

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 5



MAYO DE 2025

Versión A

Información documental

Información general:

Título del Documento:	Informe Mensual No. 5
Código del Documento:	NS_SK00_ET0_C0_GEN_00P5_INF_ANX
Fecha Redacción:	Junio 2025

Registro de aprobación:

Revisión: A	Elaboró (Consultor)	Revisó y Editó (Consultor)	Revisó y Aprobó (Interventor)	Aprobó (Interventor)
Nombre:	Karen Cordero Luna Roza	Andrea Guerra Paola Ortiz		
Cargo:	Profesional de proyectos de Infraestructura	Gerente del Proyecto de Consultoría Director del Proyecto de Consultoría		
Fecha:	Junio 2025	Junio 2025		

Registro de modificaciones:

# Revisión	Fecha	Descripción de las modificaciones
A	9/06/2025	Versión inicial

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	19
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	22
6. Control de calidad	27
6.1. Informe de comités y avance de compromisos	27
6.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo	27
6.2. Gestión de correspondencia	29
6.2.1. Correspondencia recibida	29
6.2.2. Correspondencia enviada	29

6.3.	Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad	29
6.4.	Recurso humano	30
6.5.	Gestión de riesgos	32
7.	Control presupuestal	33
7.1.	Información financiera.....	33
7.2.	Cuadro de control del presupuesto programado y ejecutado	33
7.2.1.	Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (Arauca, Arauca) - SKUC	33
7.2.2.	Aeropuerto Los Colonizadores (Saravena, Arauca) - SKSA	33
7.2.3.	Aeropuerto Aguas Claras (Ocaña, Norte de Santander) (SKOC)	34
7.3.	Cuadro de control de pagos (Programado vs Ejecutado)	34
8.	Conclusiones y/o recomendaciones.....	36

Índice Tablas

Tabla 3.1. Caracterización de la pista.....	10
Tabla 3.2. Rutas existentes en el Aeropuerto.....	13
Tabla 3.3. 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. Estado de avance del contrato.....	22
Tabla 5.2. Ponderación de porcentajes de avance.....	24
Tabla 6.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas	29
Tabla 6.2. Indicadores de los compromisos de calidad	30
Tabla 6.3. Personal de la Consultoría	31
Tabla 6.4. Equipo interno de la Consultoría	32
Tabla 7.1. Resumen de aspectos financieros	33
Tabla 7.2. Resumen de aspectos financieros SKUC	33
Tabla 7.3. Resumen de aspectos financieros SKSA	34
Tabla 7.4. Resumen de aspectos financieros SKSA	34
Tabla 7.5. Resumen de aspectos financieros	34
Tabla 8.1. Seguimiento financiero general del contrato.....	36

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 5.1 Topografía convencional SKOC.....	23
Imagen 5.2. Avance físico SKUC	24
Imagen 5.3. Avance físico SKSA	25
Imagen 5.4. Avance físico SKOC	25
Imagen 5.5. Avance físico general	26
Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado)	35

Listado de Anexos

Anexo 1. Cronograma

Anexo 2. Registro fotográfico

Anexo 3. Actividades

Anexo 4. Actas

Anexo 5.1. Correspondencia Recibida

Anexo 5.2. Correspondencia Enviada

Anexo 6. Parafiscales

Anexo 7. Matriz de Riesgos

Anexo 8. Informes semanales – Seguimiento financiero

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 quinto mes, de mayo de 2025, el equipo consultor ha estado enfocado en la obtención de la aprobación de metodologías específicas y del levantamiento de la información existente (inventario, fichas y DOFA); también en el avance de la etapa 2 con los trabajos de campo de topografía, y la presentación de los pronósticos de la demanda y Análisis socioeconómico, el estudio de Conectividad de la Red Aeroportuaria, estudios operacionales y estado de la SLO,

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

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

2. 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

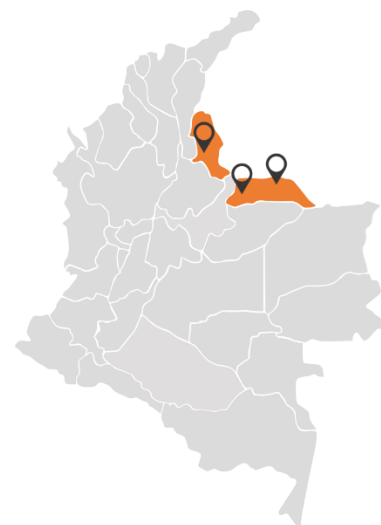


Imagen 2.1. Área de influencia

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 información secundaria.
- **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 Piquetiera.
- 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.

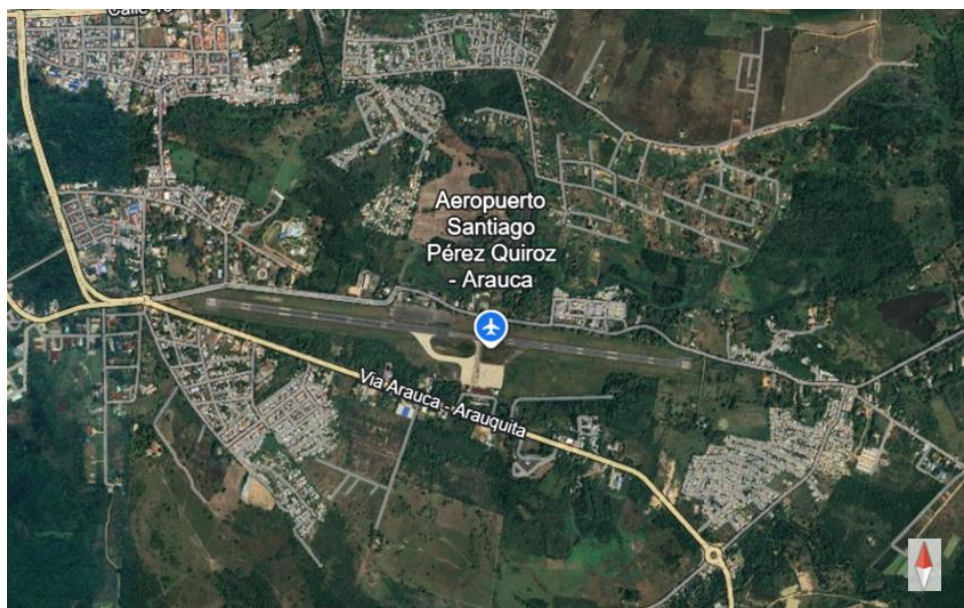


Imagen 3.1. Ubicación Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz, Arauca, Arauca

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).

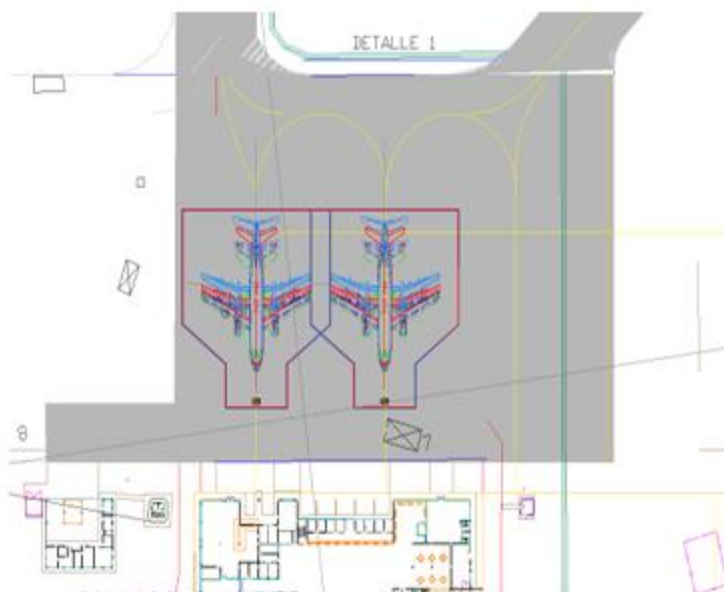


Imagen 3.2. Plataforma del Aeropuerto SKUC.

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: Dornier 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:

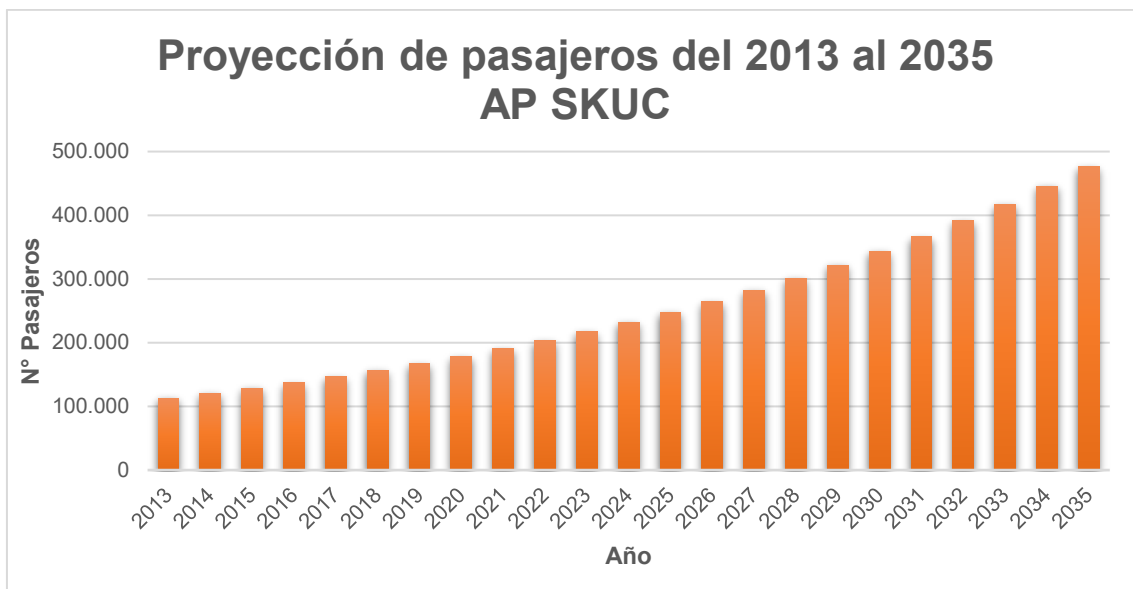


Imagen 3.5. Proyección de pasajeros del 2013 al 2035

Fuente: *Consortio 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: *Consortio 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 cuenta con operación comercial.
- 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.

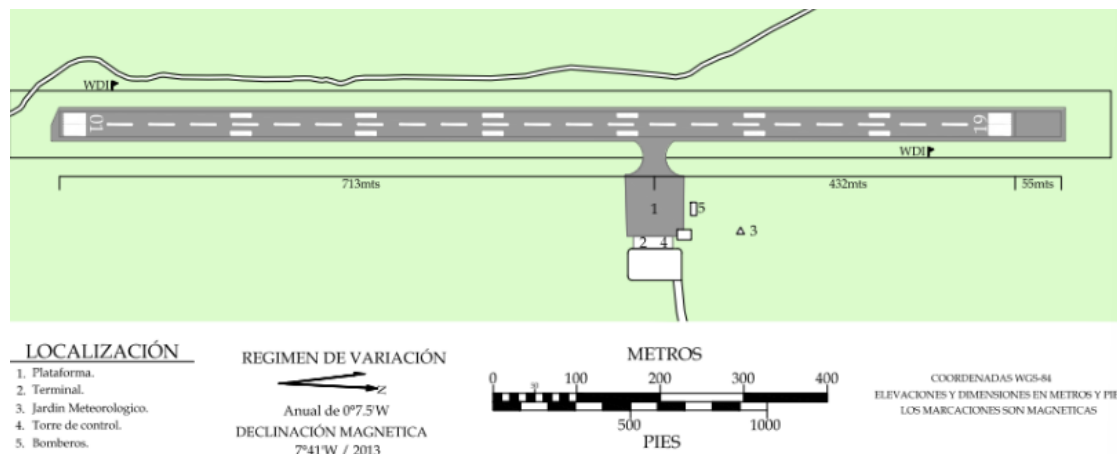


Imagen 3.8. Plano del aeródromo OACI

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: <ul style="list-style-type: none"> • 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_ET0_C0_GEN_00P5_INF_AN1.1 (pdf y mpp) actualizado a la fecha de corte del presente informe, se aclara que el cronograma fue aprobado por medio de la comunicación de interventoría C155-CE-046-2025 de fecha 25 de marzo de 2025 en versión D, más la versión adjunta correspondiente a versión F NS_SK00_ET0_C0_GEN_00P5_INF_AN1.2 (pdf y mpp), que atiende las recomendaciones de la supervisión para llevar el seguimiento financiero del proyecto, mas no afecta la línea base aprobada por la interventoría.

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 en base al % de ejecución de los productos, 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)	151	Monto facturado	\$ 0
% Avance programado	48%	% Avance programado	40,91%
% Avance ejecutado	43%	% Avance ejecutado	30,32%

Corte: 31 de mayo 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 de corte del presente informe se culminó la ejecución de la Etapa I. Caracterización y Evaluación de la Infraestructura, estando pendiente la aprobación de componente 5; por otra parte se encuentra en ejecución la Etapa II. Diagnóstico del Aeropuerto, tal como se relaciona a continuación:

- Componente 1. Metodología, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución de contrato y presentación del equipo consultor:
 - Cronograma: A la fecha se encuentra aprobado en versión D, sin embargo, se adelantó el ajuste en versión F respecto a la inclusión de los recursos financieros.
 - Metodología general y plan de riesgos: Concepto favorable mediante comunicación C155-CE-070-2025 de fecha 28 de abril de 2025.
 - Mediante comunicación C155-CE-062-2025 de fecha 11 de abril de 2025 se recibió concepto favorable de las metodologías social, ambiental, predial y de geotecnia.
 - Mediante comunicación C155-CE-058-2025 de fecha 22 de abril de 2025 se recibió concepto favorable parcial de la metodología de topografía. De otro lado, se recibió concepto favorable mediante comunicación C155-CE-100-2025 de fecha 22 de mayo de 2025.
 - Mediante comunicación C155-CE-082-2025 de fecha 28 de abril de 2025 se recibió concepto favorable de la metodología jurídica.
 - Mediante comunicación C155-CE-079-2025 de fecha 28 de abril de 2025 se recibió concepto favorable de la metodología análisis operacional.
 - Mediante la comunicación C155-CE-083-2025 de fecha 1 de mayo de 2025 se recibió concepto favorable de la metodología de red aeroportuaria.
 - Mediante la comunicación C155-CE-101-2025 de fecha 20 de mayo de 2025 se recibió concepto favorable de la metodología de riesgos.
 - Respecto a la metodología de capacidad y demanda mediante las comunicaciones NS-158 de fecha 2 de mayo de 2025 y NS-164 de fecha 8 de mayo de 2025 se atendieron las observaciones expuestas por la interventoría, sin embargo, mediante comunicación C155-CE-098-2025 de fecha 13 de mayo de 2025 se recibieron observaciones a la misma, por lo cual, esta Consultoría emitió la atención de las observaciones mediante el oficio NS-168 de fecha 15 de mayo de 2025. Seguidamente, la interventoría nuevamente remitió observaciones por medio de la comunicación C155-CE-104-2025 de fecha 22 de mayo de 2025, frente a lo anterior, se radicó la versión F de la metodología con atención de estas mediante el oficio NS-179 de fecha 27 de mayo de 2025.
 - Respecto a las metodologías de análisis de alternativas y toma de información primaria se recibieron observaciones mediante la comunicación C155-CE-076-2025 de fecha 1 de mayo de 2025, por lo anterior, esta Consultoría atendió las observaciones de la metodología de información primaria, por medio del oficio NS-169 de fecha 15 de mayo de 2025.
 - Finalmente, con relación a la metodología financiera se recibieron observaciones mediante comunicación C155-CE-085-2025 de fecha 5 de mayo de 2025, a lo cual se atendieron las

observaciones mediante el oficio NS-171 de fecha 20 de mayo de 2025, junto con la metodología de análisis de alternativas.

- Componente 2. Revisión de Información Existente y Debida Diligencia Documental: Se remitió la versión B por medio del oficio NS-146; fue aprobado por interventoría el 14 de mayo de 2025 con oficio C155-CE-088-2025.
- Componente 3. Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders): Se remitió la versión C por medio del oficio NS-136; fue aprobado por interventoría el 6 de mayo de 2025 con oficio C155-CE-087-2025.
- Componente 4. Presentación de estructura del Plan Maestro Aeroportuario y/o Esquema de Planificación Aeroportuario (índice) - Contenido mínimo y capítulo de Introducción: Se recibió concepto favorable mediante comunicación C155-CE-055-2025 de fecha 9 de abril de 2025.
- Componente 5. Diagnóstico de la situación actual: Se remitió la versión A por medio del oficio NS-117 de fecha 10 de abril de 2025; entre el 7 y el 13 de mayo se recibió la retroalimentación de interventoría, con lo cual se generó versión B el 28 de mayo de 2025 con oficio NS-178, actualmente en revisión de interventoría.
- Componente 6. Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico de todos los sistemas del (los) aeropuerto(s). Mediante comunicación NS-155 de fecha 2 de mayo de 2025 se remitió el avance de SKUC y SKSA y mediante comunicación NS-174 de fecha 22 de mayo de 2025. El 27 de mayo de 2025 se recibieron observaciones de la interventoría mediante el oficio C155-CE-113-2025.
- Componente 7. Se entregó versión A del componente el 7 de mayo de 2025 mediante oficio NS-161. El 27 de mayo de 2025 se recibieron observaciones de interventoría que ingresaron a verificación para ajuste.
- Componente 8. Se entregó versión A del componente el 19 de mayo de 2025 para el SKOC mediante oficio NS-170. A 31 de mayo de 2025 se encuentran en verificación de interventoría.
- Componente 9. Se entregó versión A del componente para SKSA y SKUC el 6 de mayo de 2025 mediante oficio NS-159 y el 25 de mayo de 2025 para el SKOC mediante oficio NS-176. El 27 de mayo de 2025 se recibieron observaciones de interventoría mediante comunicación C155-CE-110-2025.
- Componente 10. Se remitió versión A mediante comunicación NS-143 de fecha 23 de abril de 2025 exclusivamente para lo correspondiente a Análisis de obstáculos dentro de los estudios operacionales; conforme observaciones de interventoría recibidas el 20 de mayo de 2025 se podrá entregar siguiente versión una vez se culmine el Análisis del estudio Operacional del Sistema Aeroportuario de la Región. / Análisis Tecnológico Actual Vs La Tecnología Requerida para optimizar la operación Aeroportuaria.
- Componente 11. Se remitió versión A de la metodología de levantamiento de información primaria (encuestas y conteos vehiculares) mediante comunicación NS-173 de fecha 21 de mayo de 2025.
- Componente 13. Se remitió versión A de la metodología de modelos de transporte mediante comunicación NS-173 de fecha 21 de mayo de 2025.
- Componente 15. Se remitió versión A del informe de SKOC mediante comunicación NS-185 de fecha 30 de mayo de 2025.

El contrato se encuentra en estado de cumplimiento, dado que las actividades establecidas en el plan de trabajo se han desarrollado, 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
4/05/2025	43%	39%	-4%
11/05/2025	45%	40%	-5%
18/05/2025	46%	41%	-5%
25/05/2025	47%	42%	-5%
31/05/2025	48%	43%	-5%

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 adelantaron mesas técnicas entre las partes, con el fin de atender las observaciones de los diferentes productos.

Respecto al cronograma en versión F, se radicó mediante la comunicación NS-177 de fecha 26 de mayo de 2025, junto con el ejercicio financiero previamente expuesto.

Durante el presente período se adelantó la atención de las observaciones del Componente 5 desde las diferentes especialidades.

Con relación a la especialidad de topografía, se finalizaron las actividades convencionales, levantamiento arquitectónico e identificación de redes el 4 de mayo de 2025 del Aeropuerto de Aguas Claras (SKOC), Ocaña. De otro lado, frente a los inconvenientes de orden público y trámites ante diferentes entidades, se llevó a cabo la captura de datos LIDAR mediante aeronave tripulada el 5 de mayo de 2025 en Saravena y el 10 de mayo de 2025 en Ocaña. Por lo anterior, se adelantan actividades relacionadas con el procesamiento de la toma de información LIDAR de los diferentes aeropuertos.



Imagen 5.1 Topografía convencional SKOC.

Fuente. Elaboración Consortio PMA Aeropuertos NS

En el Anexo 2. Registro fotográfico, se relacionan las fotografías tomadas en temas convencionales para el Aeropuerto SKOC.

Respecto a las alternativas por aeropuerto, el equipo técnico adelanta las propuestas de acuerdo con la normatividad RAC, OACI, IATA, entre otras, a fin de radicarlas ante la interventoría en el próximo período, de acuerdo con lo requerido en el Componente 12.

Además, se evalúa la logística necesaria frente a la proyección del inicio de actividades en campo respecto a la deflectometría y exploración geotécnica.

Con relación a cada componente, en el capítulo 5.1.1. Cumplimiento de programación se detalla el estado de cada entregable.

- **Ambiental:** Se adelantaron actividades relacionadas con el Componente 5, 8, 9, 10 y 12 para SKUC, SKSA y SKOC. Adicionalmente, se adelanta la evaluación de impactos correspondientes al inicio de la Etapa III.
- **Social:** Se adelantaron actividades relacionadas con el Componente 5, 8, 9, 10 y 12 para SKUC, SKSA y SKOC. Adicionalmente, se adelanta la evaluación de impactos correspondientes al inicio de la Etapa III.
- **Predial:** Se adelantaron actividades relacionadas con el Componente 5, 9, 10 y 12 para SKUC, SKSA y SKOC. Adicionalmente, se adelanta la evaluación de impactos correspondientes al inicio de la Etapa III.
- **Legal:** N/A en el presente período.
- **Administrativo:** Por medio del oficio C155-CE-089-2025 de fecha 10 de mayo de 2025 se recibieron observaciones frente al profesional de pavimentos remitido, sin embargo, mediante comunicación NS-167 de fecha 13 de mayo de 2025 se subsanaron las observaciones; el 22 de mayo de 2025 se recibió concepto de aprobación a tal solicitud de cambio. De otro lado, por medio del oficio NS-165 de fecha 9 de mayo de 2025 se solicitó cambio del profesional de modelos de transporte, recibiendo aprobación de la interventoría mediante comunicación C155-CE-106-2025 de fecha 22 de mayo de 2025.

Finalmente, por medio del oficio NS-166 de fecha 13 de mayo de 2025 se solicitó cambio del director de proyecto, a lo cual se recibieron observaciones mediante comunicación C155-CE-

107-2025 de fecha 22 de mayo de 2025; el 22 de mayo de 2025 se remitió la subsanación de las observaciones mediante el oficio NS-175 y el 27 de mayo de 2025 se recibió concepto de aprobación por medio de la comunicación C155-CE-112-2025.

- **Financiero:** N/A en el presente período.

En el Anexo 3. 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):

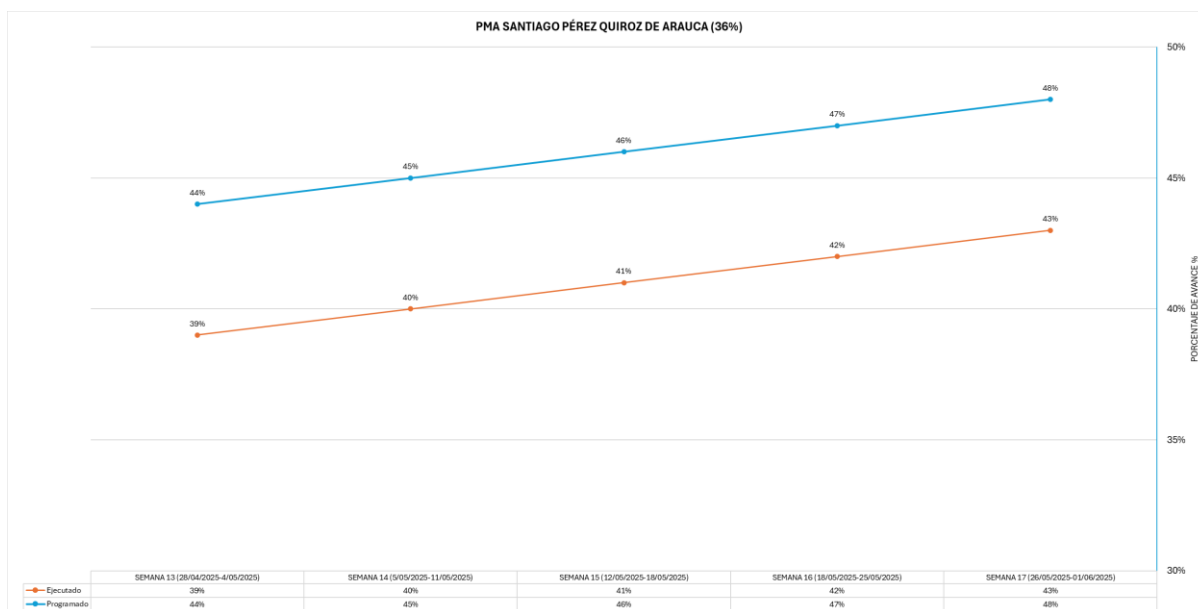


Imagen 5.2. Avance físico SKUC

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

- Aeropuerto Los Colonizadores (SKSA):

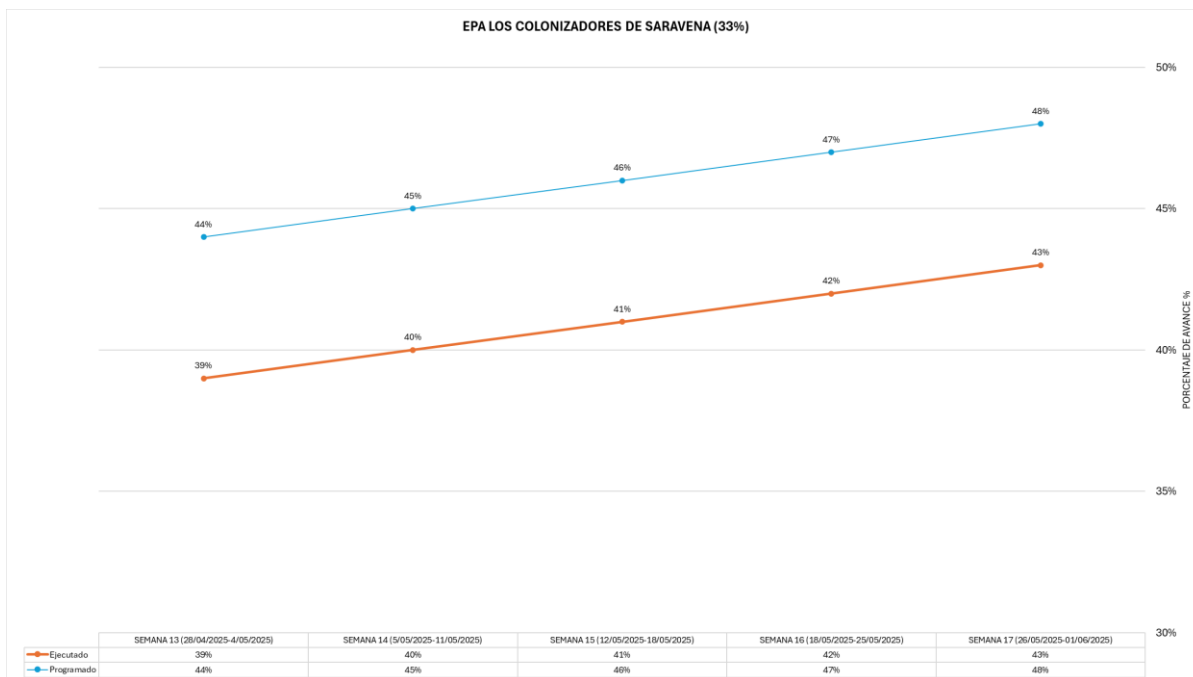


Imagen 5.3. Avance físico SKSA

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

- Aeropuerto Aguas Claras (SKOC):

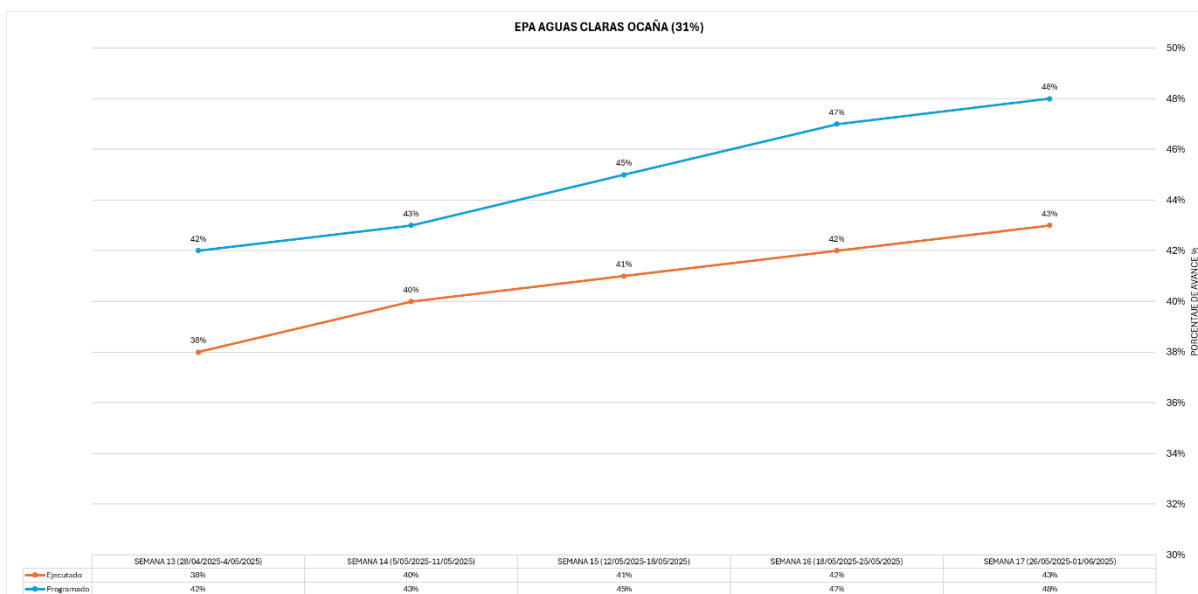


Imagen 5.4. Avance físico SKOC

Fuente. Elaboración Consorcio PMA Aeropuertos NS

- Avance físico general del contrato:

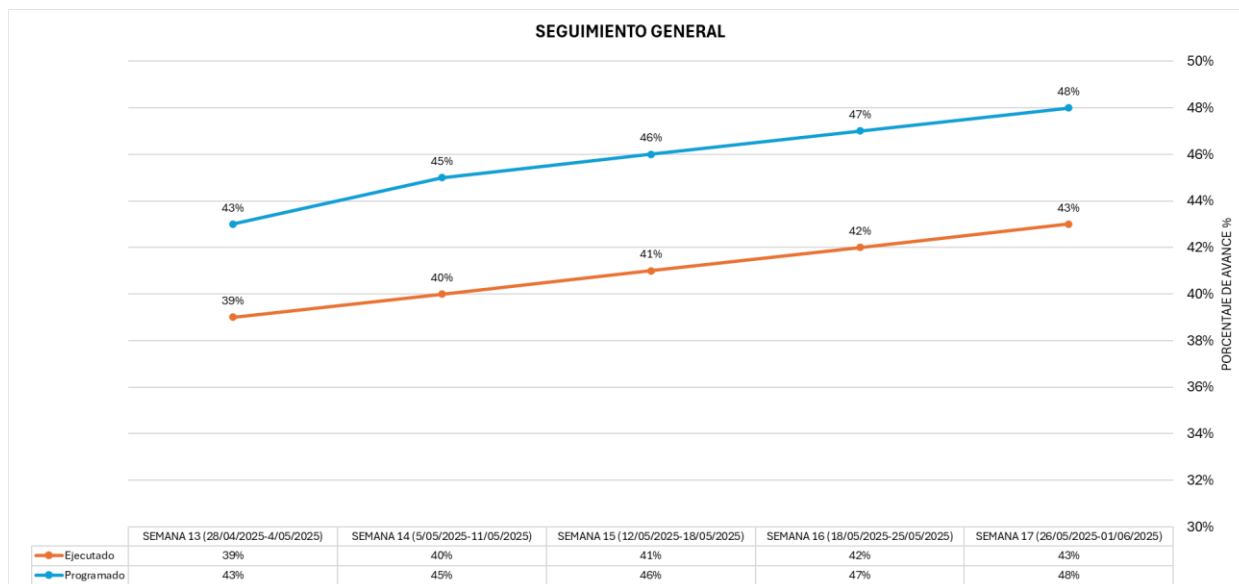


Imagen 5.5. Avance físico general

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

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

- Concepto de aprobación de las metodologías de modelos de transporte, capacidad y demanda, financiera, análisis de alternativas y toma de información primaria.
- Concepto de aprobación y/o observaciones de la interventoría, referente al componente No. 5.

De la Etapa II:

- Entrega de la versión actualizada del componente No. 6 Topografía, considerando procesamiento de datos por vuelos LiDAR efectuados.
- Remisión de los entregables correspondientes a los componentes No. 11 y 12.
- Concepto de aprobación y/o observaciones de la interventoría, referente a componentes No. 6, 7, 8, 9 y 10.

De la Etapa III:

- Programación de las actividades de campo para Deflectometría y Geotecnia.

De la Etapa V:

- Entrega de la debida diligencia (entregable 2) de los componentes jurídico y financiero.

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 4. 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
-	2/05/2025	Mesa de trabajo presencial Metodología de análisis de alternativas - Financiera	Metodología de análisis de alternativas - Financiera	<ul style="list-style-type: none"> Atención de observaciones metodología de análisis de alternativas referente a los aspectos financieros. Atención de observaciones metodología financiera. 	NA	Interventoría Consultor
16	6/05/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Informar el estado de ejecución y avance del contrato	<ul style="list-style-type: none"> Entrega Observaciones Componente 5 Entrega Componente 7 Entrega Componente 9 – Arauca y Saravena Mesa de trabajo prealternativas Propuesta cronograma versión F con inclusión de recursos 	<ul style="list-style-type: none"> Metodología Capacidad y Demanda Mesa de trabajo metodología Capacidad Demanda 	Aerocivil Interventoría Consultor
-	7/05/2025	Mesa técnica	Definición aspectos ante observación metodología capacidad y demanda	<ul style="list-style-type: none"> Entrega de metodología Capacidad y demanda con consideraciones presentadas en la mesa de trabajo por Interventoría 	NA	Interventoría Consultor

N.º Comité	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
-	9/05/2025	Mesa técnica Pre-alternativas	Propuesta de alternativas adicionales por aeropuerto, que cumplan con lo solicitado en las especificaciones técnicas.	<ul style="list-style-type: none"> Remisión de alternativas de selección, acuerdo con los requerimientos contractuales 	NA	Interventoría Consultor
17	13/05/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Metodologías Prognosis, red aeroportuaria y capacidad demanda	<ul style="list-style-type: none"> Atención de observaciones. Remisión de metodología de red aeroportuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> Entrega Observaciones Componente 5 Entrega Componente 7 Entrega Componente 9 – Arauca y Saravena Mesa de trabajo prealternativas Propuesta cronograma versión F con inclusión de recursos 	Aerocivil Interventoría Consultor
-	14/05/2025	Mesa técnica	Alcance y estructuración del Componente 10.2	<ul style="list-style-type: none"> Remisión de los documentos del Componente 10.2 	NA	Interventoría Consultor
-	15/05/2025	Mesa técnica	Cuadro de entregables de la especialidad de topografía	<ul style="list-style-type: none"> Ajustar la lista de chequeo de topografía 	NA	Interventoría Consultor
18	20/05/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Informar el estado de ejecución y avance del contrato	<ul style="list-style-type: none"> Cronograma VF. Observaciones C7 – Interventoría. Observaciones C9 – Interventoría. Observaciones C10.1 – Interventoría Metodologías Componente 5. Componente 6 SKOC. 	<ul style="list-style-type: none"> Cronograma Versión F Componente 8 	

N.º Comité	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
-	22/05/2025	Propuesta de control financiero	Explicación respecto al ejercicio financiero propuesto por la Consultoría	NA	NA	Aerocivil Interventoría Consultor
19	27/05/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Informar el estado de ejecución y avance del contrato	<ul style="list-style-type: none"> Componente 5. Metodología de Capacidad y demanda. Componente 11 Componente 12 	<ul style="list-style-type: none"> Cronograma VF. Observaciones C7 Interventoría. – Observaciones C9 Interventoría. – Observaciones C10.1 Interventoría – Metodologías Componente 5. Componente 6 SKOC. 	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 5.1. Correspondencia Recibida se relacionan las comunicaciones recibidas en el presente período por parte de diferentes entidades.

6.2.2. Correspondencia enviada

En el Anexo 5.2. 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	(52 obligaciones cubiertas / Total 52)	Mensual	100%	Se considera en total 52 obligaciones teniendo en cuenta las 26 generales detalladas en clausula 9 del contrato y

Indicador	Fórmula	Periodicidad de medición	Resultado	Detalle
obligaciones pactadas	obligaciones) x 100			las 26 específicas detalladas en la cláusula 10. Con corte al 31 de mayo de 2025 no se han presentado desviaciones en las obligaciones contractuales.
Nivel de cumplimiento de los 30 componentes pactados	(3 aprobados / 30 componentes totales) x 100	Incremental (avance)	10%	A la fecha, se ha recibido aprobación de 3 de los 30 componentes de la consultoría, correspondientes a: <ul style="list-style-type: none"> • Componente 2: Revisión de la información existente y debida diligencia documental. • Componente 3: Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders) Reuniones Iniciales internas y externas (Kickoff meetings). • Componente 4: Presentación de la estructura del Plan Maestro (Índice)-Contenido mínimo y capítulo de Introducción.
Entrega de Informes	(5 informes entregados / 12 informes totales a entregar) x 100	Incremental (avance)	41.66%	El presente documento corresponde al quinto informe mensual entregado de los 12 proyectados, por lo tanto, el avance es del 41.66%. 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	43%	Conforme el avance de las actividades programadas vs. ejecutadas, a la fecha de corte del presente informe se registra avance del 43% vs programado del 48%, presentando una desviación del -5%

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, C155-CE-049-2025 de fecha 25 de marzo de 2025, C155-CE-069-2025 de fecha 15 de abril de 2025, C155-CE-084-2025 de fecha 1 de mayo de 2025, C155-CE-106-2025 de fecha 22 de mayo de 2025 y C155-CE-112-2025 de fecha 27 de mayo de 2025:

Nº	CARGO	NOMBRE
1	Director de Proyecto	Giuliana Paola Ortiz
2	Gerente o coordinador de Proyecto	Andrea Guerra Pinzón
3	Experto en Planificación Lado Aire	Francisco Antonio Guerrero Ibáñez
4	Experto en Planificación Lado Tierra	Nicolas Gómez Angarita
5	Experto en Planificación de Operaciones y Procedimientos	Jimmy Juan Henríquez Lux
6	Experto en modelos de transporte	Sandra Lucia Navas Tequia
7	Experto en Estudios de Oferta y Demanda de Tráfico Aéreo	Leonardo Ronderos Lobo
8	Especialista en Diseño Geométrico	Orlando Gómez Laverde
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	Elber Ramiro Olivares Bareño
13	Especialista en Hidráulica e Hidrología	Abelino García Guacaneme
14	Especialista en Geotecnia	Andrés Felipe González Castiblanco
15	Especialista en Presupuestos y Programación	Cristhian Felipe Duran Castaño
16	Especialista en Financiación Pública	German Andrés Castro Gaona
17	Especialista en Evaluación Socioeconómica	Marisol Caldas González
18	Especialista en Estructuración Financiera	Ricardo Iván Rave Imedio
19	Especialista en Infraestructura Logística Especializada	Luis Heiner González 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 Hernández
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 Natelie Acosta Sicacha
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	Andrés Felipe González Parra
31	Coordinador BIM	Luis Esteban Durán Carrillo
32	Modelador BIM	Karen Johanna Cordero Márquez
33	Topógrafo	German Salazar Pérez
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	Paola Ortiz	paola.ortiz@cmconsultores.com.co	3203657195
2	Gerente de Proyecto	Andrea Guerra	andrea.guerra@cmconsultores.com.co	3004260034
3	Profesional de Proyectos de Infraestructura	Karen Cordero	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 6. Parafiscales) del mes de mayo 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 mayo, se realiza un análisis cualitativo, para así posteriormente evaluar la estrategia y efectividad de la respuesta planificada. (Anexo 7. 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	9,29%	\$ 880.367.525	-	-
2	Etapa II: Componentes 6 a 12	20,86%	\$ 1.976.799.416	-	-
3	Etapa III: Componentes 13 a 28	20,82%	\$ 1.973.008.813	-	-
4	Etapa IV: Componente 29	34,14%	\$ 3.235.279.581	-	-
5	Etapa V: Componente 30	14,89%	\$ 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	\$ 880.367.525	9,29%	9,29%	-	-	-	\$-	0%	0%
Segundo pago	\$ 1.976.799.416	20,86%	30,15%	-	-	-	\$-	0%	0%
Tercer pago	\$ 1.973.008.813	20,82%	50,97%	-	-	-	\$-	0%	0%
Cuarto pago	\$ 3.235.279.581	34,14%	85,11%	-	-	-	\$-	0%	0%
Quinto pago	\$ 1.411.051.932	14,89%	100%	-	-	-	\$-	0%	0%
Totales	\$ 9.476.507.267	100%	100%	-	-	-	\$-	0%	-

Tabla 7.5. Resumen de aspectos financieros

Fuente. Elaboración propia

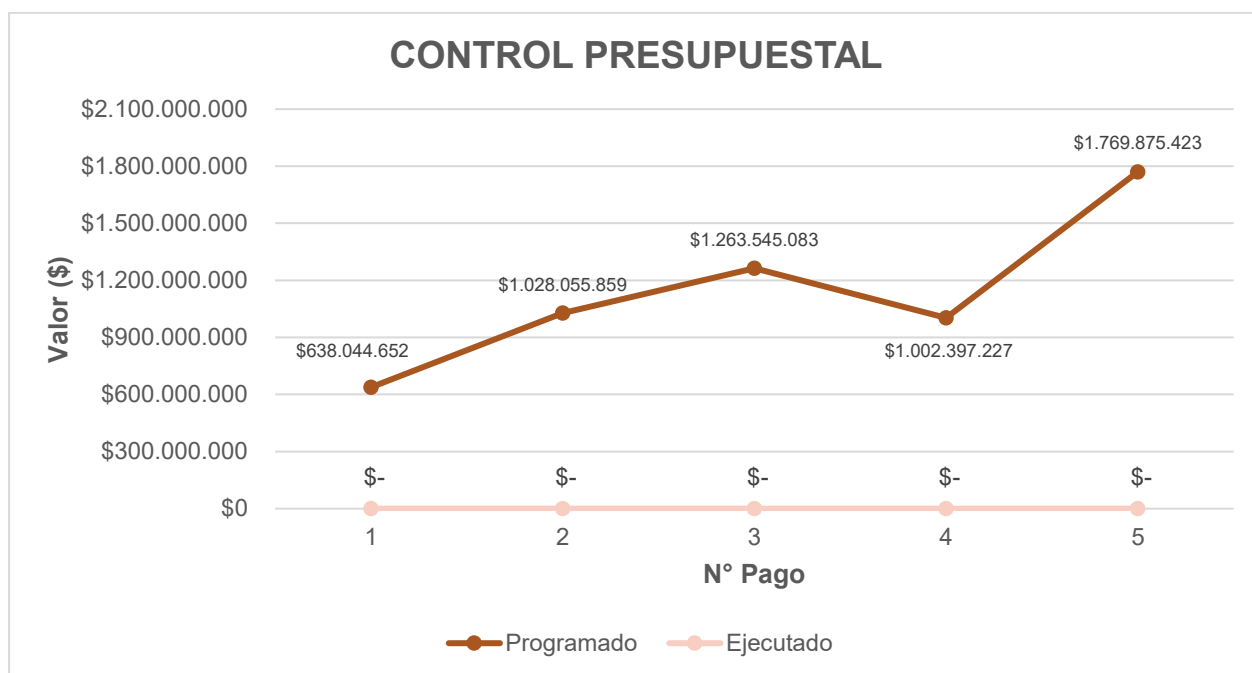


Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado)

Fuente. Elaboración propia

8. Conclusiones y/o recomendaciones

- Durante el quinto mes de ejecución, el proyecto ha avanzado conforme al cronograma establecido, sin embargo, de las situaciones de orden público y trámites ante entidades que se generaron en el periodo anterior, para los casos de Saravena y Ocaña; representan actualmente dificultades de oportunidad en entrega de los componentes de topografía.
- Se continuaron actividades en campo referentes al levantamiento topográfico con el fin de dar cumplimiento a los componentes relacionados con dicha especialidad.
- Con el fin de llevar un control financiero de acuerdo con la solicitud de la Aerocivil, esta Consultoría adelantó la inclusión de recursos en el cronograma versión F, y semanalmente se presenta junto con el informe semanal el seguimiento financiero del contrato, de acuerdo con el ejercicio propuesto por esta Consultoría.
- Se realizó cargue de documentos en versión A en el CDE del proyecto, con el fin de iniciar el flujo de aprobación y/o revisión de cada entregable por parte de la interventoría. Se encuentra pendiente que la interventoría concluya aspectos de licenciamiento para ingreso al ACC y dar continuidad a cada uno de los flujos.
- Respecto al estado financiero del proyecto, refleja que aún no ha sido posible facturación del proyecto por encontrarse en revisión la versión B del componente 5 de la etapa 1.
- Se anexan los informes semanales de seguimiento al contrato (Anexo 8. Informes semanales – Seguimiento financiero)
- Con relación al seguimiento financiero, a la fecha de corte se presenta el 40,91% de porcentaje programado con base en el valor total del contrato y 30,32% de porcentaje ejecutado con base en el valor total del contrato, lo que refleja en cifras para el primer caso un valor programado de \$ 3.881.010.250,64 y para el segundo caso un valor ejecutado de \$ 2.652.948.706,08; sin embargo, se debe tener en cuenta que dichos porcentajes y cifras se obtienen en base al % de avance de los productos, toda vez que a la fecha no se ha facturado ninguna de las etapas del proyecto. A continuación, se presenta el resumen del avance financiero general del contrato:

ACTIVIDAD	DURACIÓN (días)	VALOR CONTRATO (SIN IVA)	VALOR CONTRATO (CON IVA)	PORCENTAJE DE AVANCE PROGRAMADO CON BASE EN LA ACTIVIDAD ESPECIFICA	PORCENTAJE DE AVANCE EJECUTADO CON BASE EN LA ACTIVIDAD ESPECIFICA	PORCENTAJE PROGRAMADO CON BASE EN EL VALOR TOTAL DEL CONTRATO	PORCENTAJE EJECUTADO CON BASE EN EL VALOR TOTAL DEL CONTRATO	PROGRAMADO FINANCIERO TOTAL DEL CONTRATO (CON IVA)	EJECUTADO FINANCIERO TOTAL DEL CONTRATO (CON IVA)
CONTRATO DE CONSULTORÍA 24001333 H3 DE 2024	260	\$ 7.963.451.485	\$ 9.476.507.267	48%	43%	40,91%	30,32%	\$ 3.881.010.250,64	\$ 2.652.948.706,08
PMA SANTIAGO PÉREZ QUIROZ DE ARAUCA (36%)	260	\$ 2.882.278.016	\$ 3.429.910.839	48%	43%	14,81%	10,77%	\$ 1.404.686.175,38	\$ 921.900.796,11
EPA LOS COLONIZADORES DE SARAVENA (33%)	260	\$ 2.625.299.578	\$ 3.124.106.498	48%	43%	13,49%	10,02%	\$ 1.279.447.064,21	\$ 879.501.024,47
EPA AGUAS CLARAS DE OCAÑA (31%)	260	\$ 2.455.873.891	\$ 2.922.489.930	48%	43%	12,62%	9,52%	\$ 1.196.877.011,05	\$ 851.546.885,50

Tabla 8.1. Seguimiento financiero general del contrato

Fuente. Elaboración propia