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 4
ABRIL DE 2025

Versión A

Información documental

Información general:

Título del Documento:	Informe Mensual No. 4
Código del Documento:	ECA_SK00_ET0_C0_GEN_00P3_INF_ANX
Fecha Redacción:	Mayo 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:	Mayo 2025	Mayo 2025		

Registro de modificaciones:

# Revisión	Fecha	Descripción de las modificaciones
1	5/05/2025	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 9
5. Control de calidad 13
5.1. Informe de comités y avance de compromisos 13
5.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo 13
5.2. Gestión de correspondencia 13
5.2.1. Correspondencia recibida 13
5.2.2. Correspondencia enviada 13
5.3. Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad 13
5.4. Recurso humano 14
5.5. Gestión de riesgos 16
6. Control presupuestal 18
6.1. Información financiera 18
6.1.1. Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes (Florencia, Caquetá) (SKFL): 18
6.1.2. Aeropuerto Juan José Rondo (Paipa, Boyacá) (SKPA): 18
6.2. Cuadro de control de pagos (Programado vs Ejecutado) 19
7. Conclusiones y/o recomendaciones 21

Índice Tablas

Tabla 3.1. Información general del contrato 5
Tabla 3.2. Estado general del contrato 6
Tabla 4.1. Registro de Aprobación Componente 1 7
Tabla 4.2. Registro de Aprobación Componente 3 8
Tabla 4.3. Registro de Aprobación Componente 4 8
Tabla 4.4. Registro de Aprobación Metodología Topografía 8
Tabla 4.5. Registro de Aprobación Metodologías Social y Ambiental 9
Tabla 5.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas 13
Tabla 5.2. Indicadores de los compromisos de calidad 14
Tabla 5.3. Personal de la Consultoría 16
Tabla 6.1. Resumen de aspectos financieros 18
Tabla 6.2. Resumen de aspectos financieros SKFL 18
Tabla 6.3. Resumen de aspectos financieros SKPA 19
Tabla 6.4. Resumen de aspectos financieros 19

Índice Imágenes

Imagen 2.1. Ubicación Aeropuerto Gustavo Artunduaga, Florencia, Caquetá 2
Imagen 2.2. Ubicación Aeropuerto Juan José Rondón, Paipa, Boyacá 3
Imagen 6.1. Control presupuestal 20

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 durante el mes de abril de 2025 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 reporte, el equipo consultor ha estado enfocado en la obtención de la aprobación del plan de trabajo, cronograma y EDT, y de los componentes de debida diligencia, diagnóstico DOFA y metodologías: ambiental, social, de topografía y prognosis. Así mismo, acorde con lo observado por la Interventoría se avanzó en la revisión de información existente y debida diligencia documental, y en ajustes al levantamiento de la información (inventario, fichas y DOFA) presentado.

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, así como del entendimiento a nivel del levantamiento de información en campo para los componentes C11, C7 y C8.

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.

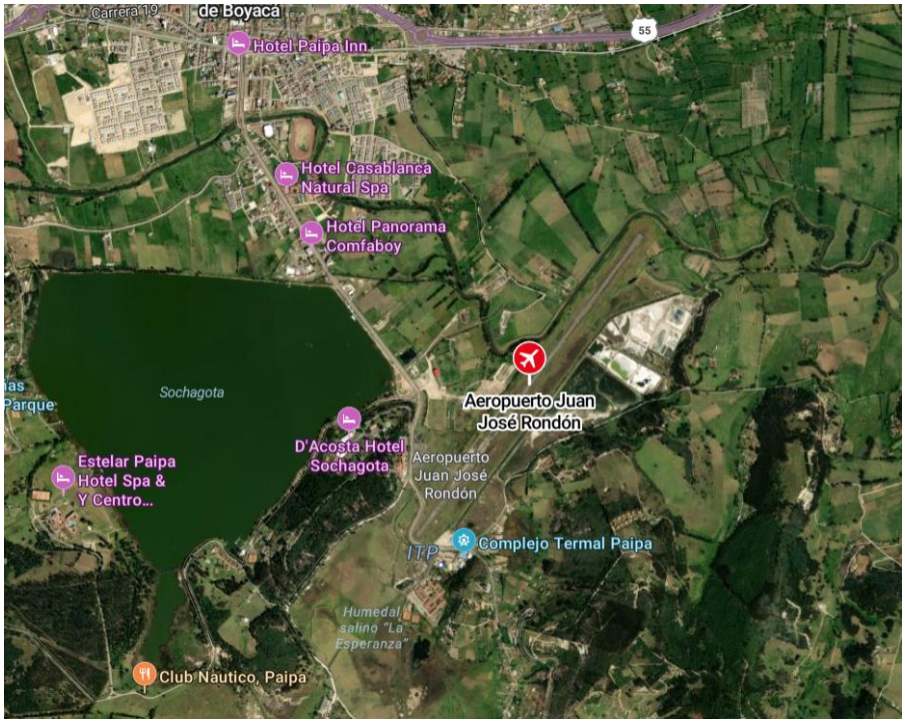


Imagen 2.2. Ubicación Aeropuerto Juan José Rondón, Paipa, Boyacá

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 Pagos**	
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 Programado	**25%**	**% Avance Programado**	**13%**
% Avance ejecución	**22%**	**% Avance ejecución**	**0%**

Corte: 30 de abril 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 con reporte de seguimiento a la fecha de corte del presente informe, el cual corresponde a la versión F.

4.1.1. Cumplimiento de programación

De acuerdo con la programación planteada por esta Consultoría, a la fecha nos encontramos cerrando la Etapa I. Caracterización y Evaluación de la Infraestructura, y con avances en la Etapa II. Diagnóstico del Aeropuerto, desarrollando los siguientes componentes en cada etapa:

Etapa I. Caracterización y Evaluación de la Infraestructura:

- Componente 1. Metodología, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución de contrato y presentación del equipo consultor. Aprobado por Interventoría:

Etapa	Componente	Descripción / Nombre	Estado	Fecha aprobación	Carta de aprobación	Versión Aprobada
1	1.1	Plan de Trabajo (Presentación del equipo consultor -Plan de Riesgos)	Aprobado	24/04/2025	2025-IN020-1137	4
1	1.2	BEP (BIM)	Aprobado	24/04/2025	2025-IN020-1128	4
1	1.3	Cronograma de Ejecución de contrato /EDT	Aprobado	2/04/2025	2025-IN020-0920	5

Tabla 4.1. Registro de Aprobación Componente 1

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

- Componente 2. Revisión de Información Existente y Debida Diligencia Documental, incluye informe de debida diligencia, informe de PMA vigente: Se presentó versión 2 mediante carta ECA-114 el 24-04-2025, con atención de observaciones, se realizó mesa de trabajo del componente ambiental, el entregable se encuentra en proceso de revisión por parte de la Interventoría.
- 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”:

Etapa	Componente	Descripción / Nombre	Estado	Fecha aprobación	Carta de aprobación	Versión Aprobada
1	3.1	Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders)	Aprobado	26/03/2025	2025-IN020-0835	2
1	3.2	Reuniones Iniciales internas y externas (Kickoff meetings).	Aprobado	26/03/2025	2025-IN020-0835	2

Tabla 4.2. Registro de Aprobación Componente 3

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

- 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”:

Etapa	Componente	Descripción / Nombre	Estado	Fecha aprobación	Carta de aprobación	Versión Aprobada
1	4	Presentación de la estructura del Plan Maestro (Índice)	Aprobado	18/03/2025	2025-IN020-0751	1

Tabla 4.3. Registro de Aprobación Componente 4

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

- Componente 5. Levantamiento de la información (inventario, fichas y DOFA): : Se presentó versión 2 mediante carta ECA-122 el 25-04-2025, con atención de observaciones. El entregable se encuentra en proceso de revisión por parte de la Interventoría.

Etapa II. Diagnóstico del Aeropuerto:

- Componente 6. Levantamiento Topográfico: se revisó de forma conjunta con la Entidad y la Interventoría los alcances en esta materia el 28 de abril de 2025 confirmándose por parte de la Aerocivil el cumplimiento del alcance metodológico propuesto por la consultoría. Se notificó el inicio de actividades de topografía convencional a partir del 2 de abril de 2025. Se terminan trabajos de campo del aeropuerto del Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes SKFL. Se finaliza topografía convencional del aeropuerto Juan José Rondón SKPA, y se realizará el levantamiento mediante metodología LIDAR (a partir del 03-05-25). Se ajustó el área según posible ampliación de la pista hacía la cabecera 23. Se cuenta con la metodología de levantamiento topográfico para los componentes C6, C15, C18, aprobada por la Interventoría:

Etapa	Componente	Descripción / Nombre	Estado	Fecha aprobación	Carta de aprobación	Versión Aprobada
0	C0	Metodología Levantamiento Topográfico	Aprobado	22/04/2025	2025-IN020-1097	3

Tabla 4.4. Registro de Aprobación Metodología Topografía

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

- Componente 7. Pronósticos de la demanda y Análisis socioeconómico: Se realiza entrega de la Metodología de prognosis mediante el comunicado ECA-104 (14-04-2025) y se reciben observaciones de interventoría mediante el comunicado 2025-IN020-1122 del 24-04-25. Se realizan socializaciones de la metodología para el levantamiento de información para los componentes C7, C8 y C11 a Interventoría y a Aerocivil los días 24 y 25 de abril de 2025.
- Componente 8. Estudio conectividad red aeroportuaria: Se continúa el análisis de conectividad.

- Componente 9. Diagnóstico alternativas: Entrega de las metodologías social y ambiental ECA-082 28-03-2025. Se realiza atención de observaciones con comunicación 2025-IN020-0956. Se realizaron sesiones de presentación de la tabla de contenido para el desarrollo de las especialidades social y ambiental el 09-04-2025 y predial el 23-04-2025. Se recibió aprobación de la metodología ambiental y social:

Etapa	Componente	Descripción / Nombre	Estado	Fecha aprobación	Carta de aprobación	Versión Aprobada
0	C0	Metodología Ambiental	Aprobado	28/04/2025	2025-IN020-1156	2
0	C0	Metodología Social	Aprobado	28/04/2025	2025-IN020-1156	1

Tabla 4.5. Registro de Aprobación Metodologías Social y Ambiental

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

Etapa III Prefactibilidad:

- Componente 22. Entrega inicial de la Metodología de Geotecnia mediante el oficio ECA-105 (14-04-2025), se atendieron observaciones de Interventoría recibidas mediante el oficio 2025-IN020-1085 del 21-04-25. Se realiza entrega en versión 2 con la atención de observaciones mediante el oficio ECA-123 (25-04-2025).

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 continuación, se presenta una relación de actividades llevadas a cabo durante el período, de orden técnico, ambiental, social, predial, legal, administrativo y financiero:

(a) Avance de los trabajos

Técnico:

Durante el mes de abril de 2025, el equipo consultor centró sus esfuerzos en la obtención de la aprobación del Componente 1: Plan de Trabajo, Cronograma/Estructura de Desglose del Trabajo (EDT), y la Metodología BIM – Documento BEP. Durante el periodo objeto del presente informe, se avanzó en la implementación de la metodología BIM, conforme a los lineamientos contractuales y a las recomendaciones emitidas por la Interventoría. En este sentido, se atendieron y ajustaron las observaciones previamente formuladas, las cuales fueron incorporadas en la versión D del Plan de Ejecución BIM (BEP), presentada por el consultor. Como resultado, se recibió concepto de viabilidad para dicho documento.

Respecto al Componente 2 – Debida Diligencia, se atendieron las observaciones formuladas y se realizaron mesas de trabajo del componente ambiental, con el objetivo de resolver dudas y avanzar en la entrega y formalización de las observaciones.

El Componente 3 cuenta con aprobación por parte de la Interventoría. Esta actividad incluyó la planificación y ejecución de encuentros iniciales con actores internos y externos (kick-off meetings), con el propósito de presentar los objetivos del contrato y establecer canales de diálogo desde las primeras fases del proceso.

El equipo consultor consolidó un diagnóstico que abordó las dimensiones sociales, económicas y culturales de los actores identificados, haciendo énfasis en los contextos locales de los aeropuertos de Florencia y Paipa.

En cuanto al Componente 4, se presentó la estructura del Plan Maestro o Esquema de Planificación Aeroportuaria (índice de contenido mínimo y capítulo de introducción). Durante el mes objeto de este informe, se recibió concepto de aprobación por parte de la Interventoría. Finalmente, en el Componente 5, correspondiente al levantamiento de información (inventario, fichas y análisis DOFA) y la realización del diagnóstico, se atendieron las observaciones emitidas por la Interventoría.

Durante el mes se realizó la atención de observaciones de la Etapa I. Componente 1: Entrega Metodología Social – Versión 1 y Metodología Ambiental - Versión 2. De la cual se recibió concepto de aprobación el día 28 de abril mediante el oficio 2025-IN020-1156 por parte de interventoría.

También se realizó la entrega de la versión 2 de la metodología del componente topográfico, la cual fue presentada con el objetivo de detallar el procedimiento que será implementado para la ejecución de las actividades de levantamiento topográfico. Esta metodología contempla el 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 incorpora el uso de tecnologías avanzadas como el escaneo LiDAR, imágenes submétricas y modelos satelitales, de acuerdo con los alcances y requerimientos técnicos establecidos en el contrato. Finalmente, se avanzó en el desarrollo de las actividades de campo previstas en la metodología propuesta, y se llevaron a cabo mesas de trabajo en las que se socializó dicha metodología con la interventoría y la Aeronáutica Civil.

Actividades de campo:

Inicio de actividades de topografía convencional en campo en SKFL el 2 de abril de 2025 e inicio en SKPA

GUSTAVO ARTUNDUAGA PAREDES (SKFL)





JUAN JOSE RONDON (SKPA)



Ambiental:

El 3 de abril de 2025, se desarrolló la socialización del Contrato de Consultoría No. 24001334 H3 de 2024 con Corpoamazonia, con el fin de dar a conocer las gestiones que se llevarán a cabo en el territorio y las necesidades de apoyo e información requeridas por parte de la autoridad ambiental.

Mediante el radicado 2025-04-04-15-14-59-2 del 22 de abril de 2024, fueron atendidas las observaciones del componente 2, allegadas por la interventoría mediante el oficio 2025-IN020-0969 del 8 de abril de 2025.

Así mismo, el 9 de abril de 2025, se adelantó una mesa de trabajo con la interventoría con el fin de socializar la propuesta de tabla de contenido para el entregable del componente 9 y revisar las observaciones remitidas para los componentes 2 y 5. Durante el mes de abril, se avanzó en el desarrollo de los contenidos del componente 9 “Estudio de diagnóstico ambiental, de riesgos, urbano, social y predial preliminar”.

Social:

Se participó en la socialización con Corpoamazonia realizada el 3 de abril de 2024. Se realizó el análisis de las propuestas de ampliación para el SKPA y se atendieron las observaciones a la metodología remitidas por la interventoría. Así mismo, se participó en la reunión de presentación de avances de los componentes urbano y de conectividad, y se presentó a la interventoría la estructura del Componente 09.

Adicionalmente, se efectuó el análisis para la definición del área de estudio y se registró un avance del 30% en la elaboración del estudio social preliminar del Componente 9.

(a) Actividades proyectadas para el próximo período

De la Etapa I

Se estima concluir:

(i) Aprobación de componentes 2 y 5 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 y el trámite de facturación correspondiente.

De la Etapa II:

Presentar la metodología de prognosis.

Así mismo, se tiene previsto continuar con las actividades de los componentes 6. Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico de todos los sistemas del (los) aeropuerto(s),

Avanzar en actividades de los componentes: 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
Acta No. 13	01/04/2025	Comité de seguimiento
Acta No. 14	8/04/2025	Metodología BIM
Acta No. 15	8/04/2025	Comité de seguimiento
Acta No. 16	09/04/2025	Metodología de Trabajo Componente Social y Ambiental
Acta No. 17	09/04/2025	Implementación Metodología BIM – CDE
Acta No. 18	15/04/2025	Comité de seguimiento
Acta No. 19	22/04/2025	Comité de seguimiento
Acta No. 20	24/04/2025	Metodología integralidad Etapa II. C7, C8, C9, C10, C11, C13
Acta No. 21	24/04/2025	Metodología integralidad Etapa II. C7, C8, C9, C10, C11, C13
Acta No. 22	24/04/2025	Metodología integralidad Etapa II. C7, C8, C9, C10, C11, C13

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	(52 obligaciones cubiertas / Total 52 obligaciones)	Mensual	100%	Se considera en total 52 obligaciones teniendo en cuenta las 26 generales detalladas en clausula 9 del contrato y las

Indicador	Fórmula	Periodicidad de medición	Resultado	Detalle
pactadas	x 100			26 especificas detalladas en la cláusula 10. Con corte al 30 de abril de 2025 no se han presentado desviaciones en las obligaciones contractuales.
Nivel de cumplimiento de los 30 componentes pactados	(3 aprobados / 30 componentes totales) x 100	Incremental (avance)	10%	A la fecha de corte se encuentra en revisión de la interventoría el componente C02 y C05 Se encuentran aprobados los componentes C01, C03 y C04. Por lo anterior, aunque faltan aprobaciones de algunos componentes, no se compromete la calidad del trabajo en tanto que los productos están siendo objeto de revisiones.
Entrega de Informes	(4 informes entregados / 12 informes totales a entregar) x 100	Incremental (avance)	33%	El presente documento corresponde al cuarto informe mensual entregado de los 12 proyectados, por lo tanto, el avance es del 33%. 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	22%	Conforme el avance de las actividades programadas vs. Ejecutadas, a la fecha de corte del presente informe se registra avance del 22% 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:

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.

N.º	CARGO	NOMBRE	OBSERVACIÓN
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
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

N.º	CARGO	NOMBRE	OBSERVACIÓN
29	BIM Manager	José Javier Ortiz Marín	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 abril 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).

5.5. Gestión de riesgos

En el informe de este mes, se incluye una nueva sección destinada a analizar posibles situaciones de interés, problemáticas y aspectos relevantes. En el período reportado, se identificaron dos aspectos clave:

- Se atendió el cubrimiento del alcance exigido en los anexos técnicos para la topografía a nivel de cantidad de hectáreas exigidas, de acuerdo con la metodología presentada y aprobada por la Interventoría y avalada por la Aerocivil.
- Durante el mes se avanzó con la ejecución de las actividades del componente No. 6 - Topografía, en lo correspondiente a las actividades de topografía convencional para los dos aeropuertos, LiDar para SKFL. Para SKPA, el Notam fue aprobado para las actividades en el mes de mayo de 2025, por lo cual, se logró avanzar con las actividades propuestas; sin embargo, las condiciones climáticas generaron atrasos en el desarrollo de las actividades, motivo por el cual, en el presente informe se deja constancia de esta situación, la cual se informó en debida forma a la Interventoría en los comités semanales de seguimiento. Las condiciones climáticas y de neblina, son situaciones de fuerza mayor

que, ante cualquier atraso que se genere en el contrato, deben ser tomadas a consideración por las partes para realizar los ajustes que correspondan en el cronograma.

- Como resultado del proceso continuo de debida diligencia se identifica falta de información por parte de la Aerocivil, sobre lo cual se reiterará mediante solicitud a la Entidad de la información pendiente. Frente a pendientes de otras entidades, se realizaron cartas de reiteración que aún están en proceso de atención en algunos casos y en otros se obtuvo la información solicitada, como fue el caso de Corporinoquia. Igualmente se ha considerado la obtención de información mediante fuentes secundarias y levantamiento en campo, como medida de contingencia respecto a estos riesgos.
- A nivel de la actividad de levantamiento de información en campo requerida en el Componente 11 para la evaluación de capacidad del lado tierra, que se interrelaciona con los Componentes 7 y 8, la consultoría expuso a la Aerocivil y a la Interventoría la comprensión y estrategia de abordaje de dicha actividad, buscando alinear las expectativas de los interesados y delimitando el alcance conforme lo requerido para un proyecto de elaboración de un plan maestro aeroportuario.
- En el marco del proceso de diagnóstico del Aeropuerto de Paipa se ha identificado que la extensión de la pista por ambas cabeceras presenta una serie de condicionantes ambientales y sociales que deben ser abordados de manera adecuada con el fin de establecer estrategias que mitiguen eventuales riesgos para el desarrollo del proyecto. De manera particular por la cabecera 23 se identifica una restricción asociada al traslape con la ronda hídrica del Rio Chicamocha, lo que implica el análisis de la viabilidad de realizar un realineamiento del cauce para evitar su afectación, y eventualmente realizar la ampliación de pista requerida. Por la cabecera 05 se identifica traslape con el Distrito Regional de Manejo Integrado Lago de Sochagota, que corresponde a una de las categorías de áreas protegidas establecida en el Decreto 2372 de 2010, si bien esta figura puede ser sustraída, esto depende de un concepto previo de la autoridad ambiental regional. De acuerdo con lo anterior, se considera necesario presentar ante la Corporación Autónoma Regional de Boyacá-Corpoboyacá la propuesta de desarrollo de infraestructura en ambas cabeceras con el fin de obtener una retroalimentación preliminar que permita acotar el eventual riesgo asociado a la obtención de la viabilidad ambiental de las intervenciones.

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

A continuación se presenta la gráfica de control presupuestal donde se incorpora la medición de avance de valor ejecutado y se diferencia del valor pagado. Al corte del mes de abril de 2025 la consultoría ejecutó el 100% del valor de la Etapa I que se proyecta facturar en el mes de mayo de 2025, una vez se cierren las últimas observaciones de Interventoría sobre los componentes 2 y 5.

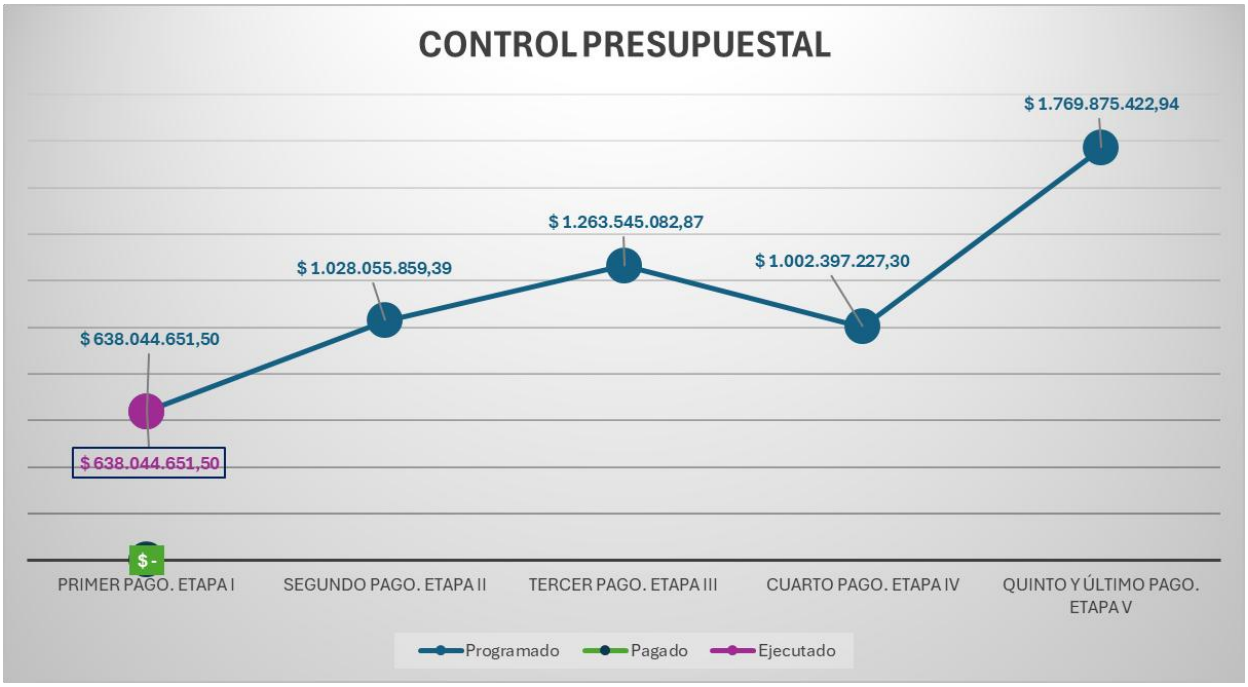


Imagen 6.1. Control presupuestal

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos ECA

7. Conclusiones y/o recomendaciones

- Durante el mes de abril de 2025, se avanzó de manera significativa en la ejecución de actividades correspondientes a las etapas I y II del contrato de consultoría No. 24001334 H3 de 2024, en cumplimiento del cronograma aprobado en versión F y en estrecha coordinación con la Interventoría.
- Consolidación metodológica y planificación: el equipo consultor logró la aprobación de la Metodología, el Plan de Trabajo, la Estructura de Desglose del Trabajo (EDT) y el Plan de Ejecución BIM (versión D), obteniendo concepto de viabilidad por parte de la Interventoría.
- Se avanzó en la atención y cierre de observaciones en los componentes 2, 4 y 5, logrando la aprobación de las versiones ajustadas de los informes de debida diligencia, estructura del Plan Maestro Aeroportuario y fichas de inventario y análisis DOFA.
- Inicio y desarrollo de actividades de campo: se iniciaron las actividades de levantamiento topográfico en el Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes (SKFL) el 2 de abril, y posteriormente en el Aeropuerto Juan José Rondón (SKPA). Se finalizó el trabajo de campo en SKFL y se ejecutó el levantamiento topográfico convencional en SKPA, ajustando el área según la posible ampliación hacia la cabecera 23. Se aplicaron metodologías tradicionales y tecnologías avanzadas como escaneo LiDAR y modelos satelitales, conforme a los requerimientos del contrato.
- Se llevaron a cabo múltiples mesas de trabajo con la Interventoría y la Aeronáutica Civil para la validación de metodologías técnicas (componentes 7, 8, 9 y 22), así como la socialización de contenidos y avances. Adicionalmente, se realizaron reuniones con Corpoamazonia con el fin de articular las gestiones territoriales requeridas para el desarrollo del componente ambiental.
- Se atendieron las observaciones de la Interventoría respecto a los componentes ambientales y sociales. El componente 9 avanzó en la construcción de los insumos técnicos para el diagnóstico ambiental, de riesgos, urbano, social y predial preliminar. Además, se logró un avance del 30% en la elaboración del estudio social preliminar en el marco de la etapa diagnóstica.
- Respecto al estado financiero del proyecto, refleja que aún no se han cumplido los hitos necesarios para la facturación; sin embargo, la consultoría reporta ejecución de los recursos de la Etapa I al 100% y los componentes están en proceso de revisión y aprobación final de Interventoría para facturar dicha etapa el próximo período.