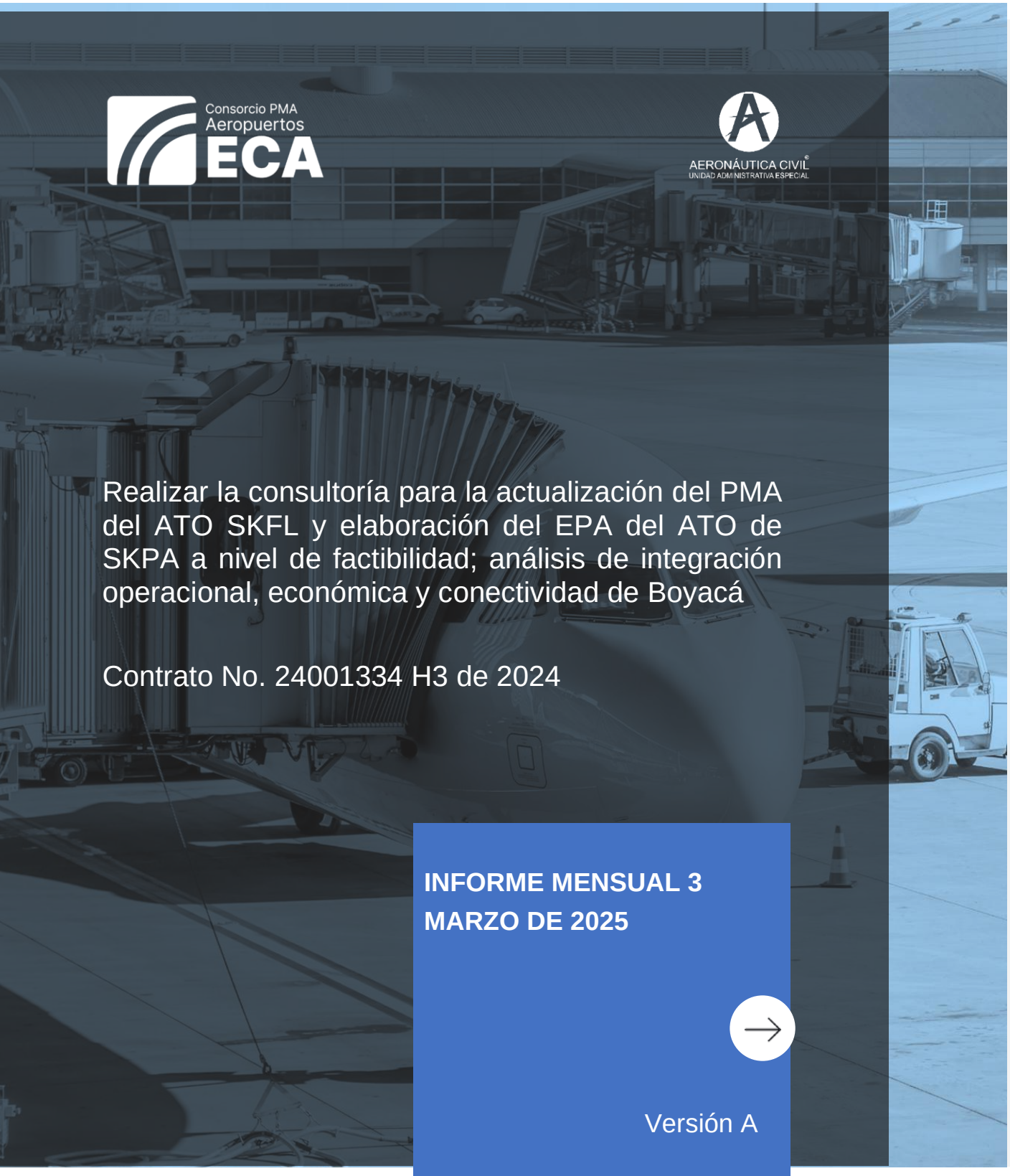


Consorcio PMA Aeropuertos ECA

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Realizar la consultoría para la actualización del PMA del ATO SKFL y elaboración del EPA del ATO de SKPA a nivel de factibilidad; análisis de integración operacional, económica y conectividad de Boyacá

Contrato No. 24001334 H3 de 2024

INFORME MENSUAL 3
MARZO DE 2025

Versión A

Información documental

Información general:

Título del Documento:	Informe Mensual No. 3
Código del Documento:	ECA_SK00_ET0_C0_GEN_00P3_INF_ANX
Fecha Redacción:	Abril 2025

Registro de aprobación:

Revisión: A	Elaboró (Consultor)	Revisó y Editó (Consultor)	Revisó y Aprobó (Interventor)	Aprobó (Interventor)
Nombre:	PMA Consorcio Aeropuertos ECA	Bernardo Bonilla Pinzón		
Cargo:	Equipo de Proyecto	Director del proyecto		
Fecha:	Abril 2025	Abril 2025		

Registro de modificaciones:

# Revisión	Fecha	Descripción de las modificaciones
A	4/04/2025	Versión inicial

Aviso legal

Este documento fue elaborado por CONSORCIO PMA AEROPUERTOS ECA para el uso exclusivo y privilegiado de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil (el 'Cliente') en relación con el proyecto en referencia. No podrá utilizarse con ningún otro fin. Lo anterior con la excepción de todas aquellas personas que por decisión de dicha Entidad (el 'Cliente'), realicen el ejercicio de validación de la información que se somete a su consideración y adicionalmente, de aquellas personas que llegasen a participar en aquellos trámites y procedimientos correspondientes a la ejecución del proyecto, quienes podrán conocer y utilizar el contenido, la información o cualquier opinión emitida en el citado documento (los 'Destinatarios').

No asumimos ningún deber de cuidado, obligación o responsabilidad con respecto a ningún otro destinatario de este documento. Este informe es confidencial y contiene propiedad intelectual protegida. La persona que reciba el presente documento no podrá usarlo para propósitos diferentes a los relacionados con el objeto del proyecto, deberá mantener el carácter confidencial de la información que reciba y deberá darle trato como si fuera información confidencial propia.

No realizamos ninguna manifestación, garantía o compromiso, ya sea en forma expresa o implícita, y no aceptamos ninguna responsabilidad u obligación ante ninguna parte que no sea el Cliente o cualquier Destinatario con respecto a la precisión o la integridad de la información incluida en el presente documento. Para evitar todo tipo de duda, este documento no pretende incluir de ninguna manera ningún tipo de opinión o asesoramiento legal, financiero o de seguros.

Negamos toda responsabilidad que surja por un hecho ilícito, un contrato o de otra forma ante cualquier parte que no sea el Cliente o el (los) Destinatario(s), en relación con el presente informe o cualquier información que se le atribuya.

No aceptamos responsabilidad alguna por errores u omisiones del documento como consecuencia de errores u omisiones en los datos, la información o las declaraciones que nos provean otras partes, incluido el Cliente ('Datos').

No hemos verificado tales Datos de manera independiente y hemos asumido que son precisos y confiables y que están completos y actualizados a la fecha de tal información.

Las proyecciones y estudios incluidos en este documento se confeccionaron utilizando los Datos y, por tanto, el documento está sujeto a los Datos o se basa en los mismos. Inevitablemente, algunas de las presunciones utilizadas para desarrollar las proyecciones y/o estudios que pueden no materializarse y podrían tener lugar acontecimientos y circunstancias no previstas. En consecuencia, teniendo en cuenta que los estudios y diseños se realizan para un proyecto en etapas de prefactibilidad y factibilidad, se aclara que los mismos podrán tener algún tipo de ajuste frente a los diseños de ingeniería de detalle, propios de un proyecto constructivo; ya sea el resultado del propio proceso de diseño, o por la subsanación de soluciones técnicas condicionadas por los Datos, los cuales han sido proporcionados principalmente por la Aeronáutica Civil. Si bien consideramos que la información y las opiniones vertidas en el presente documento son sólidas, todas las partes deberán confiar en sus propias aptitudes y juicio al momento de utilizarlas.

En ningún caso se podrá utilizar este documento o cualquier fragmento o resumen de este en relación con una oferta pública o privada de títulos valores, lo cual incluye todo memorando o prospecto con destino a cualquier oferta de títulos valores o cotización o anuncio bursátiles.

Índice documento

Información documental II
Índice documento i
Índice Tablas ii
Índice Imágenes iii
Listado de Anexos iv
1. Introducción 1
2. Antecedentes del contrato 2
3. Información General del Contrato de Consultoría 5
3.1. Información general 5
3.2. Estado general 6
4. Control de programación 7
4.1. Cronograma de trabajo 7
4.1.1. Cumplimiento de programación 7
4.1.2. Planes de trabajo ejecutados y programados 8
5. Control de calidad 10
5.1. Informe de comités y avance de compromisos 10
5.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo 10
5.2. Gestión de correspondencia 11
5.2.1. Correspondencia recibida 11
5.2.2. Correspondencia enviada 11
5.3. Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad 11
5.4. Recurso humano 11
6. Control presupuestal 14
6.1. Información financiera 14
6.1.1. Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes (Florencia, Caquetá) (SKFL): 14
6.1.2. Aeropuerto Juan José Rondo (Paipa, Boyacá) (SKPA): 14
6.2. Cuadro de control de pagos (Programado vs Ejecutado) 15
7. Conclusiones y/o recomendaciones 17

Índice Tablas

Tabla 3.1. Información general del contrato 5
Tabla 3.2. Estado general del contrato 6
Tabla 5.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas 10
Tabla 5.2. Indicadores de los compromisos de calidad 11
Tabla 5.3. Personal de la Consultoría 13
Tabla 6.1. Resumen de aspectos financieros 14
Tabla 6.2. Resumen de aspectos financieros SKFL 14
Tabla 6.3. Resumen de aspectos financieros SKPA 15
Tabla 6.4. Resumen de aspectos financieros 15

Índice Imágenes

Imagen 2.1. Ubicación Aeropuerto Gustavo Artunduaga, Florencia, Caquetá 2
Imagen 2.2. Ubicación Aeropuerto Juan José Rondón, Paipa, Boyacá 3
Imagen 4.1. Visita de campo Gustavo Artunduaga Paredes SKFL.....8
Imagen 6.1. Control presupuestal.....16

Listado de Anexos

Anexo 1. Cronograma

Anexo 2. Actividades

Anexo 3.1. Correspondencia Recibida

Anexo 3.2. Correspondencia Enviada

Anexo 4. Parafiscales

1. Introducción

El presente informe mensual tiene como objetivo detallar los avances y actividades ejecutadas en el marco del Contrato de Consultoría No. 24001334 H3 de 2024, cuyo objeto es "*REALIZAR LA CONSULTORÍA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PMA DEL ATO SKFL Y ELABORACIÓN DEL EPA DEL ATO DE SKPA A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE BOYACÁ*". Este proyecto se desarrolla para el Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes (Florencia, Caquetá) y el Aeropuerto Juan José Rondón (Paipa, Boyacá).

Durante el mes de marzo de 2025, el equipo consultor ha estado enfocado en la obtención de la aprobación del plan de trabajo, cronograma/ EDT, en la revisión de información existente y debida diligencia documental, la actualización de la identificación de interesados (Stakeholders), la presentación de la estructura del Plan Maestro o Esquema de planificación Aeroportuario (Índice) - Contenido mínimo y capítulo de Introducción y finalmente, el levantamiento de la información (inventario, fichas y DOFA) y realización del diagnóstico.

Así mismo, en las reuniones de seguimiento y en mesas técnicas específicas, se gestionó el entendimiento común con la Interventoría y la Aerocivil de la metodología para el desarrollo de las actividades de topografía tanto con herramientas convencionales como con tecnología LiDAR, atendiendo los requerimientos propios del proyecto acorde con el alcance de este.

Este documento también expone los principales hitos contractuales, financieros y técnicos alcanzados hasta la fecha, así como el análisis de los aspectos técnicos revisados y ajustados según las necesidades del proyecto. La correcta planificación es fundamental para garantizar el éxito del proyecto, ya que proporciona un marco estructurado que permitirá avanzar hacia la ejecución con calidad, seguridad y viabilidad a largo plazo.

Finalmente, el informe presenta un resumen de las acciones realizadas y la planificación de los próximos pasos a seguir, con el propósito de asegurar que el proyecto se mantenga dentro del cronograma y presupuesto previsto, cumpliendo con los objetivos y requerimientos establecidos por la entidad contratante.

2. Antecedentes del contrato

El contrato 24001334 H3 DE 2024 tiene como propósito la ejecución de servicios de consultoría para la actualización del Plan Maestro Aeroportuario (PMA) del aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes en Florencia, Caquetá y la formulación del Esquema de Planificación Aeroportuaria (EPA) para el Aeropuerto Juan José Rondón en Paipa, Boyacá, determinando las necesidades de infraestructura física, tecnológica y de servicios requeridos para atender la demanda actual y la proyectada, en un horizonte de planificación de 30 años. Así mismo, se desarrollarán los estudios y diseños a nivel de Factibilidad para los horizontes de planificación PAL 0 y PAL 1, así como los análisis de integración operacional, económica y conectividad de Boyacá.

1. Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes (Florencia, Caquetá)

El Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes, identificado por los códigos IATA FLA y OACI SKFL, es un aeródromo nacional de uso público y administrado por la Aeronáutica Civil, se encuentra ubicado a 3 kilómetros al sureste de la ciudad de Florencia (coordenadas ARP: 013521.35N 0753351.95W), en el departamento de Caquetá. Inaugurado en 1952 y nombrado en honor al Capitán Gustavo Artunduaga Paredes, pionero de la aviación colombiana. El aeropuerto se ha consolidado como el principal terminal aéreo de la región, con operaciones comerciales regulares de carga y pasajeros, principalmente a través de las aerolíneas Clic Air y la estatal Satena.



Imagen 2.1. Ubicación Aeropuerto Gustavo Artunduaga, Florencia, Caquetá

Fuente. Elaboración propia a partir de Google Maps

El aeropuerto cuenta con infraestructura que incluye una pista de aterrizaje de 1500 metros, una plataforma de 3000 m² con varias posiciones de parqueo para aviación general, comercial y helicópteros. Además, dispone de renovadas instalaciones de servicio, que datan del año 2012, como sala de embarque y desembarque, restauración, escáneres de seguridad y un cuartel de bomberos.

En términos de conectividad, el aeropuerto ha tenido diversos hitos en su desarrollo, destacando el inicio de operaciones nocturnas en 2006, y su designación en 2008 como una base estratégica para el Servicio de Transporte Aéreo Medicalizado, facilitando la atención de emergencias y desastres. Además, la ampliación de las rutas aéreas a través de nuevas frecuencias de vuelos ha sido un factor clave para el crecimiento de su operación.

2. Aeropuerto Juan José Rondón (Paipa, Boyacá)

El Aeropuerto Juan José Rondón, ubicado en el Altiplano Cundiboyacense y concretamente en el municipio de Paipa, Boyacá, aproximadamente 2 km al sur del centro urbano, es un aeródromo comercial que da servicio a la provincia del Tundama y áreas cercanas. Con códigos IATA RON y OACI SKPA, y con coordenadas ARP 054553.86N 0730619.12W, el aeropuerto lleva el nombre en honor al coronel Juan José Rondón, un destacado héroe de la independencia de Colombia y Venezuela. Su historia está vinculada con la Batalla del Pantano de Vargas, en la que Rondón jugó un papel crucial en el liderazgo del ejército independentista.

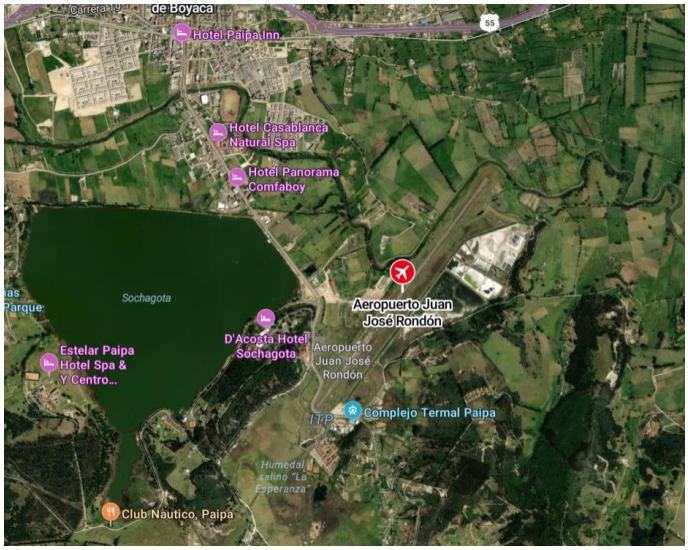


Imagen 2.2. Ubicación Aeropuerto Juan José Rondón, Paipa, Boyacá

Fuente. Elaboración propia a partir de Google Maps

A partir de 2017, el Aeropuerto Juan José Rondón comenzó a operar con la aerolínea AeroBoyacá, estableciendo una ruta a Bogotá. Posteriormente, en 2022, la aerolínea EasyFly implementó nuevas

rutas hacia Bucaramanga y Medellín, incrementando la conectividad de la región con los principales centros urbanos del país. A pesar de los esfuerzos para expandir su oferta, las rutas hacia Bucaramanga y Bogotá fueron suspendidas debido a la baja demanda, mientras que la ruta hacia Medellín y Yopal se mantiene con un vuelo 3 días a la semana.

A diferencia del Aeropuerto Gustavo Artunduaga, el Aeropuerto Juan José Rondón aún no cuenta con un esquema de planificación aeroportuaria formal, lo que resalta la necesidad de la formulación de éste para dar lineamiento al futuro desarrollo integral en su infraestructura y servicios.

El presente proyecto busca fortalecer la infraestructura y servicios de ambos aeropuertos, con énfasis en la mejora de sus sistemas operativos y en la actualización y formulación de los documentos de planificación aeroportuaria para cada caso en particular. Estas acciones son esenciales para garantizar la competitividad, seguridad y sostenibilidad de los terminales, respondiendo a la creciente demanda de vuelos comerciales y la expansión de la conectividad en la región.

Ambos aeropuertos requieren un enfoque integral que contemple desde la ampliación de las instalaciones y la mejora de la seguridad, hasta la implementación de nuevas tecnologías y sistemas operativos para optimizar la experiencia de los pasajeros y la eficiencia operativa.

3. Información General del Contrato de Consultoría

3.1. Información general

N.º de contrato	24001334 H3 de 2024
Tipo de contrato	CONSULTORÍA
Objeto	REALIZAR LA CONSULTORÍA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PMA DEL ATO SKFL Y ELABORACIÓN DEL EPA DEL ATO DE SKPA A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE BOYACÁ
Cliente	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
Contratista	CONSORCIO PMA AEROPUERTOS ECA NIT 901.899.358-8
Interventoría	CONSORCIO INTER PMA BOYACA NIT 901.900.798-9
Valor Inicial	CINCO MIL SETECIENTOS UN MILLONES NOVECIENTOS DIECIOCHO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS MONEDA CORRIENTE ($5.701.918.244) INCLUIDO IVA
CDP	90424 del 15 de mayo de 2024
Vigencias futuras	Compromiso Presupuestal de Gasto 415724 del 31 de diciembre de 2024 Compromiso de vigencia futura No. 5524 del 31 de diciembre de 2024
Fecha Adjudicación	28 de diciembre de 2024
Fecha de Suscripción	31 de diciembre de 2024
Fecha de inicio	31 de diciembre de 2024
Fecha finalización actual	30 de diciembre de 2025
Garantías	Aprobación Póliza de Garantías – 31 de diciembre de 2024

Tabla 3.1. Información general del contrato

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

3.2. Estado general

A continuación, se presenta el avance físico del proyecto, calculado con base al % de avance programado versus el % de avance ejecutado, el cual se calcula considerando la programación del último cronograma presentado y la medición de avance en función de los criterios propuestos por la consultoría y con los cuales se ha reportado avances de manera semanal: 0% no iniciado – 25% iniciado - 75% entregado a Interventoría – 90% observado por Interventoría – 100% aprobado.

De otro lado, el avance financiero se determina por el monto acumulado facturado frente al valor total del contrato, lo que permite evaluar el progreso tanto en cronograma como en recursos financieros:

Avance Físico		**Avance Financiero**	
Fecha de Inicio	31 de diciembre de 2024	Valor del Contrato	$5.701.918.244
Fecha finalización	30 de diciembre de 2025	Pagos contemplados	5
Duración (días)	365	Pagos facturados	0
Ejecución (días)	91	Monto facturado	$ 0
% Avance ejecución	15%	% Avance ejecución	0%

Corte: 31 de marzo de 2025

Tabla 3.2. Estado general del contrato

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

4. Control de programación

4.1. Cronograma de trabajo

En el Anexo *1. Cronograma* se presenta el cronograma ECA_C1-EDT-SKFL-SKPA_F (pdf y mpp) actualizado a la fecha de corte del presente informe, el cual corresponde a una versión F, toda vez que, se recibieron observaciones por parte de la interventoría por medio de correo electrónico el día 25 de marzo de 2025, las cuales fueron atendidas el 31 de marzo de 2025 por medio de correo. De acuerdo con lo anterior, es relevante precisar que a la fecha el cronograma se encuentra en revisión por parte de la Interventoría, por lo cual, el cronograma puede presentar variaciones respecto al concepto que emitan.

4.1.1. Cumplimiento de programación

De acuerdo con la programación planteada por esta Consultoría, a la fecha se presenta el siguiente estado de entregables:

Etapa I. Caracterización y Evaluación de la Infraestructura:

- Componente 1. Metodología, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución de contrato y presentación del equipo consultor: se remitió la versión F del cronograma el día 31 de marzo de 2025, por lo cual, se encuentra en revisión de la interventoría.
- Componente 2. Revisión de Información Existente y Debida Diligencia Documental, incluye informe de debida diligencia, informe de PMA vigente: se presentará en los primeros días del mes de abril.
- Componente 3. Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders) Reuniones Iniciales internas y externas (Kickoff meetings). Incluye matriz de skateholders: se recibió concepto de interventoría de “no objeción” por medio del oficio 2025-IN020-0835 de fecha 26 de marzo de 2025.
- Componente 4. Presentación de estructura del Plan Maestro Aeroportuario y/o Esquema de Planificación Aeroportuario (índice) - Contenido mínimo y capitulo de Introducción, incluye estructura del documento de PMA / EPA y formato fichas de inventario: Se recibió concepto de interventoría de “no objeción” por medio del oficio 2025-IN020-0751 de fecha 18 de marzo de 2025.
- Componente 5. Levantamiento de la información (inventario, fichas y DOFA): se presentará en los primeros días del mes de abril.

Etapa II. Diagnóstico del Aeropuerto:

1. Componente 6. Levantamiento Topográfico: se revisó de forma conjunta con la Entidad y la Interventoría los alcances en esta materia, presentándose propuestas por parte de la consultoría mediante comunicaciones ECA-058 del 3 de marzo y ECA-062 del 11 de marzo, realizándose finalmente mesa técnica con la interventoría el 19 de marzo de 2025 a partir de lo cual la consultoría presentó la Metodología con carta ECA-086 del 23 de marzo de 2025. Finalmente, se notificó el inicio de actividades de topografía convencional a partir del 2 de abril de 2025.

Todo lo anterior, acorde con el cronograma propuesto en versión F y el proceso de atención de observaciones de la Interventoría.

4.1.2. Planes de trabajo ejecutados y programados

(a) Avance de los trabajos

Como parte del desarrollo del proyecto, y a partir de la información obtenida en visitas realizadas entre el 24 y 28 de febrero de 2025, y con la finalidad de ampliación de información primaria, se realizó una nueva visita de campo el día 20 de marzo al aeropuerto de Florencia SKFL.

Se realizaron recorridos por las instalaciones aeroportuarias con el objetivo de ampliar la información sobre el estado de la infraestructura tanto en el lado aire como en el lado tierra. Durante esta visita, se revisaron aspectos clave como accesos, cuartel de Servicio de Extinción de Incendios (SEI), almacenamiento de combustibles, suministro y almacenamiento de energía, Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), Planta de Tratamiento de Agua Potable (PTAP), Torre de Control (TWR) y terminales de pasajeros. También se llevó a cabo una inspección detallada de las pistas, calles de rodaje, plataformas, umbrales, obstáculos cercanos como árboles y cuerpos de agua, iluminación, ayudas visuales, canales y franjas de seguridad, con el fin de evaluar el estado actual de estos elementos y detectar posibles deficiencias en la infraestructura aeroportuaria.



Imagen 4.1. Visita de campo Gustavo Artunduaga Paredes SKFL

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

De otra parte, el 14 de marzo se participó en sesión de trabajo convocada por Indeportes Boyacá, quienes informaron sobre el proyecto de un Centro Deportivo de Alto Rendimiento que se está diseñando en los terrenos contiguos al aeropuerto Juan José Rendón de Paipa, Boyacá, ubicados en la zona norte, en donde actualmente se encuentra un coliseo. Igualmente la consultoría socializó el proyecto y atendió consultas sobre el mismo, considerando la interrelación con el proyecto liderado por Indeportes.

Así mismo, el 26 de marzo se llevó a cabo sesión con Cortupaipa y con la Secretaría de Emprendimiento y Turismo de Florencia, con el fin de recoger información para el proceso de pronósticos de tráfico y operación turística de estos municipios y zonas, lográndose obtener información más detallada sobre el comportamiento y proyecciones de turismo.

Las visitas y reuniones realizadas en febrero y marzo facilitaron la interacción con los stakeholders y la recolección de información relevante sobre necesidades y dificultades que enfrentan los diferentes sectores vinculados al funcionamiento de los aeropuertos, así como el cumplimiento de la entrega del Componente No. 3, versión A, presentada el 11 de marzo de 2025 mediante el oficio ECA-063 y la entrega Componente 4: Presentación de estructura del PMA versión A, realizada el día 7 de marzo de 2025 mediante oficio ECA-061.

Además, se recopiló información esencial para la construcción del informe de debida diligencia, la matriz DOFA y las matrices de interesados, permitiendo así un análisis estructurado de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de cada aeropuerto. Como parte del compromiso con la gestión social y ambiental, se realizó un acompañamiento en ambos aeropuertos para evaluar y mitigar impactos asociados a la operación y desarrollo de los proyectos planificados.

Durante el mes se realizó la entrega en versión A de las metodologías correspondientes a los componentes social, ambiental y topográfico. La metodología del componente topográfico fue presentada con el objetivo de detallar el procedimiento que será implementado para la ejecución de las actividades de levantamiento topográfico, haciendo uso del método tradicional (georreferenciación), el inventario de redes secas y húmedas, y el levantamiento arquitectónico de todas las edificaciones que conforman los sistemas aeroportuarios. Asimismo, se contempla el uso de tecnologías avanzadas como el escaneo LiDAR, imágenes submétricas y modelos satelitales, conforme a los alcances y requerimientos técnicos establecidos en el contrato.

Finalmente, se ha avanzado en el componente 1 respecto del BEP para la implementación de la metodología BIM.

(b) Actividades proyectadas para el próximo período

De la Etapa I

Se estima concluir:

(i) Aprobación de componentes para el cierre de la Etapa 1, lo que implica atención de observaciones en caso de proceder y cierre final de los entregables, así como gestión para la aprobación por parte de la Interventoría.

De la Etapa II:

Se estima concluir con la aprobación de la metodología de topografía y las metodologías ambiental y social respectivamente, así como presentar la metodología de prognosis.

Así mismo, se tiene previsto iniciar actividades de los componentes 6. Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico de todos los sistemas del (los) aeropuerto(s), 7. Pronósticos de la demanda y Análisis socioeconómico, 8. Estudio de Conectividad de la Red Aeroportuaria, 9. Estudio de diagnóstico de alternativas ambientales, urbanas, sociales y prediales preliminar y lineamientos para la gestión del riesgo de desastres por los fenómenos asociados a la variabilidad climática a partir de los Planes de Gestión del Riesgo de Desastres del (los) aeropuerto(s), 10. Estudios operacionales y 11. Cálculo de la Capacidad Vs Demanda en el Lado Aire, Lado Tierra y Servicios Complementarios.

5. Control de calidad

5.1. Informe de comités y avance de compromisos

5.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo

N.º	Fecha	Asunto tratado
1	04/03/2025	Comité de seguimiento
2	04/03/2025	Propuesta levantamiento topográfico, Mesa de trabajo Cronograma Versión E
3	05/03/2025	Mesa de Trabajo – Cronograma EDT – Ruta Critica
4	11/03/2025	Mesa de trabajo Par Especialistas - BIM
5	11/03/2025	Comité de seguimiento
6	11/03/2025	Cronograma de Versión Ajustada
7	11/03/2025	Alcance propuesta metodológica levantamiento topográfico
8	14/03/2025	Reunión Virtual-Temas Pendientes CEDAR- Indeportes Boyacá
9	17/03/2025	BEP – Versión 3
10	17/03/2025	Mesa de Trabajo – Metodología BIM
11	18/03/2025	Comité de seguimiento
12	18/03/2025	Concepto de revisión Componente 3
13	18/03/2025	Concepto de revisión – Componente 4
14	18/03/2025	Mesa de trabajo – Revisión EDT y Propuesta Metodología Levantamiento Topográfico.
15	18/03/2025	Emisión de Solicitud de Información Plan de vuelos y estadísticas operacionales
16	19/03/2025	Fecha de Entrega Propuesta Metodológica
17	19/03/2025	Mesa de Trabajo Topografía – Cronograma de Trabajo
18	19/03/2025	Propuesta Metodológica Levantamiento Topográfico – Convencional, LIDAR e Imágenes Satelitales
19	19/03/2025	Mesa de trabajo – Definición Cronograma
20	25/03/2025	Comité de seguimiento
21	26/03/2025	ECA_ Actualización Plan Maestro Aeropuerto Paipa - Pronósticos De Trafico/Operación Turística
22	26/03/2025	ECA_ Actualización Plan Maestro Aeropuerto Florencia (SKFL) - Pronósticos De Trafico/Operación Turística

Tabla 5.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

5.2. Gestión de correspondencia

5.2.1. Correspondencia recibida

En el Anexo 3.1. Correspondencia recibida se relacionan las comunicaciones recibidas en el presente período por parte de diferentes entidades.

5.2.2. Correspondencia enviada

En el Anexo 3.2. Correspondencia enviada se relacionan las comunicaciones enviadas en el presente período, en respuesta a comunicados recibidos o ante la necesidad de requerir información formal por parte de alguna entidad.

5.3. Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad

Indicador	Fórmula	Periodicidad de medición	Resultado	Detalle
Nivel de cumplimiento de obligaciones pactadas	(52 obligaciones cubiertas / Total 52 obligaciones) x 100	Mensual	100%	Se considera en total 52 obligaciones teniendo en cuenta las 26 generales detalladas en clausula 9 del contrato y las 26 especificas detalladas en la cláusula 10. Con corte al 31 de marzo de 2025 no se han presentado desviaciones en las obligaciones contractuales.
Nivel de cumplimiento de los 30 componentes pactados	(2 aprobados / 30 componentes totales) x 100	Incremental (avance)	6.6%	A la fecha de corte se encuentra en revisión de la interventoría el componente C01, C02 y C05 Se encuentran aprobados los componentes C03 y C04. Por lo anterior, ningún componente a la fecha se encuentra aprobado.
Entrega de Informes	(3 informes entregados / 12 informes totales a entregar) x 100	Incremental (avance)	25%	El presente documento corresponde al tercer informe mensual entregado de los 12 proyectados, por lo tanto, el avance es del 25%. Se debe tener presente que este indicador es de avance incremental, por lo tanto, su meta al corte no es del 100%.
Nivel de cubrimiento del Cronograma de actividades	(Actividades finalizadas al corte / Actividades vencidas al corte) x 100	Mensual	15%	Conforme el avance de las actividades programadas vs. ejecutadas, a la fecha de corte del presente informe se registra avance del 15% de avance.

Tabla 5.2. Indicadores de los compromisos de calidad

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

5.4. Recurso humano

A continuación, se relaciona el personal que ha sido presentado y aprobado por la interventoría, cumpliendo con los perfiles requeridos contractualmente para la ejecución del proyecto:

Comentado [KC1]: @Angelica Ariza agradezco tu apoyo incluyendo las solicitudes de modificación de personal, relacionar oficio de aprobación y ajustar la tabla del personal vigente a la fecha

Comentado [2R1]: Adicional, considero que se debe relacionar el tema de los personal del personal extranjero

N.º	CARGO	NOMBRE	OBSERVACIÓN
1	Director De Proyecto	Bernardo Bonilla Pinzón	N/A
2	Gerente o Coordinador De Proyecto	Carlos Arturo Beltrán	N/A
3	Experto En Planificación Lado Aire	Cristina Collazos Gonzáles	El CPN mediante Resolución No. 20 del 4 de marzo de 2025, otorgó la LICENCIA ESPECIAL No. LE-4028 de 2025.
4	Experto En Planificación Lado Tierra	Alonso Márquez Medina	En trámite del permiso de trabajo
5	Experto En Planificación De Operaciones Y Procedimientos Aeronáuticos Y En Estudios Aeronáuticos.	Antonio Jose Locandro Herrera	El COPNIA mediante Resolución No. R2025011382 del 10 de marzo de 2025 otorgó un Permiso Temporal para ejercer sin MATRICULA PROFESIONAL.
6	Experto En Estudios De Oferta Y Demanda De Tráfico Aéreo (Prognosis)	Dion Zumbrink	El CPN mediante Resolución No. 23 del 11 de marzo de 2025, otorgó la LICENCIA ESPECIAL No. LE-4033 de 2025.
7	Experto En Modelos De Transporte	Oscar Alejandro Cuellar Cepeda	N/A
8	Especialista En Diseño Geométrico	José Jairo Murillo Rivas	N/A
9	Especialista Telecomunicaciones	Manuel Torcuarto Rodríguez Jiménez	El COPNIA mediante Resolución No. R2025011571 del 12 de marzo de 2025 otorgó un Permiso Temporal para ejercer sin MATRICULA PROFESIONAL.
10	Especialista En Energía Y Electromecánica	Gina Mildred Briceño Pardo	N/A
11	Especialista Estructural	Juan Pablo Hoyos Arango	N/A
12	Especialista En Pavimentos	Elber Ramiro Olivares Bareño	N/A
13	Especialista En Hidráulica E Hidrología	Ricardo Javier Forero Trejos	N/A
14	Especialista Geotecnia	Malku Ramiro Álvarez Flórez	N/A
15	Especialista En Presupuestos Y Programación	Christian Felipe Duran Castaño	N/A
16	Especialista En Financiación Pública	German Andrés Castro Gaona	N/A
17	Especialista En Evaluación Socioeconómica	Marisol Caldas González	N/A
18	Especialista En Estructuración Financiera	Ricardo Iván Rave Imedio	N/A
19	Especialista En Infraestructura Logística Especializada (ILE)	Luis Heiner González Galvis	N/A
20	Especialista En Riesgos Para Proyectos De Infraestructura	Oscar Laureano Rosero Jiménez	N/A
21	Especialista Arquitectónico, Urbanismo Y Conectividad	Juan Carlos Antonio de León	N/A

N.º	CARGO	NOMBRE	OBSERVACIÓN
22	Especialista En Presupuestos, Finanzas Públicas Y Aspectos Tributarios	William Ricaurte Álzate Hernández	N/A
22	Especialista En Estructuración Jurídica	Luis Camilo Sierra Gómez	N/A
23	Especialista En Meteorología Aeronáutica	Claudia Elizabeth Torres Pineda	N/A
24	Especialista Ambiental	Diana Carolina Orjuela	N/A
25	Especialista Coordinador Apoyo Social	Gretta Natalie Acosta Sicachá	N/A
26	Especialista Coordinador, Predial, Catastral Y Geodesia	Oscar Herrera	N/A
27	Profesional Biólogo	Yoholima Martínez Guerrero	N/A
28	Profesional Arqueólogo	Martha Bonilla	N/A
29	BIM Manager	Jose Javier Ortiz Marin	El COPNIA mediante Resolución No. R2025011752 del 12 de marzo de 2025 otorgó un Permiso Temporal para ejercer sin MATRICULA PROFESIONAL.
30	Coordinador BIM	John Alejandro Guerrero Gómez	N/A
31	Modelador BIM	Guillermo Andrés de León Ariza	N/A
32	Topógrafo	German Salazar Pérez	N/A
33	Cadenero	Luis David Franco muñoz	N/A

Tabla 5.3. Personal de la Consultoría

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

A través del oficio ECA-068, enviado el 18 de marzo, se relacionó el cambio 2 de personal, presentando la propuesta de hojas de vida con sus respectivos soportes de los siguientes profesionales: ANDRÉS FELIPE GONZÁLEZ PARRA, como Experto en BIM Management; LUIS ESTEBAN DURÁN CARRILLO, como Especialista en Coordinación BIM; y KAREN JOHANNA CORDERO MÁRQUEZ, como Especialista en Modelado BIM. Se espera obtener respuesta en los próximos días.

Respecto a la comunicación entre las partes, agradecemos sea canalizada por medio de la gerencia y/o coordinación del equipo de la Consultoría, con el fin de mantener el canal de comunicación y así gestionar los requerimientos dentro de los tiempos establecidos.

De otro lado, con el fin de dar cumplimiento a la obligación general No.17, se adjunta certificación de parafiscales (Anexo 4. Parafiscales) del mes de marzo de 2025 expedida por el Consorcio PMA Aeropuertos ECA, en la cual se indica que las personas vinculadas a la ejecución del contrato cumplen con los pagos de parafiscales y de afiliación y pago de seguridad social integral (salud, pensiones y riesgos).

6. Control presupuestal

6.1. Información financiera

A continuación, se relaciona la información financiera del proyecto:

Pago N.º	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	11,19%	$ 638.044.652	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	18,03%	$ 1.028.055.859	-	-
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	22,16%	$ 1.263.545.083	-	-
4	Etapa IV: Componente 29	17,58%	$ 1.002.397.227	-	-
5	Etapa V: Componente 30	31,04%	$ 1.769.875.423		
Totales		**100%**	**$ 5.701.918.244**		-

Tabla 6.1. Resumen de aspectos financieros

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

A continuación, se relaciona la información financiera por cada aeropuerto:

6.1.1. Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes (Florencia, Caquetá) (SKFL):

Pago N.º	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	13,00%	$ 436.723.892,92	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	28,10%	$ 943.995.489,99	-	-
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	27,00%	$ 907.041.930,90	-	-
4	Etapa IV: Componente 29	27,40%	$ 920.478.398,21	-	-
5	Etapa V: Componente 30	4,50%	$ 151.173.655,15		
Totales		**100%**	**$ 3.359.413.367**		-

Tabla 6.2. Resumen de aspectos financieros SKFL

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

6.1.2. Aeropuerto Juan José Rondo (Paipa, Boyacá) (SKPA):

Pago N.º	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	13,00%	$ 304.525.789,75	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	28,10%	$ 658.244.205,29	-	-

Pago N.º	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	27,00%	$ 632.476.635,49	-	-
4	Etapa IV: Componente 29	27,40%	$ 641.845.473,36	-	-
5	Etapa V: Componente 30	4,50%	$ 105.412.772,78		
Totales		**100%**	**$2.342.504.877**		-

Tabla 6.3. Resumen de aspectos financieros SKPA

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

6.2. Cuadro de control de pagos (Programado vs Ejecutado)

Durante el periodo reportado no se ha cubierto el tiempo o hitos necesarios para iniciar la facturación del proyecto, tal como se evidencia a continuación:

No.	Pago	Programado			Ejecutado					
		Valor con IVA	% del valor contrato	% Acum.	No. de factura	Fecha de factura	Fecha de desembolso	Valor con IVA	% del valor contrato	% Acum.
1	Primer pago	$ 638.044.652	11,19%	11,19%				$-	0%	0%
2	Segundo pago	$ 1.028.055.859	18,03%	29,22%				$-	0%	0%
3	Tercer pago	$ 1.263.545.083	22,16%	51,38%				$-	0%	0%
4	Cuarto pago	$ 1.002.397.227	17,58%	68,96%				$-	0%	0%
5	Quinto pago	$ 1.769.875.423	31,04%	100%						
Totales		**$ 5.701.918.244**	**100%**	-	-	-	-	$-	0%	-

Tabla 6.4. Resumen de aspectos financieros

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

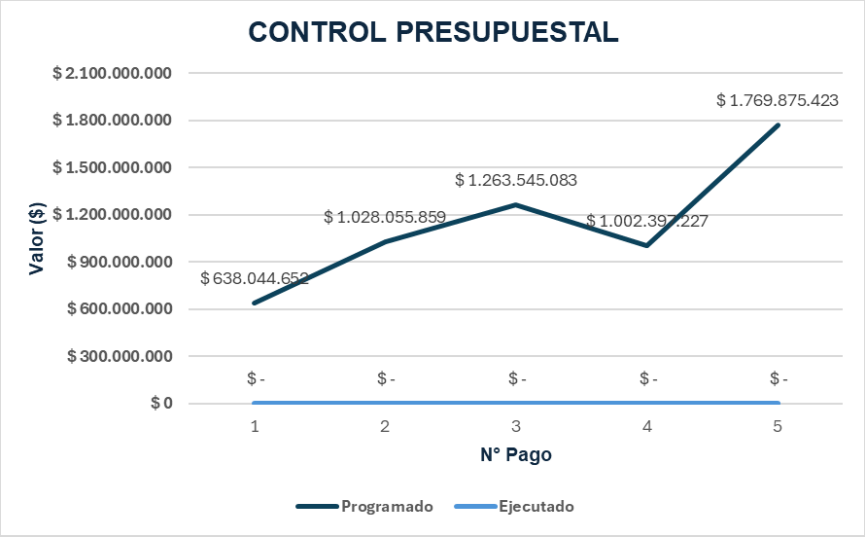


Imagen 6.1. Control presupuestal

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

7. Conclusiones y/o recomendaciones

- Durante el tercer mes de ejecución, el proyecto ha avanzado conforme al cronograma establecido en el desarrollo de los componentes 2 (debida diligencia) y 5 (diagnóstico y DOFA), complementando la actividad de socialización inicial con los actores clave y la recopilación de información relevante para la caracterización de la infraestructura existente. A nivel del componente 1, se atendieron las observaciones de la Interventoría continuando en revisión el cronograma y la metodología, lo que podría generar ajustes en la planificación.
- A la fecha de corte, el componente 3. Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders) Reuniones Iniciales internas y externas (Kickoff meetings) y componente 4. Presentación de estructura del Plan Maestro Aeroportuario y/o Esquema de Planificación Aeroportuario (índice) - Contenido mínimo y capitulo de Introducción se encuentran aprobados por la interventoría.
- Esta consultoría ha identificado los siguientes riesgos:
  - No aprobación del cronograma y metodología de trabajo, a pesar de que han surgido varias revisiones.
  - A la fecha de corte no se ha logrado definir el área de vuelo para lleva a cabo el levantamiento topográfico por medio de LiDAR, lo cual repercute en un posible atraso en las actividades previstas.
  - Así mismo, los tiempos de permisos y/o autorizaciones para el desarrollo de las actividades LiDAR pueden impactar el inicio de los trabajos de campo.
  - Falta de respuesta de las entidades consultadas en el proceso de debida diligencia y falta de entrega de información solicitada a la Aerocivil sobre las intervenciones efectuadas en los aeropuertos, lo que podría impactar tiempos en caso se deba incrementar los procesos de recolección de información primaria.
- Respecto al estado financiero del proyecto, refleja que aún no se han cumplido los hitos necesarios para la facturación.