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 3

MARZO DE 2025

Versión B

Información documental

Información general:

Título del Documento:	Informe Mensual No. 3
Código del documento	NS_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:	Karen Cordero Luna Rozo	Andrea Guerra Miguel Vargas Pinzón		
Cargo:	Profesional de proyectos de Infraestructura	Gerente del Proyecto de Consultoría Director del Proyecto de Consultoría		
Fecha:	Abril 2025	Abril 2025		

Registro de modificaciones:

# Revisión	Fecha	Descripción de las modificaciones
A	7/04/2025	Versión inicial
B	25/04/2025	Ajuste conforme a las observaciones interventoría C155-CE-072-2025

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 i
Índice Tablas iii
Índice Imágenes iv
Listado de Anexos v
1. Introducción 1
2. Alcance del proyecto 2
2.1. Objetivo general 2
2.2. Área de Influencia 2
2.3. Etapas del proyecto 3
3. Antecedentes del contrato 4
3.1. Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca (ATO SKUC) 4
3.1.1. Información general 4
3.2. Aeropuerto Los Colonizadores de Saravena (ATO SKSA) 9
3.2.1. Información general 9
3.3. Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña (ATO SKOC) 11
3.3.1. Información general 11
4. Información General del Contrato de Consultoría 13
4.1. Información general 13
4.2. Garantías y vigencias 13
4.3. Estado general 14
5. Control de programación 15
5.1. Cronograma de trabajo 15
5.1.1. Cumplimiento de programación 15
5.1.2. Planes de trabajo ejecutados y programados 17
6. Control de calidad 25
6.1. Informe de comités y avance de compromisos 25
6.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo 25
6.2. Gestión de correspondencia 26
6.2.1. Correspondencia recibida 26
6.2.2. Correspondencia enviada 27

6.3. Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad 27
6.4. Recurso humano 28
6.5. Gestión de riesgos 29
7. Control presupuestal 30
7.1. Información financiera 30
7.2. Cuadro de control del presupuesto programado y ejecutado 30
7.2.1. Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (Arauca, Arauca) - SKUC 30
7.2.2. Aeropuerto Los Colonizadores (Saravena, Arauca) - SKSA 30
7.2.3. Aeropuerto Aguas Claras (Ocaña, Norte de Santander) (SKOC) 31
7.3. Cuadro de control de pagos (Programado vs Ejecutado) 31
8. Conclusiones y/o recomendaciones 33

Índice Tablas

Tabla 3.1. Caracterización de la pista. 5
Tabla 3.2. Rutas existentes en el Aeropuerto. 8
Tabla 3.3. Condiciones actuales de la pista 10
Tabla 3.4. Condiciones actuales de la pista 10
Tabla 3.5. Clave del diseño del aeródromo. 10
Tabla 4.1. Información general del contrato 13
Tabla 4.2. Información de garantías del contrato 14
Tabla 4.3. Estado general del contrato 14
Tabla 5.1. Estado de avance del contrato 16
Tabla 5.2. Ponderación de porcentajes de avance 21
Tabla 6.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas 26
Tabla 6.2. Indicadores de los compromisos de calidad 27
Tabla 6.3. Personal de la Consultoría 29
Tabla 6.4. Equipo interno de la Consultoría 29
Tabla 7.1. Resumen de aspectos financieros 30
Tabla 7.2. Resumen de aspectos financieros SKUC 30
Tabla 7.3. Resumen de aspectos financieros SKSA 31
Tabla 7.4. Resumen de aspectos financieros SKSA 31
Tabla 7.5. Resumen de aspectos financieros 31

Índice Imágenes

Imagen 2.1. Área de influencia....2
Imagen 3.1. Ubicación Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz, Arauca, Arauca 5
Imagen 3.2. Plataforma del Aeropuerto SKUC. 6
Imagen 3.3. Terminal del Aeropuerto SKUC.....6
Imagen 3.4. Operación del Aeropuerto SKUC. 7
Imagen 3.5. Proyección de pasajeros del 2013 al 2035 8
Imagen 3.6. Ubicación Aeropuerto Los Colonizadores, Saravena, Arauca....9
Imagen 3.7. Ubicación Aeropuerto Aguas Claras, Ocaña, Norte de Santander....11
Imagen 3.8. Plano del aeródromo OACI 12
Imagen 5.1. Avance cronograma versión D. 16
Imagen 5.2. Socialización SKOC – Comunidades, Entes y Operadores....20
Imagen 5.3. Avance físico SKUC 22
Imagen 5.4. Avance físico SKSA 23
Imagen 5.5. Avance físico SKOC....24
Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado) 32

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

Anexo 7. Informes semanales

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 tercer mes, de marzo de 2025, el equipo consultor ha estado enfocado en la obtención de la aprobación del plan de trabajo, cronograma y EDT, en la revisión de información existente y debida diligencia documental, 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, elaboración del levantamiento de la información (inventario, fichas y DOFA).

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

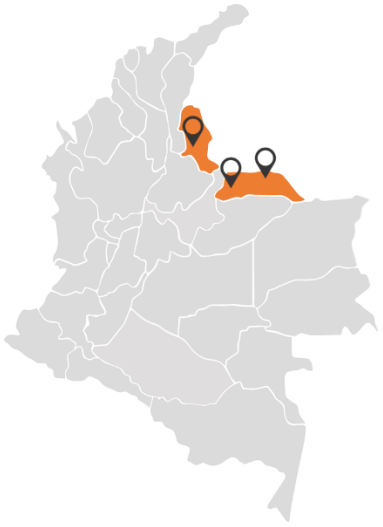


Imagen 2.1. Área de influencia

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.

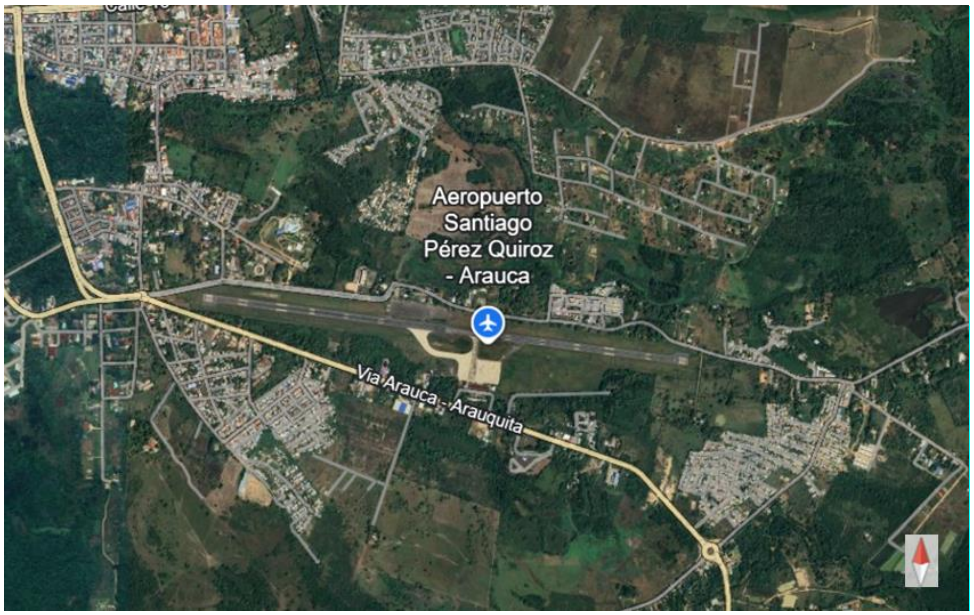


Imagen 3.1. Ubicación Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz, Arauca, Arauca

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).

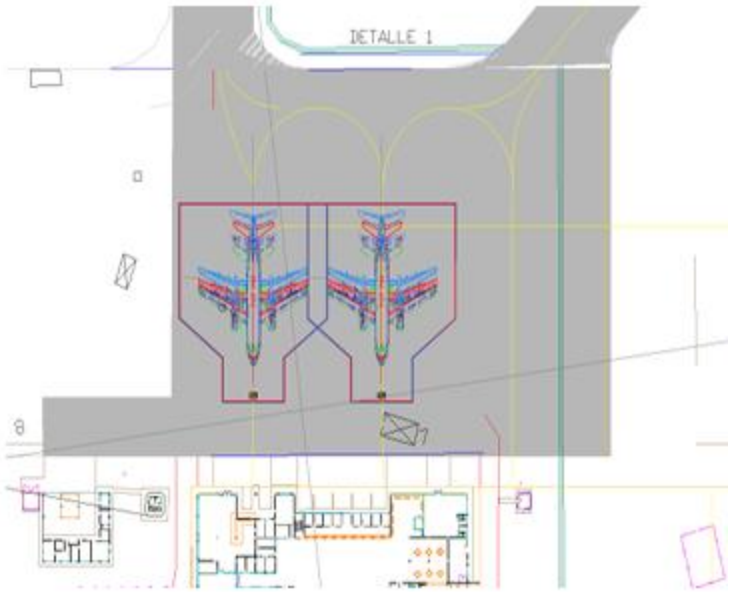


Imagen 3.2. Plataforma del Aeropuerto SKUC.

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:

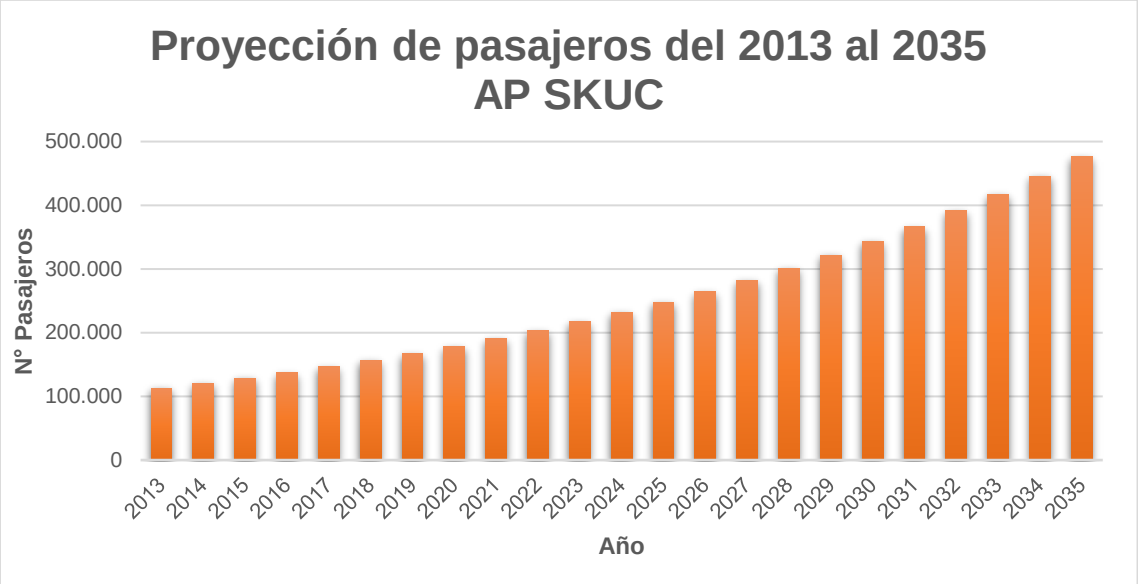


Imagen 3.5. Proyección de pasajeros del 2013 al 2035

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.

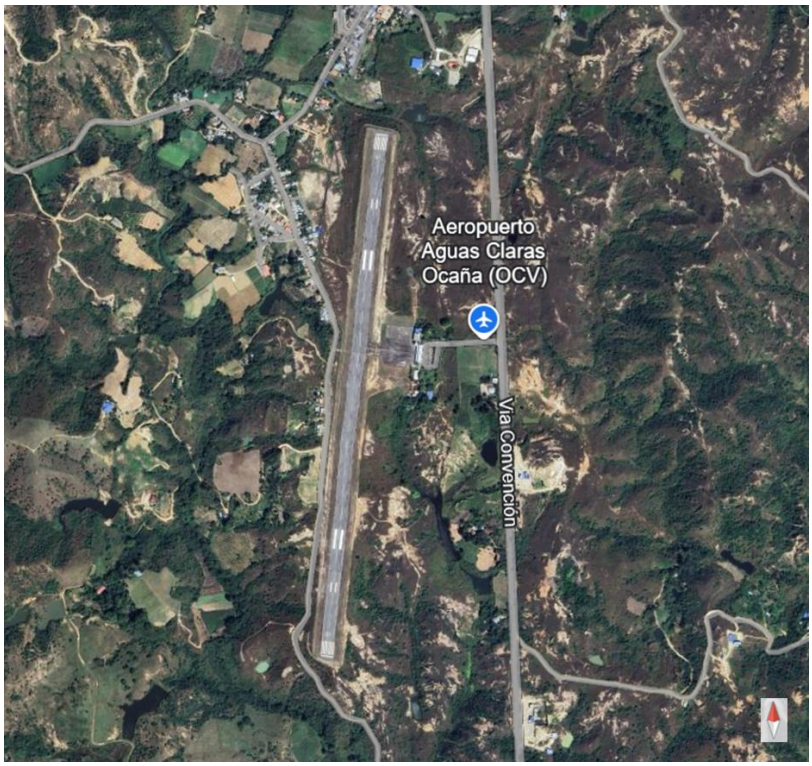


Imagen 3.7. Ubicación Aeropuerto Aguas Claras, Ocaña, Norte de Santander

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.

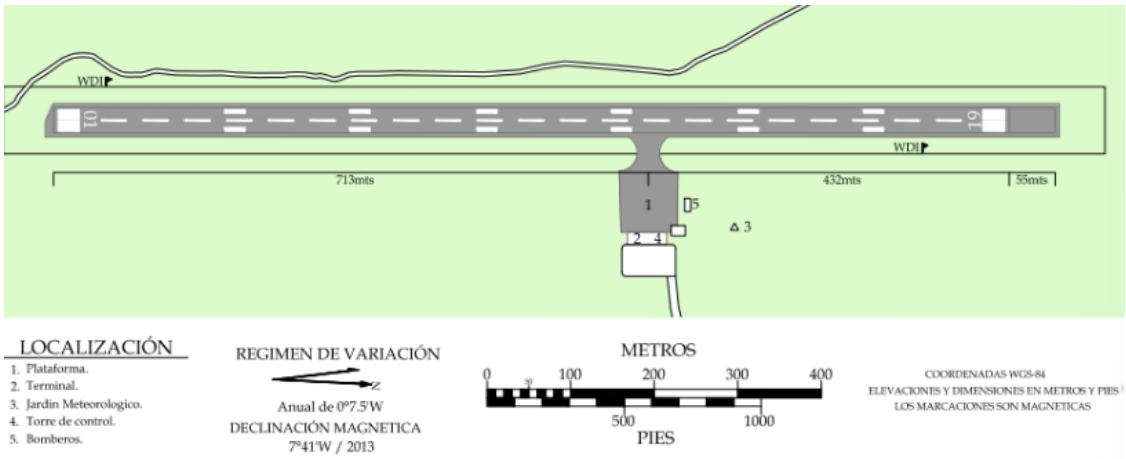


Imagen 3.8. Plano del aeródromo OACI

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_D (pdf y mpp) actualizado a la fecha de corte del presente informe, correspondiente a una versión D, el cual fue remitido mediante comunicación NS-079 de fecha 18 de marzo de 2025, atendiendo las observaciones expuestas mediante diferentes conversaciones y sesiones de trabajo sostenidas de cara a la EDT/Cronograma. De acuerdo con lo anterior, el cronograma fue aprobado por medio de la comunicación de interventoría C155-CE-046-2025 de fecha 25 de marzo de 2025.

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)	91	Monto facturado	$ 0
% Avance programado	**36%**	**% Avance ejecución**	**0%**
% Avance ejecutado	**26%**		

Corte: 30 de marzo 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 siguientes componentes:

- Componente 1. Metodología, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución de contrato y presentación del equipo consultor: A la fecha se encuentra aprobado el cronograma en versión D, mientras que la metodología general y metodologías planteadas por especialidad se encuentran en atención de observaciones.
- Componente 2. Revisión de Información Existente y Debida Diligencia Documental: Se remitió la versión A por medio del oficio NS-078 de asunto: Entrega Componente No. 2, versión A, y a la fecha estamos a la espera de respuesta de la interventoría.
- Componente 3. Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders): Se remitió la versión A por medio del oficio NS-067 de asunto: Entrega Componente No. 3, versión A., y a la fecha estamos a la espera de respuesta de la interventoría.
- Componente 4. Presentación de estructura del Plan Maestro Aeroportuario y/o Esquema de Planificación Aeroportuario (índice) - Contenido mínimo y capitulo de Introducción: Se remitió la atención de observaciones por medio del oficio NS-074 de asunto: Respuesta comunicación C155-CE-032-2025, Observaciones Componente 4, y a la fecha estamos a la espera de respuesta de la interventoría.
- Componente 5. Diagnóstico de la situación actual: A la fecha se llevaron a cabo los levantamientos de información primaria (inventarios) y estamos en la elaboración del informe para ser remitido en el próximo período.

El cumplimiento de la programación está relacionado directamente con el cronograma del proyecto, por lo cual, a continuación, se presenta el estado de avance del proyecto en su etapa I:



ETAPA I (CARACTERIZACIÓN Y EVALUACIÓN DE INFRAESTR	78 days	Thu 1/02/25	Mon 4/21/25		72%	96%
INICIO ETAPA I	0 days	Thu 1/02/25	Thu 1/02/25	4	100%	100%
METODOLOGÍA, PLAN DE TRABAJO, CRONOGRAMA Y PR	57 days	Thu 1/02/25	Fri 3/21/25		67%	100%
INICIO METODOLOGÍA, PLAN DE TRABAJO, CRONOGR	0 days	Thu 1/02/25	Thu 1/02/25	6	100%	100%
TOPOGRAFÍA	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
SOCIAL	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
AMBIENTAL	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
PREDIAL	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
GEOTECNIA	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
ANALISIS DE ALTERNATIVAS	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	50%	100%
FINANCIERA	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
PROGNOSIS	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
CAPACIDAD DE DEMANDA	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
ANALISIS OPERACIONAL	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
RED AEROPORTUARIA	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
JURIDICA	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
RIESGOS	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	70%	100%
INFORMACIÓN PRIMARIA	52 days	Thu 1/02/25	Fri 3/14/25	8;6	50%	100%
REVISIÓN Y APROBACIÓN - INTERVENTORIA	5 days	Mon 3/17/25	Fri 3/21/25	9;10;1	100%	100%
FIN METODOLOGÍA, PLAN DE TRABAJO, CRONOGRAM	0 days	Fri 3/21/25	Fri 3/21/25	9;10;1	100%	100%
GESTIÓN ANTE LAS DIFERENTES ENTIDADES E INTERESA	40 days	Wed 1/22/25	Wed 3/19/25		100%	100%
INICIO GESTIÓN ANTES LAS DIFERENTES ENTIDADES E IN	0 days	Wed 1/22/25	Wed 1/22/25	8FS+1	100%	100%
TRÁMITES Y GESTIÓN ENTIDADES E INTERESADOS	30 days	Thu 1/23/25	Wed 3/05/25	26;8F	100%	100%
REVISIÓN INFORMACIÓN OBTENIDA (TÉCNICA, LEGAL, P	20 days	Thu 2/13/25	Wed 3/12/25	27SS+	100%	100%
REVISIÓN Y APROBACIÓN - INTERVENTORIA	5 days	Thu 3/13/25	Wed 3/19/25	27;28	100%	100%
FIN GESTIÓN ANTES LAS DIFERENTES ENTIDADES E IN	0 days	Wed 3/19/25	Wed 3/19/25	27;28	100%	100%
IDENTIFICACIÓN PARTES INTERESADAS	50 days	Wed 2/05/25	Wed 4/16/25		74%	74%
INICIO IDENTIFICACIÓN PARTES INTERESADAS	0 days	Wed 2/05/25	Wed 2/05/25	27SS+	100%	100%
PROGRAMACIÓN REUNIÓN CON LOS INTERESADOS	10 days	Thu 2/06/25	Wed 2/19/25	32;27	100%	100%
ANALISIS Y EVALUACIÓN DE LAS REUNIONES CON INTER	20 days	Thu 2/20/25	Wed 3/19/25	33	100%	100%
ANÁLISIS DE AEROPUERTOS DENTRO DEL ÁREA DE INFL	15 days	Thu 3/20/25	Wed 4/09/25	28;34	47%	47%
REVISIÓN Y APROBACIÓN - INTERVENTORIA	5 days	Thu 4/10/25	Wed 4/16/25	33;34	0%	0%
FIN IDENTIFICACIÓN PARTES INTERESADAS	0 days	Wed 4/16/25	Wed 4/16/25	34;35	0%	0%
INFORMACIÓN ESTADISTICA	40 days	Wed 2/12/25	Wed 4/09/25		82%	82%
INICIO INFORMACIÓN ESTADISTICA	0 days	Wed 2/12/25	Wed 2/12/25	27SS+	100%	100%
LEVANTAMIENTO INFORMACIÓN (POT, EOT, CAR, IDEA	20 days	Thu 2/13/25	Wed 3/12/25	39	100%	100%
ANALISIS INFORMACIÓN ESTADISTICAS Y ESTUDIO INIC	20 days	Thu 3/06/25	Wed 4/02/25	40SS+	85%	85%
REVISIÓN Y APROBACIÓN - INTERVENTORIA	5 days	Thu 4/03/25	Wed 4/09/25	40;41	0%	0%
FIN INFORMACIÓN ESTADISTICA	0 days	Wed 4/09/25	Wed 4/09/25	40;41	0%	0%
PRESENTACIÓN ESTRUCTURA PLAN MAESTRO Y/O EPA	20 days	Wed 1/29/25	Wed 2/26/25		85%	100%
INICIO PRESENTACIÓN ESTRUCTURA PLAN MAESTRO	0 days	Wed 1/29/25	Wed 1/29/25	4FS+2	100%	100%
ENTREGA PRESENTACIÓN ESTRUCTURA PLAN MAESTRO	15 days	Thu 1/30/25	Wed 2/19/25	45;4F	80%	100%
REVISIÓN Y APROBACIÓN - INTERVENTORIA	5 days	Thu 2/20/25	Wed 2/26/25	46	100%	100%
FIN PRESENTACIÓN ESTRUCTURA PLAN MAESTRO Y/O	0 days	Wed 2/26/25	Wed 2/26/25	46;47	100%	100%
DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	43 days	Fri 2/14/25	Wed 4/16/25		83%	83%
INICIO DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	0 days	Fri 2/14/25	Fri 2/14/25	8SS+3	100%	100%
LEVANTAMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA	20 days	Mon 2/24/25	Fri 3/21/25	50;48	100%	100%
INVENTARIO INFRAESTRUCTURA	20 days	Mon 2/17/25	Fri 3/14/25	50;8S	100%	100%
ANALISIS INFRAESTRUCTURA LADO AIRE	5 days	Thu 2/27/25	Wed 3/05/25	52SS+	100%	100%
ANALISIS INFRAESTRUCTURA LADO TIERRA	5 days	Thu 3/06/25	Wed 3/12/25	53	100%	100%
ANALISIS INFRAESTRUCTURA DE ACCESO AEROPUERTO	5 days	Thu 3/13/25	Wed 3/19/25	54	100%	100%
DOFA	10 days	Thu 3/20/25	Wed 4/02/25	55	70%	70%
INFORME FINAL DE DIAGNÓSTICO	5 days	Thu 4/03/25	Wed 4/09/25	56	0%	0%
REVISIÓN Y APROBACIÓN - INTERVENTORIA	5 days	Thu 4/10/25	Wed 4/16/25	51;52	0%	0%
FIN DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	0 days	Wed 4/16/25	Wed 4/16/25	51;52	0%	0%
APROBACIÓN COMPONENTE 1	0 days	Fri 3/21/25	Fri 3/21/25	24	50%	100%
APROBACIÓN COMPONENTE 2	0 days	Wed 4/02/25	Wed 4/02/25	28;41	0%	0%
APROBACIÓN COMPONENTE 3	0 days	Wed 4/16/25	Wed 4/16/25	37;43	0%	0%
APROBACIÓN COMPONENTE 4	0 days	Wed 2/26/25	Wed 2/26/25	48	0%	100%
APROBACIÓN COMPONENTE 5	0 days	Wed 4/16/25	Wed 4/16/25	59	0%	0%
ENTREGA DE LOS CAPITULOS DEL PMA INTRODUCCIÓN, IF	3 days	Thu 4/17/25	Mon 4/21/25	60;61	0%	0%
FIN ETAPA I	0 days	Mon 4/21/25	Mon 4/21/25	59;6S	0%	0%

Imagen 5.1. Avance cronograma versión D.

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

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.

A continuación, se relaciona el estado de avance del contrato, de acuerdo con las mediciones realizadas en conjunto con la interventoría:

FECHA DE CORTE	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	% DESVIACIÓN
23/03/2025	34%	25%	-9%
30/03/2025	36%	26%	-10%

Tabla 5.1. Estado de avance del contrato

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

A partir de lo anterior, tal como se ha indicado en los comités de seguimiento la desviación se ha generado toda vez que a la fecha no se han aprobado diferentes componentes de la etapa I, entre los que se destacan las metodologías, las cuales representan un alto impacto en la programación. Sin embargo, se mantiene continua comunicación con la interventoría a fin de dar celeridad por medio de mesas de trabajo entre las partes.

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 realizo visita de campo los días 4 y 5 de marzo en el Aeropuerto Los Colonizadores de Saravena, Arauca para el tema del componente 5 Diagnostico y Fichas de inventario.



Imagen 5.1 Visitas de campo Aeropuerto Los Colonizadores (SKSA)

Fuente. Consorcio PMA Aeropuertos NS

Durante la visita técnica al Aeropuerto Los Colonizadores de Saravena se verificaron aspectos generales de infraestructura, seguridad y operatividad. Se observó el funcionamiento del sistema de vigilancia, la presencia de un centro de acopio de residuos sólidos y el estado de las plataformas comercial y militar, identificando necesidades puntuales de mantenimiento en esta última.

Se evidenció la ausencia de una estación de bomberos operativa dentro del aeropuerto, lo cual limita la capacidad de respuesta ante emergencias, aunque ya se cuenta con personal asignado.

En temas de movilidad, se identificaron avances en la organización de zonas de transporte y parqueo. Asimismo, se verificó el funcionamiento del sistema eléctrico de respaldo. El personal operativo se encuentra distribuido por turnos, garantizando la continuidad de las operaciones.

Uno de los principales hallazgos corresponde a deficiencias en el sistema de drenaje, con presencia de acumulación de aguas lluvias en áreas críticas como el parqueadero y la plataforma. Esta situación ha sido reportada y requiere intervención prioritaria.

- **Técnico:** Se realizo visita de campo los días 6 y 7 de marzo en el Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca, Arauca. A continuación, se relaciona un registro fotográfico:



Imagen 5.2 Visitas de campo Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (SKUC)

Fuente: Consorcio PMA Aeropuertos NS

Durante la visita técnica se verificó el funcionamiento de los sistemas de operación y soporte. Se destacó la operatividad de la Estación Meteorológica Automática (EMA), que proporciona en tiempo real información climática esencial para la torre de control. El sistema de comunicaciones cuenta con enlaces seguros y respaldo satelital, lo que garantiza una conectividad estable y continua.

Se comprobó el correcto funcionamiento del sistema de respaldo energético, a través de una unidad de alimentación ininterrumpida (UPS) que mantiene activos los sistemas críticos ante fallas en el suministro eléctrico. Las luces de pista se encuentran actualmente operativas, tras superar inconvenientes previos relacionados con su mantenimiento.

En cuanto al sistema de saneamiento, se constató que las aguas residuales son descargadas al alcantarillado municipal, ante la ausencia de una PTAR en la zona. Asimismo, se evidenció la necesidad de mejorar la visibilidad desde la torre de control, debido a la obstrucción causada por la vegetación en la cabecera de la pista, lo cual representa una limitación para las operaciones aéreas.

Se revisó la subestación eléctrica del aeropuerto, donde se resalta la reciente incorporación de nueva infraestructura con mayor capacidad y tecnología actualizada, mejorando la eficiencia y distribución del sistema energético.

Actualmente, se encuentra en ejecución un contrato que contempla la elaboración de los estudios y diseños, así como el mejoramiento de la pista del Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz. El alcance incluye la intervención de las ayudas visuales, franjas de seguridad, sistema de

drenaje y obras complementarias, con el fin de optimizar las condiciones operativas y de seguridad de la infraestructura aeroportuaria.

Adicionalmente, se realizó un recorrido de verificación por distintas áreas del aeropuerto, tales como el edificio terminal, el área de sanidad aeroportuaria, el centro de acopio de residuos, los sistemas de redes húmedas, cajas de inspección, parqueadero, estación de servicios de extinción de incendios (SEI), torre de control y oficina de Información Aeronáutica (AIM), permitiendo identificar el estado actual de funcionamiento y necesidades puntuales de mantenimiento.

- **Técnico:** Se realizo visita de campo los días 11 y 12 de marzo en el Aeropuerto de Aguas Claras, Ocaña. A continuación, se relaciona un registro fotográfico:



Imagen 5.3 Visitas de campo Aeropuerto Aguas Claras (SKOC)

Fuente: Consorcio PMA Aeropuertos NS

Durante la visita técnica al Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña se realizó una evaluación integral de las condiciones actuales de la infraestructura aeroportuaria y sus sistemas de operación. Se identificó que el aeropuerto cuenta con personal de seguridad en las áreas de acceso y control, aunque no dispone de un sistema de inspección de equipaje por rayos X ni de banda transportadora, lo cual limita las capacidades de seguridad operacional.

Las salas de espera y abordaje presentan dimensiones reducidas, situación que podría generar congestión durante picos de operación. Adicionalmente, se observó que el mobiliario disponible es limitado y no garantiza condiciones óptimas de confort para los pasajeros.

En cuanto al sistema eléctrico, el aeropuerto cuenta con una planta eléctrica Perkins y una subestación aérea trifásica, lo que asegura el suministro de energía ante fallos en la red principal. La torre de control está equipada con tableros eléctricos y sistemas de alimentación ininterrumpida (UPS), permitiendo la continuidad operativa de los equipos críticos. No obstante, se evidenció la ausencia de un sistema de iluminación en la pista, lo que restringe las operaciones nocturnas o bajo condiciones de baja visibilidad.

Respecto al manejo del recurso hídrico, el aeropuerto dispone de una Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), cuyo mantenimiento se realiza cada seis a nueve meses mediante lavado con agua a presión, sin el uso de cloro para evitar alteraciones en el proceso de tratamiento. Asimismo, se cuenta con una Planta de Tratamiento de Agua Potable (PTAP), donde se lleva un control detallado del consumo. Además, se dispone de un centro de acopio para la gestión de residuos sólidos, que apoya la adecuada disposición y manejo ambiental del aeropuerto.

Actualmente, se encuentra en ejecución de un contrato, cuyo objeto es la ejecución de actividades de mantenimiento sobre la vía de acceso al Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña, lo que busca mejorar la conectividad y condiciones de ingreso al terminal aéreo.

De otro lado, se llevó a cabo la primera socialización del proyecto los días 26 y 27 de marzo de 2025 en el Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña, Norte de Santander. A continuación, se relaciona un registro fotográfico de cada una de las reuniones ejecutadas:



Imagen 5.2. Socialización SKOC – Comunidades, Entes y Operadores

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

- **Ambiental:** Se atendieron las observaciones a la metodología, remitidas por la interventoría mediante oficio C155-CE-041-2025 de fecha 14 de marzo de 2025.

  De otro lado, se realizó visita de reconocimiento al Aeropuerto de Saravena del 4 al 6 de marzo de 2025, en la visita se realizó recorrido de reconocimiento al interior del terminal aeroportuario, se visitaron los alrededores con el fin de identificar actividades con potencial atracción para la fauna aviar y se visitó la alcaldía municipal con el fin de buscar información asociada al ordenamiento territorial y al entorno ambiental. Como resultado se identificaron algunas áreas de alta importancia hídrica, que son objeto de protección por parte de las comunidades, así como la deficiencia en el sistema de alcantarillado que en algunos casos a derivado en la inundación de una de las cabeceras y la plataforma.

  Con respecto a la información obtenida, se recibió en la alcaldía el Plan de Ordenamiento Territorial, anexos cartográficos y unas potenciales áreas de expansión de la zona urbana que se vienen trabajando en la actualización de este Plan de Ordenamiento.

  Se realizó visita de reconocimiento al aeropuerto de Ocaña del 11 al 13 de marzo de 2025, en la visita se realizó recorrido de reconocimiento al interior del terminal aeroportuario, se visitaron los alrededores con el fin de identificar actividades con potencial atracción para la fauna aviar.

- **Social:** Se atendieron las observaciones a la metodología, remitidas por la interventoría mediante oficio C155-CE-041-2025 de fecha 14 de marzo de 2025. Adicionalmente, se realizó

reconocimiento en el perímetro de los aeropuertos Aguas Claras (SK-OC), y Los Colonizadores (SK-SA), se identificaron los lideres de las juntas de acción comunal con quienes se concertó una agenda para realizar acercamiento y entrevista sobre condiciones de vida en cada unidad territorial, localización de equipamientos sociales, sitios críticos de disposición de basuras, percepción sobre la actual operación del aeropuerto y caracterización de vías y abastecimiento de aguas.

- **Predial:** Se atendieron las observaciones a la metodología, remitidas por la interventoría mediante oficio C155-CE-041-2025 de fecha 14 de marzo de 2025. Además, se llevó a cabo un reconocimiento del perímetro de los aeropuertos con el objetivo de verificar la situación predial y urbana de las zonas aledañas a cada uno de ellos. Durante esta actividad, el ideal consistía en identificar las condiciones actuales de los predios colindantes, así como el desarrollo urbano en el entorno inmediato, con el fin de establecer posibles afectaciones, ocupaciones irregulares o cambios en el uso del suelo que pudieran impactar las operaciones aeroportuarias o los planes de expansión futura.
- **Legal:** N/A en el presente período.
- **Administrativo:** Por medio del oficio NS-076 se solicitó cambio de personal No. 2, respecto a los perfiles de Experto en Planificación Lado Tierra y Especialista en Diseño Geométrico. De acuerdo con lo anterior, el 25 de marzo de 2025 se recibió mediante comunicación de interventoría C155-CE-049-2025 aprobación referente al perfil de Experto en Planificación Lado Tierra mientras que para el Especialista en Diseño Geométrico se recibieron observaciones, las cuales se están subsanando.
- **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
10% - 50%	En proceso del Consultor sin entregar a interventoría (El % se asigna de acuerdo con el nivel de avance del entregable)
70%	Entregado a la interventoría por primera vez
80% - 90%	Entregado / Observado (El % se asigna de acuerdo con el nivel de avance del entregable y dependiendo si corresponde a la atención de observaciones)
100%	Aprobado

Tabla 5.2. Ponderación de porcentajes de avance

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

Avance físico por aeropuerto

- Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (SKUC):

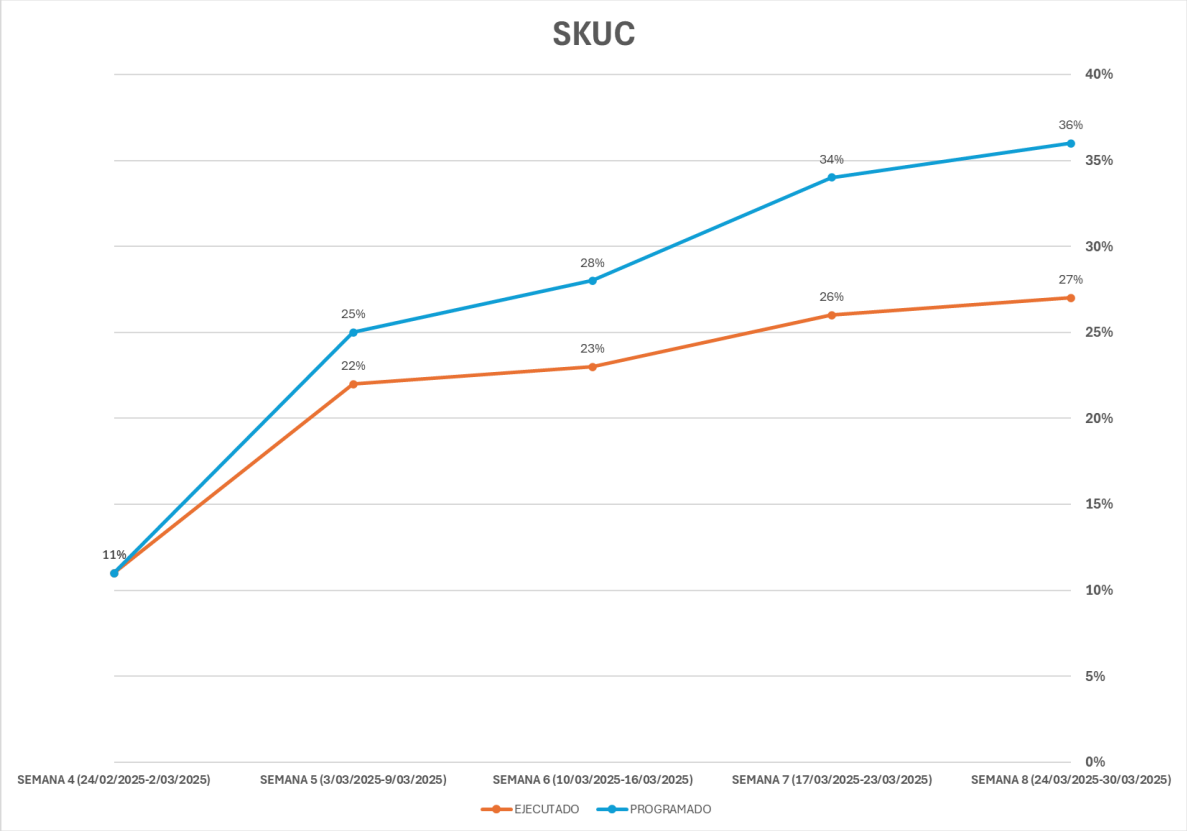


Imagen 5.3. Avance físico SKUC

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

- Aeropuerto Los Colonizadores (SKSA):

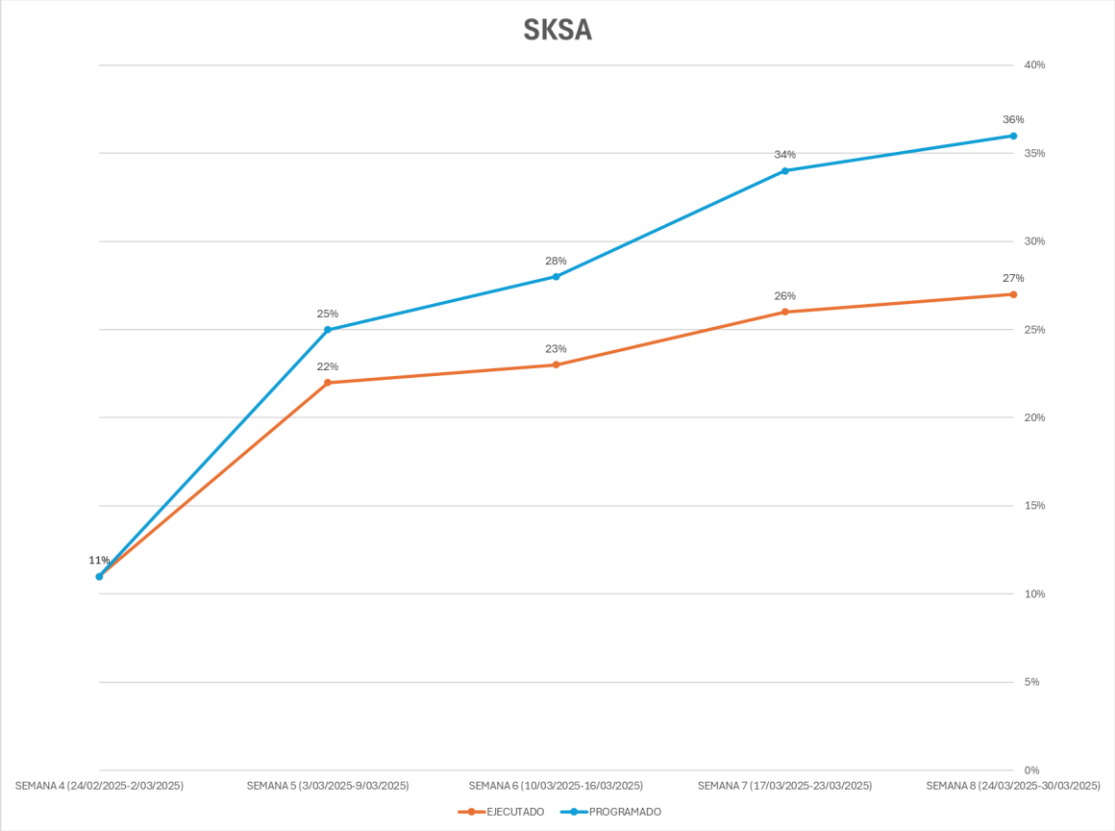


Imagen 5.4. Avance físico SKSA

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

- Aeropuerto Aguas Claras (SKOC):

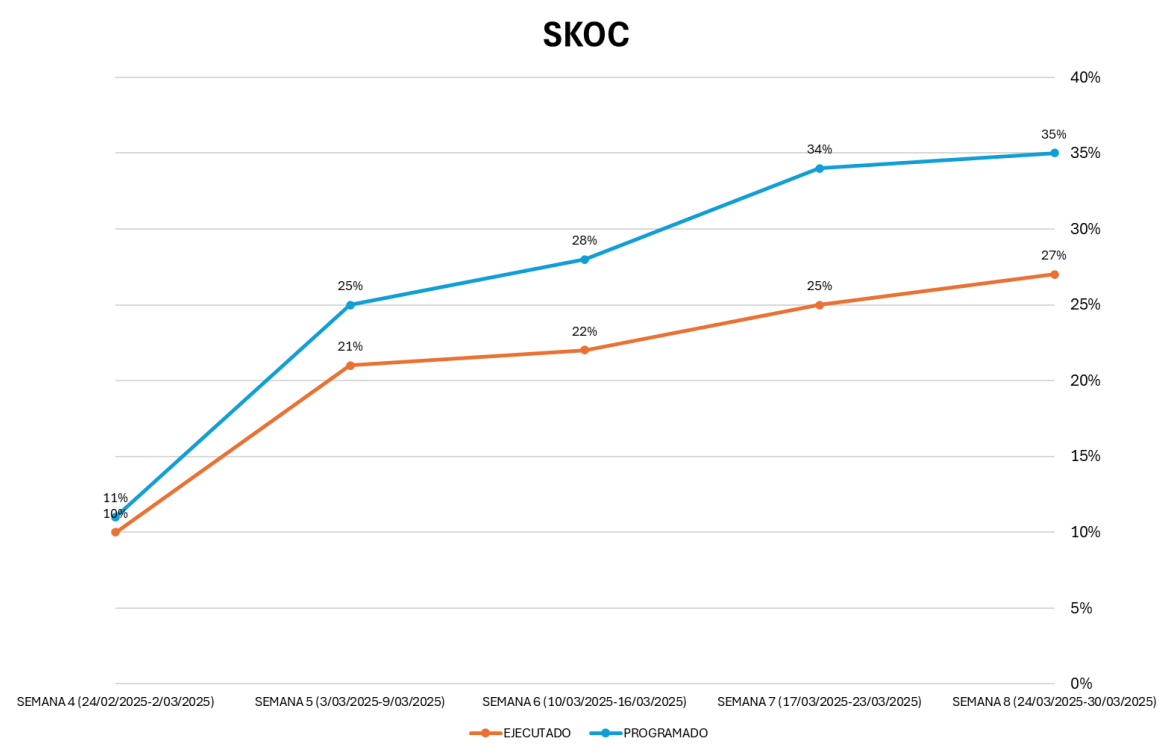


Imagen 5.5. Avance físico SKOC

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

Actividades proyectadas para el próximo período

De acuerdo con el cronograma aprobado, se tienen previstas las siguientes actividades:

De la Etapa I

También se estima concluir todos los entregables de la Etapa I, tal como se presenta a continuación:

- Aprobación de la EDT, metodología general y específicas por especialidad.
- Es relevante precisar que debido a la no definición y/o aprobación de la metodología propuesta por esta consultoría para el levantamiento topográfico, las actividades de topografía se han visto afectadas.
- Concepto de aprobación y/o observaciones de la interventoría, referente a los componentes No. 2, No. 3, No. 4 y No. 5.

De la Etapa II:

Una vez se defina la metodología de topografía, se tiene previsto iniciar la elaboración de los componentes 6. Levantamiento topográfico tradicional, y además, los componentes 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 comité	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
07	4/03/2025	Comité de seguimiento del cto 24001333 H3 DE 2024	Informar sobre el avance del contrato	Reunión de topografía (Levantamiento LiDAR) Respuesta propuesta de visitas	N/A	Aerocivil Interventoría Consultor
08	11/03/2025	Comité de seguimiento del cto 24001333 H3 DE 2024	Informar sobre el avance del contrato Propuesta metodológica para el levantamiento topográfico	Alcance topografía Reunión BIM/BEP	N/A	Aerocivil Interventoría Consultor
-	17/03/2025	Metodología BIM | PMA BOYACÁ - N. DE SANTANDER	Mesa de trabajo BIM	N/A	N/A	Interventoría Consultor
09	18/03/2025	Comité de seguimiento del cto 24001333 H3 DE 2024	Remisión de Cronograma versión D	Reunión definición de metodología topografía Atención de observaciones Metodologías Social, Ambiental, Predial y Geotecnia	N/A	Interventoría Consultor

N.º comité	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
				Envío de presentación pre-alternativas Aeropuerto Ocaña		
-	19/03/2025	PRESENCIAL - MESA DE TRABAJO - METODOLOGIA TOPOGRAFIA - CRONOGRAMA	Propuesta metodológica para el levantamiento topográfico	Remisión de la metodología ajustada	N/A	Interventoría Consultor
-	21/03/2025	PMA NORTE - Prealternativas Aeropuerto Ocaña	Exposición respecto a la pre alternativas del Aeropuerto de Aguas Claras, Ocaña (SKOC)	Remisión de la presentación e informe	N/A	Interventoría Consultor
10	25/03/2025	Comité de seguimiento del cto 24001333 H3 DE 2024	Informar sobre el avance del contrato	- Atención de observaciones Metodologías Social, Ambiental, Predial y Geotecnia - Entrega de actualización Metodología Topografía	- Atención de observaciones Metodologías Social, Ambiental, Predial y Geotecnia - Remisión de Cronograma versión D - Reunión definición de metodología topografía	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 31 de marzo 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, del componente 1 se tiene aprobación del cronograma en versión D. Respecto al componente 2, componente 3 y componente 4 se estima obtener respuesta en el próximo período. Referente al componente 5 se remitirá el próximo período de acuerdo con el cronograma vigente. Por lo anterior, ningún componente a la fecha se encuentra aprobado en su totalidad.
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 16,66%. 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	26%	Conforme el avance de las actividades programadas vs. ejecutadas, a la fecha de corte del presente informe se registra avance del 28% vs programado del 36%, presentando una desviación del 8%

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 de los oficios C155-CE-010-2025 de fecha 27 de enero de 2025, C155-CE-031-2025 de fecha 28 de febrero de 2025 y C155-CE-049-2025 de fecha 25 de marzo 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	Nicolas Gomez Angarita
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
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 García
26	Especialista Coordinador Apoyo Social	Gretta Natalie Acosta Sicachá
27	Especialista Coordinador Predial, Catastral y Geodesia	Andrés Mauricio Aguirre Cano
28	Profesional Biólogo	Yoholima Martínez 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

Nº	CARGO	NOMBRE
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 Hurtado	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 febrero 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 marzo, 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

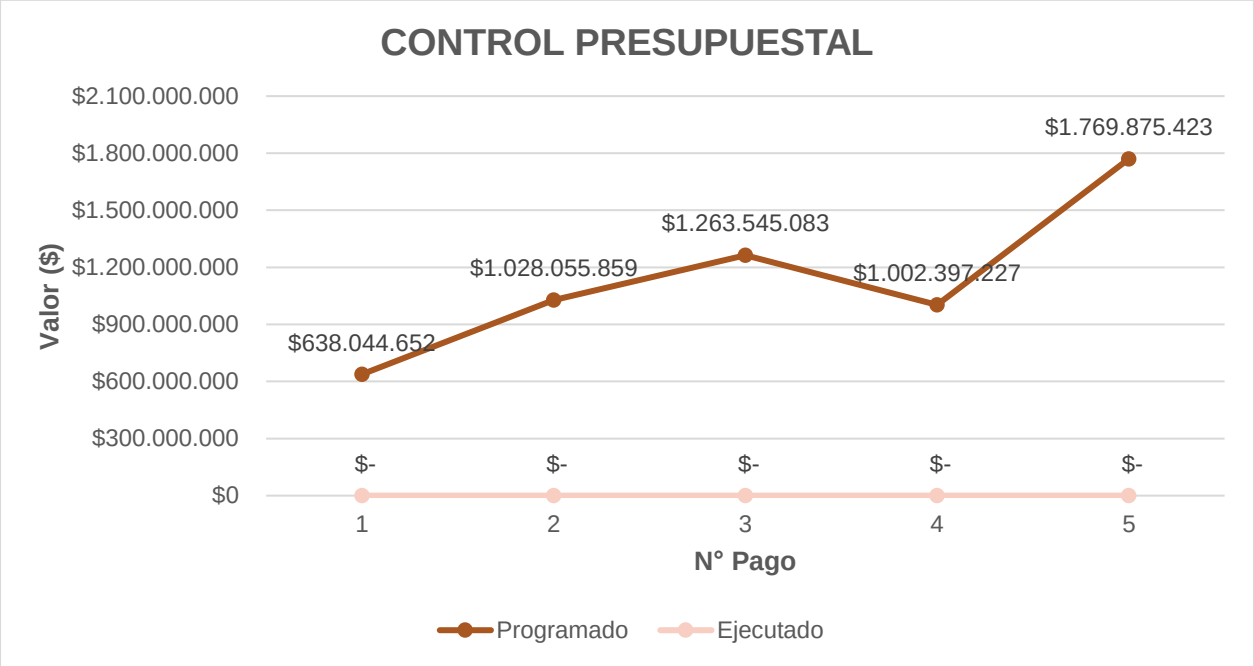


Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado)

Fuente. Elaboración propia

8. Conclusiones y/o recomendaciones

- Durante el tercer mes de ejecución, el proyecto ha avanzado conforme al cronograma establecido, completando la actividad de socialización inicial con los actores clave para el aeropuerto SKOC, el cual por temas de orden público tuvo que ser reprogramado para marzo.
- Durante el mes de marzo, se llevó a cabo la actividad de verificación de las condiciones de infraestructura, operación, seguridad operacional, servicios de apoyo, manejo ambiental, social, urbano y predial en los aeropuertos de Arauca, Saravena y Ocaña. La tarea incluyó visitas técnicas de campo, revisión de instalaciones, evaluación de procedimientos operativos y recopilación de información relevante para el seguimiento de las condiciones aeroportuarias. Estas acciones se realizaron conforme a los lineamientos establecidos, con el objetivo de levantar los inventarios de cada infraestructura para el componente 5 Diagnóstico de la situación actual.
- A la fecha de corte, únicamente se ha recibido aprobación del cronograma en versión D. Los demás componentes o entregables se encuentran en revisión y/o atención de observaciones.
- Se presentan demoras en la definición del área para el levantamiento LiDAR y en la aprobación de la metodología propuesta, lo que ha afectado el desarrollo de las actividades planificadas.
- De acuerdo con lo anterior, y durante el periodo reportado, se materializaron los siguientes riesgos:
  - Demoras en la definición del área respecto al levantamiento topográfico LiDAR.
  - Demoras en la aprobación de las metodologías y plan de trabajo.
  - Dificultad para acceder a información secundaria de Aerocivil y demás entidades.
- Respecto al estado financiero del proyecto, refleja que aún no se han cumplido los hitos necesarios para la facturación.
- Como parte de la estrategia de socialización del proyecto en los aeropuertos de Saravena (SKSA), Arauca (SKUC) y Ocaña (SKOC), se concertaron fechas específicas para las jornadas, de acuerdo con el alcance de la consultoría y en coordinación con las partes interesadas. La logística previa contempló la identificación y categorización de los grupos de interés (comunidad aeroportuaria, autoridades gubernamentales, gremios y comunidades), así como la preparación de invitaciones formales personalizadas según el perfil de cada actor, lo que permitió una convocatoria más dirigida y estratégica.

  Las cartas de invitación, diseñadas para cada tipo de público, fueron enviadas conforme a la programación definida dependiendo del Aeropuerto. Esta diferenciación buscó asegurar la adecuada comprensión y convocatoria de los grupos de interés pertinentes para cada sesión.

  Durante las jornadas de socialización, se presentó el alcance del proyecto y se generaron espacios para la participación de los asistentes. Sin embargo, pese a la planificación, se evidenciaron niveles variables de asistencia, con algunos eventos de baja participación, como en la sesión con operadores aeroportuarios de Ocaña. En virtud de lo anterior, se plantean reuniones virtuales con el fin de que los actores identificados que no pudieron participar de manera presencial puedan hacerlo en dicha modalidad y así obtener aportes valiosos para el desarrollo de la DOFA del proyecto.
- Se anexan los informes semanales de seguimiento al contrato (Anexo 7. Informes semanales)