los espacios utilizados para recepción y atención de pasajeros, como son la disposición de los espacios de locales comerciales, la adecuación de flujo de pasajeros, sillas en sala de espera y modernización de los sistemas sanitarios

### **Proyecto 5**

#### **Diseño y construcción de la ampliación del edificio terminal.**

Como se indicará más adelante, este proyecto estaba sujeto al cumplimiento del activador de inversión, es decir, no tenía una fecha de ejecución. No obstante, según lo expuesto por parte de la firma interventora, la firma concesionaria realizó la ampliación del terminal aeroportuario anticipadamente. Para la adecuada ejecución de este proyecto se encuentra pendiente la instalación del cuarto puente de abordaje, lo anterior debido a que dicha actividad se encuentra sujeta a la compra de predios sujetos a la ejecución del proyecto 4.

### **Proyecto 6**

#### **Trabajos adicionales.**

De acuerdo a lo observado, se ejecutaron labores de adecuación de pista, y calles de rodaje, renovación del sistema de iluminación de pista, señalización vertical y horizontal de pista y plataforma, construcción de obras de protección y mitigación de vertimientos, compra de vehículo inspector de rampa. Es importante mencionar que dichas actividades se ejecutaron en 2009.

A continuación se presenta una tabla con la descripción de todos los proyectos, con observaciones del seguimiento efectuado por esta oficina en la auditoría ejecutada:

Como es usual en esta clase de informes, el cuadro contiene observaciones propias de la oficina, cuando fueren pertinentes, involucrando el aspecto de naturaleza contractual a que hace referencia.

Tabla 14- tabla de observaciones de avances en cada proyecto.

PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE APENDICE C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO
<b>PROYECTO 1</b>	Estudios y Diseños Proyecto 1.	Las obligaciones establecidas en el apéndice C concernientes al diseño y construcción de la reforma del edificio terminal de pasajeros corresponden a llevar al terminal de pasajeros a un nivel de servicio C.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se cuenta con acta de inicio de enero 16 de 2009.</li> <li>2. Documento de entrega de planos record de febrero 17 de 2010.</li> <li>3. Existe acta de verificación correspondiente al proyecto 1 de fecha del 6 de abril de 2010; dicho documento manifiesta que se entregó la descripción técnica, también que se verificaron y recibieron las obras.</li> <li>4. Para la época de los hechos se contaba con una interventoría ad hoc por parte de la Aerocivil, más esta entidad puso en consideración de la interventoría AFA el cumplimiento del hito.</li> </ol>
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros.	El concesionario debe construir las reformas del edificio existente necesarias para el cumplimiento del nivel de servicio C, incluyendo la separación de flujos de pasajeros y equipajes internacional.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se evidencia registro de obra mediante el documento de "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009.</li> <li>3. El acta de verificación del proyecto se firmó el 6 de abril de 2010.</li> <li>4. Las reformas, en general, son: el terminal contaba con una configuración poco práctica para flujo de pasajeros, se analizó la distribución según nivel de servicio trasladando y adecuando áreas para cumplir nivel de servicio tipo C.</li> </ol>
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros.	Diseño y Construcción refuerzo estructural de edificio terminal	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se evidencia registro de la ejecución de la obra mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009. Para el edificio actual se realizaron los ajustes necesarios para adecuación a la NSR 98 y se recibe con base en la misma acta de verificación del proyecto que es firmada el 6 de abril de 2010.</li> <li>2. Dentro de los documentos soportados, no se encontró evidencia del reforzamiento de columnas; solo se registra reforzamiento de vigas.</li> <li>3. Los planos del refuerzo donde se evidencia el encamizamiento de columnas, aportados por parte de la firma interventora, no son concordantes con las dimensiones de las columnas antes de su intervención y posterior a ella.</li> </ol>
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros.	Diseño, suministro e instalación de señalización de edificio terminal existente	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El objeto del ítem es el cumplimiento de lineamientos de señalización informativa de acuerdo al documento N° 9636 de la OACI, en cumplimiento de los requisitos establecidos para señales internacionales de orientación del público en general en terminales aeroportuarias y la decisión 619 de la comunidad andina que establece derechos de los transportadores y usuarios.</li> <li>2. Se evidencia registro de obra mediante el documento de "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009.</li> <li>3. La descripción técnica evidencia la entrega de: 2 servidores con software, 14 monitores pantalla plana 17" LCD, y 16 monitores pantalla plana de 42" LCD.</li> </ol>

PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE APENDICE C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO
<b>PROYECTO 1</b>	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Diseño, suministro e instalación de sistema de información de vuelos	De acuerdo a documentos suministrados por parte de la firma interventora, se realizó la adecuación de pantallas en bandas y letreros dinámicos de información pública de acuerdo a lo establecido documento 9249 "Letreros dinámicos normalizados de información relativa a los vuelos"
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Diseño y construcción de las adecuaciones de salidas de emergencia	De acuerdo a la visita y en comparación con registros fotográficos de la época inmersos en informes de la firma interventora, se constató la mejora a las condiciones de salidas en salas de espera a plataforma, mediante escaleras metálicas adosadas a la estructura de la terminal.
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Diseños y construcción de las adecuaciones de acceso para discapacitados	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009. 2. Se evidenció en la visita una rampa en concreto a la vista y baranda en acero inoxidable para discapacidad, accesos para discapacidad en zonas de parqueaderos y andenes con adecuaciones técnicas en zona del terminal.
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Remodelación de baños existentes	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009. 2. Mediante recorrido efectuado, se observó la puesta en servicio de 6 baterías de baños intervenidas, las cuales se encuentran ubicadas en: primer piso en la llegada del muelle internacional, en el muelle nacional, área general, en el segundo y tercer piso.
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Diseño y construcción de las adecuaciones de reformas áreas operativas para empresas aéreas	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009. 2. Esta zona está referida, al espacio ubicado atrás de los counters y oficinas administrativas para aerolíneas.
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Diseño y construcción de las adecuaciones de áreas para ubicación de los equipos para servicios de tierra	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009 2. Obra referida a las zonas para disponer los equipos para remolcar los aviones.
	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Diseño y construcción de las adecuaciones de parqueaderos	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009. 2. Se evidenció en la visita la existencia de parqueaderos afuera del terminal aeroportuario.

PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE APENDICE C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO
<b>PROYECTO 1</b>	Diseño y construcción de las reformas del edificio terminal de pasajeros	Diseño y construcción de otras obras requeridas por Policía Nacional, DAS, DIAN, MINPROTECCION, ICA, Corporación de desarrollo sostenible de San Andres, CORALINA, OCCRE	1. De acuerdo a lo observado en la visita no se cuenta dentro del terminal aeroportuario con las oficinas de: Coralina y Ministerio de Protección Social; esto iría en contravía de lo estipulado dentro del apéndice C - Numeral 3.4.1.
	Suministro e instalación de Mobiliario	Salas de Abordaje	Dentro de la visita se evidenció la compra de sillas nuevas (base y espaldar de color gris), más se generó inquietud acerca de otras sillas con características diferentes (sillas ya existentes las cuales fueron repotenciadas), y que según lo expuesto, fueron incluidas dentro de las salas para cumplimiento de reglamentación aplicable para este fin. Para esta oficina se debe establecer si dicha práctica contraviene la obligación contractual de dotación de sillas dentro de la terminal.
	Suministro e instalación de Mobiliario	Inmigración y Emigración - Mostradores OCCRE y de las aerolíneas	Se observó el cambio de los módulos y mostradores. Se generaron algunas observaciones por deterioro.
	Suministro e instalación de Señalización	Señalización del aeropuerto cumpliendo con el documento de "Señales Internacionales para orientación del público de aeropuertos	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009
	Suministro e instalación sistema de información de vuelos	Suministrar e instalar un sistema de información de vuelos FIDS de acuerdo al apéndice D del contrato aplicando lo establecido en el documento 9249 "Letreros dinámicos de Información Pública con los vuelos de la OACI	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009
	Suministro e instalación del puente de abordaje	El concesionario debe suministrar e instalar un puente de abordaje como mínimo de características similares a los actuales con 14 metros de longitud y para servicio de naves tipo B y C, cumpliendo las especificaciones del apéndice D. Se deben presentar especificaciones técnicas previo a la compra al interventor para su revisión	1. El puente de abordaje fue adquirido en el 2009. 2. El puente instalado tiene 13,5 metros de longitud y no 14 como se establece en el apéndice C. 3. La garantía de esta inversión venció en 2014. 4. Se presentan algunas observaciones de mantenimiento del puente, como oxidación de partes metálicas por ingreso de aguas lluvias dentro de la estructura y el puente no cuenta con sistema de aire acondicionado.

PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE APENDICE C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO
	Adecuación General del edificio terminal de pasajeros	Adecuación de la carpintería de madera (elementos de fachada e interiores), adecuación de cielorrasos, adecuación de carpintería metálica y de aluminio, Revisar y reconstruir batería de baños, Revisar y reconstruir iluminación, Revisar y reconstruir pisos	Se evidenció documento donde se presenta cambio de cielo rasos, barandas, y cambio de todas las lámparas del aeropuerto.  En este punto se genera la duda de la inclusión de baterías de baños, cuando dicho ítem ya se tenía contemplado en el proyecto 1 como "Remodelación de baños existentes"
<b>PROYECTO 1</b>	Revisión y adecuación de los sistemas de distribución de agua, alcantarillado.	Las remodelaciones y adecuaciones a ejecutar deben incluir la conexión, revisión y adecuación de los sistemas de suministro y distribución de agua.	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009 2. Durante la ejecución de la visita realizada por parte de la oficina de control Interno se revisaron puntos hidráulicos, y bombas, encontrándolos en normal funcionamiento.
	Revisión y adecuación de los sistemas de distribución de agua, alcantarillado, instalación eléctrica y de comunicaciones	Suministrar e instalar un sistema de tratamiento de agua en los puntos de consumo humano (lavamanos, cafetería y concesiones de alimentos)	Se instaló sistema de tratamiento de agua con puntos de suministro en lavamanos y áreas de suministro de alimentos.
	Revisión y adecuación de los sistemas de distribución de agua, alcantarillado, instalación eléctrica y de comunicaciones	Revisar y reconstruir sistema de alcantarillado	Durante la visita se revisaron pozos de manejo de aguas residuales, encontrándolos en normal funcionamiento.
	Revisión y adecuación de los sistemas de distribución de agua, alcantarillado, instalación eléctrica y de comunicaciones	Revisar y reconstruir instalaciones mecánicas	1. Se verificó, mediante documentos aportados por parte de la interventoría, el reemplazo de aires acondicionados y abanicos centrales. 2. Se reubicó la escalera eléctrica de la sala internacional y mantenimiento de la existente en el punto fijo.

PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE APENDICE C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO
	Revisión y adecuación del circuito cerrado de televisión	Actualización de los equipos existentes de circuito cerrado de televisión y sonido en concordancia con el apéndice D.	1. Se evidencia registro de la entrega mediante documento "Descripción técnica de las obras de inversión" del 4 septiembre de 2009
	Suministro e instalación de escáner de equipajes	El concesionario debe suministrar, instalar y poner en funcionamiento un equipo de escáner de equipaje de tecnología CTX con una capacidad de 100 maletas/hora cumpliendo con el apéndice D.	En litigio por especificaciones de la máquina CTX. Dicha disputa se efectúa por incumplimiento en la adquisición del equipo por características asociadas a la marca, más no por tecnología. La CTX es un equipo de mayor reconocimiento en el mercado que la máquina adquirida por parte del concesionario, por ello se inició procedimiento de multa.
<b>PROYECTO 2</b>	Estudios y diseños de la Ampliación de la pista de Aterrizaje		<p>Se suspendió mediante actuación de un proceso judicial del Tribunal de lo Contencioso Administrativo de San Andrés del 10 de diciembre de 2012 y ejecutoriada el 23 de enero de 2013. Este pacto de cumplimiento establece que CASYP debe realizar el proceso de consulta previa con las comunidades raizales para proceder con el desarrollo de los proyectos, actividad que se inició en mayo de 2013 con la radicación de los documentos en el Ministerio del Interior. Con ocasión del pacto se estableció que las únicas obras posibles a realizar son aquellas que se encuentren en los terrenos del aeródromo y que no requieran expansión aeroportuaria.</p> <p>A título de referencia, colocamos los hitos más importantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio del diseño: mes 67 desde la firma del acta de inicio de la concesión (septiembre 14 de 2012) numeral 3,5,6,2</li> <li>- Inicio de compra de predios: mes 72 desde la firma del acta de inicio de la concesión (febrero 14 de 2013). Gestión predial: Finalización compra de predios: mes 96 (febrero 14 de 2015), mediante el Otrosi No 1 - cláusula 33 de Gestión Predial, quedó modificada de manera que la Adquisición de predios deberá ejecutarse según el cronograma de obras, esto atrasa la ejecución de las otras actividades inherentes a franjas de terrenos no adquiridos.</li> <li>- Inicio construcción ampliación de pista: mes 97 (marzo 14 de 2015)</li> </ul>
	Estudio de Títulos Y Gestión y compra de predios		
	Construcción de cerramiento perimetral, y conformación de zonas de seguridad		
	Suministros de ayudas de navegación, luces nueva pista y señalización horizontal y vertical		



PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE / APENDICE / C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO
<b>PROYECTO 3</b>	Estudios y Diseños de cuartel de bomberos, nueva subestación y calle de conexión		<p>1. Se suspendió mediante pacto del Tribunal de lo Contencioso Administrativo de San Andres del 10 de diciembre de 2012 y ejecutoriada el 23 de enero de 2013. Este pacto establece que CASYP debe realizar el proceso de consulta previa con las comunidades raizales para proceder con el desarrollo de los proyectos, actividad que se inició en mayo de 2013 con la radicación de los documentos en el Ministerio del Interior. Con ocasión del fallo se estableció que las únicas obras posibles a realizar son aquellas que se encuentren en los terrenos del aeródromo y que no requieran expansión aeroportuaria.</p> <p>2. Se encuentra como observación la ubicación de la estación de bomberos, ya que según lo expuesto por parte del concesionario se encuentra en zona de transición, generando riesgo en la seguridad operacional</p> <p>A título de referencia, colocamos los hitos más importantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio del diseño: mes 61 desde la firma del acta de inicio (marzo 14 de 2012)</li> <li>- Entrega de diseño: septiembre 14 de 2012.</li> <li>- Revisión por la interventoría: octubre 8 de 2012.</li> <li>- Entrega de ajustes de diseño por CASYP a AFA: 3 de noviembre de 2012.</li> </ul>
	Estudio de Títulos Y Gestión y compra predios.		
	Construcción de vías urbanas sustitutas.		
	Construcción de cuartel de bomberos y construcción de calles		
	Demolición y desmonte de cuartel de bomberos, subestación eléctrica		
	Construcción de subestación eléctrica		
<b>PROYECTO 4</b>	Estudios y diseños		<p>1. Se suspendió mediante pacto del Tribunal de lo Contencioso Administrativo de San Andres del 10 de diciembre de 2012 y ejecutoriada el 23 de enero de 2013. Este pacto establece que CASYP debe realizar el proceso de consulta previa con las comunidades raizales para proceder con el desarrollo de los proyectos, actividad que se inició en mayo de 2013 con la radicación de los documentos en el Ministerio del Interior. Con ocasión del fallo se estableció que las únicas obras posibles a realizar son aquellas que se encuentren en los terrenos del aeródromo y que no requieran expansión aeroportuaria.</p> <p>2. Ítem sujeto al activador de inversión generado en mayo de 2011; de acuerdo a lo manifestado en la visita, dicha fecha no es compartida por el concesionario. Para él se cumplió el 30 de abril de 2012. La presunta causa de la inconsistencia se le atribuye a la información reportada por la fiducia. Datos importantes asociados a este proyecto:</p>
	Estudio de Títulos, Gestión y compra de predios		
	Construcción de plataformas		
	Sustitución de pavimento flexible por pavimento rígido en plataforma		
	Construcción de vías urbanas y cerramientos		





PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE APENDICE C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO	
<b>PROYECTO 6</b>	Señalización horizontal y vertical		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inicio de diseño: 6 meses posterior a activador de inversión (CASYP entregó 30 sept-2012)</li> <li>- Revisión de diseño por AFA: 24 octubre de 2012.</li> <li>- Entrega de ajustes de diseño por CASYP a AFA: 23 de noviembre de 2012.</li> <li>- Definición de fecha de inicio de construcción: diseños aprobados por AEROCIVIL el 15 de febrero de 2013.</li> <li>- Inicio del proyecto: 26 de marzo de 2013.</li> </ul>	
	Estudios y Diseños		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se realiza descripción del proyecto mediante documento de descripción técnica de las obras de intervención y modernización del proyecto 6, con fecha de septiembre de 2009.</li> <li>2. Se presentó documento de entrega de planos record Rad N° GER-147-2019 de febrero 17 de 2010.</li> </ol>	
	Revisión y Renovación de pista y calles de rodaje	revisión y renovación de pista de acuerdo a documento FAA150/5320-6d		Verificar en el presente informe el capítulo correspondiente a la verificación de pista.
		Luces de borde de pista, umbral de pista, eje de pista		Verificar en el presente informe el capítulo que incluye lista de chequeo de lado aire.
	Señalización horizontal y vertical de pista y plataforma	El concesionario deberá suministrar y mantener, la señalización de pista y plataforma dando cumplimiento a las disposiciones del Anexo 14 de la OACI		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mediante documento de verificación aportado por parte de la firma interventora, se presentó el antes y después de la señalización de la pista.</li> <li>2. Derivado de la visita se establecen sectores con baja demarcación por uso normal del terminal aeroportuario.</li> </ol>
	Construcción de obras de mitigación y protección de vertimientos	Construir trampa de grasas		Se realiza revisión y aceptación del proyecto mediante documento de descripción técnica de las obras de intervención y modernización del proyecto 6, con fecha de septiembre de 2009.
Construir cárcamo				
Construir dique de seguridad				







PROYECTO	ACTIVIDADES	ALCANCE APENDICE C	OBSERVACIONES OFICINA DE CONTROL INTERNO
<b>PROYECTO 7</b>	Estudios y Diseños		No fue soportado el documento de recibo y revisión por parte de la interventoría.
	Red Suministro de Energía		Las gestiones realizadas se enfocaron en la normalización del servicio eléctrico con la empresa de energía, y adecuaciones en infraestructura como lo son postes, trasformadores y subestación.
	Servicios de la sala técnica de radar, comunicaciones y meteorología		Los espacios descritos en este ítem, se encuentran ubicados en el primer piso del aeropuerto. Es necesario precisar que la sala técnica de radar no fue reubicada, lo anterior debido a que su nuevo sitio físico estaría ubicado en el predio del nuevo cuarto de bomberos.
	Servicio de aire acondicionado		De acuerdo a la documentación aportada por parte de la firma interventora, se puede deducir que se efectuó el reemplazo de los equipos de aire acondicionado, red interna de suministro a puntos hidráulicos.
	Red de suministro de agua		
	Red de drenaje de aguas de lluvia		



#### 5.1.4 Bienes afectos a la concesión

De acuerdo con la visita efectuada, se cuenta con una máquina de bomberos, y dos vehículos más, así como sillas, y otros implementos en un cobertizo los cuales deben ser devueltos a la entidad competente para que disponga de ellos.

En este punto es necesario tener en cuenta las obligaciones del contratista, derivadas de cláusulas contractuales, así:

En la cláusula primera – Glosario – se define Bienes de la Concesión en el numeral 1.16 en los siguientes términos: *“Todos aquellos bienes, muebles o inmuebles, entregados al **Concesionario**, en los términos del Apéndice A, adquiridos o incorporados por éste o por un tercero y que están destinados al cumplimiento de las obligaciones del **Concesionario**, y a cuya adecuación y conservación se obliga en los términos del **Contrato**, debiéndolos restituir a la finalización del **Contrato**, con sus mejoras y adiciones en condiciones de conservación y funcionalidad”*.

Las obligaciones relacionadas con los bienes de la concesión descritas en el contrato de concesión, son las siguientes:

- i. *Recibir los bienes muebles e inmuebles destinados al cumplimiento de las obligaciones del concesionario en los términos del contrato de concesión.*
- ii. *Actualización del inventario de los bienes de la concesión: “Bienalmente, a partir de la fecha de suscripción del acta de entrega, el concesionario deberá entregar a la Aerocivil y al interventor una actualización del inventario de bienes de la concesión, que refleje como mínimo: origen, vida útil, condición e historial que indique cualquier daño, reparación y mantenimiento realizado”. (Contrato de concesión numeral 26.3)*
- iii. *Entrega de bienes muebles e inmuebles: “A partir de la suscripción del acta de entrega, los bienes muebles e inmuebles descritos en el inventario de bienes de la concesión, se encontrarán bajo la tenencia del concesionario para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales hasta la terminación del contrato de concesión, o hasta el momento en que el concesionario devolviese a la Aerocivil alguno de estos bienes muebles en los términos y condiciones previstas en el numeral 70.2 de la cláusula 70 de este contrato de concesión.” (Contrato de concesión numeral 31.1)*
- iv. *Condiciones de entrega: “Los Bienes de la Concesión cuya tenencia o propiedad detente el Concesionario a cualquier título, incluidos aquellos*

*vinculados mediante un esquema de leasing, sus componentes, partes y repuestos, serán revertidos a la Aerocivil; para este efecto, no se causará compensación adicional a las previstas en el presente Contrato, en favor del Concesionario.*

Los bienes de la Concesión, deberán ser entregados a la Aerocivil libres de todo gravamen, afectación o pasivo.

La propiedad plena de aquellos bienes adquiridos por el Concesionario para la ejecución del objeto contractual será transferida a la Aerocivil sin que haya lugar a erogaciones, pagos o cargas para la Aerocivil con ocasión de dicha transferencia.

La tenencia de los bienes de propiedad de la Aerocivil entregados al Concesionario con ocasión del presente Contrato de Concesión será devuelta a la Aerocivil sin limitación alguna, en el mismo estado en que fueron entregados al Concesionario, considerando en todo caso el desgaste al que se hubieren visto sometidos por el paso del tiempo, salvo que éstos hubieren sido objeto de reposición por parte del Concesionario, caso en el cual será transferida su plena propiedad. (Contrato de concesión numeral 70.2)

Es importante resaltar que por el estado general de los vehículos observados durante la visita, estos llevan varios años abandonados en las instalaciones del aeropuerto.

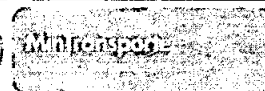
#### **5.1.5 Análisis de los hallazgos generados por visita de CGR – paralela a la visita de Control Interno de ANI**

En el presente capítulo pretendemos hacer un análisis preliminar de los hallazgos sentados por la comisión de auditoría de la Contraloría General de la República que paralelamente estuvo presente en el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla y a los cuales tuvimos la oportunidad de tener acceso, teniendo en cuenta que dicha entidad presentó su informe con anterioridad al nuestro, el cual fuese radicado ante la propia Aerocivil. De esta manera, pretendemos generar algunas observaciones frente al hallazgo impuesto bien en función de la competencia para asumir su plan de mejoramiento, ora por la posible incidencia que podría tener la ANI para superar la causa que dio origen al hallazgo, de la siguiente forma, a saber:

N	OBSERVACION PRESENTADA POR CGR	INC	OBSERVACIONES ANI
1	<p><b>Encuestas de Satisfacción</b> <i>El concesionario incumplió parcialmente con las obligaciones mínimas de desempeño requeridas en la prestación de todos los servicios necesarios en los terminales de los aeropuertos de San Andrés y Providencia, en las mediciones realizadas en 2008, 2009 y 2010, evaluados mediante encuestas de satisfacción, por cuanto, en algunos aspectos o parámetros no se alcanzaron los niveles de satisfacción mínimos</i></p>	D	Competencia Aeronáutica Civil.
2	<p><b>Peticiones, Quejas y Reclamos.</b> <i>En los primeros informes de interventoría del 2008, se señala que el concesionario no ha puesto a disposición de los usuarios los puntos de quejas y reclamos, así mismo la Aerocivil frente a este tema informa que sólo hasta febrero de 2010 se empezaron a tomar las Peticiones, Quejas y Reclamos, PQRs, Lo anterior denota debilidades en las obligaciones de Aerocivil y la Interventoría</i></p>	D	Competencia Aeronáutica Civil. No existe procedimiento sancionatorio sobre el particular iniciado por la Interventoría. Tener en cuenta para el momento de reversión.
3	<p><b>Ubicación del Cuartel de Bomberos en Providencia.</b> <i>La Aerocivil construyó el edificio para el servicio de extinción de incendios, sin embargo, el concesionario manifiesta que la ubicación de este inmueble se encuentra dentro de la superficie de transición. Lo anterior, denota debilidades de la Autoridad Aeronáutica en la evaluación y conceptos de nuevas construcciones sobre las distancias y pendientes que deben guardar las construcciones en las franjas y superficies de transición que pueden convertirse en obstáculos</i></p>	A	Competencia Aeronáutica Civil.
4	<p><b>Aprobación Actualización del Plan Maestro.</b> <i>Dentro de las obligaciones del concesionario, cláusula 16, numeral 9, está elaborar la actualización por lo menos cada 5 años del Plan Maestro con base en el Plan Maestro del Aeropuerto de San Andrés del 29/07/2005, se encontró que el concesionario presentó la actualización del Plan Maestro a la interventoría el 31/07/2012.</i></p>	A	Competencia Aeronáutica Civil. No existe procedimiento sancionatorio sobre el particular iniciado por la Interventoría. Tener en cuenta para el momento de reversión.
5	<p><b>Concepto Técnico de Desplazamiento del Eje de la Pista</b> <i>Se estableció como una actividad del proyecto 2 la construcción de la ampliación de la pista (La ejecución de las obras de acuerdo al cronograma debe iniciarse en el mes 97 de la concesión, que corresponde al 14/02/2015 hasta el 14/02/2017). El concesionario con el fin de minimizar la afectación predial presentó a Aerocivil la propuesta de desplazar el eje de la pista en 8 m, mediante acta No. 3 del 10/09/2013 del Comité Operativo del Convenio Interadministrativo, Aerocivil sólo hasta el 16/02/2014, presentó 3 comunicaciones de las Direcciones de Supervisión y Seguridad Aeroportuaria, Servicios a la Navegación Aérea y del Grupo de Inspección de Aeropuertos, en las cuales se afirma que el eje de la pista puede ser trasladado 8 m, sin embargo, estos 8 m sólo permitirían cumplir con las dimensiones de la franja y no presenta un análisis de las superficies de transición de acuerdo a la topografía del aeropuerto de los obstáculos. De otra parte, al presentarse como documentos separados y no estar integrados, no tienen las características de un concepto técnico. Lo anterior, denota dilación en la emisión del concepto por parte de Aerocivil</i></p>	A	Competencia Aeronáutica Civil. No existe procedimiento sancionatorio sobre el particular iniciado por la Interventoría. Tener en cuenta para el momento de reversión.

N	OBSERVACION PRESENTADA POR CGR	INC	OBSERVACIONES ANI
6	<p><b>Activador de Inversión</b> La cláusula 36.2.2 del Contrato de Concesión establece que "Para determinar la ocurrencia del Activador de Inversión, la Fiduciaria, verificará mensualmente el número de pasajeros movilizados. Al realizar la verificaciones de los pasajeros movilizados desde el inicio del contrato, información presentada por la Fiduciaria, inconsistencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El contrato tiene acta de inicio del 14/02/2007 y los pasajeros movilizados se relacionan partir de mayo de 2007, es decir se dejaron de contabilizar los pasajeros de marzo y abril de 2007.</li> <li>- Desde mayo de 2007 a mayo de 2010, sólo se relacionan los pasajeros salientes nacionales e internacionales y no los entrantes</li> </ul>	D	Competencia Aeronáutica Civil.
7	<p><b>Incumplimiento Cronograma</b> Si bien el Tribunal Contencioso Administrativo de San Andrés, dentro de la Acción Popular instaurada, suspendió la ejecución de los proyectos 2, 3 y 4 el 23/01/2013, las obligaciones antes descritas ya debían haberse cumplido</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proyecto 2, El estudio de títulos debió estar terminado el 13 de enero de 2013.</li> <li>- Proyecto 4, La terminación de la construcción de la ampliación de la plataforma, estaba programada para el 22 de mayo de mayo de 2012.</li> <li>- Proyecto 5, El suministro de un puente de abordaje debió estar listo para 22 de mayo de mayo de 2012</li> </ul>	D	Competencia Aeronáutica Civil, por no ejercer la potestad sancionatoria y de la Interventoría por no iniciar el procedimiento ante el incumplimiento.
8	<p><b>Cronograma del Plan de Inversión y Modernización.</b> Se observa que las obras que permitirán la modernización del aeropuerto como la construcción de la pista, la ampliación de la plataforma, el cuartel de bomberos, la subestación eléctrica que permitiría la independización de los servicios de energía, etc algunas tendientes a la certificación internacional del aeropuerto, a octubre de 2014 no se hayan realizado</p>	A	Competencia Aeronáutica Civil, por no sanción ante el incumplimiento. Responsabilidad de Interventoría frente al inicio del procedimiento. Verificar si aplica sanción y futura estructuración.
9	<p><b>Estado de la Pista Aeropuerto de San Andrés.</b> se constató que la pista presenta un deterioro avanzado, inicialmente observado por la presencia de grietas longitudinales, descascaramiento, baches, desgaste en su carpeta de rodadura y pérdida del material ligante, que llevan a tener una superficie discontinua</p>	A	Interventoría: Verificación en cumplimiento de bacheo y arreglo de la pista a futuro.
10	<p><b>Plan de Mantenimiento.</b> se observó debilidades en el pian de mantenimiento preventivo y correctivo del concesionario tendiente a mantener la operación y funcionalidad de los aeropuertos de San Andrés y Providencia, que denotan que la periodicidad de las actividades de mantenimiento no son las adecuadas y que pueden afectar la vida útil de las instalaciones</p>	A	Interventoría: Verificación en cumplimiento de planes y de ser pertinente sanción. Verificar para reversión.

N	OBSERVACION PRESENTADA POR CGR	INC	OBSERVACIONES ANI
11	<b>Debilidades de Mantenimiento en el predio de la torre de control</b> <i>Se observó que el predio de Aerocivil adjunto a la torre de control, donde se construirá la subestación eléctrica y el SEI actividades que hacen parte del proyecto 3, no se ha realizado labores de limpieza y la vegetación alcanza los 1.5 m</i>	A	Interventoría: Verificación en cumplimiento de planes y de ser pertinente sanción. Verificar para reversión.
12	<b>Disposición Residuos en la Cabecera 06</b> <i>en la zona dispuesta para la nivelación y conformación de la Resa se está realizando el acopio de material proveniente del fresado del pavimento y de la demolición de plataforma,</i>	A	Interventoría: Verificar cumplimiento para recibir el aeropuerto.
13	<b>Aprobación de Diseños Proyecto 3</b> <i>se observa que Aerocivil incumplió el numeral 36.1 de la cláusula 36 del contrato, por cuanto el concesionario presentó los estudios y diseños del proyecto 3 Cuartel de Bomberos y Subestación Eléctrica el 13 de septiembre de 2012, sin embargo, Aerocivil hasta el 27 de enero de 2014, presentó las observaciones a los mismos, a octubre de 2014, aun no se han aprobado los mismos</i>	A	Interventoría: Verificar si se han aprobado y si es menester aprobarlos.
14	<b>Inobservancia del Principio de Planeación para la suscripción del contrato.</b> <i>En desarrollo del contrato de estructuración UT. San Andrés N° 40000-OJ-2004, para la estructuración Financiera y Legal celebrado con la firma Escallón Morales &amp; Asociados, Booz Alien Hamilton, "U.T. San Andrés", permanentemente se acentuó sobre la necesidad de la adquisición de predios para la ampliación de la pista de aterrizaje. se infiere en todo el hallazgo, que antes de la suscripción del contrato, tanto la entidad contratante, como el contratista eran conocedores de la necesidad de adquirir los predios necesarios para la adecuación de la pista a las condiciones exigidas por la OACI para su certificación, por lo cual era necesario, en los estudios previos considerar todas y cada una de las normas constitucionales y legales</i>	DP	Competencia Aeronáutica Civil.
15	<b>Retoma de los aeropuertos Rojas Pinilla de San Andrés y Embrujado de Providencia.</b> <i>se pudo establecer que no se tiene claridad sobre la fecha en la cual se debe proceder a la reversión del contrato, aduce el concesionario que en forma verbal y por escrito, le ha pedido a la entidad certeza al respecto, pero que esta no ha dado respuesta concreta, ya que el oficio de respuesta no presenta claridad y sobre una segunda solicitud no han dado respuesta.</i>	A	La Agencia Nacional de Infraestructura si le ha generado certeza al concesionario sobre el particular. Se han emitido sendas resoluciones sobre la terminación anticipada del contrato en cuya parte considerativa y resolutive se aprecian dichas circunstancias y además se ha emitido un oficio que le clarifica al concesionario la posición institucional al respecto. Aquí por favor remitirse al capítulo de la constatación jurídica.
16	<b>Modificaciones Mediante Otrosí No.1</b>	A	Competencia Aeronáutica Civil





N	OBSERVACION PRESENTADA POR CGR	INC	OBSERVACIONES ANI
	<i>En la cláusula 1, se elimina el plazo de los 12 meses a partir del acta de inicio pactados inicialmente para presentar al interventor los estudio de los títulos de los predios a adquirir para la ampliación de la pista y en cambio estipula que los estudio de los títulos de los predios a adquirir deberá hacerse mínimo con 3 meses de antelación a la adquisición.</i>		
17	<b>Bienes para dar de Baja</b> <i>se evidenció dentro de las pruebas realizadas que existen bienes o activos muebles que se encuentran en el depósito de chatarra de la concesión, sin embargo, no se encuentran relacionados o detallados entre los bienes para dar de baja, como son sillas y máquina de rayos X</i>	A	Tener en cuenta para el momento de reversión. Trasladar a Interventoría.
18	<b>Informes de Interventoría.</b> <i>Los informes del interventor de los meses de diciembre de 2008 y diciembre de 2009 presentan diferencias en las cifras del Balance General con relación a los estados Financieros certificados y dictaminados por el Revisor Fiscal de CASYP.</i>	DF	Competencia Aeronáutica Civil
19	<b>Contrato de acceso a pista</b> <i>Casyp mediante contrato suscrito el 1 de junio de 2007 otorga a CHEVRON, la distribución exclusiva de combustibles de aviación y el acceso a pista del aeropuerto. En este mismo contrato autorizó a facturar a las aerolíneas, en un concepto separado el valor de "Acceso a Pista" considerado un Ingreso no Regulado. Valor que se presume se debe trasladar en las mismas condiciones a CASYP y que a su vez sirve de base para liquidar la contraprestación a favor del Estado. se observa que el concesionario al ceder su posición contractual, de explotación comercial, a un tercero, imposibilita realizar seguimiento sobre los ingresos facturados y recaudados por este concepto ya que estos ingresos no entran directamente a la Fiducia</i>	D	Trasladar hallazgo a Interventoría para su pronunciamiento. El contrato se encuentra sometido a proceso sancionatorio en la Superintendencia de Industria y comercio por violación a la normatividad asociada a la libre competencia. Nos remitimos al capítulo de la constatación jurídica.
20	<b>Pago de predial</b> <i>La Aerocivil desconoce si el concesionario ha realizado los pagos del predial que le corresponden de conformidad con el artículo 54 (Ley 1430 de 2010 Declarado exequible en las Sentencia C- 822 de 2011 y parcial) de la C-304 de 2012</i>	A	Verificar por parte de la Interventoría dicha circunstancia. ANI también debe tener claro si se ha realizado el pago
21	<b>Ingresos diferidos</b> <i>El concesionario registra en la cuenta de Ingresos diferidos el 22% de los ingresos que percibe por la explotación comercial de los Aeropuerto (sic) de San Andrés y Providencia, la cual a mayo de 2014 equivale a \$22.430 millones, debiendo contabilizar el 100% a la cuenta de ingresos; esta práctica contable contraviene el principio contable de la causación</i>	A	Verificar por parte de Interventoría eventual procedencia de procedimiento sancionatorio.



### 5.1.6 Contratos de arrendamiento

Dentro del proceso de auditoría que realizó esta oficina en las instalaciones del aeropuerto de San Andrés, se evidenció que es indispensable llevar a cabo un análisis detallado del estado actual en que se encuentra cada uno de los locales pertenecientes a este aeropuerto. Si bien es cierto que la firma interventora lleva un registro de los locales comerciales que se encuentran dentro del terminal aeroportuario; para esta oficina, dicho seguimiento debe ser reforzado con tablas de control que permitan observar sobre cada contrato de arrendamiento el estado de cada uno de ellos, en el momento de la reversión del aeropuerto.

Nos referimos puntualmente al registro de los datos fundamentales del contrato, entre ellos, el objeto, identificación del arrendatario, ubicación, espacio arrendado, servicios públicos, contraprestación convenida y soportada, duración del contrato, estado a paz y a salvo o no, y en fin, todas las variables que puedan incidir a la hora de determinar la subsistencia o continuidad de dichos contratos. También identificar un balance de contraprestaciones entre los diferentes arrendatarios frente a las áreas arrendadas para detectar la homogeneidad o las justificaciones que se tengan al respecto.

A continuación se presenta un modelo de verificación de locales comerciales donde se puede incluir información valiosa en el momento de valorar su estado y posible continuidad, con destino a la Interventoría.

Tabla 15- tabla de verificación de arrendamiento a locales comerciales

ITEM	CLÁUSULA DEL CONTRATO	VERIFICACIÓN
Descripción		
Fecha de suscripción		
Objeto		
Área		
Destinación		
Plazo		
Canon		
Intereses moratorios		
Garantías		
Servicios Públicos		
Reubicación		
Cesión o Subarriendo		
Causales de terminación		
Cláusulas aplicables		
Observaciones de comportamiento		
Quejas de la administración		



### 5.1.7 Posible retoma del aeropuerto por parte de Aerocivil

La Aerocivil mediante Resolución No.05455 de 18 de diciembre de 2006, adjudicó a CASYP S.A., el Contrato de Concesión No. 7000002 OK de 10 de Enero del 2006 para la "Administración, Operación, Explotación Comercial, Inversión, Modernización y Mantenimiento de los Aeropuertos "Gustavo Rojas Pinilla" de San Andrés y el "Embrujo" de Providencia", por un término de 20 años.

Dicha entidad en cumplimiento de lo señalado en los Decretos 4164 y 4165 de 2011, mediante Resolución No. 7138 del 20 de diciembre de 2013 y acta de recibo y entrega de 26 de diciembre de 2013, subrogó la gestión contractual de la concesión de los aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla de San Andres Isla y El Embrujo de Providencia a la ANI.

Ahora bien, dentro de la gestión contractual adelantada por la ANI mediante Resolución No.833 de junio 20 de 2014 "Por medio de la cual se hace efectiva una causal contractual prevista para la terminación anticipada del Contrato de Concesión Aeroportuaria 7000002-OK-2007 suscrito con la sociedad Concesión Aeroportuaria San Andrés y Providencia CASYP S.A.", confirmada mediante la Resolución No. 1216 del 10 de septiembre de 2014 por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 833 de 20 de Junio de 2014.

Con ocasión de una posible retoma por parte de la Aerocivil del aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y El Embrujo de Providencia, se debe oficiar a esta entidad, para que tenga dentro de sus alcances tanto administrativos como presupuestales, un plan de contingencia que prevea entre otros factores, los siguientes:

- a. El factor humano calificado y recursos económicos necesarios para la operación de los aeropuertos.
  - Personal calificado
  - Vigilancia
  - Aseo
  - Sanidad
  - Mantenimiento (pistas, luces, señalización, subestaciones, mantenimiento puentes de abordaje, sistema de aire de acondicionado, sistema hidráulico, bandas de equipaje, escaleras eléctricas, ascensor, mantenimiento escáner, rayos x, arcos detectores de metales, sistema cctv, instalaciones hidráulicas y sanitarias)
  - Materiales e insumos aeroportuarios.
  - Servicios públicos.

- b. Consecución de las vigencias futuras, ante Minhacienda, para la ejecución de las reparaciones necesarias y/o la obra definitiva de repavimentación de la pista del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés, dadas las condiciones avizoradas por esta oficina y expuestas en el presente informe.
- c. Por supuesto, este despacho ha tenido ocasión de participar activamente en los controles que se ejercen para una efectiva entrega, en el marco de las subrogaciones de los aeropuertos para lo cual emitió un informe con destino a la vicepresidencia de gestión contractual- gerencia modo aeroportuario. Esta temática también debería abordarse a la hora de balancear adecuadamente una entrega efectiva del aeropuerto.

Dichas recomendaciones deberían tener reflejo en caso tal que la ANI a la fecha de la reversión no tenga culminado un proceso de contratación, para la entrega en concesión de los aeropuertos conforme a los esquemas señalados en la ley 1508 de 2012 y demás normatividad aplicable, caso en el cual evidentemente las circunstancias varían.

#### 5.1.8 Conclusiones y recomendaciones de los aspectos técnicos:

- Se recomienda a la interventoría llevar un mayor control al bacheo realizado en los meses de octubre y noviembre de 2014, ya que como se indicó con anterioridad son meses en que se presenta aumento en la precipitación, afectando la calidad de las reparaciones, ya que mientras que se realicen las mismas en condiciones de humedad no siendo el estado óptimo para ello, posteriormente se deberá levantar el bache reparado para una adecuada intervención. Si bien es cierto, es riesgo del concesionario la repetición de esta actividad podría este argumento ocasionar cierre en las operaciones de la terminal aeroportuaria.
- Es importante requerir al concesionario para que aumente el mantenimiento correctivo y preventivo de la pista, ya que se observó deterioro superficial en varios puntos de la pista que deben ser atendidos antes de derivarse en patologías mayores.
- Dentro del recorrido efectuado por esta oficina se pudieron detectar falencias en mantenimiento de la infraestructura, tanto en lado aire como en lado tierra; se debe requerir al concesionario para que presente un cronograma de mantenimiento ajustado a las fechas previstas para la entrega del aeropuerto al Estado.
- Se presentan incongruencias de fondo con el concesionario en temas tan sensibles como los son, el activador de inversión y la fecha estipulada para la reversión del aeropuerto. Se recomienda tener claridad sobre las fechas contractuales de estos dos acontecimientos en la historia contractual del aeropuerto, para así definir estrategias ante una eventual demanda por parte de la firma concesionaria.

- Tener en cuenta todas las recomendaciones efectuadas en el presente documento, para generar las acciones de mejora tendientes a aclarar cualquier inquietud producto de la visita.
- Se deben tener en cuenta las recomendaciones efectuadas en el presente informe, en caso eventual de una retoma del aeropuerto de San Andrés por parte de la Aeronáutica Civil.
- Aunque la oficina de control Interno, revisó las observaciones realizadas por parte de la Contraloría General de la Republica, e identifico los hallazgos donde la Agencia Nacional de Infraestructura, cuenta con algunas acciones a desarrollar tendientes a subsanar la causa que los originó; es preciso que la gerencia Aeroportuaria realice un barrido de cada una de las observaciones previstas en el documento del Órgano de Control y se efectuó una mesa de trabajo con la aeronáutica civil, para determinar una estrategia conjunta para abordar las acciones correctivas a ejecutar por parte de los responsables.
- Se presentan incumplimientos de los proyectos ejecutados en la terminal aeroportuaria de San Andrés, tales como:
  - Dentro de los documentos soportados, no se encontró evidencia del reforzamiento de columnas; solo se registra reforzamiento de vigas.
  - De acuerdo a lo observado en la visita no se cuenta dentro del terminal aeroportuario con las oficinas de: Coralina y Min protección, esto iría en contravía de lo estipulado dentro del apéndice C - Numeral 3.4.1
  - Presentación de estudio de títulos para proyecto 2, debió presentarse en enero de 2013.
  - Posible incumplimiento en mobiliario de las salas de abordaje
  - Deterioro en módulos y mostradores
  - Inconsistencias en el puente de abordaje y deterioro del mismo
  - Incumplimiento de la maquina CTX
  - Ampliación y construcción de la plataforma, se encontraba programada para mayo de 2012.

### 5.1.9 Contraste de los requerimientos de las áreas mínimas

Para efectos de desarrollar este punto, se tomaron como referencia dos documentos: el primero que forma parte integral del APENDICE C del contrato de concesión y el segundo tomado del documento GER-147-2010 que contiene "entrega de planos record y documentos". Se elaboró en siguiente cuadro que contiene la información de los estados actuales, los estados mínimos necesarios y las cantidades actuales.

Estas cantidades fueron confrontadas con las que se tomaron de los planos finales entregados en febrero 17 de 2010, evidenciando que las áreas presentadas son coincidentes con las de las mediciones hechas.

#### DISEÑO CONSTRUCCION, EQUIPAMIENTO Y ADECUACIONES DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS

		CUADRO DE AREAS MINIMAS REQUERIDAS. APENDICE C. 3.4 PROYECTO 1			CUADRO AREAS AGOSTO 2010 GER-147-2010	
AREAS OPERATIVAS	UNIDAD	ESTADO ACTUAL	ESTADO MINIMO NECESARIO	DIFERENCIA FALTANTE	ESTADO ACTUAL	AMPLIADO Y REMODELADO FINAL
<b>AREAS OPERATIVAS DE SALIDA</b>						
LONGITUD DE ANDEN DE SALIDA	ML	47	22.5	24.5	56,21	40,57
AREA DE HALL GENERAL	M2	498	306.92	191.08	675,04	1253,86
AREA DE COLAS FRENTE AL MOSTRADOR	M2	360	112.2	247.8	304,98	428,23
NUMERO DE MOSTRADORES CHEK-IN	UN	18	7	11	18	27
AREA DE MOSTRADORES DE CHECK IN	M2				64,90	107,11
UNIDADES CENTRALIZADAS DE RAYO X	UN	1	2	-1	3	3
NUMERO DE CONTROLES DE PASAPORTES Y OCRE INMIGRACION	UN	3	2	1		4
AREA FILAS MOSTRADORES OCRE LLEGADA			98,19		176,96	273,67
ZONA ESTERIL FRENTE A SALA DE ABORDAJE	M2	90	360	-270	105,32	incluida

DISEÑO CONSTRUCCION, EQUIPAMIENTO Y ADECUACIONES DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS

CUADRO DE AREAS MINIMAS REQUERIDAS APENDICE C. 3.4 PROYECTO					CUADRO AREAS AGOSTO 2010 GER-147-2010	
AREAS OPERATIVAS	UNIDAD	ESTADO ACTUAL	ESTADO MINIMO NECESARIO	DIFERENCIA REALIZANTE	ESTADO ACTUAL	AMPLIADO Y REMODELADO FINAL
FILTRO DE SEGURIDAD FRENTE A SALAS DE ABORDAJE	UN	2	3	-1		4
AREA DE SALAS DE ABORDAJE NACIONAL	M2	918	504	414		985,97
AREA DE SALAS DE ABORDAJE INTERNACIONAL	M2	416	280	136		*
<b>AREAS OPERATIVAS DE LLEGADA</b>						
NUMERO DE POSICIONES DE SANIDAD	UN	1	2	-1	N/A	N/A
AREA COLAS DE INMIGRACION	M2	60	64.96	-4.96	53,57	104,45
NUMERO DE POSICIONES INMIGRACION PASAPORTES Y OCCRE	UN	4	5	-1		42
AREA ZONA DE RECLAMO DE EQUIPAJES	M2	188	257	-69	433,18	705,87
NUMERO DE CINTAS DE EQUIPAJE NACIONAL	UN	3	1	2	3	3
NUMERO DE CINTAS DE EQUIPAJE INTERNACIONAL	UN	0	1	-1	1	1
AREA COLAS DE ADUANA	M2	20	17	3		275,11
MOSTRADORES CONTROL ADUANA	UN	1	2	-1	1	4
AREA DE ESPERA DE VISITANTES	M2	165	147	18	188,91	299,23
LONGITUD DE ANDEN DE LLEGADA	ML	30	19	11	44	76,16
SERVICIOS SANITARIOS	UN	53	42			50
<b>AREA DE SERVICIOS</b>						
<b>CONCESIONES</b>						
LOCALES COMERCIALES	M2	441	439	2	436,8	1097,37
<b>APOYO AEROLINEAS</b>						

**DISEÑO CONSTRUCCION, EQUIPAMIENTO Y ADECUACIONES DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS**

		CUADRO DE AREAS MINIMAS REQUERIDAS. APENDICE C. 3.4. PROYECTO 1			CUADRO AREAS AGOSTO 2010 GER-147-2010	
AREAS OPERATIVAS	UNIDAD	ESTADO ACTUAL	ESTADO MINIMO NECESARIO	DIFERENCIA FALTANTE	ESTADO ACTUAL	AMPLIADO Y REMODELADO FINAL
OFICINAS AEROLINEAS	M2	215	260		215	297,91
CUARTOS ELECTRICOS	M2	71,26	139,53		71,26	162,63
OFICINAS ESTATALES	M2	130,31	130,31		130,31	218,22
OFICINAS AEROCIVIL	M2	477,42	447,42		477,42	500,97
AREA CLASIFICACION DE EQUIPAJES			697,64		515,52	701,77
AREA DE MOSTRADORES OCRE SALIDA INTERNACIONAL			62,97			79,20
AREA MOSTRADORES OCRE SALIDA NACIONAL			84,31			89,45
NUMERO DE MOSTRADORES OCRE SALIDA INTERNACIONAL			3			6
AREA TOTAL EDIFICIO TERMINAL	M2	7588	5703.07	1884.93	7481,05	8650,61

**5.1.10 Conclusiones y recomendaciones en áreas mínimas.**

- A pesar de existir actas de verificación de entrega de los proyectos ejecutados, suscritas por el concesionario y la interventoría; no existe información alfa numérica que permita establecer las cantidades de obra y menos los valores de las mismas.
- En los planos finales TEMP ANI 3/actas de verificación/PLANOS RECORD SAN ANDRES/ ARQUITECTONICOS/SAN ANDRES CACYP entregados se observa:
  - En las plantas generales de los planos denominados PLANTA DE PRIMER PISO ACTUAL y PLANTA DE SEGUNDO PISO ACTUAL, que están mostrando el estado inicial del aeropuerto de San Andrés, antes de las intervenciones a que fue sometido, las distancias entre los ejes numéricos NO SON COINCIDENTES por lo que es imposible establecer las áreas reales y sus longitudes. (los ejes que están cada seis metros no son reales).
  - Los espacios para los sanitarios para discapacitados no estarían cumpliendo con la norma NTC604 en dimensiones mínimas

- No se evidencia la existencia de lavamanos para discapacitados y tampoco se encuentran en el espacio del sanitario como lo establece la norma NTC604.
  - La rampa localizada en el área internacional en su tramo inferior, no estaría cumpliendo con las especificaciones mínimas de la NTC604 en lo referente a pendientes y barandas.
  - Aparentemente existen áreas de obligatoria construcción como lo es el ÁREA ZONA ESTERIL FRENTE A SALAS DE ABORDAJE (se menciona como incluida), ÁREAS DE INSPECCIÓN, CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA, que no se evidencian en los planos entregados.
  - En los planos de reforzamiento estructural AERONAUTICA 2- ENCAMISADO TIPO DE COLUMNA DE 2 A 24 y ENCAMISADO TIPO DE COMUMNA 1 DE 1 aparecen los detalles del encamisado de columnas de cuya ejecución no se encontró evidencia.
  - Las puertas de emergencia de las sala s de espera hacia la circulación exterior están abriendo hacia adentro lo que contradice la norma NTC604.
  - En los planos entregados se evidencian 4 unidades de rayos x.
- Se evidenciaron en la visita técnica, dos locales comerciales en la sala de espera nacional # 1 que no están localizados en los planos record.
  - No se encontró evidencia de la autorización del cambio de especificaciones de las divisiones de los baños de mármol a acero inoxidable.
  - Exigir a la interventoría la instrucción de subsanación al concesionario respecto de los puntos presentados o en su defecto soportar el cumplimiento de los mismos.

## 5.2 CONSTATAION DE ASPECTOS JURÍDICOS

### 5.2.1 La terminación anticipada del contrato y el año de culminación con que cuenta la Entidad

El proyecto de la concesión aeroportuaria de San Andrés y Providencia, generado en virtud del contrato No. 7000002-OK del 10 de enero de 2007, cuyo objeto es *"la administración, operación, explotación comercial, inversión, modernización, mantenimiento de cada uno de los aeropuertos de San Andrés y Providencia. AEROCIVIL se reserva las funciones de control y vigilancia del tráfico aéreo y el mantenimiento de las ayudas aéreas, incluyendo radio ayudas de aproximación y comunicaciones"*, celebrado entre la Aerocivil y CASYP S.A., perfeccionado el 10 de enero de 2007 con la suscripción por las partes, determina en el capítulo 12 el mecanismo de terminación anticipada del contrato, señalando las causales que dan origen al establecimiento de dicho mecanismo, tanto como al procedimiento que se debe utilizar para el efecto.

Dichas causales, conforme a la Resolución 833 del 20 de junio de 2014 expedida por la Agencia Nacional de Infraestructura se inspiraron en la omisión de la remisión por parte del Concesionario de garantías contractuales, circunstancia por la cual acorde con los términos establecidos en la cláusula 85 se dio por terminado anticipadamente el contrato por incumplimiento imputable al Concesionario.

El contrato habla de la terminación en los siguientes términos:

*"Es la fecha en que ocurra una cualquiera de las siguientes circunstancias:*

1. *Al vencimiento de la Etapa Operativa y de la Etapa de Reversión y Restitución de Bienes.*
2. *Cuando la **AEROCIVIL**, declare la terminación anticipada de este **Contrato**, por la ocurrencia de cualquiera de los eventos previstos en la ley o en el presente **Contrato**.*

*En todo caso, la fecha de terminación del contrato será aquella en que se suscriba el Acta de Terminación del Contrato."*

En la visita evaluativa de esta oficina, tuvimos ocasión de participar en una reunión en la que el Concesionario, en presencia de la comisión auditora de la Contraloría General de Republica, manifestaba su inconformidad por la falta de claridad relacionada con el plazo establecido para la reversión después de la terminación anticipada del Contrato.

En dicha reunión estuvo presente uno de los abogados de la Vicepresidencia Jurídica de la ANI (Jairo Hernán Buriticá), quien ratificó el término de un año dispuesto en la comunicación con radicación ANI 2014-704-020630-1 del 24 de octubre de 2014, a través de la cual se clarificaba el contenido de la cláusula 84 del contrato de concesión que señala que, en cualquier caso de terminación anticipada, el concesionario deberá seguir operando a opción de la Aerocivil por un plazo máximo de un año.

No obstante lo anterior, el Concesionario insiste que la citada resolución, que quedase confirmada el 10 de septiembre de 2014, dispone un término de reversión de 3 meses posteriores a la ejecutoria del acto administrativo y que esa circunstancia haría entrever una incoherencia con el término de un año señalado anteriormente, habida cuenta de que no sería razonable que el mismo continuase operando después de la reversión.

A juicio de este despacho, la continuidad del servicio del Concesionario es inequívoca al decir de la cláusula 84 del Contrato, y haciendo acopio de la lógica contractual que determina que la reversión es un proceso sucedáneo a la terminación, el Concesionario, debería estar en disposición tanto de proceder a la entrega formal de los bienes afectos a la Concesión como de operar el aeropuerto, en el tiempo que disponga la entidad pública siempre que este no exceda de un año contado a partir de la ejecutoria de la resolución 833 de 2014.



En este orden de ideas se ha salvaguardado el interés público y la discusión no se debería centrar en este aspecto, sino en el decantamiento de un plan de trabajo articulado que proponga cada una de las variables necesarias para un correcto proceso de entrega y recibo del aeropuerto al que hacemos alusión. Proponemos para el efecto un modelo similar al de la matriz de subrogación que prevé todas y cada una de las obligaciones del Concesionario, pero generando una ejemplar constatación de cada uno de dichos aspectos.

Al final, la única duda de este despacho frente al proceso de terminación consiste en la aplicación o no del artículo 86 de la ley 1474 de 2011, en virtud del cual habría de garantizarse el derecho de defensa del Concesionario en una audiencia pública, a pesar que la cláusula de terminación anticipada determinase una decisión de plano.

### 5.2.2 Las multas impuestas por la Aerocivil

En este capítulo pretendemos abordar un análisis sucinto sobre las incidencias de las multas impuestas por la Aerocivil frente a la aplicación del artículo 86 del Estatuto anticorrupción.

Para tal efecto, veamos el inventario de las multas:

<p>1. Obligaciones relacionadas con la administración (Diseñar y ejecutar el programa de salud ocupacional en San Andrés). 2. Obligaciones relacionadas con la operación de aeropuertos (falta de mantenimiento de pista en San Andrés, Providencia, y mantenimiento del cerramiento). 3. Prevención de peligro aviar en Providencia, no mitigación de ruido en San Andrés, y no cumplimiento de los parámetros de calidad del agua en el terminal aéreo de San Andrés. 4. No presentación de informes bimestrales clausula 39.</p>	<p>248,500</p>	<p>AEROCIVIL          GER-409-2009          1070.092.6-2009001549          8 de junio 8 de 2009</p>	<p>1070.092.6-20090264          39 de 9sept2009</p>	<p>Se llevó a cabo reunión en Abril 20/2012. No se llegó a ningún arreglo (Oficio 1070.092.6-2010015347 de 13 mayo/2010). Se solicitó a la Oficina Asesora Jurídica convocar al Tribunal de Arbitramento mediante comunicaciones varias (1070.092.3-2010016209, 1070.092.6-2010020140, 1070.092.6-2010028190, 1070.092.6-2011007761, 10706.201140614 y 1070.092.2-2012012484</p>	<p>Señala la interventoría que el asunto está en estudio por parte de la firma asesora jurídica externa Esguerra Barrera para convocar el Tribunal de Arbitramento. No se ha definido.</p>
<p>1.8.8. índices de encuestas de satisfacción Año 2011 por debajo del porcentaje mínimo (carros equipajes y disponibilidad internet)</p>	<p>10,300</p>	<p>Interventor AFA C&amp;C S.A          11-CB208-264 de enero 3 de 2011</p>	<p>JUR-035-2011 de enero 18 de 2011          1070.092.6-20120045          91 de febrero 2 de 2012</p>	<p>Se solicitó a la Oficina Asesora Jurídica convocar al Tribunal de Arbitramento mediante comunicaciones varias.</p>	<p>Señala la interventoría que el asunto está en estudio por parte de la firma asesora jurídica externa Esguerra Barrera para convocar el Tribunal de Arbitramento.</p>
<p>Presentación de diseños extemporánea, de los proyectos 3 y 4, vinculado al Activador de Inversión. Cláusula 36.2.2 del Contrato de Concesión.</p>	<p>Proy. 3          175,670</p>	<p>Interventor AFA C&amp;C S.A.</p>	<p>GER-300-2013          Confirmación de AEROCIVIL</p>	<p>Oficio aclaraciones 14-CB208-649, de acuerdo a solicitud de AEROCIVIL en oficio 1070.092.6.2013059180</p>	<p>Confirmación de causación por AEROCIVIL, y convocatoria a</p>

	1.761	13-CB208-503			1070.092.6.2013058988	Tribunal Arbitramento.	de
<i>Incumplimiento a las especificaciones técnicas apéndice C, numeral 3.4.11. Escáner tecnología CTX</i>	100SM MLV (2012)	Interventor. AFA C&C S.A	GER-645-2012	Confirmación de AEROCIVI L.	Deberá convocarse al Tribunal de Arbitramento.	Convocatoria Tribunal Arbitramento.	a de
	56.670	12-CB208-420			1070.092.6.2013059001		
<i>Incumplimiento de las disposiciones del pliego de condiciones 50000103-Modificación accionaria sin aprobación de AEROCIVIL.</i>	100SM MLV (2013)	Interventor. AFA C&C S.A.	GER-078-2013	Confirmación de AEROCIVI L.	Deberá convocarse al Tribunal de Arbitramento.	Convocatoria Tribunal Arbitramento.	a de
	58,950	13-CB208-562			1070.092.6.2013059002		
<i>Deficiencias en la prestación del servicio SEI de San Andrés. Turnos de bomberos, licencia de bomberos, categoría apócrifa, mantenimiento de máquinas.</i>	210SM MLV (2013)	AC 1070.092 6.201205044 2	GER-043-2013	Confirmación de AEROCIVI L.	Deberá convocarse al Tribunal de Arbitramento	Convocatoria Tribunal Arbitramento.	a de
	123.795				1070.092.6.2013013315		

Como podemos observar, las multas tienen diferentes fechas de confirmación de los actos administrativos, una de 2009 y otras de 2012 y 2013, correspondiendo la mayoría de estas últimas (4 actos administrativos) a la vigencia de la Ley 1474 de 2011 y solo una de ellas a un acto administrativo del año 2009, fecha para la cual no se encontraba vigente tal estatuto.

Así las cosas, el primer escenario que se presenta es aquel que define luego de la expedición de los actos administrativos sancionatorios si estos merecían o no, el tratamiento de audiencia pública a que hace alusión el artículo 86 de la mencionada norma. Se pudiera interpretar, en gracia de discusión, que dichos actos administrativos -los que están en firme y que contienen una obligación clara, expresa, y exigible prestando mérito ejecutivo para el efecto-, no tienen otra salida distinta que su natural ejecución y cobro. Otra interpretación señalaría que fueron expedidos sin una formalidad legal y que para sanear el procedimiento, se haría necesario proceder a citar a audiencia pública al Concesionario para garantizarle su derecho a la defensa. Otra interpretación señalaría que al estar los actos administrativos en firme, no habría otra vía distinta que, ante su presunción de legalidad, debatir sus efectos en los tribunales de justicia competentes.

Ahora bien, es claro que el contrato de concesión celebrado se perfeccionó en la época en que tenía plena vigencia la ley 80 de 1993, razón por la cual se podría afirmar que dicha norma gobierna el espíritu del contrato, y en tal sentido, las multas deberían tener un tratamiento complejo que sinteticamente

tal norma y la cláusula contractual 63 relativa a la obligatoriedad de acudir al tribunal de arbitramento para su imposición.

Es una circunstancia que debería definirse cuanto antes por parte de la Vicepresidencia Jurídica, en conjunto con la vicepresidencia de gestión contractual, sobre todo en aras de abonar el terreno necesario para una prometedora liquidación del contrato y evitar a toda costa una eventual implicación de responsabilidad fiscal, que para nadie es un secreto, resultaría fácil identificar a título de hallazgo por parte de la Contraloría General de la República.

### 5.2.3 Análisis de la libertad vigilada en la contraprestación de combustible.

La Resolución No. 44410 del 26 de agosto de 2011 expedida por la Superintendencia de Industria y Comercio a través de la Superintendencia Delegada para la protección de la competencia ordenó la apertura de investigación en contra de la Concesión Aeropuerto San Andres y Providencia S.A. CASYP S.A y CHEVRON PETROLEUM COMPANY (en adelante CPC), por infringir disposiciones relacionadas con la libre competencia que se relacionan de la siguiente manera:

CASYP S.A Y CHEVRON PRETROLEUM COMPANY al celebrar el contrato de abastecimiento de combustible en el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andres Isla han podido violar la prohibición general según la cual no se puede a través de un acuerdo o convenio, ni directa e indirectamente limitar el abastecimiento o la distribución de productos nacionales o extranjeros tendientes a limitar la libre competencia y a mantener o determinar precios inequitativos.

Igualmente han violado a través de dicho contrato la libre competencia prevista en el decreto 2153 de 1992 como quiera que se trata de un acuerdo que tiene por objeto y efecto la fijación directa de precios de combustible para las aeronaves del aeropuerto.

Por otro lado el acuerdo podría subordinar el suministro del combustible a la aceptación de obligaciones adicionales que no constituyen el objeto del negocio conforme al mismo decreto visto anteriormente.

Dicha investigación se dirigió en contra de los representantes legales de dichas firmas, obligando a comunicar un aviso para que se presenten las personas que se vean perjudicadas con el incremento del combustible en el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla para hacerse presente en dicha investigación radicada bajo el número 11- 063694.

Los quejosos originales fueron COPA AIRLINES COLOMBIA (Aerorepública) y en el desarrollo de la investigación se han vinculado las aerolíneas AVIANCA S.A y LAN.

Es importante definir que las quejas interpuestas señalaban un incremento de \$59 el galón de combustible en diciembre de 2010 a \$1.200 el mismo galón al 1 de mayo de 2011, superándose el incremento en un 1.900%.

Vale la pena aclarar que en virtud de la Resolución 60302 del 31 de octubre de 2011 se corrigió la resolución de apertura ya mencionada, en atención a errores aritméticos o mecanográficos que incluían la primera.

La Superintendencia de Industria y Comercio expidió otra resolución radicada bajo el número No. 778 del 18 de enero de 2012 a través de la cual rechazó la adopción de medidas cautelares en contra de CASYP S.A y CHEVRON PETROLEUM COMPANY solicitada por las tres aerolíneas vistas antes aduciendo que todavía no se contaba con la certeza que permitiera definir la inequidad de los cobros realizados.

El estado del proceso actualmente tiene fijado un dictamen pericial ordenado para detectar los comparativos de cargos de FEE de combustible a pistas de islas del caribe y tarifas cobradas por concesiones en aeropuertos del país, tanto como la separación objetiva de costos y gastos asociados con los ingresos de CASYP por el derechos de CPC para ingresar a la pista, efectuar el cargue de combustible y discriminación de dichos ingresos.

Dicho peritaje fue rendido por la firma DESSAU señalando en los dos puntos la ausencia de información para fijar tanto el comparativo como el monto de los ingresos.

De dicha circunstancia se corrió traslado tanto a los quejosos como a los investigados, quienes en su totalidad, objetaron el dictamen pericial respectivo.

Hoy por hoy no aparece publicada resolución o actuación distinta a las enunciadas anteriormente.

Por otro lado, es necesario señalar que la propia Contraloría General de la República, admite dudas respecto de este tema, pero en realidad lo hace en función de un panorama financiero que devela la imposibilidad de abordar la imposibilidad de realizar seguimiento a la hora del establecimiento de la de la contraprestación estatal cuando quiera que el concesionario cedió su posición contractual, señalando lo siguiente:

*"Contrato de acceso a pista. Casyp mediante contrato suscrito el 1 de junio de 2007 otorga a CHEVRON, la distribución exclusiva de combustibles de aviación y el acceso a pista del aeropuerto. En este mismo contrato autorizó a facturar a las aerolíneas, en un concepto separado el valor de "Acceso a Pista" considerado un Ingreso no Regulado. Valor que se presume se debe trasladar en las mismas condiciones a CASYP y que a su vez sirve de base para liquidar la contraprestación a favor del Estado. se observa que el concesionario al ceder su posición contractual, de explotación comercial, a un tercero, imposibilita realizar seguimiento sobre los ingresos facturados y recaudados por este concepto ya que estos ingresos no entran directamente a la Fiducia"(sic)*

A juicio de esta oficina, si bien la Superintendencia de Industria y Comercio es la única entidad que tiene bajo su facultad, la definición de la vulneración del principio de libre competencia, es necesario indicar que los elementos de juicio con que cuenta la ANI son indicativos de dicha violación.

Siendo la ANI la entidad rectora del contrato de concesión y quien tiene bajo su facultad garantizar que se satisfaga el fin del contrato, tiene capacidad para debatir un tema de estas dimensiones y exponer su visión al respecto. Como en todas las concesiones, siempre habrá aspectos que no regula íntegramente el contrato de concesión, y en ese caso, habrá que acudir a la ley especial para descubrir dicha regulación de cada tema en particular. Para citar un ejemplo, los aspectos ambientales o prediales en muchos casos se abordan a través de las normas especiales sobre dichos temas. Y de ninguna manera, porque no lo mencione el contrato, se reconocería que el aspecto no está regulado.

En este orden de ideas, se advierten serias inconsistencias en la elevación inconsulta de un ingreso no regulado, que por no serlo, no quiere indicar que el concesionario pueda adoptar a su libre arbitrio tarifas desproporcionadas o inverosímiles que no guarden consistencia con estos escenarios nacionales e internacionales en materia aeroportuaria.

La elevación de la tarifa por supuesto comporta un crecimiento también para el Estado que lo recibe a través de Aerocivil, pero en realidad quien lo está ejecutando es el concesionario sin una estructura suficientemente lógica y legal para apoyarlo. Podríamos afirmar que sobre el asunto bajo examen, puede promoverse un debate sobre la condición leonina impuesta por el concesionario, que se constituye en monopolio al ser San Andrés una isla con carencias visibles para generar la competencia en esta materia (y más como lo impuso el concesionario a través de un proceso contractual dirigido a la adjudicación amañada con base en el mayor precio ofertado) y promoviendo una adhesión inaceptable de las aerolíneas al respecto, en tanto que a todas les ha tocado pagar el excesivo incremento para desarrollar su operación cotidiana.

Como quiera que la operación aeroportuaria es un servicio público que en principio está determinado para ser prestado por el Estado, circunstancia que puede ser atribuida a un particular con fundamento en las condiciones que ha definido la Constitución Política de Colombia y la limitación jurisprudencial de la Corte Constitucional<sup>4</sup> para que un particular desempeñe funciones de naturaleza pública, como se observa cuando se presenta una concesión aeroportuaria, es connatural a estos preceptos que el particular tenga unas restricciones que nos permitimos extractar de la sentencia así:

*“Así pues, el primer criterio que restringe la atribución de funciones administrativas a particulares está dado por la asignación constitucional que en forma exclusiva y excluyente se haga de la referida función a determinada autoridad.*

*7.3 Pero no sólo la Constitución puede restringir la atribución de ciertas funciones administrativas a los particulares, sino que también la ley puede hacerlo. En efecto, si el constituyente dejó en manos del legislador el señalar las condiciones para el ejercicio de funciones administrativas por parte de los*

<sup>4</sup> Corte Constitucional. Sentencia C 272 de 2003.

*particulares, debe entenderse que el mismo legislador tiene atribuciones para restringir dicho ejercicio dentro de ciertos ámbitos. Así por ejemplo, la propia ley demandada en esta causa, en aparte no acusado, indica que si bien ciertas funciones administrativas son atribuibles a los particulares, "el control, la vigilancia y la orientación de la función administrativa corresponderá en todo momento, dentro del marco legal a la autoridad o entidad pública titular de la función."5*

*7.4 Existe otra limitación que se deduce de las reglas constitucionales, en especial del artículo 6° de la Carta, y que, según el conocido aforismo jurídico nemo dat quod non habet, indica que las autoridades administrativas solamente pueden atribuir a los particulares las funciones que son de su competencia. Por lo cual las autoridades administrativas sólo pueden atribuir a los particulares el ejercicio de funciones jurídicamente suyas, no las de otros funcionarios.*

*Esta limitación indica, adicionalmente, que la atribución de funciones administrativas que nunca han estado en cabeza de las autoridades administrativas, requiere de norma constitucional o legal expresa y directa, distinta de aquella otra que, como la ley bajo examen, regula de manera general las condiciones de otorgamiento de la función administrativa a particulares. Un ejemplo de esta atribución directa se encuentra en la norma superior que otorga a los notarios el ejercicio de la función fedante, o en la disposición legal que atribuye a las cámaras de comercio el llevar el registro mercantil y certificar sobre los actos y documentos en él inscritos, recopilar y certificar las costumbres mercantiles, etc.*

*7.5 Por último, encuentra la Corte que la atribución de funciones administrativas tiene otro límite: la imposibilidad de vaciar de contenido la competencia de la autoridad que las otorga. En efecto, la atribución conferida al particular no puede llegar al extremo de que éste reemplace totalmente a la autoridad pública en el ejercicio de las funciones que le son propias. Si, en los términos del artículo 2° de la Constitución, las autoridades de la República están instituidas para asegurar el cumplimiento de los fines del Estado, el despojo absoluto de la materia de su competencia redundaría en la falta de causa final que justificara su investidura, con lo cual ella –la investidura- perdería sustento jurídico.*

*Como consecuencia de lo anterior, resulta claro que la atribución de funciones administrativas a particulares debe hacerse delimitando expresamente la función atribuida, acudiendo para ello a criterios materiales, espaciales, temporales, circunstanciales, procedimentales o cualesquiera otros que resulten útiles para precisar el campo de acción de los particulares, en forma tal que la atribución no llegue a devenir en una invasión o usurpación de funciones no concedidas, a un vaciamiento del contenido de la competencia de la autoridad atribuyente o a la privatización indirecta del patrimonio público. Por ello resulta particularmente importante que las funciones que se encomendarán a los particulares sean específicamente determinadas, como perentoriamente lo prescribe el literal a) del artículo 111 acusado, el cual se aviene a la Carta si es interpretado conforme a las anteriores precisiones"*

El contrato de concesión en Colombia, está edificado sobre la base de la atribución a un particular de una gestión total o parcial de un servicio público o la puesta en marcha de una obra, y ello en este caso, significa, ni más ni menos, que el concesionario está facultado para llevar a cabo ciertos servicios de naturaleza pública en forma parcial frente al aeropuerto, en tanto que la aeronáutica conserva el deber de la definición de la política y control aeronáutico mientras que la ANI ejerce la labor de seguimiento sobre la gestión del contrato, y de ello resulta que el concesionario está limitado por ministerio de la Ley para llevar a cabo la prestación del servicio conforme a la misma y teniendo en cuenta los anteriores límites. Señala la Ley 80 de 1993 en su artículo 32 lo siguiente:

*“Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden”*

Así las cosas, el concesionario no está facultado para imponer arbitrariamente criterios o montos para el establecimiento de cualquier tarifa, la cual en todo caso se supedita al principio de libre competencia, proscripción de poderes abusivos, como lo vamos a ver a continuación.

En Colombia, no hay una definición legal, pero la Corte Suprema de Justicia, en una sentencia del 2 de febrero de 2001, consideró que cláusula abusiva es aquella que *“favorece excesiva o desproporcionadamente la posición contractual del predisponente y perjudica inequitativa y dañosamente la del adherente”*.

Desde el punto de vista doctrinal, el profesor colombiano Ernesto Rengifo, al plantear la definición de cláusulas abusivas el ámbito de control a las mismas, establece lo siguiente: Cláusula abusiva es la que, en contra de las exigencias de la buena fe, causa en detrimento del consumidor o del adherente un desequilibrio importante e injustificado de las obligaciones contractuales, y que puede tener o no el carácter de condición general puesto que también puede darse en contratos particulares cuando no existe negociación individual de sus cláusulas, esto es, en contratos de adhesión particulares.

El concepto de cláusula contractual abusiva tiene, prima facie, su ámbito propio en relación con consumidores y puede darse siempre que no haya existido negociación individual, es decir, tanto en condiciones generales como en cláusulas predispuestas para un contrato particular al que el consumidor se limita a adherirse. Pero incluso también puede haber cláusula abusiva tratándose de condiciones generales entre profesionales por cuanto habrá condición abusiva cuando sea contraria a la buena fe y cause un desequilibrio importante entre los derechos y las obligaciones de las partes (Rengifo, 2004, p. 197).

Es necesario regular este aspecto en las nuevas concesiones aeroportuarias, identificando que la tarifa esté regulada por el Estado, como lo están, todas las tarifas que devienen de un servicio público.

### 5.3 CONSTATAION DE ASPECTOS FINANCIEROS

Como se indicó con anterioridad, en el presente capítulo se destaca la importancia que tuvo la revisión de los ingresos regulados, los ingresos no regulados, los estados financieros del concesionario y las inversiones en obras que ha realizado el concesionario.

#### 5.3.1 Lectura de los estados financieros (EEFF) y los efectos que refleja

A continuación analizaremos los estados financieros del concesionario CASYP S.A., desde el 2007 al 2013.

Lectura de los estados financieros (EEFF) y los efectos que refleja.

CONCESIÓN AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA S.A - CASYP S.A.							
BALANCE GENERAL							
(En miles de pesos)							
CUENTAS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>ACTIVO</b>							
<b>Activo Corriente</b>							
Disponible	2,020,888	4,204,514	37,727	31,462	526,023	62,776	73,716
Inversiones	3,567,286	2,726,528	1,147,825	4,455,035	6,937,146	11,174,132	18,845,199
Deudores	937,655	2,054,157	806,215	606,915	1,759,048	3,982,597	2,750,755
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>6,525,829</b>	<b>8,985,199</b>	<b>1,991,767</b>	<b>5,093,412</b>	<b>9,222,217</b>	<b>15,219,505</b>	<b>21,669,670</b>
Propiedades, planta y equipo	67,953	432,327	12,986,647	12,488,503	11,782,548	11,297,214	12,541,382
Diferidos	539,159	793,683	1,002,439	1,840,942	1,610,954	1,348,842	1,264,958
<b>Total Activo</b>	<b>7,132,941</b>	<b>10,211,209</b>	<b>15,980,853</b>	<b>19,422,857</b>	<b>22,615,719</b>	<b>27,865,561</b>	<b>35,476,010</b>



CONCESIÓN AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA S.A - CASYP S.A.							
BALANCE GENERAL							
(En miles de pesos)							
CUENTAS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>PASIVO</b>							
<b>Pasivo Corriente</b>							
Obligaciones Financieras			1,506,022	1,529,209	404,671	3,741	849
Cuentas por Pagar	830,680	796,383	1,322,089	3,490,187	1,013,394	1,029,669	1,870,858
Impuestos, gravámenes y tasas	47,050	150,093	94,152	85,068	189,262	168,104	207,834
Obligaciones Laborales	76,546	97,949	112,385	149,002	178,795	186,163	275,587
Pasivos Estimados					64,984	38,920	36,665
Otros Pasivos	17,143	119,597	61,635	79,009	44,590	63,133	99,915
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>971,419</b>	<b>1,164,022</b>	<b>3,096,283</b>	<b>5,332,475</b>	<b>1,895,696</b>	<b>1,489,730</b>	<b>2,491,708</b>
Obligaciones Financieras - Largo Plazo			1,312,500	1,533,333	1,166,667	0	
Ingresos Diferidos	2,082,918	4,606,218	7,406,954	8,428,310	11,439,543	16,034,322	20,146,142
Cuentas por Pagar - Largo Plazo	14,254	138,251	80,215	14,182		0	
Otros pasivos - Largo Plazo					3,725,821	5,228,041	6,903,103
<b>Total Pasivo</b>	<b>3,068,591</b>	<b>5,908,491</b>	<b>11,895,952</b>	<b>15,308,300</b>	<b>18,227,727</b>	<b>22,752,093</b>	<b>29,540,953</b>
Patrimonio de los Accionistas	4,064,350	4,302,718	4,084,901	4,114,557	4,387,992	5,113,468	5,935,057
<b>Total Pasivo y Patrimonio</b>	<b>7,132,941</b>	<b>10,211,209</b>	<b>15,980,853</b>	<b>19,422,857</b>	<b>22,615,719</b>	<b>27,865,561</b>	<b>35,476,010</b>

CONCESIÓN AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA S.A - CASYP S.A.							
BALANCE GENERAL							
(En miles de pesos)							
CUENTAS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Cuentas de Orden	:	<u>10,680</u>	<u>120,258</u>	<u>121,451</u>	<u>5,655,509</u>	<u>9,339,752</u>	<u>8,702,674</u>
Cuentas de Orden Deudoras				17,201	5,227,427	8,911,670	8,274,592
Cuentas de Orden Acreedoras				104,250	428,082	428,082	428,082

CONCESIÓN AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA S.A - CASYP S.A.							
ESTADO DE RESULTADOS							
(En miles de pesos)							
CUENTAS/AÑO	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ingresos Operacionales	5,928,306	7,471,304	7,986,705	11,123,272	13,733,678	16,681,792	19,364,184
Menos: Devoluciones en ventas	- 48,815	- 289,606	- 15,866	- 4,857	-	-	- 3,169
<b>Ingresos Netos Operacionales</b>	<b><u>5,879,491</u></b>	<b><u>7,181,698</u></b>	<b><u>7,970,839</u></b>	<b><u>11,118,415</u></b>	<b><u>13,733,678</u></b>	<b><u>16,681,792</u></b>	<b><u>19,361,015</u></b>
Costo Operacional	- 1,707,119	- 2,285,854	- 2,481,999	- 3,296,477	- 4,303,089	- 5,376,023	- 6,456,668

**CONCESIÓN AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA S.A - CASYP S.A.**

**ESTADO DE RESULTADOS**

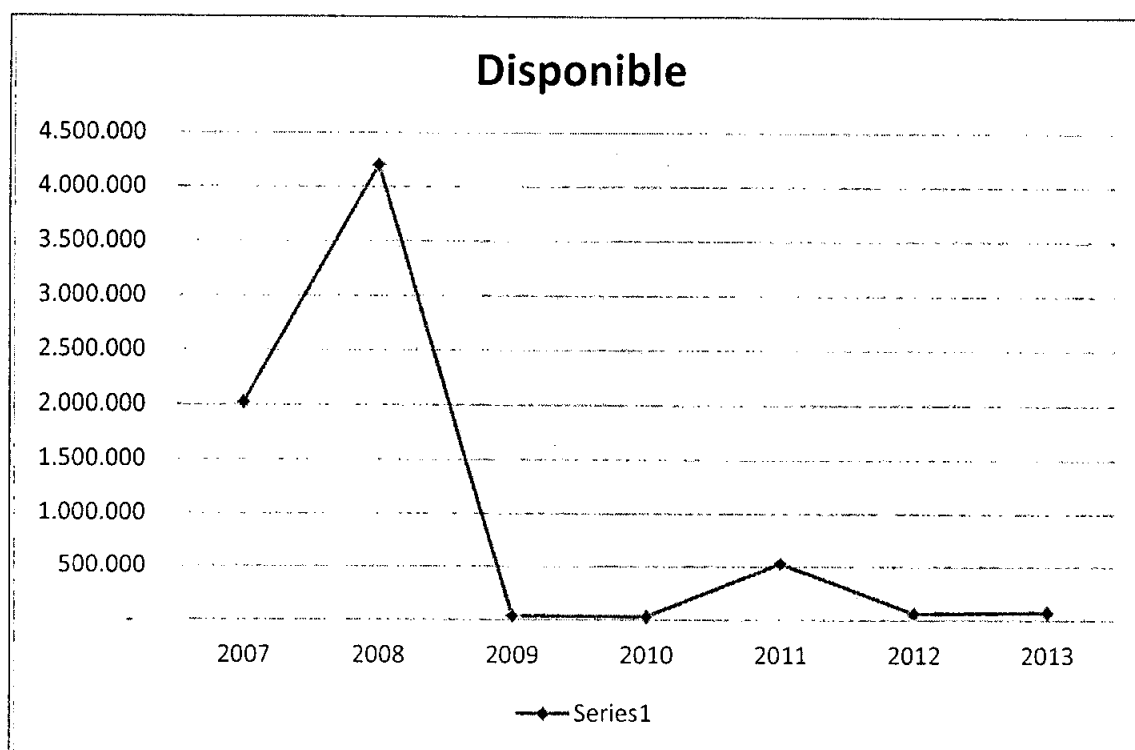
(En miles de pesos)

CUENTAS/AÑO	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Utilidad Bruta Operacional</b>	<b>4,172,372</b>	<b>4,895,844</b>	<b>5,488,840</b>	<b>7,821,938</b>	<b>9,430,589</b>	<b>11,305,769</b>	<b>12,904,347</b>
Gastos de Administración	- 4,257,178	- 5,418,420	- 5,340,422	- 7,455,961	- 8,907,610	- 10,480,678	- 11,920,310
Utilidad ó Pérdida Operacional	- 84,806	- 522,576	148,418	365,977	522,979	825,091	984,037
Otros (egresos) e Ingresos No Operacionales Neto	191,206	874,187	- 323,550	- 295,154	- 208,765	56,075	- 15,574
Pérdida o Utilidad Antes de Impuestos	106,400	351,611	- 175,132	70,823	314,214	769,016	968,463
Provisión Impuesto de Renta	- 47,050	- 113,243	- 42,685	- 41,167	- 40,779	43,540	- 146,874
<b>Pérdida o Utilidad Neta</b>	<b>59,350</b>	<b>238,368</b>	<b>- 217,817</b>	<b>29,656</b>	<b>273,435</b>	<b>725,476</b>	<b>821,589</b>

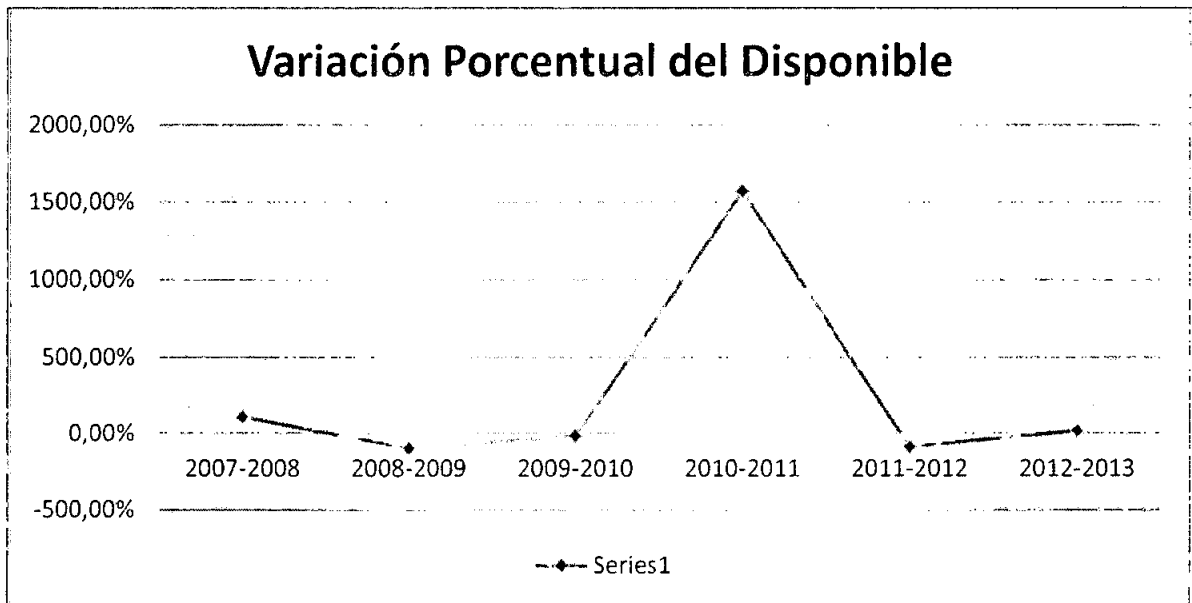
A renglón seguido analizaremos por medio de gráficas el comportamiento de algunos componentes del Balance General y el Estado de Resultados desde el inicio de operaciones de la concesión hasta el 31 de diciembre de 2013.

Los valores relacionados en el desarrollo de la presente auditoría están expresados en miles de pesos.

DISPONIBLE						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
2.020.888	4.204.514	37.727	31.462	526.023	62.776	73.716



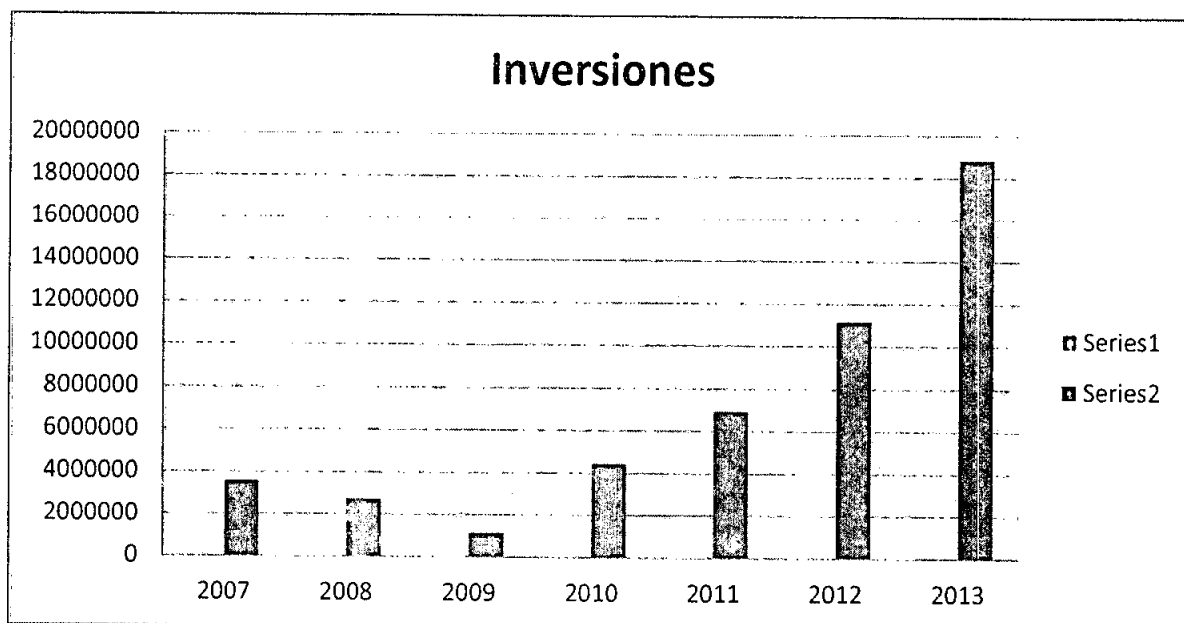
VARIACIÓN PORCENTUAL Y EN PESOS DEL DISPONIBLE					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
2.183.626	- 4.166.787	- 6.265	494.561	- 463.247	10.940
108,05%	-99,10%	-16,61%	1571,93%	-88,07%	17,43%



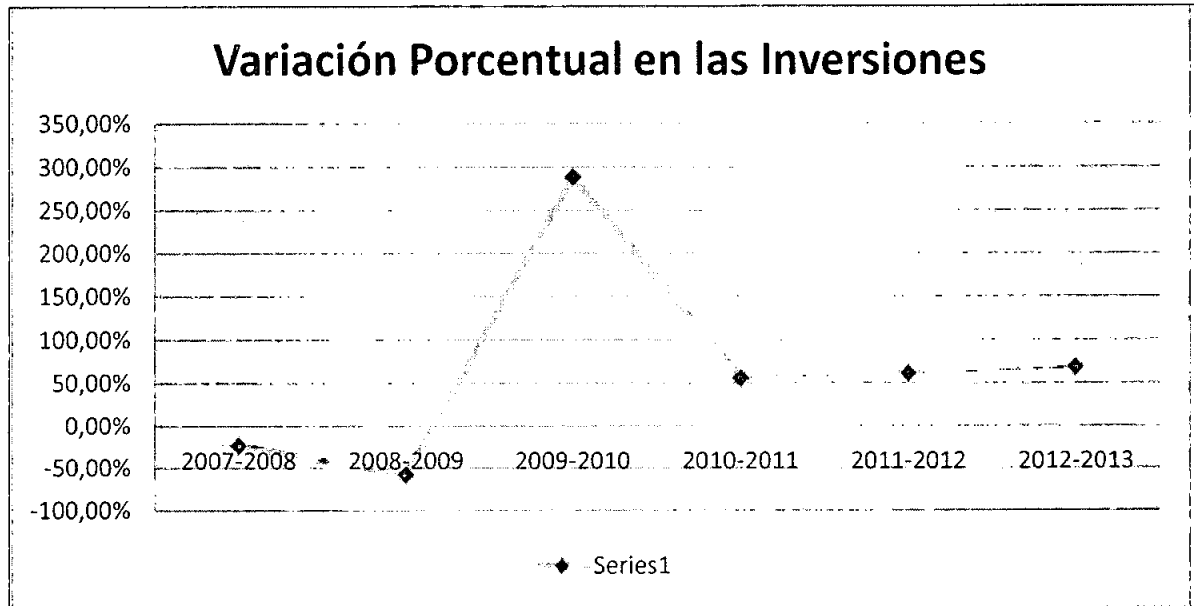
En las gráficas anteriores se evidencia el claro incremento que tuvo el rubro del disponible a partir del año 2010; esto se debe principalmente a que en este periodo se presentó el aumento del cobro por la contraprestación del combustible, el cual disparó considerablemente el recaudo del concesionario y en particular de los ingresos no regulados.

El disponible está conformado por los saldos que se encuentran en las cuentas de caja y bancos al final de cada período fiscal.

INVERSIONES						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3.567.286	2.726.528	1.147.825	4.455.035	6.937.146	11.174.132	18.845.199



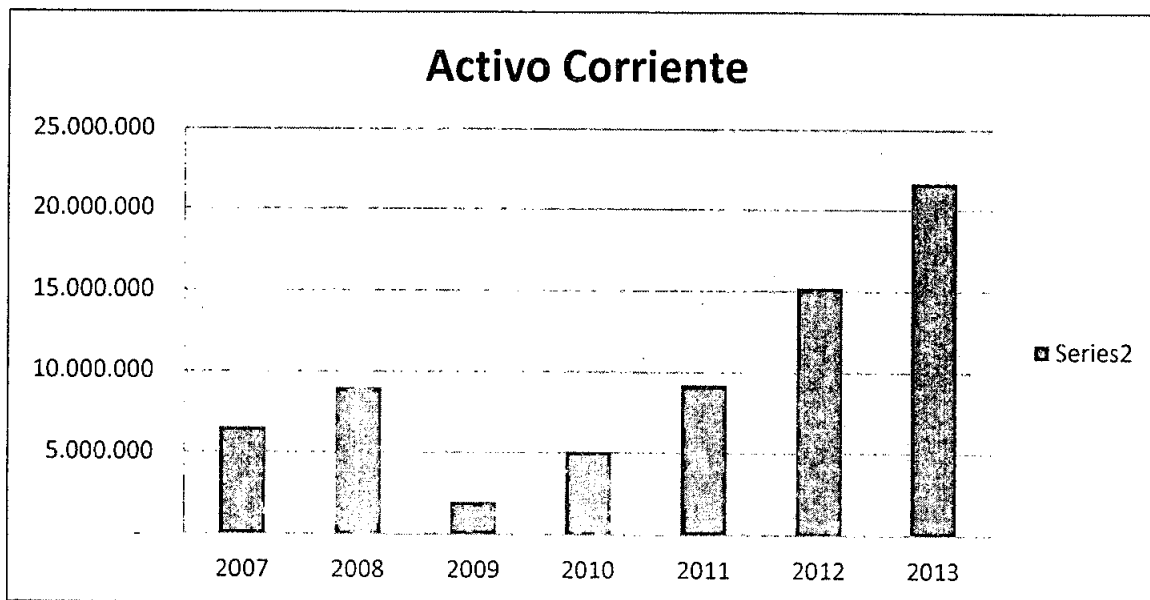
VARIACIÓN PORCENTUAL Y EN PESOS DE LAS INVERSIONES					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
-840.758	1.578.703	3.307.210	2.482.111	4.236.986	7.671.067
-23,57%	-57,90%	288,13%	55,71%	61,08%	68,65%



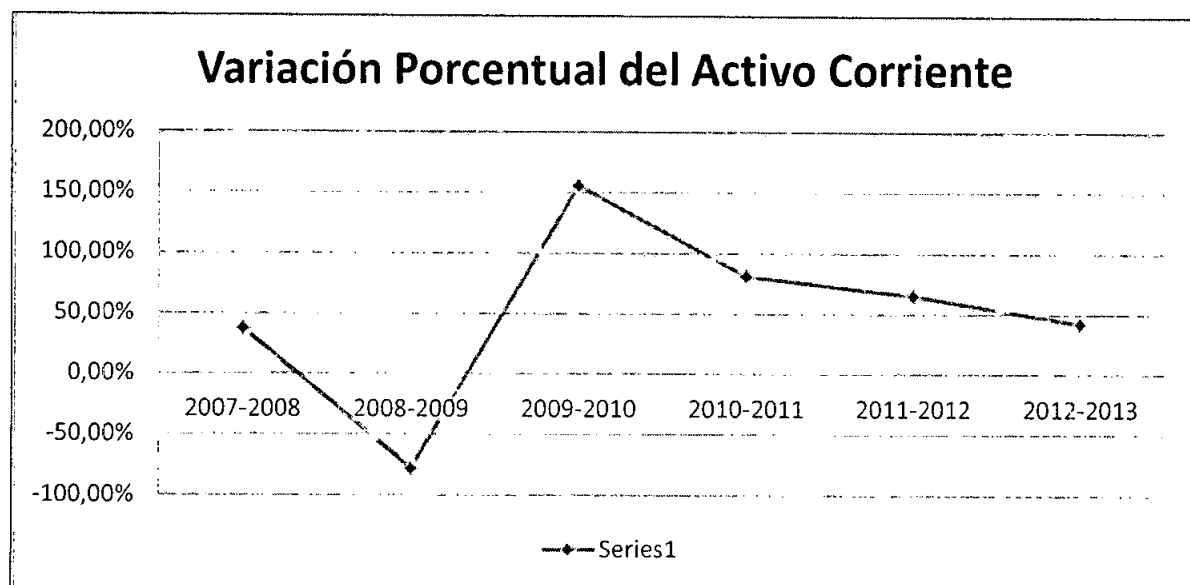
Las inversiones que presenta el concesionario corresponden a derechos en fideicomisos constituidos para el manejo de los fondos generados en el desarrollo del objeto del contrato de concesión, con destinación específica.

En este rubro se observa el mismo comportamiento del disponible, como consecuencia del aumento del recaudo en el año 2010.

ACTIVO CORRIENTE						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
6.525.829	8.985.199	1.991.767	5.093.412	9.222.217	15.219.505	21.669.670



VARIACIÓN PORCENTUAL Y EN PESOS DEL ACTIVO CORRIENTE						
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	
2.459.370	- 6.993.432	3.101.645	4.128.805	5.997.288	6.450.165	
37,69%	-77,83%	155,72%	81,06%	65,03%	42,38%	



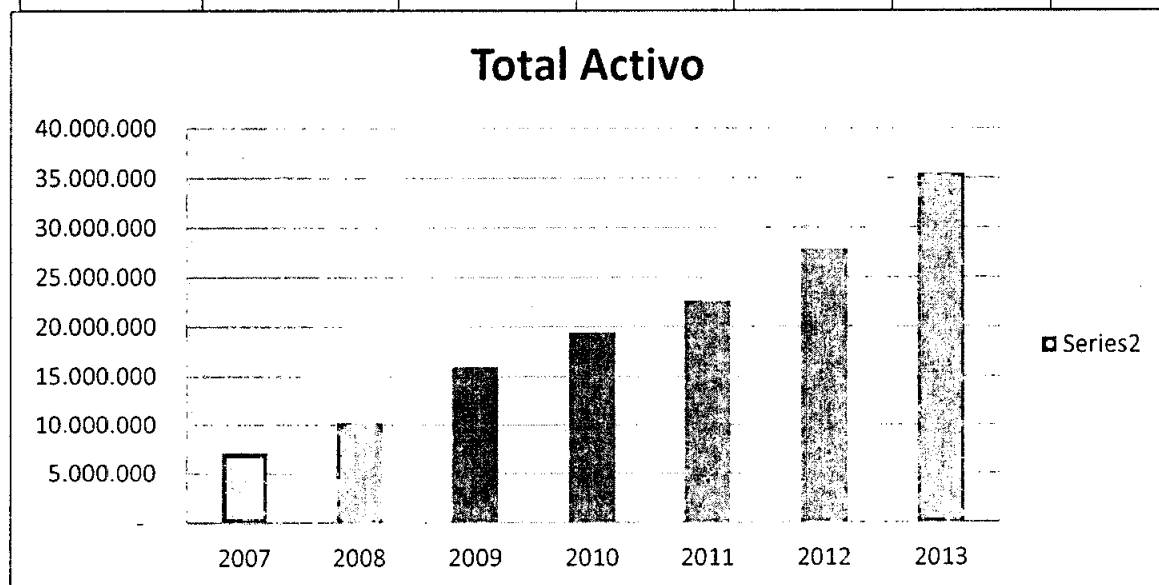


*“Se entiende por activos corrientes aquellos activos que son susceptibles de convertirse en dinero en efectivo en un periodo inferior a un año”.*

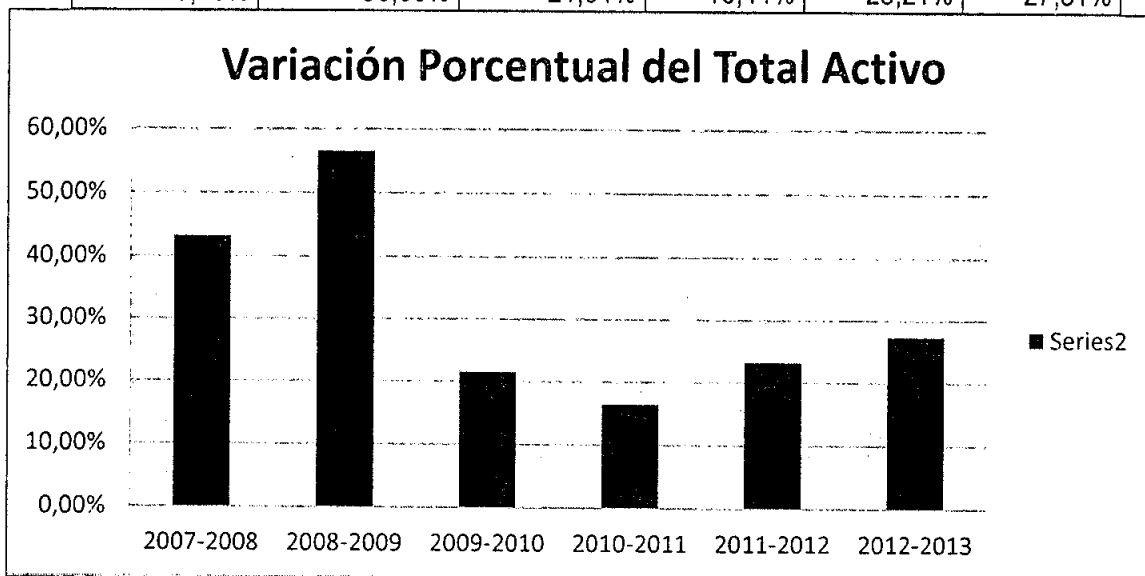
Por consiguiente, en las anteriores gráficas que ilustran el activo corriente del concesionario se evidencia la curva en descenso de los últimos tres años en relación de un año con otro, es decir, que si bien se ha dado un crecimiento, este se ha ido desacelerando. Las cuentas que componen el activo corriente son: disponible, inversiones y deudores.

Este indicador no se puede descuidar, ya que el activo corriente es de vital importancia en una empresa porque con ello, es que la empresa puede operar, pagar nómina, adquirir mercancía, pagar sus pasivos, etc.

TOTAL DEL ACTIVO						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
7.132.941	10.211.209	15.980.853	19.422.857	22.615.719	27.865.561	35.476.010

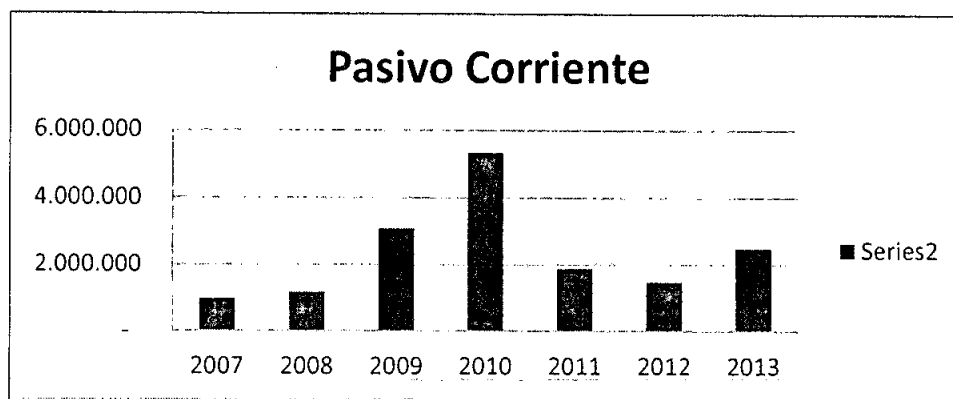


VARIACIÓN PORCENTUAL Y EN PESOS DEL TOTAL ACTIVO					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
3.078.268	5.769.644	3.442.004	3.192.862	5.249.842	7.610.449
43,16%	56,50%	21,54%	16,44%	23,21%	27,31%

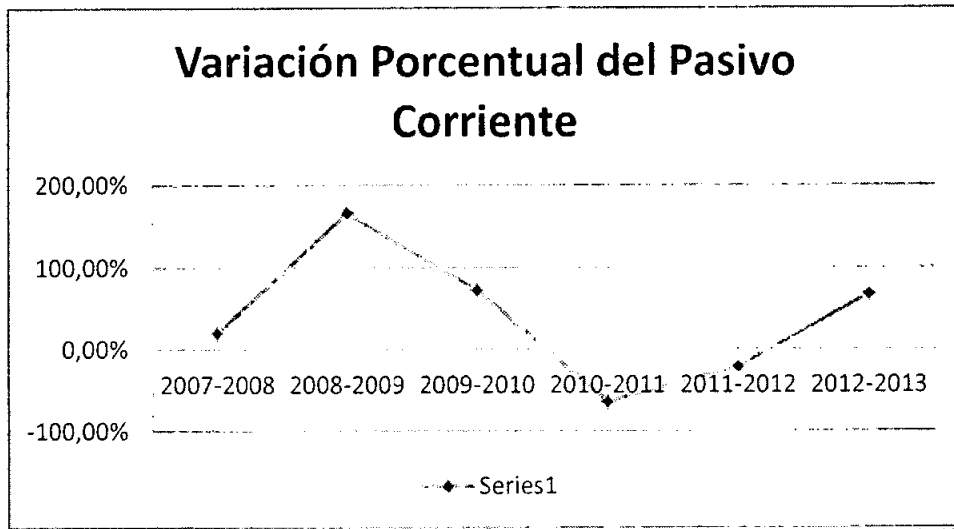


El comportamiento de los activos de la empresa ha sido regular y creciendo gradualmente, en donde su pico más alto se observa que fue en el periodo de 2008-2009, donde la propiedad planta y equipo y, en particular las construcciones en curso, tuvieron un incremento bastante considerable.

PASIVO CORRIENTE						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
971.419	1.164.022	3.096.283	5.332.475	1.895.696	1.489.730	2.491.708



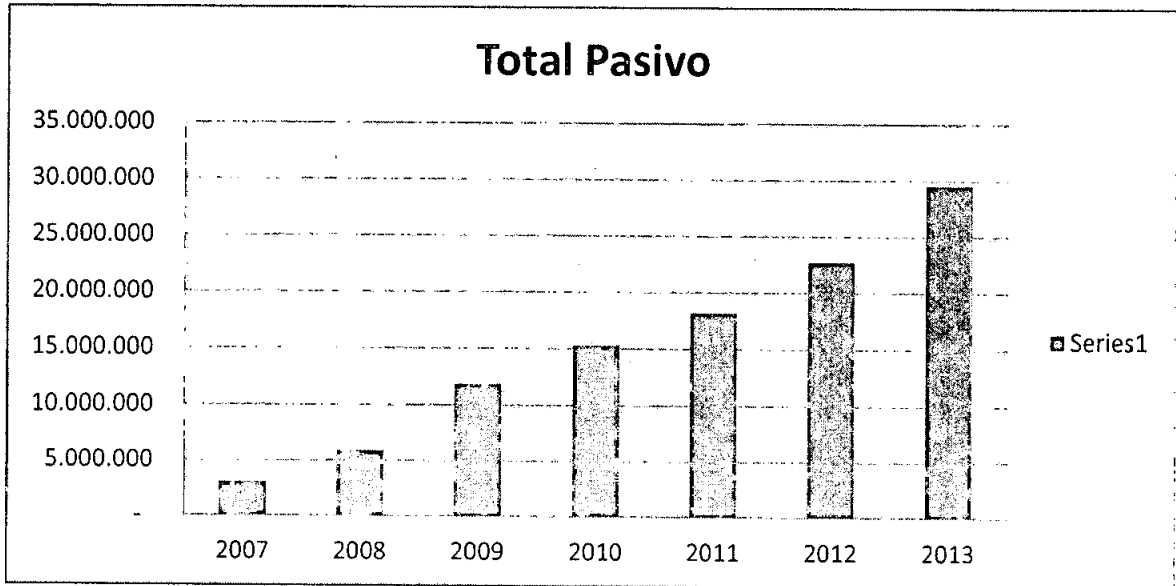
VARIACIÓN PORCENTUAL Y EN PESOS DEL PASIVO CORRIENTE					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
192.603	1.932.261	2.236.192	- 3.436.779	- 405.966	1.001.978
19,83%	166,00%	72,22%	-64,45%	-21,42%	67,26%



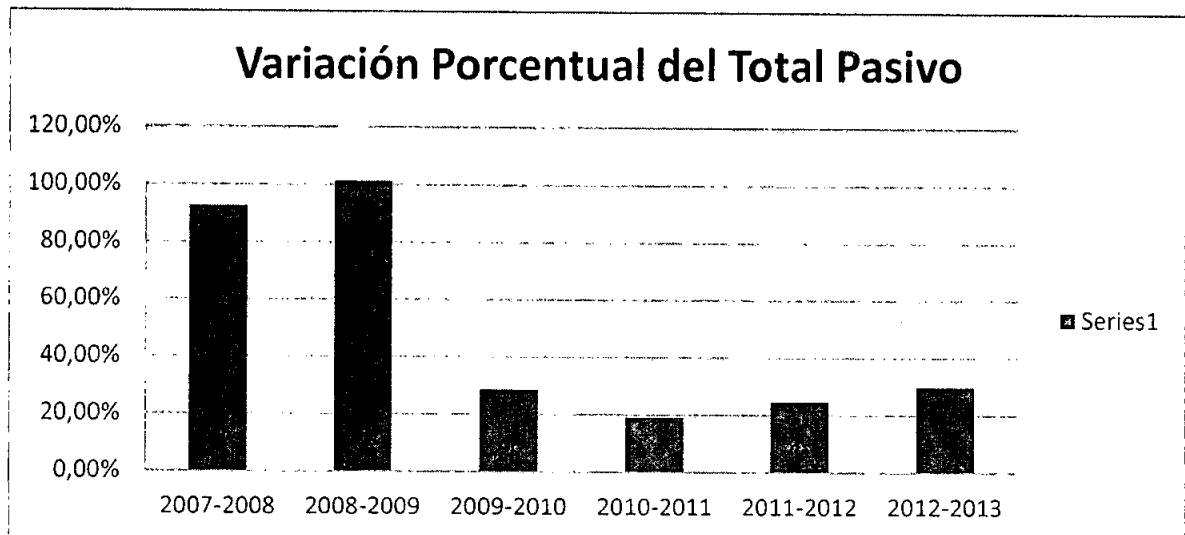
"Los pasivos corrientes son los pasivos que la empresa debe cancelar en un plazo igual o inferior a un año".

El concesionario ha ido aumentando su pasivo corriente a partir del 2009, en donde obtuvo varios créditos financieros para la ejecución del contrato.

TOTAL PASIVO						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
3.068.591	5.908.491	11.895.952	15.308.300	18.227.727	22.752.093	29.540.953



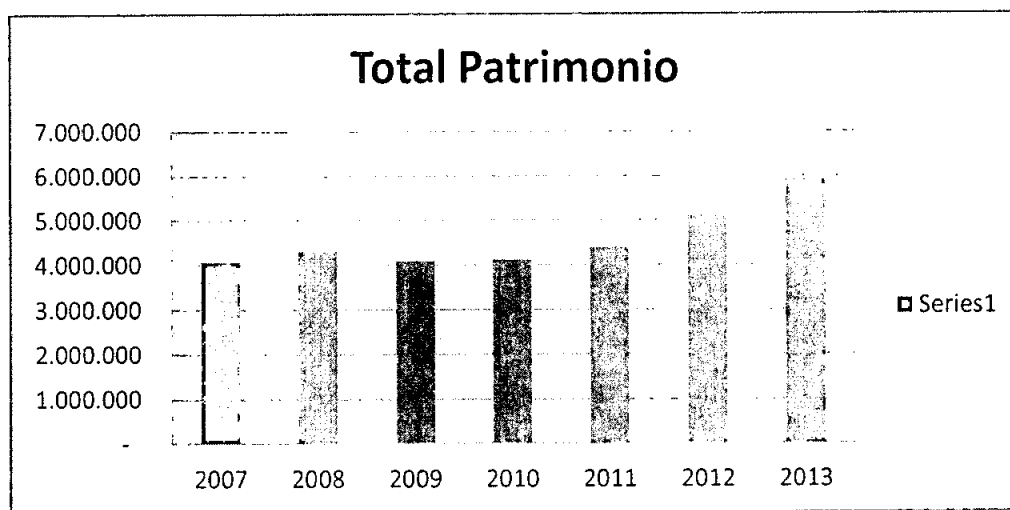
VARIACIÓN PORCENTUAL Y EN PESOS DEL TOTAL PASIVO					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
2.839.900	5.987.461	3.412.348	2.919.427	4.524.366	6.788.860
92,55%	101,34%	28,68%	19,07%	24,82%	29,84%



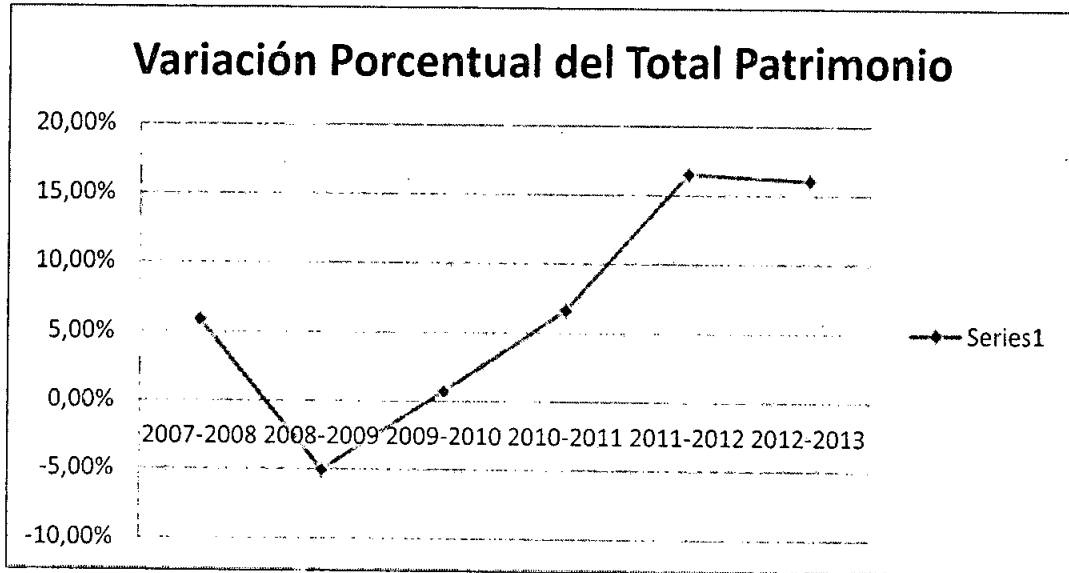
*"Un pasivo es una deuda o un compromiso que ha adquirido una empresa, institución o individuo".*

El concesionario en los dos primeros años de ejecución presentó una variación alta de sus pasivos, pero a partir del año 2009 ha mostrado tener un control razonable del aumento de los mismos, tal como lo podemos observar en la gráfica anterior.

TOTAL PATRIMONIO						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
4.064.350	4.302.718	4.084.901	4.114.557	4.387.992	5.113.468	5.935.057



VARIACIÓN PORCENTUAL Y EN PESOS DEL TOTAL PATRIMONIO					
2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
238.368	217.817	29.656	273.435	725.476	821.589
5,86%	-5,06%	0,73%	6,65%	16,53%	16,07%

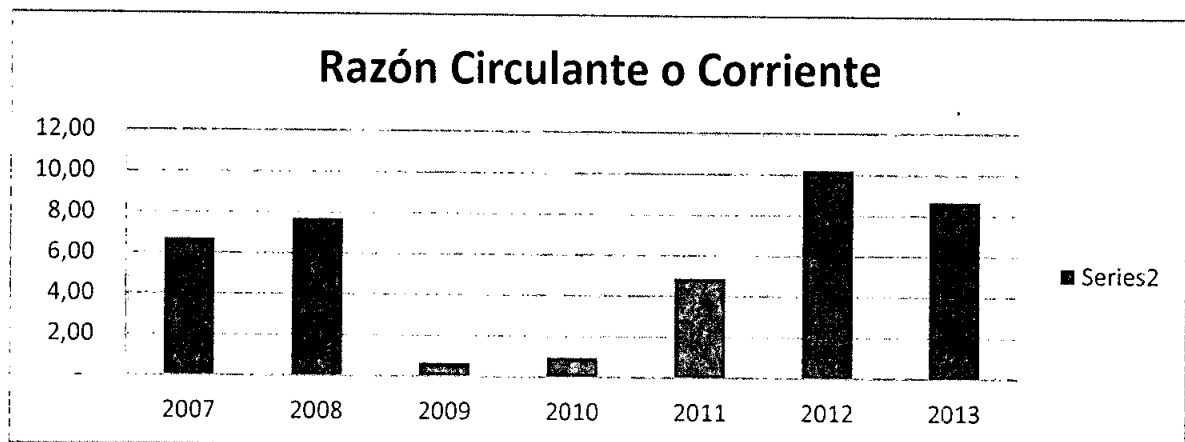


El patrimonio es el conjunto de bienes y derechos pertenecientes a una persona, natural o jurídica.

En las gráficas observamos un comportamiento regular y razonable del patrimonio del concesionario.

#### Indicadores Financieros

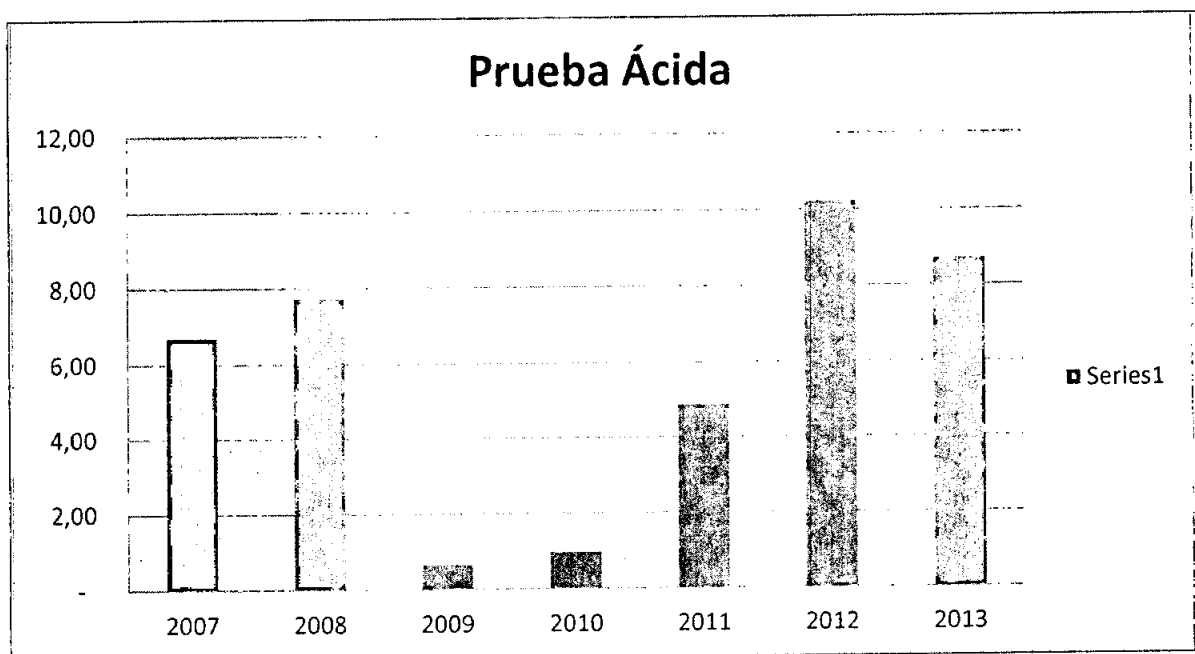
RAZON CIRCULANTE O CORRIENTE						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
6,72	7,72	0,64	0,96	4,86	10,22	8,70



Este indicador nos revela: por cada peso de deuda a corto plazo con cuanto cuenta la empresa para respaldarla.

A diciembre de 2013, la empresa cuenta con 8.70 pesos para cubrir \$1 peso de deuda a corto plazo. Es decir, que los problemas de razón circulante de los años 2009 y 2010, fueron superados.

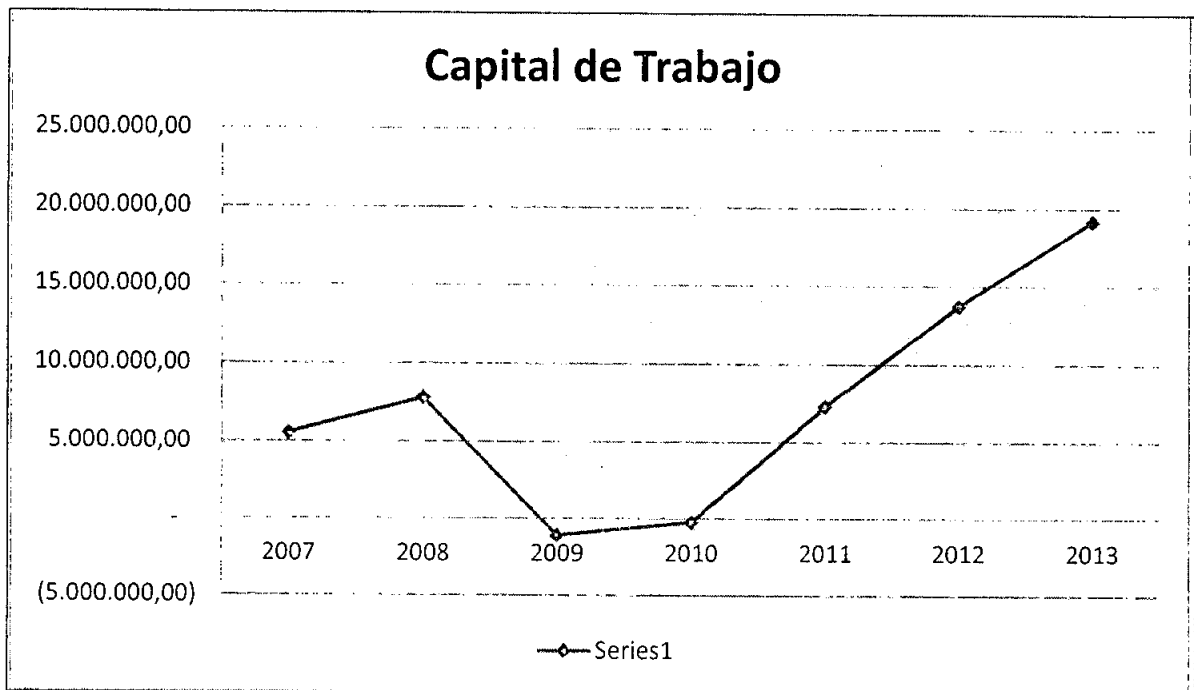
PRUEBA ACIDA						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
6,72	7,72	0,64	0,96	4,86	10,22	8,70



*“Para determinar la disponibilidad de recursos que posee la empresa para cubrir los pasivos a corto plazo, se recurre a la prueba ácida, la cual determina la capacidad de pago de la empresa sin la necesidad de realizar sus inventarios.”*

A diciembre de 2013, CASYP cuenta con 8.70 veces para pagar sus pasivos corrientes, situación que ha mejorado en los últimos tres años.

CAPITAL DE TRABAJO						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
5.554.410,00	7.821.177,00	-1.104.516,00	239.063,00	7.326.521,00	13.729.775,00	19.177.962,00

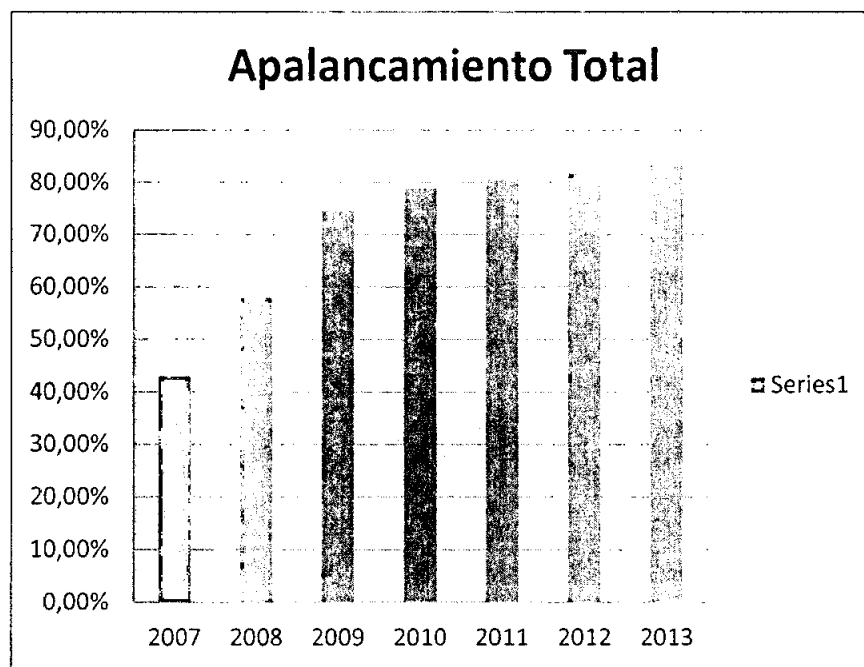




El concesionario a 31 de diciembre de 2013, cuenta con \$19.177.962 para cubrir las obligaciones a corto plazo, debido a que el pasivo corriente (inferior a 360 días), es menor al activo corriente.

Los años más críticos según la gráfica se presentaron en el 2009 y 2010, situación que fue superada.

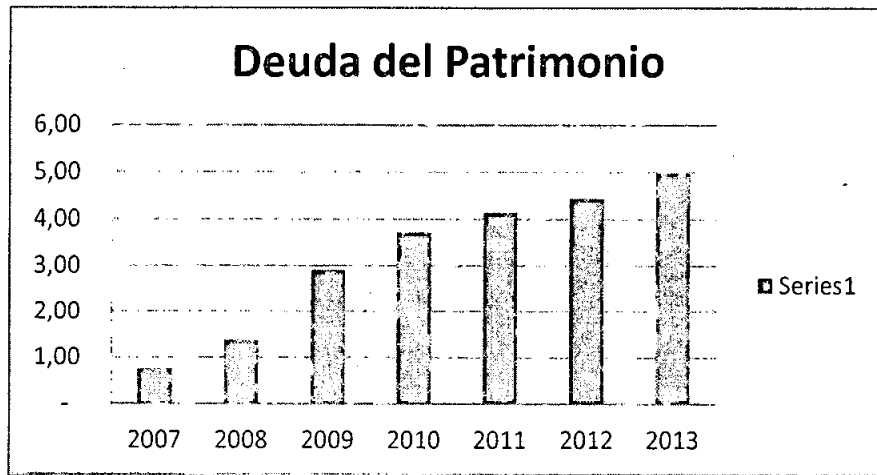
LEVERAGE O APALANCAMIENTO TOTAL						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
43,02%	57,86%	74,44%	78,82%	80,60%	81,65%	83,27%



El resultado de este indicador nos revela cuánto debo por cada peso invertido, es decir que por cada peso invertido a 31 de diciembre de 2013, el concesionario debe 83.27%.

Situación que se ha ido acrecentado en los últimos años.

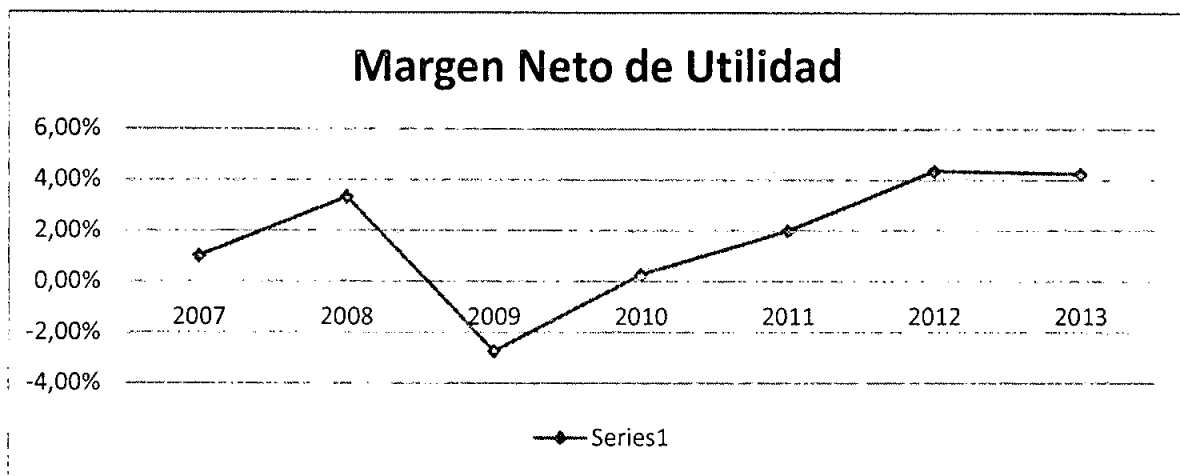
DEUDA DEL PATRIMONIO						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
0.76	1.37	2.91	3.72	4.15	4.45	4.98



Mide el grado de compromiso del patrimonio de los socios o accionistas para con los acreedores, es decir, por cada peso (\$1) del patrimonio, cuanto se tiene de deuda con un tercero.

Al observar la gráfica se evidencia que secuencialmente va creciendo el grado de compromiso del patrimonio de los socios para con los acreedores, no se debe descuidar este indicador por el bien financiero de la empresa.

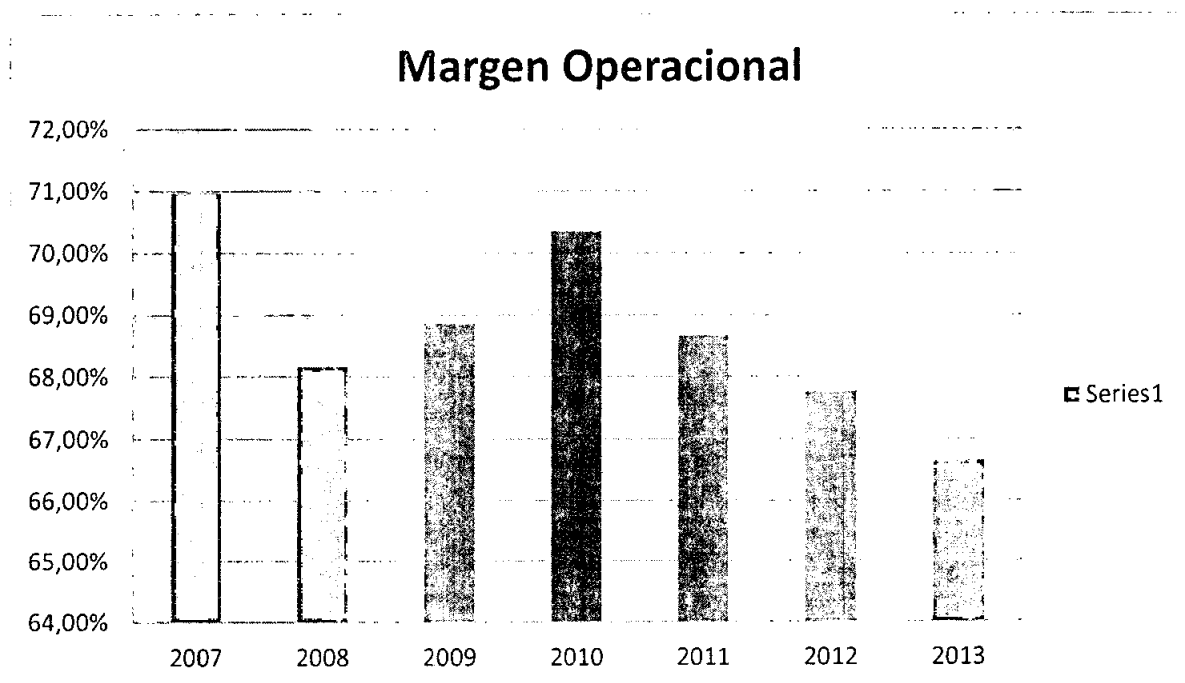
MARGEN NETO DE UTILIDAD						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.01%	3.32%	-2.73%	0.27%	1.99%	4.35%	4.24%



Mide el porcentaje de utilidad por cada peso (\$1) en ventas, después de deducir gastos e impuestos.

Por cada peso que la empresa vendió a 31 de diciembre de 2013, obtuvo un margen de utilidad de 4.24%.

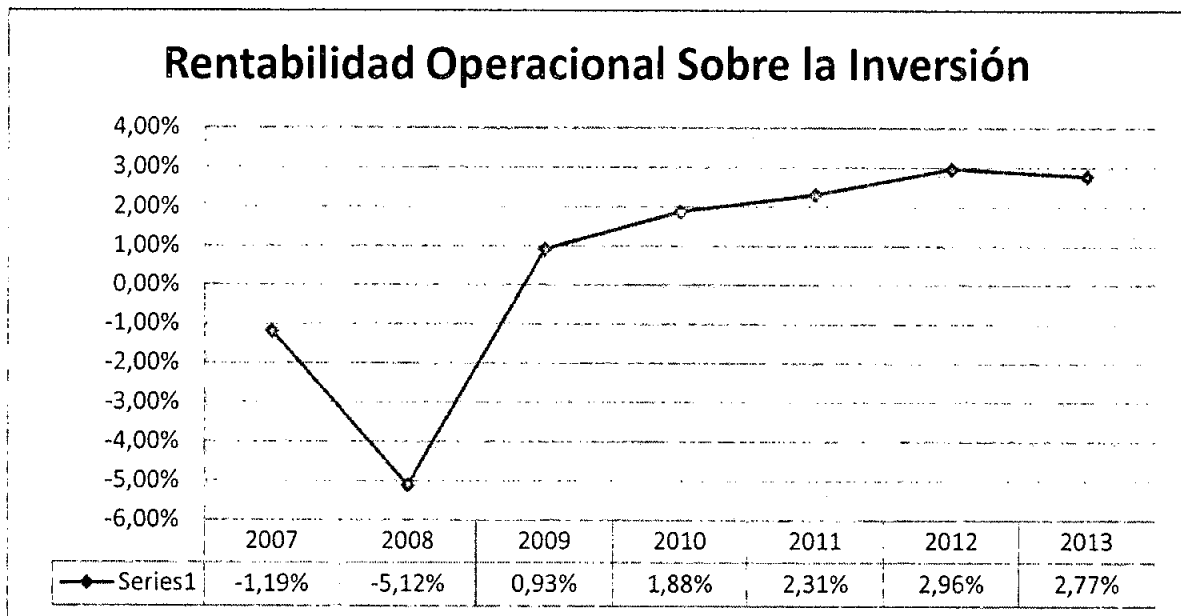
MARGEN OPERACIONAL						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
70.96%	68.17%	68.86%	70.35%	68.67%	67.77%	66.65%



*“Es la relación entre la utilidad operacional y las ventas totales (ingresos operacionales). Mide el rendimiento de los activos operacionales de la empresa en el desarrollo de su objeto social. Este indicador debe compararse con el costo ponderado de capital a la hora de evaluar la verdadera rentabilidad de la empresa.”*

Por cada peso (\$1) en ventas obtuvo un margen operacional a 31 de diciembre de 2013 de 66.65%.  
En contraste con los años anteriores su comportamiento se ha mantenido a un ritmo estable.

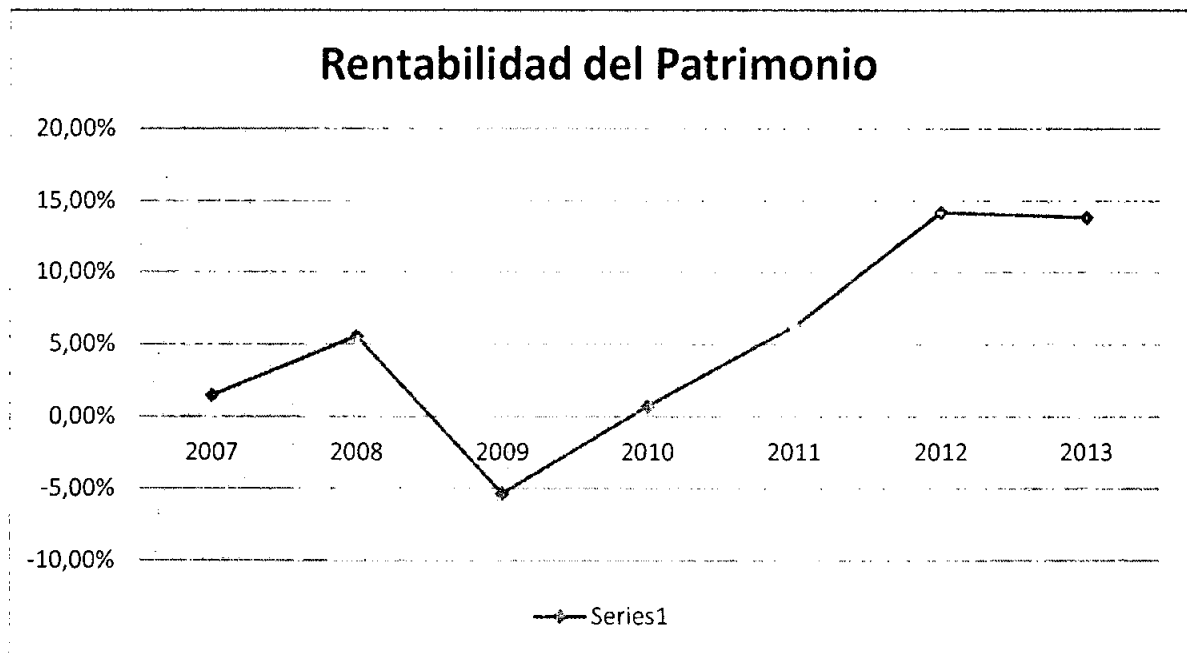
RENTABILIDAD OPERACIONAL SOBRE LA INVERSIÓN						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
-1.19%	-5.12%	0.93%	1.88%	2.31%	2.96%	2.77%



*“Es la razón de las utilidades operacionales a los activos totales de la empresa. Evalúa la rentabilidad operacional (uso de los activos y gastos operacionales) que se ha originado sobre los activos.”*

A 31 de diciembre de 2013, el concesionario por cada peso (\$1) invertido de los activos, obtuvo una rentabilidad operacional de 2.77%, indicador que ha ido mejorando como se muestra en la gráfica desde que inició operaciones el concesionario.

RENTABILIDAD DEL PATRIMONIO						
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.46%	5.54%	-5.33%	0.72%	6.23%	14.19%	13.84%



Mide la capacidad de la empresa para generar utilidad a favor del propietario.

A 31 de diciembre de 2013, por cada peso (\$1) del socio, generó un rendimiento del 13.84%, la tendencia de mejora se ha mantenido en los últimos años, tal como lo muestra la gráfica anterior.

Por último, cabe resaltar que la interventoría se comprometió con la Oficina de Control Interno en revisar y evaluar los soportes de las inversiones en obras que ha realizado el concesionario y que estos a su vez, se puedan contrastar con los estados financieros del concesionario y verificar su adecuado registro contable.

### 5.3.2 Explicación del procedimiento del registro de las operaciones relacionadas con ingresos regulados y no regulados

#### Ingresos regulados

En el proceso auditor se realizó una prueba a los ingresos regulados del concesionario, los cuales pueden ser a crédito o contado. A continuación detallamos el proceso de la facturación a crédito desde el inicio de la operación en la Isla de San Andrés en el Centro de Coordinación de Operaciones (CECOA) hasta el momento en que se registra contablemente el ingreso en la ciudad de Bogotá.

“ ...

- A. Una vez la aeronave realiza el aterrizaje; el CECOA ingresa la información correspondiente a la llegada del vuelo en el programa de Access (Explotador, Matricula, hora de llegada, tipo de operación, estacionamiento, número de pasajeros entrantes).
- B. La Aerolínea entrega a los funcionarios de CECOA, el manifiesto, la lista de pasajeros y la información correspondiente al vuelo de salida, máximo 24 horas después de salida la aeronave.
- C. El Coordinador de turno es la persona encargada de ingresar a Access; realiza la revisión del manifiesto haciendo énfasis en la matricula, peso de la misma y la cantidad de pasajeros entrantes y salientes.
- D. Luego de ingresar completamente la información, generan en el sistema la infrasa correspondiente al vuelo.
- E. El inspector de terminal es la persona encargada de realizar el cierre o arqueo diario de las operaciones, revisando la información de la infrasa con la el manifiesto entregado por la Aerolínea.
- F. Una vez se verifica que la información de la infrasa es correcta, se procede a imprimir y hacer firmar por la Aerolínea correspondiente, para firma final del Director de Operaciones
- G. La infrasa física es enviada a Bogotá, para archivo.
- H. El Coordinador encargado realiza la conciliación de las operaciones diarias con el funcionario encargado de la Aeronáutica Civil.
- I. Este proceso finaliza en Bogotá; cuando la persona encargada del área de facturación, revisa la información suministrada en el programa de Access y genera las facturas a las Aerolíneas que cuentan con el pago a crédito...”<sup>5</sup>

Los formatos que se utilizan en el proceso anteriormente descrito son los siguientes:

<sup>5</sup>Fuente: Dra. Enith Rojas, asesora financiera Concesionario Casyp.

**MANIFIESTO**

AV9781

**LOAD SHEET**  
 ALL WEIGHTS IN KILOGRAMS

FROM/TO FLIGHT  
 DEL. SOC. AV9781/16

LOAD IN COMPARTMENTS

PASSENGER/CABIN BAG

TOTAL TRAFFIC LOAD  
 DRY OPERATING WEIGHT  
 ZERO FUEL WEIGHT ACTUAL  
 TAKE OFF FUEL  
 TAKE OFF WEIGHT ACTUAL  
 TRIP FUEL  
 LANDING WEIGHT ACTUAL

BALANCE AND SEATING CONDITIONS

DOY 57.6  
 MACZY 32.1  
 LITAW 62.7  
 LILAW 66.2  
 STAB:CONF 1+F,2,3  
 STAB TO ..... FLAP  
 AD.B51.C33  
 SEAT/ROW TRIM

UNDERLOAD BEFORE LMC  
 LOADMESSAGE AND CAPTAINS INFORMATION BEFORE LMC

TAXI FUEL 200 TAXI WGT 10175 WTA 02100

BOG.31/45/8/1.0.T1262 3/010  
 .PAX/0/84.PAD/0/1

SI DOY 51.4  
 BOG FRE 244  
 LW 42970  
 SERVICE WEIGHT ADJUSTMENT  
 DEDUCTIONS  
 NIL  
 PREPARED BY CRISTINA/MARINO  
 LICENCE DPA 2698  
 DOW 44185  
 ADD  
 BOG POTABLE WATER

AUTHORISED WEIGHTS USED

I CERTIFY THAT THE LOAD IS  
 SECURED AND DISTRIBUTED IN ACCORDANCE WITH CURRENT REGULATIONS

SIGNED.....

**INFRASA**

**INFRASA NO:**  
**82629**



CASYP S.A.  
AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TER  
SAN ANDRÉS  
NT: 900.127.236-2

SKSP Gustavo Rojas Pinilla

Compañia:	AVA			Pasajeros Entrantes	
Fecha Llegada:	15-Oct-14	Fecha Salida:	15-Oct-14	Nacionales:	113
Procedencia:	SKED	Destino:	SKED	Internacionales:	0
Vuelo:	9780	Vuelo:	9781	Exentos:	0
Matrícula:	N78 AV	Matrícula:	N78AV	Pasajeros Salientes	
Hora Llegada:	22:55	Hora Salida:	23:26	Nacionales:	84
Hora In. Puente:	22:55	Hora In. Puente:	23:26	Internacionales:	0
Tipo Vuelo:	NAC	Tipo Vuelo:	NAC	Exentos:	1
Estacionamiento:	P3	Estacionamiento:	P3	Total Pasajeros	
Tiempo:	0.52	Tiempo:	0.52	Total Entrantes:	113
Peso Despeque:	77.000	PBMO:	77.000	Total Salientes:	85

TASAS COL\$:	\$1,100,400	TASAS US\$:	\$0
DERECHOS COL\$:	\$320,300	DERECHOS US\$:	\$0
PARQUEO COL\$:	\$0	PARQUEO US\$:	\$0
PUENTE COL\$:	\$123,200	PUENTE US\$:	\$0
SEI COL\$:	\$0	SEI US\$:	\$0
OTROS COL\$:	\$0	OTROS US\$:	\$0
RECARGO NOCTURNO COL\$:	\$16,015	RECARGO NOCTURNO US\$:	\$0
RECARGO PUENTES COL\$:	\$0	RECARGO PUENTES US\$:	\$0
TOTAL COL\$:	\$1,559,915	TOTAL US\$:	\$0

OBSERVACION Exención de tasa: recibo 62843- infante.

Responsable Aeropuerto: 1123621535

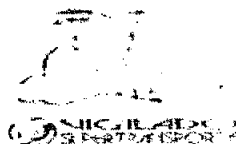
Tuesday, October 21, 2014

Página 456 de 465





### FACTURA DERECHOS



CASYP S.A.  
NIT: 900.127.236-2  
AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TERCER PISO  
SAN ANDRÉS COLOMBIA  
(78) 5123415 (78)5129173

NO SOMOS GRANDES COLABORAMOS  
NO SOMOS RESPONSABLES DEL IMPORTE

FACTURA DE VENTA NO 10401

<b>CODIGO:</b>	AVA	<b>FECHA FACTURA:</b>	21-Oct-14
<b>NIT:</b>	8901005774	<b>FECHA VENCIMIENTO:</b>	26-Oct-14
<b>NOMBRE:</b>	AFROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIATICA	<b>CONDICIONES:</b>	
		<b>FECHA INICIO CORTE:</b>	01-Oct-14
		<b>FECHA FIN CORTE:</b>	15-Oct-14
<b>DIRECCION:</b>	CL 72 57 79		
<b>CIUDAD:</b>	BARRANQUILLA		
<b>PAIS:</b>	Colombia		

CONCEPTO	CC	CANT	USDS	COL\$	T/C	Parcial
<u>DERECHOS AERODROMO PESOS</u>	002	32	0.00	21.011.400	1.00	28.011,400
<u>DERECHOS FUENTE COLS</u>	002	51	0.00	10.348.800	1.00	10.348,800
<u>DERECHOS RECARGO NOCTURNO COLS</u>	002	51	0.00	892,465	1.00	892,465
<u>DERECHOS PARQUEO COLS</u>	002	1	0.15	16,015	1.00	16,015
<b>TOTALES</b>			<b>\$ 0.00</b>	<b>\$ 49.268,680</b>		<b>\$ 33.268,680</b>

VALOR EN LETRAS

TREINTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS CARENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS OCHENTA PESOS MONEDA CORRIENTE

TARJAS Y/O DERECHOS POR FAVOR CONSIGNAR EN EL BANCO POPULAR CUENTA AHORROS 229-050-11496-5  
TITULAR: FIDUCIARIO AEROPUERTO SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA 811 053 691-8

**BIENVENIDOS A UN NUEVO CONCEPTO DE AEROPUERTO**

BOGOTÁ, COLOMBIA, 2014

**FACTURA TASAS**



CASYP S.A.  
 NIT: 900.127.236-2  
 AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TERCER PISO  
 SAN ANDRES COLOMBIA  
 (78) 5123415 (78)5129123

NO SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES NO SOMOS AUTOMATIZADORES EN RENTA  
 NO SOMOS RESPONSABLE DEL IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS SEGUN ARTICULO 72 LEY 47 DE 1993

**FACTURA DE VENTA NO 10394**

<b>CODIGO:</b> AVA	<b>FECHA FACTURA:</b> 21-Oct-14
<b>NIT:</b> 890100577-6	<b>FECHA VENCIMIENTO:</b> 31-Oct-14
<b>NOMBRE:</b> AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. AVIANCA	<b>CONDICIONES:</b>
	<b>FECHA INICIO CORTE:</b> 01-Oct-14
	<b>FECHA FIN CORTE:</b> 15-Oct-14
<b>DIRECCION:</b> CL 72 57 79	
<b>CIUDAD:</b> BARRANQUILLA	
<b>PAIS:</b> Colombia	

CONCEPTO	C.C	CARIT	USDS	COL\$	1/C	Parcial
<u>TASA PESOS</u>	002	11,598	0.00	151,933,800	1.00	151,933,800
<b>TOTALES</b>		\$ 0,00		\$ 151,933,800		\$ 151,933,800

VALOR EN LETRAS  
 CIENTO CINCUENTA Y UN MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS PESOS MONEDA CORRIENTE

TASAS Y/O DERECHOS POR FAVOR CONSIGNAR EN EL BANCO POPULAR CUENTA AHORROS 220-050-11406-5 TITULAR: FIDEICOMISO AEROPUERTO SAN ANDRES Y PROVIDENCIA 630.053.681-8

**BIENVENIDOS A UN NUEVO CONCEPTO DE AEROPUERTO**

Para el periodo comprendido entre el 22 de junio de 2014 anterior del 15031 al 15032 ACTIVIDAD ECONOMICA ICA 6220 - ACTIVIDADES DE AEROPUERTOS IMPRESA POR COMPUTADOR

Para las operaciones con facturación de contado el procedimiento es el siguiente: Este proceso se inicia y finaliza en el Centro de Coordinación y Operaciones (CECOA) de la siguiente manera:



1. (...) Una vez la aeronave realiza el aterrizaje; el CECOA ingresa la información correspondiente a la llegada del vuelo privado en el programa de Access (Explotador, Matricula, hora de llegada, tipo de operación, estacionamiento, número de pasajeros entrantes).
2. Por intermedio del Inspector de Rampa se le solicita al capitán del vuelo que se acerque a las oficinas de CECOA, para realizar el pago correspondiente.
3. El Coordinador ingresa al programa de Access la información suministrada por el capitán del vuelo correspondiente a la salida de la Aeronave.
4. Luego de ingresar la información se genera la correspondiente infrasa del vuelo, la cual es revisada; se imprime y se genera la factura de contado.
5. El Coordinador realiza el correspondiente cobro y elabora el recibo de caja.
6. Se realiza la entrega de la infrasa, factura y recibo de caja al capitán de la aeronave.
7. Se realiza el cierre de operaciones entregando a la profesional administrativa el dinero recaudado durante la jornada.
8. El dinero entregado a la profesional se consigna en las cuentas bancarias del fideicomiso de la concesión.
9. El inspector de terminal es la persona encargada de realizar el cierre o arqueo diario de las operaciones.

Finalmente se realiza el envío a Bogotá de las infrasas, facturas y recibos de caja; correspondientes a los vuelos facturados...”<sup>6</sup>

Los formatos o soportes del proceso descrito anteriormente son los siguientes:

<sup>6</sup>Fuente: Dra. Enith Rojas, Financiera Concesionario Casyp.

**INFRASA**

**INFRASA N.O:**

**75283**

CASAP S.A.

AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TERCER PISO

SAN ANDRÉS

NIT: 900.127.296-2

**SKSP Gustavo Rojas Pinilla**

Compañía: **MALY COMPAÑIA MEDICAL FLY**

Fecha Llegada:	24-Feb-14	Fecha Salida:	24-Feb-14	Pasajeros Salidos		
Procedencia:	SABO	Destino:	SFRQ	Nac:	Int:	
Vuelo:	MS046E	Vuelo:	MS046E	Nombre:	2	0
Manoleta:	MS046E	Manoleta:	MS046E	Eventos:	0	0
Hora Llegada:	18:32	Hora Salida:	20:40	Transfer:	0	0
Hora del Puerto:	0:00	Hora del Puerto:	0:00			
Tipo Vuelo:	NAC	Tipo Vuelo:	NAC			
Estacionamiento:	BA	Estacionamiento:	BA			
Tiempo:	2:13	Tiempo:	0:00			
Costo Despegue:	4,727	REMO:	4,027			

Pasajeros Entrados

	Nac	Int
Total:	0	0
Extranos:	0	0

Carga: 0  
 Carga: 0

TRM: 2,011.98

TASAS COLS:	\$26,700	TASAS USDS:	\$0	0
DERECHOS COLS:	\$13,100	DERECHOS USDS:	\$0	0
PARQUEO COLS:	\$0	PARQUEO USDS:	\$0	0
PUNTE COLS:	\$0	PUNTE USDS:	\$0	0
SEI COLS:	\$0	SEI USDS:	\$0	0
OTROS COLS:	\$0	OTROS USDS:	\$0	0
RECARGO NOCTURNO COLS:	\$655	RECARGO NOCTURNO USDS:	\$0	0
RECARGO PUENTES COLS:	\$0	RECARGO PUENTES USDS:	\$0	0
<b>TOTAL COLS:</b>	<b>\$50,955</b>	<b>TOTAL USDS:</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>
<b>TOTAL PAGO PESOS:</b>	<b>39,955.00</b>	<b>TOTAL PAGO USD:</b>	<b>0.00</b>	

OBSERVACIONES:

RECIBO DE CAJA 11819

**CONTADO**

REQUIERE FACTURA PARA PASO A PLATAFORMA

0372

Cliente Asistido en Tema:

Sin Servicio En Tema

Responsable Aeropuerto: 8123641535

Responsable Cas Aviacoes

Friday, February 28, 2014

**FACTURA**



CASYP S.A. COPIA  
 NIT: 900.127.236-2  
 AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TERCER PISO  
 SAN ANDRÉS COLOMBIA  
 (78) 5123415

FACTURA DE VENTA: ADZ 000000000000322 FECHA: 04/24/2014  
 CLIENTE: COMPAÑIA MEDICAL FLV NIT: 900458312-4  
 ATENDIDO POR: MOW Q. LIGUA VANESSA

CONCEPTO	PAX	USDS	COLS	PARCIAL
TASA PESOS	2	0.00	13.100	26.200
DERECHOS AERODROMO PESOS	1	0.00	13.100	13.100
DERECHOS RECARGO NOCTURNO COLS	1	0.00	655	655
TASA DE CAMBIO	0.00			
		VALOR BRUTO		\$11.355
		VALOR Iute:		5550
		VALOR TOTAL:		\$39.405

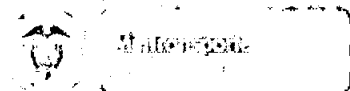
SON: TREINTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS CINCO PESOS

FORMA DE PAGO: EFECTIVO



NO SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES - NO SOMOS AUTORRETENEDORES DE RENTA  
 O SOMOS RESPONSABLES DEL IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS, SEGUN ART. 22 LEY 47 1993  
 ACTIVIDAD ECONOMICA ICA 5223 ACTIVIDAD DE AEROPUERTOS

RESOLUCION DIAN 270000014400 DE JUNIO 5 DE 2013 AUTORIZA NUMERACION DEL  
 00000000000001 AL 00000000010000

IMPRESA POR COMPUTADOR



**RECIBO DE CAJA**

 <p>CASVP S.A.</p>		<p>CONCESIÓN AEROPUERTO SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA S.A. NIT. 900.127.756-2</p>		 <p>VIGILADO SUPLENTE</p>		<p>RECIBO DE CAJA No. 11819</p>	
<p>RECIPIENTE:</p>			<p>FECHA:</p>				
<p>NIT, CC:</p>		<p>DIRECCIÓN:</p>		<p>TELÉFONO:</p>			
<p>\$ VALOR EN LETRAS</p>						<p>USD    CHEQUE    PESOS</p>	
<p>MATRÍCULA AERONAVE</p>		<p>NÚMERO DE PASAJEROS</p>		<p>PELMO</p>		<p>FECHA DE VUELO</p>	
<p>POR CONCEPTO DE</p>				<p>VALOR</p>		<p>VALOR</p>	
<input type="checkbox"/> Derecho de Aterrizaje - Movimiento		<input type="checkbox"/> Contratación de In		<input type="checkbox"/> Derecho Exención de IVA - Muevas			
<input type="checkbox"/> Tasa Aduanera Nacional		<input type="checkbox"/> Arrendo Local No.		<input type="checkbox"/> Derecho por perm. de Bienes para		<input type="checkbox"/> Arrendamiento de locales	
<input type="checkbox"/> Derechos de uso de Puerto de Abastec. Nacional		<input type="checkbox"/> Mes		<input type="checkbox"/> Derecho de Aeronave Internacional			
<input type="checkbox"/> Derechos de Pasaje de Servicio		<input type="checkbox"/> Tasa Aeropuerto Internacional		<input type="checkbox"/> Servicios			
<input type="checkbox"/> Derechos por servicios (combustible, agua, electricidad, etc.)		<input type="checkbox"/> Derechos de uso de terminal de pasajeros		<input type="checkbox"/> Derechos de uso de terminal de carga		<input type="checkbox"/> Fletes Adicionales	
<input type="checkbox"/> Derechos de uso de Terminal		<input type="checkbox"/> Derechos de uso de Terminal de Carga		<input type="checkbox"/> Derechos de uso de Terminal de Carga Internacional		<input type="checkbox"/> Honorarios	
<input type="checkbox"/> Derechos de uso de Terminal		<input type="checkbox"/> Derechos de uso de Terminal de Carga		<input type="checkbox"/> Derechos de uso de Terminal de Carga Internacional		<input type="checkbox"/> Otros	
<p>Observaciones</p>							
<p>FAX: 02. 0372/</p>							
<p>TERCER PISO AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA SAN ANDRÉS ISLA TELÉFONOS (078) 5123415 - 5129153</p>							

**Ingresos no regulados**

Para los ingresos no regulados de contado, el proceso inicia y finaliza en el Centro de Coordinación de Operaciones (CECOA)

El Coordinador de Aeropuerto es la persona encargada de realizar el proceso de facturación por concepto de carnetización, para lo cual realiza el siguiente proceso:

" ...

1. El Coordinador recibe por parte de la persona que solicita el carnet los siguientes documentos:
  - a. Fotocopia de la cedula.
  - b. Certificado de la ARL.
  - c. Formato de solicitud firmado.
  
2. Una vez revisados y verificados los documentos, el coordinador procede a ingresar la información del solicitante (cliente), al programa de facturación.

3. Se genera la factura correspondiente al concepto facturado.
4. Se realiza la entrega de la factura al solicitante (cliente), se recibe el dinero y el Coordinador elabora el correspondiente recibo de caja.
5. Se realiza el cierre diario entregando a la profesional administrativa el dinero recaudado durante la jornada.

El dinero entregado a la profesional es consignado en la cuenta bancaria del fideicomiso destinada para el recaudo de ingresos no regulados..."

Los formatos que se utilizan para el proceso descrito anteriormente son los siguientes:

### SOLICITUD CARNETIZACIÓN

**CASYP S.A.**

DC: [ ]  
Nº: [ ]  
Nº A: [ ]

PARA: [ ]

ASUNTO: [ ]

DATOS DE LA PERSONA:  
NOMBRE COMPLETO: [ ]  
Nº DE CARNET: [ ]  
NACIONALIDAD: [ ]  
DOMICILIO PARALELA: [ ]

ESTADO CIVIL:  
 SOLTERO  
 CASADO  
 VIUDO  
 DIVORCIADO

MOTIVO DE LA SOLICITUD (MARQUE CON X):  
 [ ]  
 [ ]  
 [ ]

Fecha: [ ]





Para los ingresos no regulados a crédito, el proceso inicia en el Área Comercial y finaliza en el Área de facturación de Bogotá.

"... En Bogotá se realiza la facturación por los siguientes conceptos:

- Subconcesión de Área
- Arrendamiento
- Contraprestación
  - a. Ventas
  - b. Publicidad
  - c. Combustible
- Ingreso zona restringidas
- Explotación Comercial
- Publicidad

1. Para la facturación por concepto de Subconcesión y arrendamiento, el área comercial envía las novedades mensuales (incrementos, contratos nuevos, terminación de contratos) y el área jurídica realiza la revisión correspondiente.
2. En el programa de Access se ingresan las novedades que se presenten para el mes que se está facturando.

Se genera las facturas por este concepto; el tiempo para el pago de estas facturas es de cinco (5) días calendario..."

Los formatos utilizados en este proceso son los siguientes:

### NOVEDADES MENSUALES

PARA FACTURAR EN SEPTIEMBRE DE 2014								
No.	Aeropuerto	CONCEPTO	ARRENDATARIO/ SUBCONCESIONARIO	Contrato No	Local	Valor Actual	Incremento	Observaciones
2	ADZ	INCREMENTO	DUTY FREE AMERICAS	010-2012	Bodegas	\$ 2,296,635	PC+2	Incremento a partir del 06 de Septiembre de 2014
3	ADZ	INCREMENTO	LUIS FERNANDO ORDOÑEZ	005-2011	107	\$ 1,982,340	PC + 2	Incremento del canon fijo a partir del 01 de Septiembre de 2014
4	ADZ	INCREMENTO	NOWI SAS (EL VIAJERO)	49-2009	212	\$ 3,328,446	PC + 1	Incremento del canon fijo a partir del 01 de Septiembre de 2014
5	ADZ	INCREMENTO	PRONAL	51-2009	213	\$ 5,621,933	PC + 1	Incremento del canon fijo a partir del 01 de Septiembre de 2014
6	ADZ	INCREMENTO	SERVICIOS AEROPORTUARIOS INTEGRADOS SIA LTDA	09-2012	NVA	\$ 295,232	PC + 3	Incremento del canon fijo a partir del 01 de septiembre de 2014
7	ADZ	TERMINACIÓN CONTRATO	JIMARES Y SERV INCLUIDOS	No. AG 07 DE 2009	Llegada Nacional			Terminación del contrato de arrendamiento a partir del 1 de Septiembre de 2014
EN NECOLOGIA								
LOCAL 222 y 104, OF 114								



Agencia Nacional de Infraestructura  
INFORME AUDITORIA - AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS



FACTURA ARRIENDO O SUBCONCESIÓN



CASYP S.A.  
NIT: 900.127.236-2  
AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TERCER PISO  
SAN ANDRÉS COLOMBIA  
(78) 5123415 (78) 5129123

CONTABILIZADO  
*chuetca*

NO SOMOS GRANDES COMERCIANTES NO SOMOS AUTOREGISTRADOS EN EL IVA  
NO SOMOS RESPONSABLES DEL IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS SEGUN ARTICULO 22 LEY 47 DE 1993

FACTURA DE VENTA NO 10235

CODIGO: LUOR FECHA FACTURA: 09-sep-14  
NIT: 19387307-6 FECHA VENCIMIENTO: 14-sep-14  
NOMBRE: ORDOÑEZ URUEÑA LUIS FERNANDO CONDICIONES:  
FECHA INICIO CORTE: 01-sep-14  
FECHA FIN CORTE: 30-sep-14  
DIRECCION: AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA  
CIUDAD: SAN ANDRÉS  
PAIS: Colombia

CONCEPTO	C.C. CANT	USOS	COLS	T/C	Parcial
ARRENDAMIENTO	002 0	0.00	2,607,315	100	2,607,315
Correspondiente al mes de September de 2014. L-209					
SUBCONCESION DE AREA (VALOR FIJO)	002 0	0.00	2,060,445	100	2,060,445
Correspondiente al mes de September de 2014. L-107					
<b>TOTALES</b>		\$ 0.00	\$ 4,667,760		\$ 4,667,760

VALOR EN LETRAS

CUATRO MILLONES SESENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS SESENTA PESOS  
MONEDA CORRIENTE

ARRIENDOS POR FAVOR CONSIGNAR EN EL BANCO  
OCCIDENTE CUENTA AHORROS 258-80840-7 TITULAR:  
FIDEICOMISO CONCESSION AEROPUERTO SAN ANDRÉS Y  
PROVIDENCIA 820.083.691-8

*Yesenia Bernard  
20-Sept-14  
11:00 AM*

BIENVENIDOS A UN NUEVO CONCEPTO DE AEROPUERTO

BOGOTÁ, COLOMBIA - SEPTIEMBRE DE 2014. AUTOPRESTACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS. AUTOPRESTACIÓN DE SERVICIOS DE AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS. EMPRESA POR EQUIVOCACION

Para el caso de facturación de los siguientes conceptos: ingreso zonas restringidas, explotación comercial y publicidad; se realiza el siguiente procedimiento:



1. El área comercial solicita la facturación correspondiente a estos conceptos para lo cual envía la información con los cobros a realizar al área de facturación, posteriormente se valida la información registrada.
2. Se ingresa esta información en el programa Access y se genera la factura correspondiente

Estas facturas se envían al área comercial; área que es la encargada de realizar el trámite de radicación correspondiente..."

Los formatos que se utilizan son los siguientes que se detallan a continuación:

**SOLICITUD ALQUILER SALA DE JUNTAS (INGRESO ZONAS RESTRINGIDAS)**

*[Handwritten signature]*

**CASYP S.A.**

**ALQUILER SALA DE JUNTAS**

Nombre completo: \_\_\_\_\_  
Identificación: \_\_\_\_\_  
Deseo: \_\_\_\_\_  
Código: \_\_\_\_\_

**DÍAS SOLICITADOS**

Del: \_\_\_\_\_ al: \_\_\_\_\_

De: \_\_\_\_\_ a: \_\_\_\_\_

He leído y conozco el contenido de este documento.  
He leído y conozco el contenido de este documento.  
V: \_\_\_\_\_

**FIRMA:**

Solicitante: \_\_\_\_\_

**FACTURA**



CASYP S.A.  
NIT: 900.127.236-2  
AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TERCER PISO  
SAN ANDRES COLOMBIA  
(78) 5123415 (78)5129123

**MUNICIPALIDAD DE SAN ANDRÉS**

NO SE PAGA GRANDES CUENTAS FUERA DE TIEMPO NO SE PAGA ALIQUILAS EN MONEDA FUERA DE TIEMPO NO SE PAGA ALIQUILAS EN MONEDA FUERA DE TIEMPO NO SE PAGA ALIQUILAS EN MONEDA FUERA DE TIEMPO

**FACTURA DE VENTA NO 9622**

**CODIGO:** SIAT **FECHA FACTURA:** 06-mar-14  
**NIT:** 800140794-0 **FECHA VENCIMIENTO:** 11-mar-14  
**NOMBRE:** Siato Ltda **CONDICIONES:**  
**FECHA INICIO CORTE:**  
**FECHA FIN CORTE:**

**DIRECCION:** Av. Colon Edificio Onaissi Local 107  
**CIUDAD:** San Andrés  
**PAIS:** Colombia

CONCEPTO	C.CSTO	No PAX	USD\$	COL\$	T/C	Parcial
<b>INGRESO ZONAS RESTRINGIDAS</b>	002	0	0.00	315,000	1.00	315,000
Alquiler sala de juntas del día 15 de Febrero de 2014.						
<b>TOTALES</b>			\$ 0.00	\$ 315,000		\$ 215,000
<b>VALOR EN LETRAS</b>	TRESCIENTOS CINCE MIL PESOS MONEDA CORRIENTE					

ARRENDOS POR FAVOR CONSIGNAR EN EL BANCO OCCIDENTE CUENTA AHORROS 296-60840-7 TITULAR: FIDEICOMISO CONCESION AEROPUERTO SAN ANDRES Y PROVIDENCIA 530.053.501-8

**BIENVENIDOS A UN NUEVO CONCEPTO DE AEROPUERTO**

PROYECTO DE AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS EN SAN ANDRÉS, DEPARTAMENTO DE COLOMBIA. AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA. AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA. AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA. AEROPUERTO DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA.



Para generar facturas por concepto de contraprestación se realiza el siguiente procedimiento:

" ...

3. El cliente envía el informe al área comercial, correspondiente a las ventas del mes anterior durante los primeros 5 días del mes.
4. Este informe es validado por el área comercial; quien remite y solicita a Bogotá que se genere la correspondiente factura.
5. El área de facturación revisa e ingresa la información al programa de Access.

Genera la factura y se realiza el trámite de envío a San Andres o se entrega en Bogotá a la funcionaria encargada para realizar el trámite de radicación correspondiente..."

Los formatos que soportan la operación anterior son los siguientes:

**REPORTE DE VENTAS CLIENTE**

**DUTY FREE AMERICAS SAN ANDRÉS S.A.S.**

**REPORTE DE VENTAS MENSUALES**

INQUILINO	Duty Free Americas S.A.S.	NIT	900.363.855-2
LOCAL	Tienda 001 - Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla	MES	Abr 2014

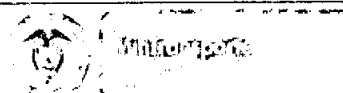
Fecha del Mes	Día de la Semana	Ventas COP	Fecha del Mes	Día de la Semana	Ventas COP
1	MARTES	9.743.285,00	17	VIERNES	6.297.800,00
2	MIÉRCOLES	9.181.284,00	18	VIERNES	8.211.320,00
3	JUEVES	9.389.284,00	19	SÁBADO	2.211.320,00
4	VIERNES	7.218.284,00	20	DOMINGO	2.211.320,00
5	SÁBADO	8.708.284,00	21	LUNES	6.297.800,00
6	DOMINGO	10.518.284,00	22	MARTES	9.389.284,00
7	LUNES	7.218.284,00	23	MIÉRCOLES	10.518.284,00
8	MARTES	7.218.284,00	24	VIERNES	8.211.320,00
9	MIÉRCOLES	6.297.800,00	25	VIERNES	7.218.284,00
10	JUEVES	8.211.320,00	26	SÁBADO	8.211.320,00
11	VIERNES	6.297.800,00	27	DOMINGO	8.211.320,00
12	SÁBADO	10.518.284,00	28	LUNES	7.218.284,00
13	DOMINGO	1.108.284,00	29	MARTES	8.211.320,00
14	LUNES	8.211.320,00	30	MIÉRCOLES	6.297.800,00
15	MARTES	2.211.320,00	31	JUEVES	7.218.284,00
16	MIÉRCOLES	2.211.320,00	Total		242.933.000,00

CERTIFICA:

María Angella Suarez Orjuela  
 Contadora Pública  
 TP154801-7

Auténtico en Bogotá: Pasa 4 - Teléfono: 267.6070 - Bogotá - Colombia  
 Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla - San Andrés - Colombia  
 Calle 50 - Ciudad de Panamá - Panamá - Tel: (507) 214.7770 - Ciudad de Panamá - Panamá






DUTY FREE AMERICAS SAN ANDRES S.A.S.

REPORTE DE VENTAS MENSUALES

INQUILINO Duty Free Américas S.A.S NIT 900.463.851-2  
LOCAL Tienda de DUTY FREE Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla MES Julio 2014

Día del Mes	Día de la Semana	Ventas COP	Día del Mes	Día de la Semana	Ventas COP
1	MARTES	9,249,611.00	17	JUEVES	10,314,793.00
2	MIÉRCOLES	9,496,099.00	18	VIERNES	7,285,789.00
3	JUEVES	11,245,670.00	19	SÁBADO	7,067,735.00
4	VIERNES	9,770,612.00	20	DOMINGO	14,198,960.00
5	SABADO	9,812,558.00	21	LUNES	8,534,895.00
6	DOMINGO	10,454,365.00	22	MARTES	7,480,200.00
7	LUNES	11,574,224.00	23	MIÉRCOLES	9,184,045.00
8	MARTES	6,878,460.00	24	JUEVES	9,454,792.00
9	MIÉRCOLES	7,025,187.00	25	VIERNES	5,267,408.00
10	JUEVES	10,024,650.00	26	SÁBADO	6,888,460.00
11	VIERNES	8,306,671.00	27	DOMINGO	11,659,880.00
12	SÁBADO	6,943,441.00	28	LUNES	7,930,339.00
13	DOMINGO	11,294,014.00	29	MARTES	6,670,788.00
14	LUNES	9,679,475.00	30	MIÉRCOLES	9,047,139.00
15	MARTES	7,336,085.00	31	JUEVES	9,711,394.00
16	MIÉRCOLES	7,550,150.00			
			Total		277,287,855.00

CERTIFICA   
María Ángela Suárez Orjuela  
Contador Público  
TP154801-T

Autopista Norte 114 78 Piso 8 Tel (571) 587 6070 Bogotá - Colombia  
Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla Piso 2 San Andrés - Colombia  
Calle 50 Edificio Global Bank Piso 36 Tel (507) 213 7770 Ciudad de Panamá - Panamá



LIQUIDACIÓN % CONTRAPRESTACIÓN

CLIENTE Duty Free Americas San Andres S.A.S.  
CONCEPTO Ventas  
NOTA Envian relacion de ventas

CONTRAPRESTACION				
MES	TIENDA	%	VENTAS	TOTAL
jul-14	Nacional	12%	277.287.855	33.274.543
	Internacional	12%	242.933.698	29.152.044
	Guess	12%	33.241.008	3.988.921
	M & M	12%	17.725.465	2.127.056

68.542.564

Elaboro: CHCR  
Fecha: AGOSTO 06 de 2014

FACTURA

Copia.



CASYP S.A.  
NIT: 900.127.236-2  
AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA TERCER PISO  
SAN ANDRÉS COLOMBIA  
(78) 5123415 (78)5129123



NO SOMOS GRANDES CONTRIBUYENTES NO SOMOS AUTORETENCIONES EN RENTA  
NO SOMOS RESPONSABLES DEL IMPUESTO SOBRE LAS VENTAS SEGUN ARTICULO 22 DE LA LEY 47 DE 1993

FACTURA DE VENTA NO 10120

CODIGO: DFAS FECHA FACTURA: 06-ago-14  
NIT: 900463851-2 FECHA VENCIMIENTO: 11-ago-14  
NOMBRE: DUTY FREE AMERICAS SAN ANDRES S.A.S. CONDICIONES:  
FECHA INICIO CORTE:  
FECHA FIN CORTE:  
DIRECCION: AEROPUERTO GUSTAVO ROJAS PINILLA PISO 2  
CIUDAD: SAN ANDRÉS  
PAIS: Colombia

CONCEPTO	C.CSTO	No PAX	USD\$	COL\$	T/C	Parcial
<u>CONTRAPRESTACION VENTAS</u> Correspondiente al mes de Julio 2014. Sala Nacional.	002	0	0.00 33,274,543	1.00	33,274,543	
<u>CONTRAPRESTACION VENTAS</u> Correspondiente al mes de Julio 2014. Sala Internacional.	002	0	0.00 29,152,044	1.00	29,152,044	
<u>CONTRAPRESTACION VENTAS</u> Correspondiente al mes de Julio 2014. Tienda guess	002	0	0.00 3,988,921	1.00	3,988,921	
<u>CONTRAPRESTACION VENTAS</u> Correspondiente al mes de Julio 2014. M & M	002	0	0.00 2,127,056	1.00	2,127,056	
<b>TOTALES</b>			\$ 0.00	\$ 68,542,564		\$ 68,542,564

VALOR EN LETRAS

SESENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y DOS MIL QUINIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS MONEDA CORRIENTE

SERVICIOS PUBLICOS/OTROS POR FAVOR CONSIGNAR EN  
EL BANCO POPULAR CUENTA AHORROS 220-150-11126-8  
TITULAR: FIDECOMISO CONSECIÓN AEROPUERTO SAN  
ANDRES Y PROVIDENCIA 830.053.691-8



BIENVENIDOS A UN NUEVO CONCEPTO DE AEROPUERTO

Resolución 2009-1518 del 04 de Julio de 2009. Ley 954 del 2005. ACTIVIDAD ECONOMICA 823 - ACTIVIDADES DE AEROPUERTO  
NUMERO POR COMPUTADOR





### 5.3.3 Exigencia a las interventoría para acreditación de soportes de las inversiones

La jefatura de Control Interno, mediante oficio con radicado No. 2014-102-021286-1 del 4 de noviembre del presente año, solicita a la interventoría AFA Consultores y Constructores: los documentos, informes o instrumentos de vigilancia y control que acrediten la verificación de la interventoría de los inventarios a la fecha de los bienes afectos a la concesión de los aeropuertos de San Andrés y Providencia, ya que el último inventario evaluado se encuentra con corte a julio de 2013, según lo consagrado en el contrato de concesión en la cláusula 30.3 “...*el inventario de los bienes de la concesión deberá ser actualizado cada dos años...*”.

Es muy importante, en esta oportunidad que se realice la actualización de rigor, teniendo en cuenta la coyuntura que atraviesa la concesión, en virtud de la cual se ha generado una terminación anticipada del contrato, que imprimiría un sello de “anticipación” al cumplimiento de todos y cada uno de los aspectos que conlleven a identificar un estado real del contrato en cada una de sus dimensiones y elementos configurativos, repasando cada una de las obligaciones y estableciendo aquellas pendientes, para poder definir con claridad una hoja de ruta que permita a su turno confeccionar un plan de trabajo contentivo de todos los quehaceres para poner a paz y a salvo al concesionario al momento de la reversión.

Dentro de lo anterior, será menester también actualizar el inventario de los bienes afectos a la concesión, identificando con claridad cuáles fueron entregados por el Estado, cuáles han sido aportados por el concesionario, su estado, su naturaleza, su placa de inventario, su valor incluida la depreciación, y demás características primordiales de los bienes afectos la concesión.

Así mismo; los documentos, informes o instrumentos de vigilancia y control que soporten la comprobación de las inversiones del concesionario de los aeropuertos de San Andrés y Providencia y que a la vez acrediten corroboración frente a los estados financieros, distinguiéndolas de cualquier margen de gasto.

Las inversiones que deben soportarse para su corroboración son las siguientes:

PROYECTO	NOMBRE	2007	2008	2009	2010	2012	VALOR
01 y 05	Diseño, Construcción, Equipamiento y adecuaciones del edificio terminal de pasajeros de San Andres	0	145,276,843	7,980,289,135	373,910,100	135,547,809	8,635,023,887
01	Diseño, Construcción, Equipamiento y adecuaciones del	0	31,309,602	1,940,522,011	30,752,672	0	2,002,584,285
02	Trabajos adicionales Providencia	0	0	383,573,956	0	0	383,573,956
06	Trabajos adicionales San Andrés	0		762,329,847	220,983,712	0	983,313,559
	Honorarios Interventoria	0		795,433,825	90,451,468	0	885,885,293

**TOTAL 12, 890, 380,980**

El concesionario cumplió con la obligación de enviar debida diligenciado a la ANI el formato GCSP-F-051, informe semestral inversión capital privado modo aeroportuario, en donde manifiesta que para el primer semestre de 2014 el concesionario no presentó endeudamiento financiero o aportes de capital por parte de los socios, así como tampoco ha registrado inversiones en infraestructura o en propiedad, planta y equipo. El formato GCSP-F-051 se encuentra soportado con la certificación de Fiduciaria Popular S.A, de fecha del 9 de julio de 2014. No obstante lo anterior, es sabido por todos que la Aerocivil nunca registro las inversiones del concesionario, razón por la cual resulta diáfano como esta sería la primera vez que se realiza esta clase de control sobre el concesionario.

### 5.3.4 Conclusiones y Recomendaciones

Se realizan las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- ◆ En el análisis de los estados financieros, en términos generales y tal como se observa en cada una de las gráficas incluidas en el cuerpo del informe, evidenciamos que el concesionario con corte a 31 de diciembre de 2013, cuenta con una estructura financiera sólida; los primeros años mostró debilidad en algunos aspectos como lo fueron: razón circulante, prueba ácida, capital de trabajo, margen neto de utilidad, rentabilidad operacional sobre la inversión y rentabilidad del patrimonio.
- ◆ Los indicadores que al inicio del proyecto no mostraban cifras favorables para el concesionario, mejoraron a partir del año 2010, esto debido a que el concesionario optimizó el recaudo de sus ingresos, tal como lo muestra la gráfica de ingresos netos operacionales, en donde la curva de crecimiento mostró una variación muy notoria hacia el alza. Para ser más precisos, este cambio se debe a la optimización de los ingresos no regulados por la contraprestación por combustible.
- ◆ En los dos primeros años de ejecución del contrato, el concesionario fue poco lo que realizó en inversiones, entre 2007 y 2008 realizó obras por un valor de \$ 176.586.445=, siendo el año 2009 el que mayor inversión tuvo por un monto de \$ 11.862.148.774=, cifras que son cuestionables puesto que el concesionario CASYP S.A., imputa como costos de inversión los honorarios pagados a la interventoría en ese año por valor de \$795.433.825=.
- ◆ Para el año 2012, observamos como nuevamente el concesionario contrae sus cifras de inversión a tan solo \$135.547.809=, aumentando su flujo de caja e ingresos netos operacionales, es decir, mejora sus indicadores de liquidez generando una mayor utilidad para los socios del concesionario.
- ◆ En cuanto al control del registro de los ingresos regulados y no regulados, desde que se inicia el proceso en la Isla de San Andrés hasta su registro contable en la ciudad de Bogotá, observamos que cada procedimiento se encuentra debidamente soportado y con la firma de los responsables en cada una de las etapas, así como la conciliación de los mismos, actividad que es ejecutada diariamente por el concesionario.
- ◆ Se observó que los ingresos regulados y no regulados, indiferente de su modalidad de recaudo (crédito o contado), son consignados a la cuenta del patrimonio autónomo de la concesión en Fidupopular.
- ◆ El concesionario reporta unas inversiones en obras, distribuidas en 4 proyectos por un valor global de \$ 12.980.380.980=, desde el año 2007 hasta el 2012; cifras que serán corroboradas por la interventoría y a petición de la jefatura de Control Interno, mediante oficio con radicado No. 2014-102-021286-1 del 4 de noviembre del año en curso.

- ◆ El 7 de noviembre de 2014, la interventoría envía al concesionario CASYP S.A., el comunicado No. 14-CB208-735, solicitando allegar la información requerida por la Oficina de Control Interno de la ANI.
- ◆ El concesionario mediante oficio No. GER 620-2014 del 18 de noviembre de 2014, da respuesta a la interventoría, en donde pone a disposición el archivo de CASYP S.A., con el fin de facilitar el acceso a toda la información requerida.
- ◆ De igual forma, en el oficio No. 2014-102-021286-1 del 4 de noviembre del año en curso, la jefatura de Control Interno conminó a la interventoría para realizar una actualización a la fecha del inventario de bienes de la concesión.
- ◆ El concesionario cumplió con el envío del informe semestral inversión capital privado modo aeroportuario, formato GCSP-F-051, en donde manifiesta que no presentó endeudamiento financiero o aportes de capital por parte de los socios, así como tampoco ha registrado inversiones en infraestructura o en propiedad, planta y equipo; en el primer semestre de 2014.

## 6. CONSIDERACIONES FINALES

Para finalizar, la interventoría AFA Consultores y Constructores, deberá allegar a la Oficina de Control Interno las valoraciones que realice a los temas pendientes, ya que por la falta de evidencias que acreditaran la información no se pudo recolectar todos los datos durante el proceso auditor *in situ* realizada por esta Oficina.

Por último, rogamos al lector entender que este informe se compone de tres capítulos fundamentales: El técnico con cada una de sus variables en ese sentido; el jurídico y el financiero. Cada uno de ellos, comprende al final un acápite de conclusiones y recomendaciones, por lo cual su lectura no es aquella a la que estamos acostumbrados, dado que se trata de un informe especial, cuya connotación coyuntural nos obligó a emprender el estudio por temas que fueron abarcados, uno a uno, en cada dimensión.

La Interventoría y la supervisión deberán acoplar este informe a las perspectivas trazadas por el procedimiento PD-26.

Se hace necesario un ejercicio urgente por parte de la Interventoría para poner en un estado de entrega normal el proyecto, pues son muchas las cosas que no están listas para tal efecto.

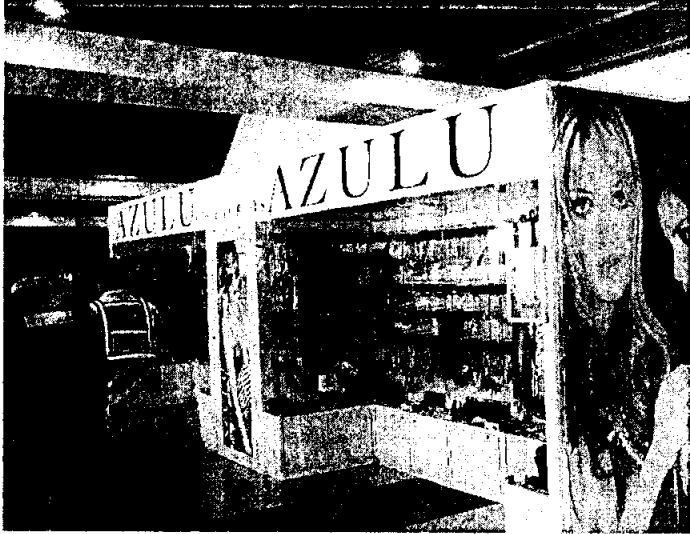
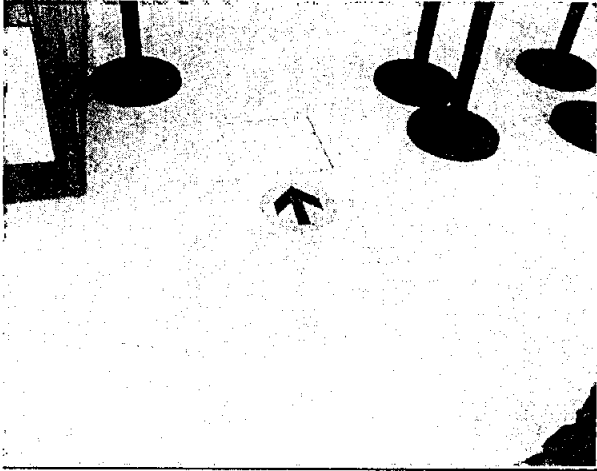
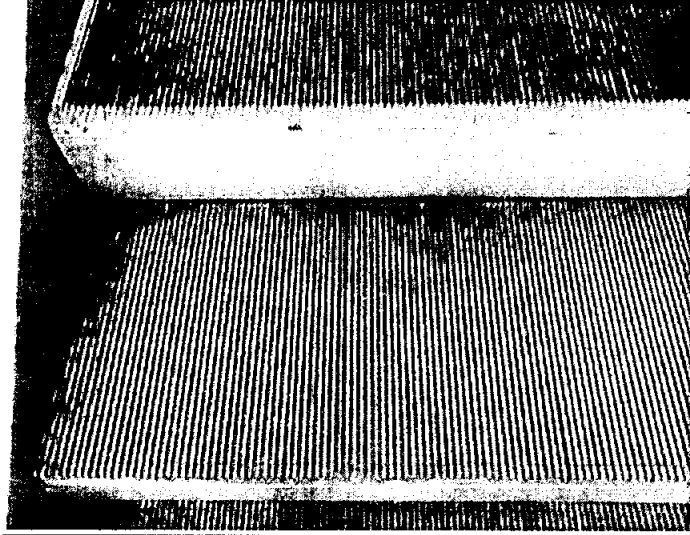
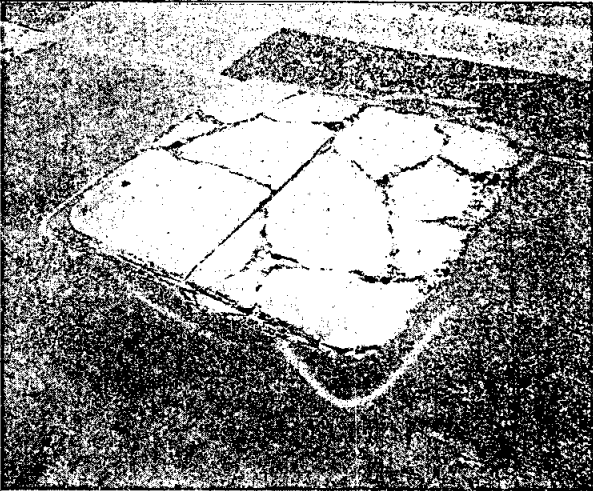
Con un muy cordial saludo,




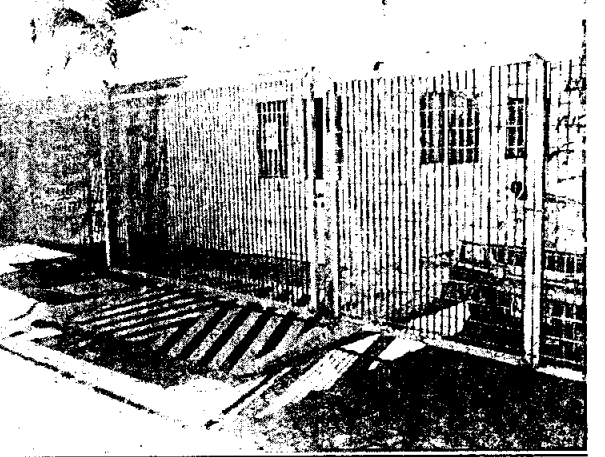





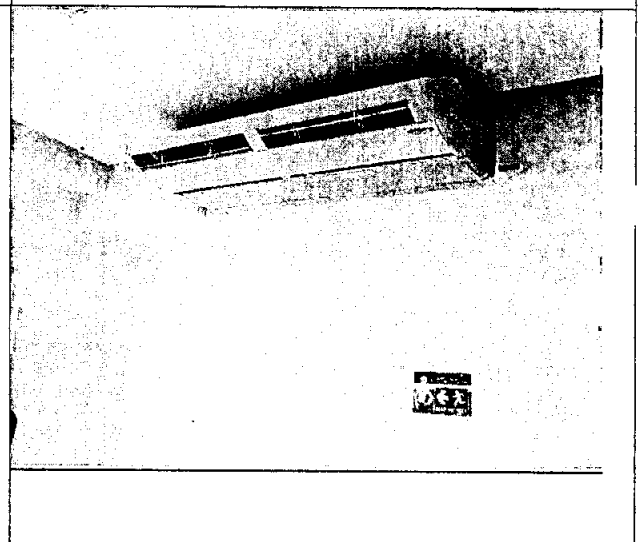
**DIEGO ORLANDO BUSTOS FORERO**  
Jefe Oficina de Control Interno

**7. REGISTRO FOTOGRAFICO**

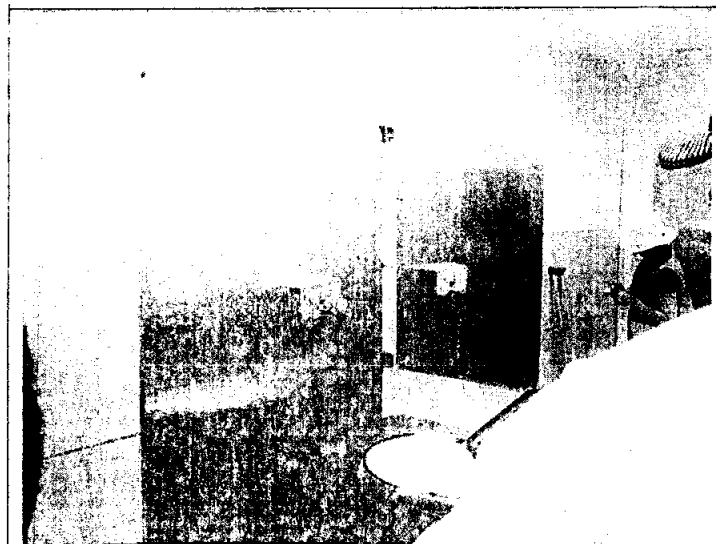
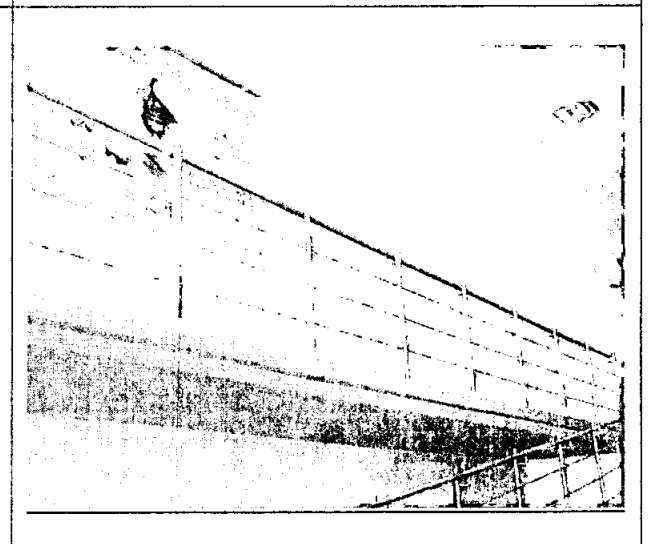


<p><b>ITEM : mobiliario nuevo reemplazado</b></p>	<p><b>ITEM : sanitario para discapacitados</b></p>
<p>Foto 1</p>	<p>Foto 2</p>
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>
<p><b>ITEM : rampa peatonal zona internacional</b></p>	<p><b>ITEM : estado de la pista</b></p>
<p>Foto 3</p>	<p>Foto 4</p>
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>

<p><b>ITEM : locales comerciales en sala #1</b></p>	<p><b>ITEM : acabado de piso</b></p>
<p>Foto 5</p>	<p>Foto 6</p>
	
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>
<p><b>ITEM : pasos de escalera eléctrica sin señalizar</b></p>	<p><b>ITEM : estado de la pista</b></p>
<p>Foto 7</p>	<p>Foto 8</p>
	
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>

ITEM : lavamanos sin diseño para discapacitados	ITEM : escáner de rayos x funcionando
Foto 9	Foto 10
	
FECHA Octubre 29 de 2014	FECHA : Octubre 29 de 2014
ITEM : estado de la plataforma	ITEM :unidad de sanidad aeroportuaria
Foto 11	Foto 12
	
FECHA Octubre 29 de 2014	FECHA : Octubre 29 de 2014

<p><b>ITEM : estado de la plataforma actual</b> Foto 13</p>	<p><b>ITEM : estado de la plataforma actual</b> Foto 14</p>
	
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>
<p><b>ITEM : estación de bomberos actual</b> Foto 15</p>	<p><b>ITEM : equipo de aire acondicionado</b> Foto 16</p>
	
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>



<p><b>ITEM : divisiones de baño en acero inoxidable</b>                  Foto 17</p>	<p><b>ITEM : rampa peatonal sin doble baranda</b>                  Foto 18</p>
	
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>
<p><b>ITEM : estado del mobiliario de la OCCRE</b>                  Foto 19</p>	<p><b>ITEM :carro de bomberos dado de baja</b>                  Foto 20</p>
	
<p>FECHA Octubre 29 de 2014</p>	<p>FECHA : Octubre 29 de 2014</p>

## 8. PAPELES DE TRABAJO

### LADO AIRE

30 informes desde el 01092014 al 24092014 de actividades de bacheo sin responsable

### LADO TIERRA

16 informes:

Informe instalación transformados

Lista de chequeo A2 de sep 19 a sep 30 de 2014 sin firmas

Lista de chequeo A4 de sep 1 a sep 30 de 2014

Lista de chequeo A6 de sep 1 a sep 27 de 2014 con firmas

Lista de chequeo **ascensor y escalera de septiembre**

Lista de chequeo **inspección diaria de ayudas visuales** de sep 1 a sep 30 de 2014

Lista de chequeo diario **cuarto eléctrico** de sep 1 a sep 30 de 2014 incompleto

Lista de chequeo comprobación **diaria maquina rayos x** de sep 1 a sep 30 de 2014 de septiembre

Lista de chequeo reporte diario de **operación** de sep 1 a sep 30 de 2014 incompleto

Lista de chequeo **plantas eléctricas** sep 2014

Lista de chequeo **diaria de puentes** de septiembre de 2014. sin firmar

Orden de trabajo M1 programados septiembre de 2014.

Orden de trabajo M2 no programados septiembre de 2014.

Orden de trabajo M3 sin anotación septiembre de 2014.

Orden de trabajo M4 sin anotación septiembre de 2014.

Reporte Mensual de Mantenimiento de Equipos Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla  
San Andrés Islas – Septiembre 2014

Relación anual de reparaciones de aeropuertos de 2009 a 2014

Relación de inventario a julio de 2013 con 1834 elementos para San Andres y 292 para  
Providencia

## ARQUITECTONICOS

SAN ANDRES CASYP FINAL ARQUITECTONICO 2009

SAN ANDRES CASYP NIVEL C FINAL

## ELECTRICOS

ADZ PBB PLAN DE PROYECTO V1,0(3)

## ESTRUCTURALES

### PLANTA NUEVA

#### ESCALERA ELECTRICA

08 278 AMP

PASTED IMAGE 21

#### SALIDA INTERNACIONAL

08 278 SI

PASTED IMAGE 21

### PUENTE DE ABORDAJE

08 278 PA

PASTED IMAGE 21

### RAMPA EXTERIOR

08 278 RAMPA

PASTED IMAGE 21

### REFORZAMIENTO

08 278 IND

08 278 (1-2) P2

08 278 (3) DET

08 278 (4) CUBIERTA

### ZONA D

08 278 (1) IND

08 278 (2) LCOL

08 278 (3) CIM

08 278 (4) CUB

08 278 (5-6) DCOL

08 278 (7) DCIM

08 278 (8) DVG

08 278 (9-10) RAMPA

08 278 (11) FOSO

PASTED IMAGE 21

### ZONA DE SANIDAD AEROPORTUARIA

08 278 (1) IND

08 278 (2) PL

PASTED IMAGE 21

### ZONA LOCALES

08 278 (1) IND

08 278 (2) PL

PASTED IMAGE 21

FIDS BIDS  
FIDS BIDS

ADZ FIDS As Built P1 VF  
ADZ FIDS As Built P2 VF  
ADZ FIDS As Built P3 VF  
ADZ NETFIDS As Built P1 VF  
ADZ NETFIDS As Built P2 VF

PUENTE DE ABORDAJE

ADZ CIM acometida eléctrica VF  
ADZ CIM detalle cimentación F3n 1 AB VF  
ADZ CIM detalle cimentación F3n 2 AB VF  
ADZ CIM perfil cimentación F3n AB VF  
ADZ CIM Planta anclajes AB VF  
ADZ CIM Zapatas Vigas AB VF  
ADZ PBB AB Placa Base VF