Consorcio PMA
Aeropuertos NS

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Realizar consultoría para actualización de PMA del ATO SKUC y elaboración EPA de los ATOS SKSA y SKOC, a nivel de factibilidad; análisis de integración operacional, económica y conectividad de Norte de Santander.

Contrato N.º 24001333 H3 DE 2024

INFORME MENSUAL 1

ENERO DE 2025

Versión B

Información documental

Información general:

Título del Documento:	Informe Mensual No. 1
Código del Documento:	NS_INFMEN01_ENE-25_B
Fecha Redacción:	Febrero 2025

Registro de aprobación:

Revisión: A	Elaboró (Consultor)	Revisó y Editó (Consultor)	Revisó y Aprobó (Interventor)	Aprobó (Interventor)
Nombre:	Karen Cordero	Andrea Guerra Miguel Vargas Pinzón		
Cargo:	Profesional de proyectos de Infraestructura	Gerente del Proyecto de Consultoría Director del Proyecto de Consultoría		
Fecha:	Febrero 2025	Febrero 2025		

Registro de modificaciones:

# Revisión	Fecha	Descripción de las modificaciones
A	07/02/2025	Versión inicial
B	07/03/2025	Ajuste atendiendo observaciones del oficio C155-CE-028-2025

Aviso legal

Este documento ha sido preparado por Consorcio PMA Aeropuertos NS exclusivamente para la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil (en adelante, el 'Cliente') y está destinado únicamente para su uso en relación con el proyecto mencionado. No podrá ser empleado con otros fines. La única excepción a esta restricción será para aquellas personas designadas por la Entidad (el 'Cliente') que participen en la validación de la información presentada, así como para aquellos involucrados en los trámites y procedimientos necesarios para la ejecución del proyecto. Estos últimos podrán acceder y utilizar el contenido, la información o cualquier opinión contenida en el documento (los 'Destinatarios').

No asumimos ninguna responsabilidad, obligación o deber de cuidado hacia terceros que accedan a este documento. El presente informe es de carácter confidencial y contiene información protegida por derechos de propiedad intelectual. Cualquier persona que lo reciba deberá utilizarlo exclusivamente para los fines vinculados al proyecto, garantizando su confidencialidad y tratándolo con el mismo nivel de resguardo que aplicaría a su propia información reservada.

No ofrecemos ninguna declaración, garantía o compromiso, ya sea explícito o implícito, ni asumimos responsabilidad alguna frente a ninguna parte distinta del Cliente o cualquier Destinatario en relación con la exactitud o integridad de la información contenida en este documento. Para evitar cualquier malentendido, este documento no debe interpretarse en ningún caso como una opinión o asesoría en materia legal, financiera o de seguros.

Rechazamos cualquier tipo de responsabilidad derivada de actos ilícitos, acuerdos contractuales o cualquier otra circunstancia con respecto a cualquier persona o entidad distinta del Cliente o los Destinatarios, en relación con este informe o cualquier información que se le atribuya.

Asimismo, no asumimos responsabilidad alguna por posibles errores u omisiones en el documento que resulten de imprecisiones, omisiones o inexactitudes en los datos, información o declaraciones proporcionadas por terceros, incluido el Cliente ("Datos"). No hemos llevado a cabo una verificación independiente de estos Datos y hemos asumido que son precisos, confiables, completos y actualizados a la fecha en que fueron proporcionados.

Las proyecciones y estudios presentados en este documento han sido elaborados en función de dichos Datos, por lo que su contenido depende de la veracidad y exactitud de estos. Es importante señalar que algunas de las hipótesis utilizadas para desarrollar estas proyecciones y estudios podrían no materializarse, y pueden surgir eventos o circunstancias imprevistas.

Dado que los estudios y diseños aquí expuestos corresponden a las fases de prefactibilidad y factibilidad del proyecto, es posible que requieran ajustes en la etapa de ingeniería de detalle propia de la fase constructiva. Tales modificaciones podrían derivar del desarrollo natural del diseño o de la necesidad de corregir soluciones técnicas condicionadas por los Datos, los cuales han sido proporcionados, en su mayoría, por la Aeronáutica Civil.

Si bien consideramos que la información y las conclusiones contenidas en este documento son fundamentadas, cada parte interesada deberá ejercer su propio criterio y análisis al momento de hacer uso de ellas.

En ninguna circunstancia este documento, en su totalidad o en parte, podrá ser utilizado en el contexto de una oferta pública o privada de valores. Esto incluye su incorporación en cualquier memorando, prospecto, cotización o comunicado relacionado con la emisión, oferta o anuncio de títulos en los mercados financieros.

Índice documento

Información documental II
Índice documento 1
Índice Tablas 3
Índice Imágenes 4
Listado de Anexos 5
1. Introducción 6
2. Alcance del proyecto 7
2.1. Objetivo general 7
2.2. Área de Influencia 7
2.3. Etapas del proyecto 8
3. Antecedentes del contrato 9
3.1. Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca (ATO SKUC) 9
3.1.1. Información general 9
3.2. Aeropuerto Los Colonizadores de Saravena (ATO SKSA) 14
3.2.1. Información general 14
3.3. Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña (ATO SKOC) 16
3.3.1. Información general 16
4. Información General del Contrato de Consultoría 18
4.1. Información general 18
4.2. Garantías y vigencias 18
4.3. Estado general 19
5. Control de programación 20
5.1. Cronograma de trabajo 20
5.1.1. Cumplimiento de programación 20
5.1.2. Planes de trabajo ejecutados y programados 20
6. Control de calidad 23
6.1. Informe de comités y avance de compromisos 23
6.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo 23
6.2. Gestión de correspondencia 24
6.2.1. Correspondencia recibida 24
6.2.2. Correspondencia enviada 24

6.3. Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad 24
6.4. Recurso humano 25
6.5. Gestión de riesgos 27
7. Control presupuestal 28
7.1. Información financiera 28
7.2. Cuadro de control del presupuesto programado y ejecutado 28
7.2.1. Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (Arauca, Arauca) - SKUC 28
7.2.2. Aeropuerto Los Colonizadores (Saravena, Arauca) - SKSA 28
7.2.3. Aeropuerto Aguas Claras (Ocaña, Norte de Santander) (SKOC) 29
7.3. Cuadro de control de pagos (Programado vs Ejecutado) 29
8. Conclusiones y/o recomendaciones 31

Índice Tablas

Tabla 3.1. Caracterización de la pista. 10
Tabla 3.2. Rutas existentes en el Aeropuerto. 13
Tabla 2.3. Condiciones actuales de la pista 15
Tabla 3.4. Condiciones actuales de la pista 15
Tabla 3.5. Clave del diseño del aeródromo. 15
Tabla 4.1. Información general del contrato 18
Tabla 4.2. Información de garantías del contrato 19
Tabla 4.3. Estado general del contrato 19
Tabla 5.1. Ponderación de porcentajes de avance 21
Tabla 6.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas 24
Tabla 6.2. Indicadores de los compromisos de calidad 25
Tabla 6.3. Personal de la Consultoría 26
Tabla 6.4. Equipo interno de la Consultoría 26
Tabla 7.1. Resumen de aspectos financieros 28
Tabla 7.2. Resumen de aspectos financieros SKUC 28
Tabla 7.3. Resumen de aspectos financieros SKSA 29
Tabla 7.4. Resumen de aspectos financieros SKSA 29
Tabla 7.5. Resumen de aspectos financieros 29

Índice Imágenes

Imagen 2.1. Área de influencia.....7
Imagen 3.1. Ubicación Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz, Arauca, Arauca 10
Imagen 3.2. Plataforma del Aeropuerto SKUC. 11
Imagen 3.3. Terminal del Aeropuerto SKUC.....11
Imagen 3.4. Operación del Aeropuerto SKUC. 12
Imagen 3.5. Proyección de pasajeros del 2013 al 2035 13
Imagen 3.6. Ubicación Aeropuerto Los Colonizadores, Saravena, Arauca.....14
Imagen 3.7. Ubicación Aeropuerto Aguas Claras, Ocaña, Norte de Santander.....16
Imagen 3.8. Plano del aeródromo OACI 17
Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado) 30

Listado de Anexos

Anexo 1. Cronograma

Anexo 2. Actividades

Anexo 3. Actas

Anexo 4.1. Correspondencia Recibida

Anexo 4.2. Correspondencia Enviada

Anexo 5. Parafiscales

Anexo 6. Matriz de Riesgos

1. Introducción

El presente informe tiene como propósito documentar los avances y actividades desarrolladas en el marco del Contrato de Consultoría No. 24001333 H3 de 2024, "*REALIZAR CONSULTORÍA PARA ACTUALIZACIÓN DE PMA DEL ATO SKUC Y ELABORACIÓN EPA DE LOS ATOS SKSA Y SKOC, A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE NORTE DE SANTANDER".* Este proyecto se desarrolla en el Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (Arauca, Arauca), Aeropuerto Los Colonizadores (Saravena, Arauca) y el Aeropuerto Aguas Claras (Ocaña, Norte de Santander).

Durante este primer mes, el equipo consultor ha estado enfocado en la fase de planeación y aprobación de la metodología para la ejecución del proyecto. Esta etapa es crucial, ya que involucra la definición de estrategias, lineamientos y procesos necesarios para asegurar una correcta implementación.

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 en esta fase inicial 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. Alcance del proyecto

2.1. Objetivo general

Realizar la consultoría para la actualización del Plan Maestro Aeroportuario (PMA) del Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca (SKUC) y la elaboración de los Esquemas de Planificación Aeroportuaria (EPA) de los aeropuertos Los Colonizadores de Saravena (SKSA) y Aguas Claras de Ocaña (SKOC), a nivel de factibilidad, integrando análisis de conectividad, integración operacional y económica en la región de Norte de Santander.

2.2. Área de Influencia

El área de influencia del proyecto abarca la región Nor-Oriental de Colombia, comprendiendo los departamentos de Norte de Santander y Arauca, donde se encuentran los aeropuertos Santiago Pérez Quiroz de Arauca (SKUC), Los Colonizadores de Saravena (SKSA) y Aguas Claras de Ocaña (SKOC). Por medio de la cual se pretende asegurar la evaluación de su conectividad con otros terminales aéreos regionales, así como su integración con las redes de transporte terrestre, fluvial y ferroviario. La identificación de esta área permite analizar la demanda actual y futura del transporte aéreo, optimizar la infraestructura y garantizar un desarrollo sostenible que fortalezca la competitividad y el crecimiento económico de la región.

A continuación, se relacionan los aeropuertos de acuerdo con el esquema de planificación aeroportuaria vigente o el que se deberá proponer:

- **PMA:** SKUC Arauca (Arauca): Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz
- **EPA:** SKSA Saravena (Arauca): Aeropuerto Los Colonizadores
- **EPA:** SKOC Ocaña (Nte. Santander): Aeropuerto Aguas Claras

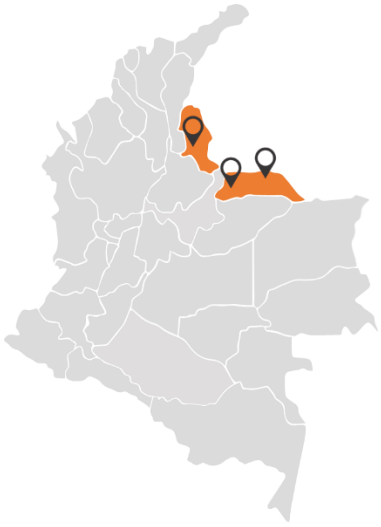

Imagen 2.1. Área de influencia

Fuente: Elaboración propia

2.3. Etapas del proyecto

- **I – CARACTERIZACIÓN:** Planeación / evaluación y proyecciones demanda y servicios.
- **II – DIAGNÓSTICO:** Análisis del estado actual del PMA/EPA y de cada aeropuerto, incluye fichas e info. Sec.
- **III – PREFACTIBILIDAD:** Concluye el PMA o EPA y se realizan estudios y diseños (LOD200) para todo el horizonte de 30 años.
- **IV – FACTIBILIDAD:** Desarrollo de estudios nivel factibilidad de alternativa para: PAL 0.
- **V – VIABILIDAD:** Estructuración jurídica y financiera; 5 Productos por dimensión (alternativa de transacción unifica).

3. Antecedentes del contrato

La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), en su misión de mejorar la infraestructura y los servicios aeroportuarios en Colombia, ha identificado la necesidad de actualizar el Plan Maestro Aeroportuario (PMA) del Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca (ATO SKUC), así como de elaborar el Esquema de Planificación Aeroportuaria (EPA) para los aeropuertos de Los Colonizadores de Saravena (ATO SKSA) y Aguas Claras de Ocaña (ATO SKOC). Este proyecto se enmarca en el objetivo de mejorar la conectividad aérea en el departamento de Norte de Santander y asegurar que los aeropuertos de la región puedan adaptarse a los estándares de seguridad, eficiencia y operatividad requeridos para satisfacer la demanda futura de transporte aéreo. A continuación, se presentan características relevantes por cada aeropuerto:

3.1. Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca (ATO SKUC)

3.1.1. Información general

- Situado en Arauca, la capital del departamento, a 3 km al sur del centro de la ciudad.
- Tiene una ubicación estratégica dentro del casco urbano, rodeado por los barrios Brisas del Llano, Flor de mi Llano, Mata de Venado, San Carlos y Piquetierra.
- Conectado con Venezuela a través del Puente Internacional José Antonio Páez y con el interior de Colombia mediante la Ruta de los Libertadores.
- Actualmente, ofrece vuelos comerciales directos en la ruta Bogotá – Arauca.
- Su desarrollo está impulsado por el potencial económico del petróleo, la agricultura y el turismo llanero.
- El Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (SKUC), en Arauca, Colombia, desempeña un papel fundamental en la conectividad de la región, especialmente por su ubicación estratégica en la frontera con Venezuela. Su operación facilita el transporte de pasajeros y carga, impulsando tanto el crecimiento económico como la integración social y comercial. En una zona donde las alternativas de transporte terrestre son limitadas, este aeropuerto se convierte en una solución clave para la movilidad y el desarrollo. Además, las recientes mejoras en infraestructura y seguridad refuerzan su relevancia como un propulsor del progreso regional y un enlace vital en la Orinoquía.

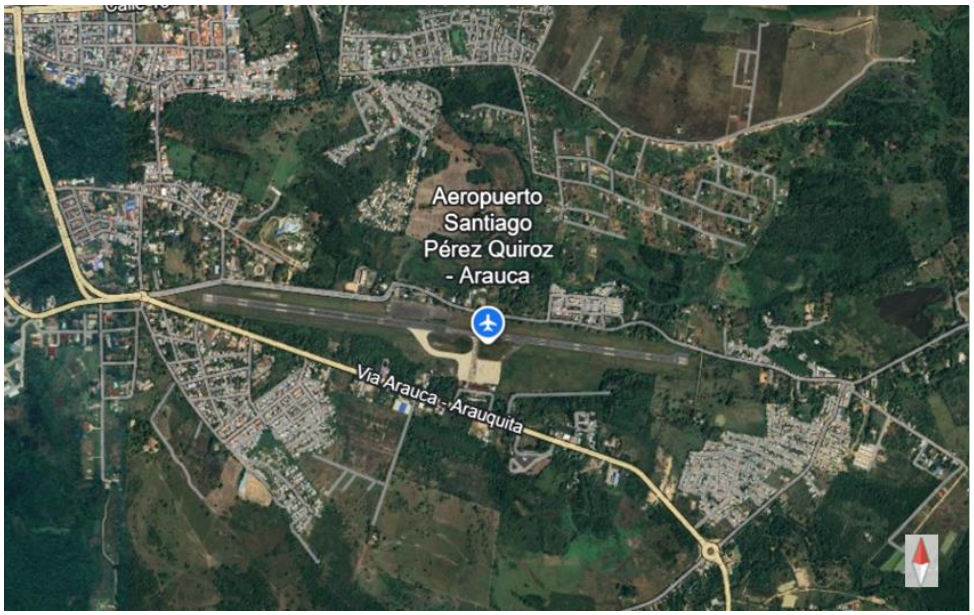

Imagen 3.1. Ubicación Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz, Arauca, Arauca

Fuente. Elaboración propia a partir de Google Maps

Estructura física lado aire

- El aeropuerto cuenta con una pista de categoría 4C en Pavimento flexible, de 2100 metros por 30 de ancho con un perfil casi horizontal y una PCN de 81/F/B/X/T, lo que quiere decir que la pista está en capacidad de recibir aeronaves con ACM igual o menor a 81. (Aeronáutica Civil, 2013)
- La caracterización la pista del aeropuerto, se muestra en la siguiente tabla:

RWY	Orientación (°)	DIM (m)	Localización THR	Elevación THR (m/ft)	Dimensiones adicionales (m)	Superficie y resistencia
11	106	2,100 x 30	07°04'12.57"N 070°44'47.01"W	128.12 / 420	SWY: No, CWY: No, Franja: 2,220 x 120	Concreto Asfáltico, PCN 81/F/B/X/T
29	286	2,100 x 30	07°04'03.60"N 070°43'39.01"W	126.99 / 417	SWY: No, CWY: No, Franja: 2,220 x 120	Concreto Asfáltico, PCN 81/F/B/X/T

Tabla 3.1. Caracterización de la pista.

Fuente: Consorcio PMA Aeropuertos NS adaptado de (Aeronáutica Civil, 2013)

- La plataforma permite desarrollar puntos de parqueo para aeronaves de tipo 3C. Presenta congestión cuando hay mezcla de Aeronaves comerciales de Estado, de clave de referencia A y B. (Aeronáutica Civil, 2013).

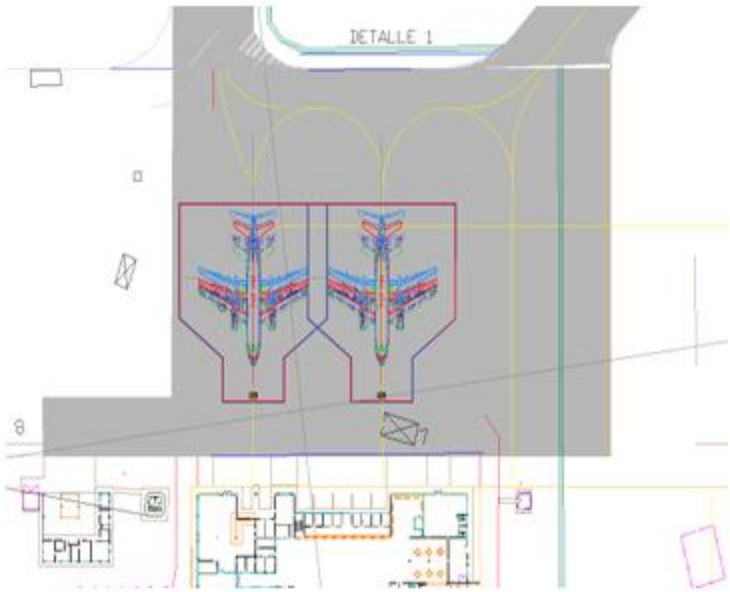

Imagen 3.2. Plataforma del Aeropuerto SKUC.

Fuente. PM 2013 SKUC (Aeronáutica Civil, 2013)

Estructura física lado tierra

- La terminal del aeropuerto reparte a lo largo de la edificación las diferentes actividades de acuerdo con los accesos determinados en el diseño original del mismo, para repartir equitativamente los pasajeros hacia las áreas de chequeo, cumpliendo con la función de conectar el Terminal con la calle, siendo necesario una readecuación funcional.

Imagen 3.3. Terminal del Aeropuerto SKUC.

Fuente. (Aeronáutica Civil, 2013)

- La ubicación de la dirección de bomberos en el aeropuerto no es adecuada para atender las emergencias en pista, implica invadir áreas de circulación de las maquinas tanto a plataforma, calle de rodaje como a pista.

Operaciones Aéreas

- Para el año 2013, y de acuerdo con la información del EPA vigente, las operaciones Aéreas del Aeropuerto se podían clasificar de la siguiente manera:

Imagen 3.4. Operación del Aeropuerto SKUC.

Fuente: Consorcio PMA Aeropuertos NS adaptado de (Aeronáutica Civil, 2013)

- Operan aeronaves como:
  - Monomotores
  - Bimotores de hélice
  - Aeronaves de Estado, como AntonovAN-24,AN 28 y AN32B,HérculesC 130
  - Aeronaves de instrucción, Cessna 152, 180, 210, Piper Apache,Saratoga,Navajo,Seneca entre otros
  - Aviones comerciales como: Dornnier 328, DASH-8, Jetstream 41, Embraer 145, 170 y190
  - Aeronaves de fumigación
- Según el PMA vigente, las proyecciones de pasajeros del aeropuerto, desde el año 2013 al año 2035, son las siguientes:

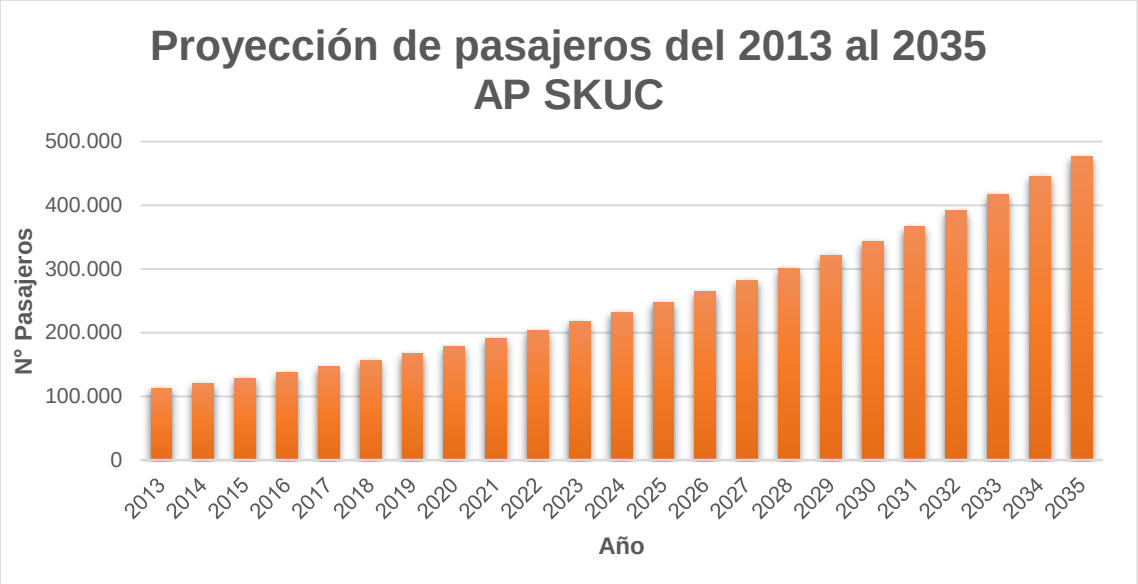

Imagen 3.5. Proyección de pasajeros del 2013 al 2035

Fuente: Consorcio PMA aeropuertos NS adaptado de (Aeronáutica Civil, 2013)

- Al día se reportan un aproximado de 7 vuelos entre comerciales y militares.
- Las rutas existentes actualmente en el aeropuerto, son las siguientes:

AEROLÍNEA	DESTINO
Avianca	Bogotá
Clic Air	Cúcuta
Satena	Bogotá
Clic Air	Bogotá
Satena	Bucaramanga
Satena	Bogotá
Clic Air	Bucaramanga

Tabla 3.2. Rutas existentes en el Aeropuerto.

Fuente: Consorcio PMA aeropuertos NS adaptado de https://www.flightera.net/es/airport/Arauca/SKUC/

3.2. Aeropuerto Los Colonizadores de Saravena (ATO SKSA)

3.2.1. Información general

- Ubicado en Saravena, Arauca, el segundo municipio más poblado del departamento.
- Es un punto clave del comercio en el piedemonte araucano.
- Actualmente, únicamente operan vuelos comerciales de Satena y Clic con destinos a Bogotá, Bucaramanga y Cúcuta.
- Su conectividad es limitada, lo que representa un desafío para el desarrollo económico y turístico de la región.

Imagen 3.6. Ubicación Aeropuerto Los Colonizadores, Saravena, Arauca

Fuente. Elaboración propia a partir de Google Maps

Estructura física lado aire

- La pista del aeropuerto cuenta con la siguiente configuración:

Designaciones RWY	BRG GEO y MAG	Dimensiones de la RWY (m)	Resistencia (PCN) y Superficie RWY	COORD THR/EXTREMO RWY y GUND	ELEV THR y MAX ELEV de la TDZ de las RWY de PA
16	158	1200 x 30	PCN 86/F/A/X/T Asfalto / Asphalt SWY: No	065712.66N 071512.78W GUND: —	THR 204 M
34	338	1200 x 30	PCN 86/F/A/X/T Asfalto / Asphalt SWY: No	065649.94N 071511.71W GUND: —	THR 203 M

Tabla 3.3. Condiciones actuales de la pista

Fuente: (Aeronáutica Civil, 2013)

Pendiente RWY y SWY	Dimensiones SWY (m)	Dimensiones CWY (m)	Dimensiones Franja (m)	Dimensiones RESA (m)	Emplazamiento RAG
Para RWY 16: NIL	No	No	1320 x 150	NIL	No
Para RWY 34: NIL	No	No	1320 x 150	NIL	No

Tabla 3.4. Condiciones actuales de la pista

Fuente: (Aeronáutica Civil, 2013)

- Cuenta con una pista asfaltada de 1,200 metros de longitud, orientada en dirección 16/34.
- Actualmente operativa incluso en condición nocturna limitada.
- El aeropuerto tiene como objetivo migrar a una clasificación tipo 3C, específicamente descrita para un ATR 72-600, para lo cual la capacidad de lado aire y tierra debe planearse de forma adecuada a los requisitos normativos aplicables.
- Finalmente, la clave del diseño del aeródromo tiene en cuenta la siguiente tabla:

Número de Clave	Longitud de campo de clave de referencia del avión	Letra de Clave	Envergadura	Anchura exterior entre ruedas del tren de aterrizaje principal*
1	Menos de 800 m	A	Hasta 15 m (exclusive)	Hasta 4.5 m (exclusive)
2	Desde 800 m hasta 1.200 m (exclusive)	B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)	Desde 4.5 m hasta 6 m (exclusive)
3	**Desde 1.200 m hasta 1.800 m (exclusive)**	**C**	**Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)**	**Desde 6 m hasta 9 m (exclusive)**
4	Desde 1.800 m en adelante	D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
5		E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)	Desde 9 m hasta 14 m (exclusive)
6		F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)	Desde 14 m hasta 16 m (exclusive)

Tabla 3.5. Clave del diseño del aeródromo.

Fuente: (Aeronáutica Civil, 2013)

Con base en la tabla anterior, la elaboración del EPA del aeropuerto deberá tener en cuenta que ahora podrán aterrizar aeronaves de unas 8 toneladas de peso, de 70 a 80 pasajeros y con una longitud aproximada de 27 metros.

3.3. Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña (ATO SKOC)

3.3.1. Información general

- Ubicado en Ocaña, Norte de Santander, la segunda ciudad más grande del departamento.
- Construido entre 1967 y 1970 por la entonces Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA).
- En los años 80, fue un importante centro de operaciones de ACES, con vuelos directos a Barrancabermeja, Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cúcuta y Medellín.
- Actualmente no cuenta con operación comercial, solo vuelos militares.
- La consultoría busca evaluar su viabilidad para reactivar rutas comerciales y mejorar la conectividad aérea en la región.

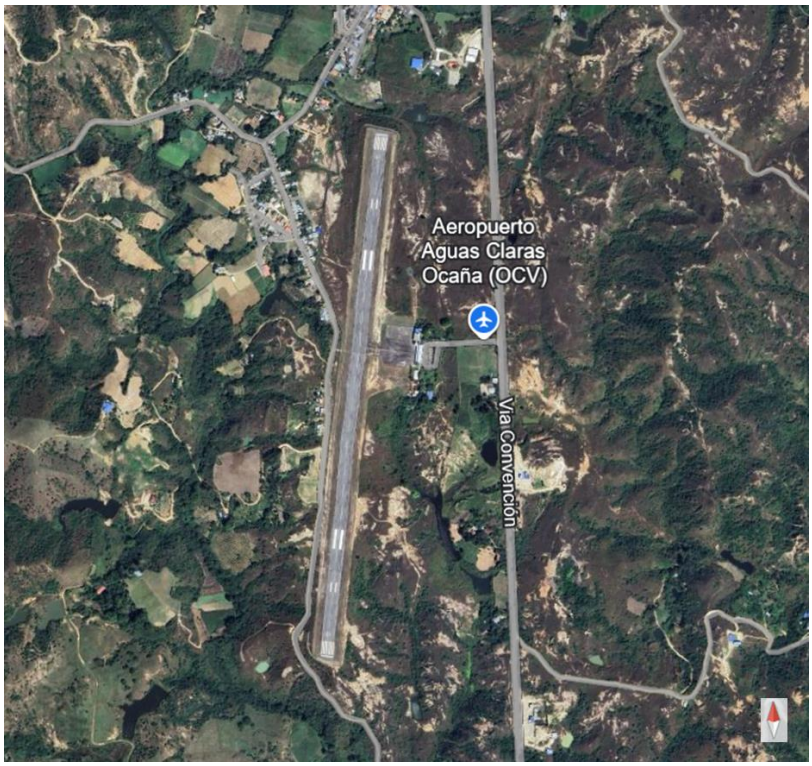

Imagen 3.7. Ubicación Aeropuerto Aguas Claras, Ocaña, Norte de Santander

Fuente. Elaboración propia a partir de Google Maps

Estructura física lado tierra

- El aeropuerto cuenta con elementos disponibles para el manejo de cargas. No cuenta con servicios de manejo de incendios o bomberos efectivo, pues su disposición en el sitio no es de forma continua.
- El aeropuerto cuenta con una Torre de control
- El aeropuerto cuenta con una estación de sanidad aeroportuaria
- Ofrece servicios básicos para los pasajeros, incluyendo cafeterías con alimentación básica.
- Comodidades disponibles para los viajeros: carritos portaequipaje y servicios de enfermería.

- La terminal cuenta con un área de estacionamiento al aire libre frente al edificio.
- Instalaciones adaptadas de manera básica para pasajeros con movilidad reducida (rampas y baños).
- Presencia de oficinas comerciales de aerolíneas y administrativas dentro de la terminal.

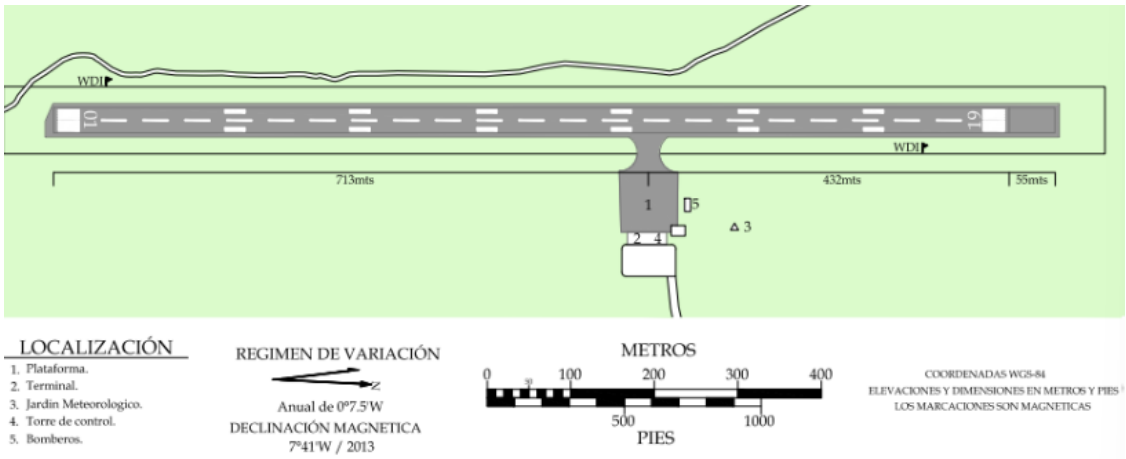

Imagen 3.8. Plano del aeródromo OACI

Fuente: AIP Colombia

Estructura física lado aire

- La pista de aterrizaje existente es de asfalto, con un ancho de 23 m y una resistencia de unos 19000 kg tiene un largo de 1173 m.

4. Información General del Contrato de Consultoría

4.1. Información general

N.º de contrato	**No.24001333 H3 DE 2024**
Tipo de contrato	Consultoría
Objeto	REALIZAR CONSULTORÍA PARA ACTUALIZACIÓN DE PMA DEL ATO SKUC Y ELABORACIÓN EPA DE LOS ATOS SKSA Y SKOC, A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE NORTE DE SANTANDER
Cliente	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
Contratista	CONSORCIO PMA AEROPUERTOS NS NIT 901.898.961-5 A continuación, se relaciona la participación de cada una de las partes que conforman el Consorcio: • 50% Consultora Capital • 40% SCADIA • 10% Consultora Central
Interventoría	CONSORCIO INTER PMA NORTE NIT 901.900.799-6
Valor Inicial	$9.476.507.267 (incluido IVA)
CDP	No. 91824 del 17 de mayo de 2024
Vigencias futuras	Compromiso de vigencia futura No. 3724 del 28 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 de póliza de garantías el 31 de diciembre de 2024

Tabla 4.1. Información general del contrato

Fuente. Elaboración propia

4.2. Garantías y vigencias

	Amparo (%)	Valor Asegurado ($)	VIGENCIA DESDE	VIGENCIA HASTA
Cumplimiento	20%	$ 1.895.301.453,40	31/12/2024	01/05/2026

Calidad del Servicio ofrecido	30%	$ 2.842.952.180,10	31/12/2025	31/12/2026
Salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales	20%	$ 1.895.301.453,40	31/12/2024	31/12/2028
Responsabilidad Civil Extracontractual	500 SMLMV	$ 650.000.000	27/01/2025	27/01/2026

Tabla 4.2. Información de garantías del contrato

Fuente. Elaboración propia

4.3. Estado general

En el anexo 1. Cronograma se presenta el cronograma NS_SK00_ET1_C01_EDT_B (pdf y mpp) actualizado a la fecha de corte del presente informe, el cual corresponde a una versión B, toda vez que, se recibieron observaciones por parte de la interventoría por medio del comunicado C155-CE- 012-2025 el 27 de enero de 2025, las cuales fueron atendidas el 4 de febrero de 2025 por medio del comunicado NS-034. De acuerdo con lo anterior, es relevante precisar que a la fecha el cronograma se encuentra en revisión por parte de la Interventoría, es decir, que no se encuentra aprobado, por lo cual, el cronograma puede presentar variaciones respecto al concepto que emitan.

A continuación, se presenta el avance físico del proyecto, calculado con base al % de avance programado versus el % de avance ejecutado. 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	$9.476.507.267
Fecha finalización	31 de diciembre de 2025	Pagos contemplados	5
Duración (días)	365	Pagos facturados	0
Ejecución (días)	35	Monto facturado	$ 0
% Avance ejecución	**2%**	**% Avance ejecución**	**0%**

Corte: 7 de febrero de 2025

Tabla 4.3. Estado general del contrato

Fuente. Elaboración propia

5. Control de programación

5.1. Cronograma de trabajo

5.1.1. Cumplimiento de programación

De acuerdo con la programación planteada por esta Consultoría, a la fecha nos encontramos en la Etapa I. Caracterización y Evaluación de la Infraestructura desarrollando los componentes 1. Metodología, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución de contrato y presentación del equipo consultor, 2. Revisión de Información Existente y Debida Diligencia Documental, 3. Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders) y 4. Presentación de estructura del Plan Maestro Aeroportuario y/o Esquema de Planificación Aeroportuario (índice) - Contenido mínimo y capitulo de Introducción, todo lo anterior, dentro del tiempo establecido en el cronograma propuesto versión B.

El contrato se encuentra en estado de cumplimiento, dado que las actividades establecidas en el plan de trabajo se han desarrollado conforme a lo programado, asegurando el cumplimiento de los requerimientos contractuales. Asimismo, se han implementado los controles necesarios para garantizar la correcta ejecución de los entregables.

5.1.2. Planes de trabajo ejecutados y programados

Avance de los trabajos

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

- Técnico: Se adelantaron actividades relacionadas con la debida diligencia documental, por lo cual se remitieron solicitudes de información a diversas entidades que se enuncian más adelante.
- Ambiental: Se adelantaron actividades relacionadas con la debida diligencia documental, por lo cual se remitieron solicitudes de información a diversas entidades que se enuncian más adelante.
- Social: Se adelantaron actividades relacionadas con la debida diligencia documental, por lo cual se remitieron solicitudes de información a diversas entidades que se enuncian más adelante.
- Predial: Se adelantaron actividades relacionadas con la debida diligencia documental, por lo cual se remitieron solicitudes de información a diversas entidades que se enuncian más adelante.
- Legal: Se adelantaron actividades relacionadas con la debida diligencia documental, por lo cual se remitieron solicitudes de información a diversas entidades que se enuncian más adelante.
- Administrativo: Se atendieron observaciones a las hojas de vida del personal presentado. Además, se remitieron actualizadas las pólizas del contrato.
- Financiero: N/A en el presente período.

En el anexo 2. Actividades se presenta al detalle el avance de ejecución de los trabajos programados para cada una de las cinco (5) etapas del proyecto. A continuación, se detallan las ponderaciones de avance asignadas:

AVANCE	STATUS
0% – 10%	Inicio
10% - 50%	En proceso (El % se asigna de acuerdo con el nivel de avance del entregable)
60% - 90%	Entregado (El % se asigna de acuerdo con el nivel de avance del entregable y dependiendo si corresponde a la atención de observaciones)
100%	Aprobado

Tabla 5.1. Ponderación de porcentajes de avance

Fuente. Elaboración propia

De otro lado, respecto a la debida diligencia documental se remitieron consultas iniciales referentes a solicitudes de información de diferentes especialidades, a las siguientes entidades, de las cuales únicamente se recibió respuesta de RESNATUR en el mismo periodo que se está reportando:

- Alcaldía Arauca
- Alcaldía Saravena
- Alcaldía Ocaña
- Corporinoquia
- Corponor
- DANE
- IDEAM
- RESNATUR
- UAESPNN
- MADS
- ANLA
- ANI
- ANDJ
- Mintransporte
- ICANH
- URT
- Gobernación Arauca
- Gobernación Norte De Santander
- Gestión Del Riesgo
- ANT

Actividades proyectadas para el próximo período

De la Etapa I

Se continuará con la caracterización y evaluación de la infraestructura existente, gestionando con las distintas instancias la recopilación de información necesaria para completar la debida diligencia documental.

Se prevé finalizar la matriz de interesados durante el mes de febrero de 2025 y realizar la primera socialización del proyecto los días 17 y 18 de febrero de 2025 para el Aeropuerto Los Colonizadores de Saravena, Arauca, el día 20 de febrero de 2025 para el Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca, Arauca y los días 11 y 12 de marzo de 2025 para el Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña, Norte de Santander. Esta socialización se llevará a cabo en dos (2) sesiones dirigidas a: 1) Autoridades gubernamentales, y 2) Comunidad aeroportuaria (integrada por empresas, aerolíneas y operadores).

También se estima concluir:

- Componente 4. Estructura y capítulo de introducción del Plan Maestro Aeroportuario.
- Componente 5. Diagnóstico de la situación actual (fichas de inventario, informe diagnóstico y DOFA).

De la Etapa II:

Se tiene previsto iniciar la elaboración de los componentes 6. Levantamiento topográfico tradicional, 7. Pronósticos de la demanda y Análisis socioeconómico, 8. Estudio de Conectividad de la Red Aeroportuaria y 9 Estudio de diagnóstico ambiental, urbano, social y predial preliminar.

6. Control de calidad

6.1. Informe de comités y avance de compromisos

Los comités de seguimiento son una herramienta fundamental para el control de compromisos y la actuación efectiva ante inconvenientes posiblemente generados en la ejecución del presente contrato de consultoría.

A continuación, se relacionan las reuniones y mesas de trabajo llevadas a cabo durante el presente período, indicando los temas tratados y compromisos. De otro lado, respecto a la información de asistentes, en el anexo 3. Actas se pueden evidenciar a mayor detalle.

6.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo

N.º	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
1	21/01/2025	Comité de seguimiento (2) del cto 24001333 H3 DE 2024	Se solicita por parte de la entidad, la creación de canales de comunicación directos entre interventoría y Entidad y otro entre Consultoría; Interventoría y entidad.	Respuesta observaciones a hojas de vida por parte de la consultoría; Revisar y emitir respuesta del comunidacado NS-007, por parte de la interventoría sobre los Stakeholders identificados	Entregar primera versión del EDT; Metodologías; Respuesta a observaciones de hojas de vida y Formatos vigentes de la Aerocivil.	Aerocivil Interventoría Consultor
2	23/01/2025	Reunión Aeronáutica Proyecto Plan Maestro Norte. Socialización inicial con la Aeronáutica Civil.	Reunión Aeronáutica Proyecto Plan Maestro Norte. Socialización inicial con la Aeronáutica Civil.	N/A	N/A	Aerocivil Interventoría Consultor
3	28/01/2025	Comité de seguimiento (3) del cto 24001333 H3 DE 2024	Se tratan temas de tiempo en la entrega y remisión de productos. Se solicita por parte de la entidad verificar obstáculos en SKOC y realizar reuniones con la gobernación y las autoridades correspondientes para lograr acompañamiento adecuado	Comunicado para acompañamiento en levantamiento y permisos que correspondan con relación a la frontera; Metodología topografía; Metodología geotecnia; Entrega información proyecto en SKUC - Arauca; Documento informe semanal; Mesa de trabajo cronograma; Entrega de	Entregar primera versión del EDT; Metodologías; Respuesta a observaciones de hojas de vida y Formatos vigentes de la Aerocivil.	Aerocivil Interventoría Consultor

N.º	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
				comunicados a las entidades.		
4	30/01/2025	Revisión Cronograma	Revisión Cronograma	N/A	N/A	Interventoría Consultoría
5	31/01/2025	Presentación inicio de contratos Planificación Aeronáutica	Presentación inicio de contratos Planificación Aeronáutica	N/A	N/A	Aerocivil Interventoría Consultor

Tabla 6.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas

Fuente. Elaboración propia

6.2. Gestión de correspondencia

6.2.1. Correspondencia recibida

En el Anexo 4.1. Correspondencia Recibida se relacionan las comunicaciones recibidas en el presente período por parte de diferentes entidades.

6.2.2. Correspondencia enviada

En el Anexo 4.2. 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.

6.3. 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 7 de febrero de 2025 no se han presentado desviaciones en las obligaciones contractuales.
Nivel de cumplimiento de los 30 componentes pactados	(0 aprobados / 30 componentes totales) x 100	Incremental (avance)	0%	A la fecha de corte se encuentra en revisión de la interventoría el componente C01 y la matriz de Stakeholders se encuentra en incorporación de interesados entre las diferentes partes (Consultor,

Indicador	Fórmula	Periodicidad de medición	Resultado	Detalle
				Interventoría y Aerocivil), aunque es importante tener en cuenta que dicha matriz se actualizará a lo largo del desarrollo del proyecto. Por lo anterior, ningún componente a la fecha se encuentra aprobado.
Entrega de Informes	(1 informes entregados / 12 informes totales a entregar) x 100	Incremental (avance)	8,33%	El presente documento corresponde al primer informe mensual entregado de los 12 proyectados, por lo tanto, el avance es del 8,33%. 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	2%	Conforme el avance de las actividades programadas vs. ejecutadas, a la fecha de corte del presente informe se registra avance del 2% esperado según programación

Tabla 6.2. Indicadores de los compromisos de calidad

Fuente. Elaboración propia

6.4. Recurso humano

Dando cumplimiento con los perfiles requeridos contractualmente para la ejecución del proyecto, a continuación, se relaciona el personal que ha sido presentado y aprobado por la interventoría por medio del oficio C155-CE-010-2025 de fecha 27 de enero de 2025:

Nº	CARGO	NOMBRE
1	Director de Proyecto	Miguel Angel Vargas Pinzon
2	Gerente o coordinador de Proyecto	Faviola Andrea Guerra Pinzón
3	Experto en Planificación Lado Aire	Francisco Antonio Guerrero Ibáñez
4	Experto en Planificación Lado Tierra	Orlando Gómez Valverde
5	Experto en Planificación de Operaciones y Procedimientos	Jimmy Juan Henríquez Lux
6	Experto en modelos de transporte	Oscar Alejandro Cuellar Cepeda
7	Experto en Estudios de Oferta y Demanda de Tráfico Aéreo	Leonardo Ronderos Lobo
8	Especialista en Diseño Geométrico	José Edilberto Alarcón Guzmán
9	Especialista en Telecomunicaciones	Oscar Miguel Moreno Morales
10	Especialista en Energía y Electromecánica	Gina Mildred Briceño Pardo
11	Especialista Estructural	Hebert Alexis Arias Cano
12	Especialista en Pavimentos	Edisson Eduardo Valencia
13	Especialista en Hidráulica e Hidrología	Abelino Garcia Guacaneme

Nº	CARGO	NOMBRE
14	Especialista en Geotecnia	Andres Felipe Gonzalez Castiblanco
15	Especialista en Presupuestos y Programación	Cristhian Felipe Duran Castaño
16	Especialista en Financiación Pública	German Andres Castro Gaona
17	Especialista en Evaluación Socioeconómica	Marisol Caldas Gonzalez
18	Especialista en Estructuración Financiera	Ricardo Ivan Rave Imedio
19	Especialista en Infraestructura Logística Especializada	Luis Heiner Gonzalez Galvis
20	Especialista en Riesgos para Proyectos de Infraestructura	Oscar Laureano Rosero Jiménez
21	Especialista Arquitectónico, Urbanismo y Conectividad	Carolina Méndez González
22	Esp. Presupuestos, Finanzas y Aspectos tributarios	William Ricaurte Alzate Hernandez
23	Especialista en estructuración jurídica	Luis Camilo Sierra Gómez
24	Especialista en Meteorología aeronáutica	Claudia Elizabeth Torres Pineda
25	Especialista Ambiental	Diana Carolina Orjuela Garcia
26	Especialista Coordinador Apoyo Social	Gretta Natelie Acosta Sicacha
27	Especialista Coordinador Predial, Catastral y Geodesia	Andres Mauricio Aguirre Cano
28	Profesional Biólogo	Yoholima Martinez Guerrero
29	Profesional Arqueólogo	Martha Yanneth Bonilla Useche
30	BIM Management	Andres Felipe Gonzalez Parra
31	Coordinador BIM	Luis Esteban Durán Carrillo
32	Modelador BIM	Karen Johanna Cordero Márquez
33	Topógrafo	Johan Alexander Ortiz Santos
34	Cadenero	Julián Leguizamón Baquero

Tabla 6.3. Personal de la Consultoría

Fuente. Elaboración propia

Respecto a la comunicación entre las partes, con el fin de mantener el canal de comunicación y gestionar los requerimientos dentro de los tiempos establecidos por medio de la gerencia y/o coordinación del equipo de la Consultoría, se manejará directamente por el siguiente equipo interno, quienes garantizaran su adecuada dispersión al equipo del proyecto:

Nº	CARGO	NOMBRE	CORREO ELECTRÓNICO	CELULAR
1	Director de Proyecto	Miguel Ángel Vargas Pinzón	miguel.vargas@cmconsultores.com.co	3203657195
2	Gerente de Proyecto	Faviola Andrea Guerra	andrea.guerra@cmconsultores.com.co	3004260034
3	Profesional de Proyectos de Infraestructura	Karen Cordero Márquez	karen.cordero@cmconsultores.com.co	3214260693
4	Profesional de Proyectos de Infraestructura	Luna Rozo	luna.rozo@cmconsultores.com.co	3118900585
3	Coordinador de Proyecto	Iván Ortiz	coordinacion@scadia-consultores.com	3156029426

Tabla 6.4. Equipo interno de la Consultoría

Fuente. Elaboración propia

De otro lado, con el fin de dar cumplimiento a la obligación general No.17, se adjunta certificación de parafiscales (Anexo 5. Parafiscales) del mes de enero de 2025 expedida por el Consorcio PMA Aeropuertos

NS, 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).

6.5. Gestión de riesgos

Al presente informe se anexa la matriz de riesgos, en la cual, a partir de la identificación de los riesgos del período del mes de enero, se realiza un análisis cualitativo, para así posteriormente evaluar la estrategia y efectividad de la respuesta planificada. (Anexo 6. Matriz de Riesgos). Adicionalmente, se incluyen los indicadores propuestos en el Plan de Riesgos.

7. Control presupuestal

7.1. Información financiera

A continuación, se relaciona la información financiera del proyecto:

Pago	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	11,19%	$ 880.367.525	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	18,03%	$ 1.976.799.416	-	-
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	22,16%	$ 1.973.008.813	-	-
4	Etapa IV: Componente 29	17,58%	$ 3.235.279.581	-	-
5	Etapa V: Componente 30	31,04%	$ 1.411.051.932	-	-
Totales		100%	$ 9.476.507.267	-	-

Tabla 7.1. Resumen de aspectos financieros

Fuente. Elaboración propia

7.2. Cuadro de control del presupuesto programado y ejecutado

A continuación, se relaciona el cuadro control del presupuesto programado vs ejecutado en base al cronogramada del proyecto por cada uno de los aeropuertos:

7.2.1. Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (Arauca, Arauca) - SKUC

Pago	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	13,00%	$ 456.178.300,90	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	28,10%	$ 929.506.161,85	-	-
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	27,00%	$ 950.085.631,53	-	-
4	Etapa IV: Componente 29	27,40%	$ 939.794.703,12	-	-
5	Etapa V: Componente 30	4,50%	$ 154.346.041,64	-	-
Totales		100%	**$ 3.429.910.839**	-	-

Tabla 7.2. Resumen de aspectos financieros SKUC

Fuente. Elaboración propia

7.2.2. Aeropuerto Los Colonizadores (Saravena, Arauca) - SKSA

Pago	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	13,00%	$ 415.506.323,82	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	28,10%	$ 846.633.183,83	-	-
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	27,00%	$ 865.377.828,21	-	-

Pago	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
4	Etapa IV: Componente 29	27,40%	$ 856.004.316,02	-	-
5	Etapa V: Componente 30	4,50%	$ 140.584.845,94	-	-
Totales		100%	**$3.124.106.498**	-	-

Tabla 7.3. Resumen de aspectos financieros SKSA

Fuente. Elaboración propia

7.2.3. Aeropuerto Aguas Claras (Ocaña, Norte de Santander) (SKOC)

Pago	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	13,00%	$ 388.691.318,40	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	28,10%	$ 791.995.091,86	-	-
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	27,00%	$ 809.530.039,36	-	-
4	Etapa IV: Componente 29	27,40%	$ 800.761.380,37	-	-
5	Etapa V: Componente 30	4,50%	$ 131.512.100,30	-	-
Totales		100%	**$2.922.489.930**	-	-

Tabla 7.4. Resumen de aspectos financieros SKSA

Fuente. Elaboración propia

7.3. 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:

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.
Primer pago	$ 638.044.652	9,29%	9,29%	-	-	-	$-	0%	0%
Segundo pago	$ 1.028.055.859	20,86%	30,15%	-	-	-	$-	0%	0%
Tercer pago	$ 1.263.545.083	20,82%	50,97%	-	-	-	$-	0%	0%
Cuarto pago	$ 1.002.397.227	34,14%	85,11%	-	-	-	$-	0%	0%
Quinto pago	$ 1.769.875.423	14,89%	100%	-	-	-	$-	0%	0%
Totales	**$ 9.476.507.267**	**100%**	**100%**	-	-	-	$-	0%	-

Tabla 7.5. Resumen de aspectos financieros

Fuente. Elaboración propia

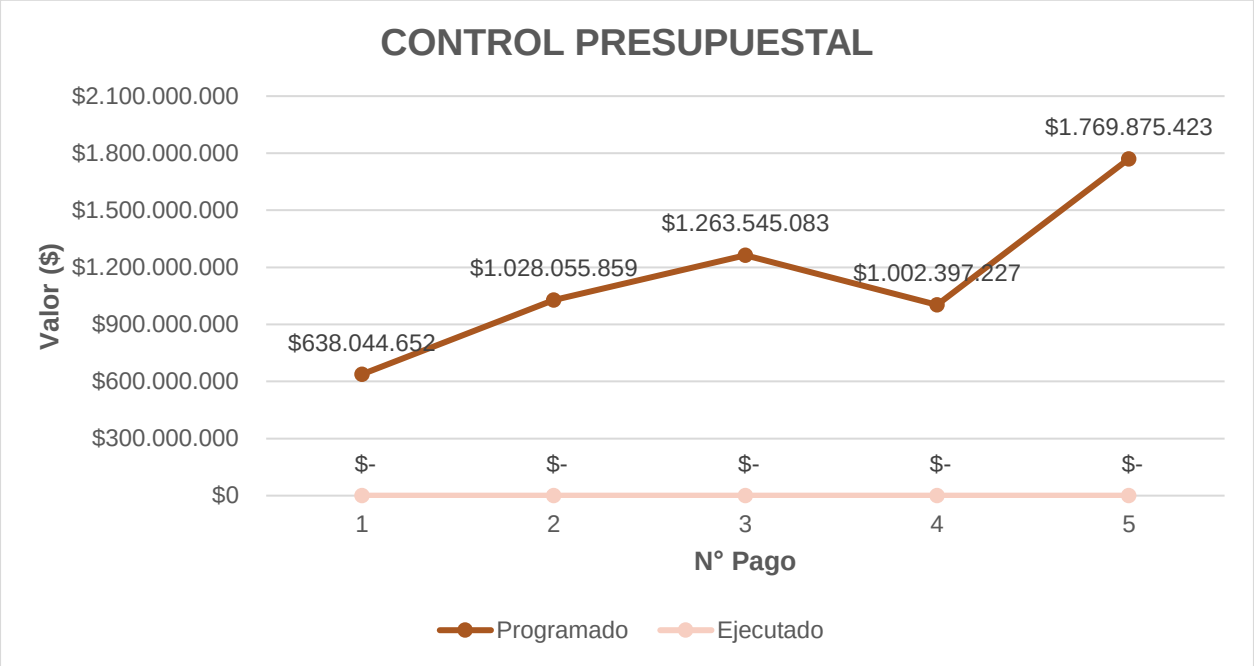

Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado)

Fuente. Elaboración propia

8. Conclusiones y/o recomendaciones

- Durante el primer mes, el proyecto ha avanzado en la fase de planificación, incluyendo la metodología, plan de trabajo y cronograma, lo cual es fundamental para garantizar su ejecución efectiva.
- Las actividades se han desarrollado conforme a lo programado y se han atendido observaciones de la interventoría, aunque el cronograma aún está en revisión.
- No se han iniciado pagos debido a que el tiempo e hitos aún no se han cumplido, pero se han definido los montos y etapas de facturación.
- Se han implementado controles de calidad y seguimiento de compromisos, con indicadores que permiten evaluar el progreso y garantizar el cumplimiento de los objetivos contractuales.
- A la fecha no se ha materializado ningún riesgo.
- A partir del próximo periodo se anexarán los informes semanales como seguimiento al contrato.