AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**FORMATO** **INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

UNIDAD EJECUTORA: DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS — **FECHA:** 24/08/2025

DIRECCIÓN TERRITORIAL: NORORIENTE

Semana No	**7**	**Del :**	25 DE AGOSTO DE 2025	AL:	31 DE AGOSTO DE 2025
Plazo Total		158	días		
Tiempo transcurrido desde la iniciación del contrato:		52	días		
porcentaje del tiempo transcurrido(%)		32,28%			
Nombre del Supervisor :		ALDEMAR PINZON			

OBJETO DE LOS CONTRATOS DE OBRA

REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA.

CONTROL DE LA PROGRAMACIÓN

CUCUTA

	Semanal	**Acumulado**		**Semanal**	**Acumulado**
(%) Programado	**5,80%**	**10,71%**	**(%) Ejecutado**	**0,43%**	**2,83%**
Valor programado ($)	**$ 511.111.455,52**	**$ 944.290.139,16**	**Valor ejecutado ($)**	**$ 37.881.572,68**	**$ 249.899.072,68**
			Evaluación	**Porcentaje Adelanto**	**-7,88%**
				Valor Adelanto	**-$ 694.391.066,48**

DATOS CONTRACTUALES

CONTRATO DE OBRA		**CONTRATO DE INTERVENTORIA**	
Contratista:	CONSORCIO PISTA 16-34	**Contratista:**	CONSORCIO INTERPISTAS 25
Contrato No:	25000602 H4 de 2025	**Contrato No:**	25000713 H3 de 2025
Valor Inicial:	$ 8.815.490.694	**Valor Inicial:**	$ 986.277.667
Valor Actualizado al modificatorio :	$ 0	**Valor Actualizado al modificatorio :**	$ 0
Valor actualizado 2:	$ 0	**Valor actualizado 2:**	$ 0
Plazo inicial:	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025	**Plazo inicial:**	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025
Plazo actualizado:	N/A	**Plazo actualizado:**	N/A
Fecha de iniciación:	11 de julio de 2025	**Fecha de iniciación:**	11 de julio de 2025
Fecha de vencimiento:	16 de diciembre de 2025	**Fecha de vencimiento:**	16 de diciembre de 2025
Modificatorio No. Prórroga No.	N/A	**Modificatorio No. Prórroga No.**	N/A
Fecha de Terminación Según Prórroga No.	N/A	**Fecha de Terminación Según Prórroga No.**	N/A
Suspensión No.	N/A	**Suspensión No.**	N/A
Periodo de Suspensión No.	N/A	**Periodo de Suspensión No.**	N/A
Levantamiento de la suspensión No.	N/A	**Levantamiento de la suspensión No.**	N/A
Nueva fecha de terminación	N/A	**Nueva fecha de terminación**	N/A
Valor total actual del contrato	$ 8.815.490.694	**Valor total actual del contrato**	$ 986.277.667

ACTIVIDADES REALIZADAS EN LA SEMANA

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS

Durante el presente periodo se realizaron las siguientes actividades de control y seguimiento de las actividades contractuales y de la etapa de preconstruccion del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025:

1.Area tecnica

- El miércoles 27 de agosto se llevó a cabo el Comité Técnico No. 08, con el fin de hacer seguimiento a las actividades de la etapa de preconstrucción del contratista y a los entregables correspondientes a sus obligaciones contractuales.
- Se coordinó la realización de diversas mesas de trabajo con el contratista de obra, con el objetivo de avanzar y agilizar los procesos de revisión de la bolsa de monto agotable, ayudas visuales, así como la verificación de documentos y formatos necesarios para la entrega del Acta Parcial de Corte Nº 1.
- El dia 27 de agosto en horas de la noche, parte del equipo de Interventoría acompañó al personal de obra en la verificación e inventario de las luces ubicadas desde la cabecera de la pista 16 hasta el K0+920 de la pista 34.







2.Area SST

- El 28 de agosto se recibió un correo electrónico por parte de la supervisión, en el que se detallaban las observaciones realizadas por la Aeronáutica Civil al Plan de Seguridad Operacional (PSO) del Aeropuerto de Cúcuta, correspondiente al proyecto ejecutado por el Consorcio Pista 16-34.
- El 29 de agosto se remitió al contratista el Oficio No. INCUT-PST-0122, mediante el cual se solicitó la subsanación de las observaciones formuladas por la Aeronáutica Civil al Plan de Seguridad Operacional (PSO). Esta comunicación tuvo como propósito garantizar el cumplimiento de los requerimientos normativos y operativos en materia de seguridad aeronáutica.
- Asimismo, se recibió la documentación relacionada con el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), correspondiente a la profesional ambiental y su auxiliar, para su revisión y aprobación por parte de la interventoría, con el fin de garantizar el ingreso del personal al sitio de obra y el cumplimiento de los estándares de seguridad establecidos.
- Se llevó a cabo una reunión técnica conjunta entre los equipos de Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo (SST), en la que se abordaron aspectos relacionados con el control y la mitigación de riesgos en el área de intervención. Posteriormente, se realizó un acompañamiento técnico durante la inspección de pista, con el propósito de verificar las condiciones de seguridad, el cumplimiento de la normativa ambiental y la adecuada implementación de las medidas preventivas establecidas.
- Adicionalmente, se realizó el análisis del Informe No. 1 presentado por el contratista, a partir del cual se emitieron observaciones técnicas que fueron remitidas para su revisión y ajuste. Esta acción tuvo como finalidad asegurar la adecuada ejecución de los procedimientos establecidos en materia de seguridad y salud en el trabajo.

3. Area Topografia

- La comisión topográfica del contratista continúa con la toma de cotas de la rasante existente del asfalto de la pista, mediante una malla de levantamiento en cuadrícula de 5x5 metros en sentido longitudinal y transversal, en las siguientes abscisas: K0+125, K0+130, K0+135, K0+145, K0+150, K0+155, K0+165, K0+170, K0+175, K0+185, K0+190, K0+195, K0+205, K0+210, K0+215, K0+225, K0+230, K0+235, K0+245, K0+250, K0+255 (repetida), K0+270, K0+275, K0+285, K0+290, K0+295, K0+305, K0+310, K0+315, K0+325, K0+330, K0+335, K0+345, K0+350, K0+355, K0+365, K0+370, K0+375, K0+385, K0+390, K0+395, K0+405, K0+410, K0+415, K0+425, K0+430, K0+435, K0+445, K0+450 y K0+455.

Cabe señalar que el contratista realizó actividades de toma de cotas el día domingo 17 de agosto sin notificar previamente a la interventoría, incumpliendo los procedimientos de coordinación establecidos.

- El día 25 de agosto de 2025, la comisión topográfica de la interventoría realizó la toma de cotas de la rasante existente del asfalto de la pista, en las abscisas K0+000, K0+020, K0+040, K0+060, K0+080, K0+100, K0+120, K0+140, K0+160, K0+180, K0+200, K0+220, K0+240, K0+260, K0+280 y K0+300. Las mediciones se ejecutaron en sentido transversal, utilizando una cuadrícula de 5 metros desde el eje hacia el borde derecho y desde el eje hacia el borde izquierdo.

Sin embargo, durante la tarde se presentaron lluvias intensas, lo que obligó a la suspensión de las actividades tanto por parte del contratista como de la interventoría.

- El 26 de agosto de 2025, la comisión topográfica del contratista continuó con la toma de cotas de la rasante existente del asfalto de la pista, empleando una cuadrícula de 5x5 metros en sentido longitudinal y transversal, en las siguientes abscisas: K0+465, K0+470, K0+475, K0+485, K0+490, K0+495, K0+505, K0+510, K0+515, K0+525, K0+530, K0+535, K0+545, K0+550, K0+555, K0+565, K0+570, K0+575, K0+585, K0+590 y K0+595.
- La comisión topográfica de la interventoría continúa con la toma de cotas de la rasante existente del asfalto de la pista en las abscisas K0+320, K0+340, K0+360, K0+380, K0+400, K0+420, K0+440, K0+460, K0+480, K0+500, K0+520, K0+540, K0+560, K0+580, K0+600, Luego de realizar el proceso de verificación en campo de las cotas de la rasante existente, entregadas por el contratista y obtenidas mediante equipo GNSS con tecnología RTK, se evidenció una variación de hasta 20 centímetros respecto a las cotas levantadas por la interventoría utilizando nivel de precisión. Esta discrepancia compromete la confiabilidad del insumo topográfico entregado y, por tanto, se determina no aprobar el Informe de Topografía Versión 2 mientras no se entreguen las cotas reales correspondientes a la rasante existente y se cumpla con la totalidad de la información requerida, conforme a lo solicitado mediante el Oficio No. INTCU-PST-0089, en respuesta al Oficio No. AERO-CÚCUTA-082 – "Entrega Informe de Topografía V.2 del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025".

Durante el día 27 agosto de 2025 la comisión topográfica del contratista continua con la toma de cotas de la rasante existente del asfalto de la pista en cuadricula 5x5 sentido longitudinal y transversal, en las siguientes abscisas: K0+605, K0+610, K0+615, K0+625, K0+630, K0+635, K0+645, K0+650, K0+655, K0+665, K0+670, K0+675, K0+685, K0+690, K0+695, K0+705, K0+710, K0+715.

La comisión topográfica de la interventoría continúa con la toma de cotas de la rasante existente del pavimento asfáltico de la pista, en sentido transversal, mediante una cuadrícula de 5 metros desde el eje hacia el borde derecho y desde el eje hacia el borde izquierdo.

Las actividades se desarrollan en las siguientes abscisas horizontales:

* La interventoría da respuesta al contratista enviándole Oficio No. INTCU - PST – 0089 Respuesta a su oficio AERO-CÚCUTA-0101 cuyo asunto es “Respecto a las precisiones del Informe de Topografía V.2. del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025” donde una vez más la interventoría le aclara al contratista que el informe topográfico no está aprobado y que se deben tener en cuenta las cotas que se están tomando con nivel de precisión de la rasante existente para el diseño geométrico.

* Se realiza comité de obra en horas de la tarde donde la interventoría le indica al contratista que se ha encontrado una diferencia de cotas de hasta 20 centímetros entre la cota tomada con GPS RTK y las cotas tomadas con nivel de precisión en campo actualmente, también se le sugiere que las cotas del diseño geométrico sean ajustadas a las cotas tomadas con nivel de precisión para tener la claridad total en la ejecución de obra.
* Durante el día 28 agosto de 2025 la comisión topográfica del contratista continúa con la toma de cotas de la rasante existente del asfalto de la pista en cuadricula 5x5 sentido longitudinal y transversal, en las siguientes abscisas: K0+725, K0+730, K0+735, K0+745, K0+750, K0+755, K0+765, K0+770, K0+775, K0+785, K0+790, K0+795.

* La comisión topográfica de la interventoría continúa con la toma de coordenadas mediante estación total en los puntos de control de los BM (benchmarks), así como en los puntos replanteados por el contratista, correspondientes al abscisado en el borde derecho, eje y borde izquierdo, en las siguientes abscisas horizontales: K0+000, K0+020, K0+040, K0+060, K0+080, K0+100, K0+120, K0+140, K0+160, K0+180, K0+200, K0+220, K0+240, K0+260, K0+280, K0+300. Las mediciones se realizan en ambos sentidos, transversal y longitudinal, conforme al plan de trabajo establecido. Durante las horas de la tarde, una avioneta presentó inconvenientes al momento de aterrizar en la pista 16-34, lo cual imposibilitó la continuidad de las actividades topográficas tanto del contratista como de la interventoría.

FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

* Durante el día 29 agosto de 2025 la comisión topográfica del contratista continúa con la toma de cotas de la rasante existente del asfalto de la pista en cuadricula 5x5 sentido longitudinal y transversal, en las siguientes abscisas: K0+805, K0+810, K0+815, K0+825, K0+830, K0+835, K0+845, K0+850, K0+855, K0+865, K0+870, K0+875, K0+885, K0+890, K0+895, K0+900, K0+905, K0+910, K0+915.

* La comisión topográfica de la interventoría continúa con la toma de coordenadas con estación total en los puntos replanteados por el contratista, el abscisado en el borde derecho, eje y borde izquierdo en las siguientes abscisas. K320, K0+340, K0+360, K0+380, K0+400, K0+420, K0+440, K0+460, K0+480, K0+500. En sentido transversal y longitudinal. Durante la tarde comienza a llover fuertemente por tal motivo no se puede continuar con las actividades tanto el contratista como la interventoría.









4. Area Diseño Geometrico

-Durante el periodo de la semana 7, se realizo la revisión a la información entregada por el contratista de acuerdo a las observaciones realizadas por esta interventoría, de igual forma se realizó una mesa técnica interna el 25-08-2025, con la participación de la, directora de interventoría, especialista en pavimentos, topógrafo de interventoría, inspector de interventoría y residente de interventoría, donde se trato y reviso la necesidad que el contrasta realice la sectorización de los tramos a intervenir, previendo que se cumpla con el espesor mínimo de instalación de concreto asfaltico y se cumpla con el diseño geométrico propuesto.

-De igual forma se atendió el comité de obra e miércoles 27-08-2025 y a su vez se atendió la mesa de trabajo solicitado por el contratista donde se trataron temas técnicos relacionados con el diseño de pavimentos y diseño geométrico

Comunicaciones recibidas

-AERO-CUCUTA-092 Respuesta a su oficio INTCU - PST – 0088 de fecha 21 de agosto de 2025 - Entrega Alternativa de Diseño Geométrico No.1 en versión 1 consolidada para aprobación.

Comunicaciones enviadas

-Oficio No. INTCU - PST - 0105 - Respuesta comunicado AERO-CUCUTA-092 “Respuesta a su oficio INTCU - PST – 0088 de fecha 21 de agosto de 2025

-Como conclusión de la gestión de la semana, se le OBJETO el diseño geométrico, presentado por el contratista se le OBJETO, Luego de haber realizado la implantación en campo esta interventora evidencio diferencias, en la altimetría con la que se elaboro el diseño y las cotas reales en sitio, de acuerdo a este error presentado por el contratista se solicito ajustar el Diseño con los datos de topografía con nivel de precisión.

-Se realizo (1) mesa de trabajo con el especialista en Diseño Geometrico del contratista, Especialista Diseño Geometrico de la Interventoria, Especialista en Pavimentos del Contratista, Especialista en Pavimentos de la Interventoria,Director de Obra, Director de Interventoria, Coordinador de Obra,Residente de Interventoria, Topografo de Interventoria esta mesa de trabajo realizada el 28-agos-2025, en ella se difinieron los siguientes puntos:

- Durante el desarrollo de la mesa de trabajo Se trató el tema del empalme al inicio y fin de la pista, donde el contratista propone dejar 2cm por encima la rasante en el diseño, para lograr un empalme a 2 metros longitudinal, garantizando una pendiente del 1% con el nivel existente, a lo que esta interventoría manifiesta, que el tratamiento es coherente, sin embargo deberán cumplir con el espesor minino de concreto asfaltico por diseño y en caso que no se cumpla, el especialista en pavimentos del contratista deberá proponer el tratamiento revaluando el espesor mínimo a instalar siendo este inferior a los 13cm propuestos en el diseño de pavimentos, en estos tramos de empalme.□

-Se expuso por parte de esta interventoría, desde el área de diseño geométrico, la necesidad y el requerimiento de la sectorización para la intervención con el cajeo o fresado, donde se realizó la presentación del plano de diseño alternativa 1, con los espesores de corte y relleno para llegar a la sub rasante en una cuadricula de 5x5, en sentido longitudinal y transversal y de acuerdo a este plano, se reitero la necesidad de realizar la sectorización antes de iniciar los trabajos o intervención en campo.□

- Empalmes transversales, el contratista solicita que se le defina la longitud en la que se van a realizar estos empalmes, en caso que la pista se intervenga en 24 m en sentido transversal, donde realizan la presentación o exposición del plano donde evalúan esta condición en una sección transversal, a lo cual esta interventoría manifiesta que primero deben entregar el diseño geométrico actualizado con la topografía existente en campo la cual tiene diferencias con la utilizada para la elaboración de la propuesta entregada como alternativa 1 y una vez se tenga el diseño actualizado se evaluara la longitud de los empalmes transversales, a su vez se le sugiere al contratista correr el modelo digital con la intervención a 24 y calculando una pendiente del 1% para el empalme en sentido transversal, con el fin de ir adelantando trabajo, antes de la entrega del diseño definitivo y de esta forma evaluar la longitud mínima de empalme, se acordó que el diseño definitivo se entregaría el 4-09-25 para revisión de esta interventoría.□

5. Area Social

Durante el periodo del 25 de agosto al 31 de agosto se realizaron las siguientes actividades

* En respuesta al oficio # INTCU – PST – 0083, “Entrega Programa de Generación de empleo Contrato de Obra No. 25000602 H4 DE 2025”, Mediante la presente, se realiza la entrega del Programa de Generación de Empleo Contrato de Obra No. 25000602 H4 DE 2025, para su revisión y aprobación.
* En respuesta al oficio # INTCU – PST – 0097, "Solicitud del Programa y Cronograma del Plan de Educación y Capacitación a el personal vinculado FICHA PMAC-19 al proyecto del Contrato de Obra No. 25000602 H4 DE

* En respuesta al oficio Oficio # INTCU- PST- 0119: AERO-CUCUTA-0106 “Entrega de Actas de socialización firmadas por los propietarios de cada vivienda – Proyecto “Nivelación de la Pista 16-34 del Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta”

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

* Oficio # AERO-CUCUTA-0106: Entrega de actas de socialización firmadas por los propietarios de cada vivienda – Proyecto “Nivelación de la Pista 16-34 del Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta”

* Oficio # AERO-CUCUTA -083: Entrega Programa de Generación de empleo Contrato de Obra No. 25000602 H4 DE 2025

MESA TECNICA

Objetivo de la Mesa Técnica: Revisar el Programa de Generación de Empleo para su previa aprobación, revisión metodológica de las Fichas PMA 19- -PLAN DE MANEJO AMBIENTAL FICHAS SOCIOECONOMICAS - Programa de Educación y Capacitación.

COMPROMISOS

* Enviar el formato Excel con el detalle del personal contratado donde se evidencia dirección de residencia y anexarlo al Programa de Generación de Empleo.

* Realizar las respectivas inducciones de inicio y capacitaciones mensuales con sus respectivos medios de verificación.

ACOMPAÑAMIENTO TECNICO

* Visita técnica a pista 16-34, inventario de luminaria existentes desde el K0+000 hasta el k0+920 m longitudinal, dentro de los 45 m de ancho, verificación del estado actual de cada una de las luminarias empotradas u no empotradas.

6. Area Ambiental

En este periodo se participó de mesa de trabajo con el contratista, correspondiente al área técnica, participando por el área ambiental de la interventoría, donde la Profesional Ambiental Priscila Ramos, por parte del contratista, solicita una ampliacion del espacio dado del área de acopio

* se realizó conversación con la Profesional Ambiental del contratista, el profesional Ambiental del Consorcio ICA por parte del Aeropuerto Internacional Camilo Daza y el profesional Ambiental de la Interventoría. De dicha conversación se programa mesa de trabajo virtual para el día 20 de agosto del presente año
* En la mesa de trabajo programada para el día 20 de agosto a las 3 pm, se abordaron diversos aspectos técnicos del Plan de Manejo Ambiental (PMA), enfocándose en la implementación de 18 fichas ambientales proporcionadas por la Aerocivil. El objetivo principal fue establecer una metodología clara y viable para el cumplimiento de cada ficha, con énfasis en la evidencia requerida para soportar la gestión ambiental ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

Gestión de Áreas y Residuos

* Instalación y Operación de Campamentos y Talleres (Ficha 1): Se determinó que, para el personal de obra, se instalarán uno o dos baños portátiles con lavamanos en la zona de acopio de maquinaria. Se prohibió el uso de campamentos permanentes en el área de trabajo, con la excepción de la maquinaria, que puede permanecer en el sitio durante la noche.
* Manejo de Materiales de Fresado (Fichas 1 y 10): El material fresado, propiedad de la Aerocivil, debe ser reutilizado de inmediato para evitar su almacenamiento prolongado. En caso de acopio temporal, se aislará el suelo con plástico para prevenir el contacto directo y el riesgo de FOD (Foreign Object Debris). Para controlar la escorrentía, se propone instalar sacos de arena perimetralmente. Se estableció que los acopios no deben superar los 5 metros de altura.
* Manejo de Residuos Sólidos (Ficha 8): Se prohibió la instalación de canecas en el área del aeropuerto debido al riesgo de FOD. La recolección de residuos ordinarios y reciclables se hará en cestas pequeñas dentro de un vehículo, que los transportará a una ubicación externa para su disposición final. Los residuos peligrosos (Respel), como las bolsas contaminadas con pintura, serán gestionados por empresas certificadas, como Veolia, con el fin de obtener la certificación de su tratamiento y disposición final. Se implementará un sistema de registro para la generación y disposición de todos los residuos.
* Manejo de Residuos Líquidos (Ficha 12):Esta ficha se centrará en la gestión adecuada de aguas residuales domésticas de los baños portátiles, así como en el manejo seguro de aceites y lubricantes derivados del mantenimiento de la maquinaria.

Equipos, Maquinaria y Proveedores

*Maquinaria y Equipos (Ficha 3): Se exige la documentación completa de la maquinaria y vehículos, incluyendo registros de mantenimiento, planes de mantenimiento preventivo, y revisiones tecno mecánicas y de gases. El abastecimiento de combustible se realizará con un vehículo cisterna dentro del aeropuerto, empleando kits antiderrames. Se llevará un registro fotográfico de las actividades y los pre-operacionales de la maquinaria.
* Manejo de Materiales de Construcción (Ficha 7): Los proveedores de asfalto y agregados, ASVICOL y Transmateriales, deben presentar sus respectivas certificaciones y permisos. En el caso de ASVICOL, si la certificación está en trámite, se utilizará la resolución de Retromáquina como soporte temporal.

Control Ambiental y Social

* Señalización y Delimitación de Áreas (Ficha 2): Debido a los fuertes vientos y al riesgo de FOD, la señalización tradicional no es viable. La delimitación de áreas se realizará con barreras llenas de agua o arena (maletines). El Plan de Manejo de Tráfico (PMT) contempla el uso de delineadores tubulares para las zonas de intervención en la pista.
* Revegetalización y Manejo Paisajístico (Fichas 4, 5 y 6): Las áreas verdes afectadas serán recuperadas, documentando el proceso con fotografías del antes y después. La vegetación específica será definida por la gerencia. Estos trabajos se cubrirán con el presupuesto ambiental general del proyecto, el cual es susceptible de ajustes.
* Manejo de Escorrentías (Ficha 13): Se implementarán medidas, como los sacos de arena, para prevenir el arrastre de material por escorrentías. Se realizarán inspecciones periódicas de los canales perimetrales para evitar su obstrucción.

* Control de Ruido y Emisiones Atmosféricas (Ficha 15): Para mitigar el material particulado, se evaluará la aplicación de agua en campo. La velocidad de los vehículos se limitará a 20-30 km/h para reducir la dispersión de partículas. Se contemplará el impacto de ruido y emisiones en las comunidades cercanas, especialmente durante el horario nocturno.

* Protección de Flora y Fauna (Fichas 16 y 17): Se realizará una rocería para remover pasto en la zona de acopio, evitando la intervención de especímenes arbóreos. Antes de cualquier actividad, se hará una inspección visual para identificar y, si es necesario, coordinar el traslado de fauna con la corporación ambiental.

* Manejo Social (Ficha 20): Se realizarán reuniones de socialización inicial y de seguimiento con la comunidad. Se divulgarán los canales de comunicación para la atención de PQR (Peticiones, Quejas y Reclamos) y se dejará registro de la contratación de personal local, si aplica.

Compromisos y Próximos Pasos

Se establecieron una serie de compromisos para asegurar la correcta implementación del PMA:

º Formatos: Se consultará con la Aerocivil por medio de oficio la obligatoriedad de utilizar sus formatos para los registros ambientales.

º Material Fresado: Se solicitará a la Aerocivil por medio de oficio la definición de un sitio para la disposición final o reutilización inmediata del material fresado.

º Informes ICA: La Aerocivil proporcionará los formatos para los informes de implementación de medidas.

º Limpieza de Llantas: Se buscará una solución para el lavado de llantas de los vehículos, evitando la dispersión de material en el aeropuerto.

º Volumen de Agua: Se definirá el volumen de agua necesario para las actividades de obra y se asegurará la certificación del proveedor.

CORRESPONDENCIA ENVIADA

* Oficio No. INCUT-PST-0081 Solicitud para determinar que formatos diarios deben utilizar para el registro oficial de la información del contratista en el área ambiental

* Oficio No. INCUT-PS-0082 Sitio especifico de ubicación para reutilización inmediata del material de fresado

7. Area de Costos

Acciones realizadas desde el área de Costos de Interventoría. Desde 25 de Agosto de 2025 al 31 de Agosto de 2025

* Se realiza Mesa de trabajo Bolsa de monto agotable AICD vie 22 de ago de 2025 8pm - 9pm(COT) propuesta por el contratista de obra para revisar los APU NP que afectaran la bolsade monto agotable para las ayudas visuales del aeropuerto (Ver Anexo 1)

* Se realiza Mesa de trabajo Bolsa de monto agotable AICD vie 25 de ago de 2025 4pm - 5pm(COT) para revisar el avance en los compromisos adquiridos mediante la mesa de trabajodel día 22 de referente a los APU NP que afectaran la bolsa de monto agotable para las ayudas visuales del aeropuerto (Ver Anexo 2)

* A solicitud del contratista se realiza la entrega de la cotización obtenida por lainterventoría.(Ver Anexo 2.1)

* Se recibe comunicado AERO-CUCUTA-087 Respuesta a su oficio INTCU - PST – 0077 defecha 20 de agosto de 2025 - Entrega Programa de inversión y Flujo de caja acorde a lareprogramación No.1 del Plan Detallado de Trabajo-PDT. Se emite respuesta por parte de interventoría de costos con el consecutivo INTCU - PST – 0099 (Ver Anexo 3)

* Se recibe comunicado AERO-CUCUTA-094 Respuesta a su oficio INTCU - PST – 0090“Entrega APU’s de Ayudas Visuales del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025” –Entrega Ítems 3.1.1. DESMONTE Y RETIRO DE LUMINARIAS, BASES DE 8" y 12",CABLES, CONECTORES Y DEMÁS ELEMENTOS ASOCIADOS AL SISTEMA DEILUMINACIÓN DE AYUDAS VISUALES EXISTENTES EN LAS ÁREAS DE PISTA AINTERVENIR y el ítems 3.1.2. RELLENO Y ACOMODACIÓN DE ÁREA INTERVENIDA POREL RETIRO DE BALIZA Y BASE FAA L-868 MEDIANTE ASFALTO FRÍO Y MEZCLAASFÁLTICA, se emite respuesta por parte de interventoría via correo electrónico (Ver anexo4 y 4.1)

* Se recibe comunicado Fwd: AERO-CUCUTA-0102 Respuesta a su oficio INTCU - PST 0084de fecha 21 de agosto de 2025. Entrega Plan de Gerencia V.2 Contrato de Obra No.25000602 H4 de 2025, se proyecta borrador de respuesta mediante consecutivo INTCU -PST – 0 PST – 0115, (Ver anexo 5)

* Se recibe comunicado Fwd: AERO-CUCUTA-0105 Respuesta a su oficio INTCU - PST –0115 – Entrega Plan de Gerencia V.2.1 Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025 y seemite respuesta mediante consecutivo INTCU - PST – 0120 (Ver Anexo 6)

9. Area Pavimentos

Acciones realizadas desde el área de Pavimentos 25 al 31 agosto.
1.El 28 de agosto de 2025 se realiza mesa técnica de 6:30 pm a 7:30 pm con el propósito de definir el proceso constructivo más idóneo entre todas las partes involucradas, PAVIMENTOS, GEOMETRÍA Y TOPOGRAFÍA.
*La mesa comenzó de manera normal, la ingeniera Liliana directora de interventoría abrió la mesa de trabajo y explicó el objetivo de esta, el cual era definir el proceso constructivo a realizar. También se tocará el tema de las observaciones al diseño versión 1.0 realizadas mediante Oficio No. INTCU - PST - 0116 Respuesta oficio AERO-CUCUTA-86 Observaciones propuesta Diseño de Pavimentos V1.0
*El Ingeniero CARLOS IVÁN GUTIERREZ quien es el que realizó el diseño, toma la palabra y empieza a explicar sus puntos de vista. Su intervención inicia con el tema del CBR de diseño y los valores de módulo recomendados en el estudio de GEVIAL, El cual se realizó en febrero del año 2016, teniendo 9 años de antigüedad aproximadamente. EL ingeniero CARLOS IVÁN expone que no confía en los datos de GEVIAL debido a la no calibración del GEORADAR, así como en la antigüedad del estudio y se limita a darles únicamente validez a los espesores de material granular reportado y al valor del módulo del concreto asfáltico reportado. También expone que los valores de módulo resiliente propuestos en su modelo estructural son los que el software FAARFIELD asigna por defecto. También expresó que su diseño tiene un factor de seguridad por incertidumbre del 20%, incrementando así el espesor requerido, pasando de 11 centímetros a 13 centímetros.
*El ingeniero HECTOR, especialista en diseño geométrico de la interventoría, hizo una presentación dónde plantea la necesidad de sectorizar el tramo por espesores de fresado, debido a la gran dispersión de los espesores requeridos, lo cual obliga a tener varios tramos de fresado con el fin de optimizar los espesores y respetar las cotas del diseño geométrico, las cuales son las que verificará la interventoría en campo.
*Posteriormente el director de la empresa contratista Ing. JUAN CARLOS, expuso la necesidad de tener el espesor mínimo de concreto asfaltico a instalar en las zonas de empalme y en algunos puntos especiales dónde No se cuenta con suficiente concreto asfaltico remanente dónde NO se puede fresar los 9 cm para instalar finalmente los 13 cm de carpeta. Se le hizo la pregunta al ingeniero CARLOS IVÁN sobre este tema y el recomendó sacar núcleos en esa zona con el fin de tener elementos de juicio para hacer las respectivas recomendaciones.
* 2.0 El día 29 y 30 de agosto se realizó una revisión bibliográfica de las distintas circulares de consulta de la FAA y los documentos de la OACI más específicamente la circular AC No 150/5370-11Bdel 9/30/2011 Use of Nondestructive Testing in the Evaluation of Airport Pavements y Taller sobre el Método de Notificación y publicación del nuevo Método del Índice de clasificación de aeronaves —Índice de clasificación de pavimentos (ACR-PCR).
* Dentro de la documentación citada se encuentran recomendaciones sobre los módulos de diseño que el software FAARFIELD recomienda, así como los valores por defecto que tiene el programa para las distintas capas y los valores que usualmente se reportan los ensayos no destructivos como lo son el HWD no destructive testing (NDT).

*En el capitulo 8.0 Insumos para la evaluación y el diseño basados en ensayos no destructivos (NDT), numeral 42

*42 Uso de los resultados de NDT en los programas de análisis de la FAA

* "La Tabla 21 muestra la información de entrada necesaria para el pavimento y diseño de aeropuertos, según lo establecido en la AC 150/5320-6. Una vez seleccionados estadísticamente los valores basados en NDT para la evaluación y el diseño del pavimento, estos pueden utilizarse directamente según lo descrito en las AC, excepto en los escenarios que se describen en los párrafos restantes de esta sección. Como se muestra en la Tabla 21, los resultados del análisis de NDT pueden ayudar al ingeniero a seleccionar valores para 10 de las 15 entradas requeridas para usar el programa FAARFIELD, así como para los diseños basados en CBR y valores k, según lo exige la AC 150/5320-6. Los valores de los módulos elásticos desarrollados por NDT pueden utilizarse en capas variables (valores de módulo), con la sección de diseño del pavimento sujeta a los rangos permisibles con el programa FAARFIELD, según sea necesario, para garantizar resultados razonables."

* La tabla 21. muestra que los valores por defecto de los módulos del concreto asfaltico, la base granular tipo P-209 y la sub base granular tipo P-154 están estandarizados en FAARFIELD. Para las capas NO ligadas se tiene la siguiente observación.

*"Los valores iniciales se ajustan automáticamente durante el análisis en función de los módulos de las capas inferiores y los espesores de las capas; capa FAA no estándar."
(1)"AC 150/5320-6. Como se muestra en la Tabla 22, los módulos de la capa superficial P-401 y P-501 son fijos en FAARFIELD. Se pueden realizar las siguientes suposiciones generales para la evaluación de las cargas admisibles de la aeronave, el cálculo de la vida útil estructural restante y el diseño de la superposición. Si los módulos HMA y PCC retrocalculados son mayores que los valores fijos de los módulos mostrados en la Tabla 22, el diseño será más conservador. Asimismo, si los módulos retrocalculados son menores que los fijos, el diseño de la superposición será menos conservador."

* Lo expresado anteriormente explicaría de manera lógica el 20% de factor de seguridad que el diseñador tiene para su propuesta final, teniendo en cuenta que los valores de módulo resiliente del concreto asfáltico para el percentil 84 están del orden de los 850 Mpa, más bajo que el valor mínimo recomendado por FAARFIELD de 1400 Mpa.

* La tabla 22 también especifica que los valores de modulo para las capas granulares remanentes reportados en los retrocálculos tiene un rango de valor estimado en el cual se puede hacer la equivalencia a base granular o sub base granular en FAARFIELD. Si el módulo es mejor de 300 Mpa se asume como capa de sub base tipo P154 y si es mayor de 300 Mpa se asume como base





Table 21. Allowable Modulus Values for FAARFIELD (AC 150/5320-6), psi (MPa)

Layer Type	FAA Specified Layer	Rigid Pavement	Flexible Pavement
Surface	P-501 PCC	4,000,000 (30,000)	NA
	P-401 HMA	NA	200,000 (1,400)
Stabilized Base and Subbase	P-401 HMA	400,000 (3,000)	
	Variable stabilized (flexible)	150,000 to 400,000 (1,000 to 3,000)	
	Variable stabilized (rigid)	250,000 to 700,000 (1,700 to 5,000)	
	P-306 econocrete	700,000 (5,000)	
	P-304 cement treated base	500,000 (3,500)	NA
	P-301 soil cement	250,000 (1,700)	
Granular Base and Subbase	P-209 crushed aggregate	75,000 (500)	
	P-154 uncrushed aggregate	40,000 (300)	
Subgrade	Subgrade	1,000 to 50,000 (7 to 350)	
Undefined	Undefined layer	1,000 to 4,000,000 (7 to 30,000)	

Initial values are automatically adjusted during analysis based on the moduli of lower layers and layer thicknesses; nonstandard FAA layer.

Table 22. HMA Pavement Base and Subbase Modulus and Equivalency Factor Inputs

Layer Type	Back-Calculated Modulus Value, PSI (MPa)	AC 150/5320-6 Input Moduli (FAARFIELD), PSI (MPa)	AC 150/5320-6 equivalency factors
Stabilized Base[1] and Subbase for Flexible Pavement	> 400,000 (3,000)	400,000 (3,000)	1.6
	150,000 to 400,000 (1,000 to 3,000)	Back-calculated value	Interpret between 1.2 and 1.6 using back-calculated value
	< 150,000 (1,000)	150,000 (1034)	1.2
Cement Stabilized Base[1] and Subbase for Rigid Pavement	> 700,000 (4826)	700,000 (4826)	1.6
	250,000 to 700,000 (1,700 to 5,000)	Back-calculated value	N.A.
	< 250,000 (1,700)	250,000 (1,700)	N.A.
Granular Base and Subbase	> 40,000 (300)	Use P-209 layer	1.0
	≤ 40,000 (300)	Use P-154 layer	1.0

REVISION DE DOCUMENTACION Y CORRESPONDENCIA

. •25/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0094 - Respuesta aprobación del equipo mínimo presentado por el contratista de obra Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025

. •25/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0095 - Oficio No. INTCU - PST - 0095 - Respuesta a oficio AERO-CÚCUTA-064

. •25/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0096 - Solicitud de Aprobación – Plan de Seguridad Operacional de la Obra – Versión 3 para inicio a labores constructivas.

. •25/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0097 - Solicitud del Programa de Educación y Capacitación a el personal vinculado al proyecto del Contrato de Obra No. 25000602 H4 DE 2025.

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0098 - Oficio No. INTCU - PST - 0098 - Respuesta a su oficio AERO-CUCUTA-093 Solicitud NOTAM de Cierre para realizar actividades de obra en el Aeropuerto Camilo daza de Cúcuta

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0099 - Respuesta AERO-CUCUTA 087 - Entrega Programa de inversión y Flujo de caja acorde a la reprogramación No.1 del Plan Detallado de Trabajo-PDT.

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0100 - Entrega Informe semanal de interventoría No 06 periodo correspondientedel 18 al 24 de agosto del 2025.

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0101 - Oficio No. INTCU - PST - 0101 - SOLICITUD PARA DETERMINAR LOS FORMATOS DIARIOS A UTILIZAR PARA EL REGISTRO OFICIAL DE LA INFORMACIÓN DEL CONTRATISTA DE OBRA EN EL ÁREA AMBIENTAL

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0102 - Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-057, Propuesta y precisiones frente a la Demarcación Horizontal de la Pista 16-34 para: Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0103 - Remision comites de obra

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0104 - Remision mesas de trabajo

. •26/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0105 - Respuesta comunicado AERO-CUCUTA-092 “Respuesta a su oficio INTCU - PST – 0088 de fecha 21 de agosto de 2025 - Entrega Alternativa de Diseño Geométrico No.1 en versión 1 consolidada para aprobación.”

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0106 - Respuesta AERO-CUCUTA 094 - Respuesta a comunicados AERO CUCUTA-094 & AERO CUCUTA-066 - APUS NP AYUDAS VISUALES BOLSA DE MONTO AGOTABLE No.1 en versión 1 consolidada para aprobación.”

FORMATO				
AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA**			
Principio de Procedencia: 4602.375	**Clave: GSAP 1.0-12-028**	**Versión:** 01	**Fecha:** 01/MARZO/2020	**Página: ___ de #**

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0107 - Respuesta AERO-CUCUTA 095 APUS DE LEGALIZACION

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0108 - Oficio No. INTCU - PST - 0108 - Respuesta a comunicado AERO-CUCUTA-077 Entrega Plan de Calidad del Contrato de Obra No. 25000602 H4 DE 2025. No.1 en versión 1 consolidada para aprobación."

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0109 - Respuesta a Oficio No. AERO-CÚCUTA-090 del 25 de agosto de 2025.

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0110 - Traslado Oficio No. AERO-CÚCUTA-090 del 25 de agosto de 2025, solicitud nuevamente del área de intervención.

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0111 - Respuesta a oficio AERO-CUCUTA-099 de fecha 26 de agosto de 2025 cuyo asunto es "Respuesta a su oficio INTCU - PST – 0093 Solicitud de suspensión del contrato. - Respecto a la negativa de solicitud de suspensión del Contrato de Obra 25000602 H4 de 2025."

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0112R

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0113 - Oficio No. INTCU - PST - 0113 - Respuesta oficio AERO-CUCUTA-0101 de fecha 27 de agosto de 2025. Respecto a las precisiones del informe de topografia V2

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0114 - INFORME PRESUNTO INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO DE OBRA SOBRE LAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES - ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN. No.1 en versión 1 consolidada para aprobación."

. •27/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0115 - Respuesta comunicado AERO-CUCUTA-092 "Respuesta a su oficio INTCU - PST – 0088 de fecha 21 de agosto de 2025 - Entrega Alternativa de Diseño Geométrico No.1 en versión 1 consolidada para aprobación."

. •28/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0116 - Respuesta Comunicado AERO-CUCUTA-086 del 25/08/2025, Entrega-Diseño de Pavimento 1.0 Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025. No.1 en versión 1 consolidada para aprobación."

. •28/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0117 - Observaciones informe mensual No.1 en versión 1 consolidada para aprobación."

. •28/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0118 - Entrega de soportes de permisos ambientales del proveedor de mezcla asfáltica ASVICOL S.A.S

. •28/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0119 - Respuesta a oficio AERO-CUCUTA-0106

. •29/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0120 - Respuesta a oficio AERO-CUCUTA-0105 - Entrega Pan de gerencia V2.1

. •29/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0121 - Notificación de apertura de informe de presunto incumplimiento – Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025

. •29/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0122 - Solicitud de subsanación de observaciones emitidas por la Aeronáutica Civil respecto al Plan de Seguridad Operacional (PSO)

. •29/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0123 - Respuesta al oficio AERO-CUCUTA-107.

. •30/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0124 - Respuesta al oficio AERO-CUCUTA-108.

. •30/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0125 - Observaciones informe semanal contratsita

. •31/8/2025Oficio No. INTCU - PST - 0126 - Observaciones informe semanal contratsita

ACTIVIDADES DE ACOMPAÑAMIENTO EN CAMPO - LADO AIRE

Durante la semana numero 6 correspondiente al presente informe se realizaron las siguientes actividades:

Durante el día 25 de agosto,La comisión Topográfica del contratista, continua con la actividad de nivelación de la cabecera de la pista 16, utilizando un nivel de precisión automático marca Leica, Por parte de Interventoría se realizó la nivelación del área a intervenir partiendo desde el K0+000 hasta el K0+820 cada 20mts en sentido longitudinal desde el K0+820 en sentido transversal. esta actividad inicio a las 09:00am y se suspendió por fuertes lluvias en la zona. Durante toda la jornada laboral todo el personal estuvo bajo el acompañamiento del personal de supervisión Sierra Maite.

Durante el día 26 de agosto,La comisión Topográfica por parte del contratista, continua con la actividad de nivelación de la cabecera de la pista 16, utilizando un nivel de precisión automático marca Leica, partiendo desde la abscisa K0+445 hasta la K0+600, Por parte de Interventoría se realizó la nivelación del área a intervenir partiendo desde el K0+840 hasta el K0+920 cada 20mts en sentido longitudinal, y cada 5mts en sentido transversal, esta actividad inicio a las 11:00am y se culminó siendo la 1:30pm. Durante toda la jornada laboral todo el personal estuvo bajo el acompañamiento del personal de supervisión Sierra Maite.

Durante el día 27 de agosto, La comisión Topográfica por parte del contratista, continua con la actividad de nivelación de la cabecera de la pista 16, utilizando un nivel de precisión automático marca Leica, partiendo desde la abscisa K0+600 hasta la K0+680, Durante toda la jornada laboral todo el personal estuvo bajo el acompañamiento del personal de supervisión Sierra Maite. En las horas de la noche parte del grupo de Interventoría realizo acompañamiento al equipo de obra, en la verificación e inventario de las luces de la cabecera de la pista 16 hacia el K0+920 de la pista 34

Durante el día 28 de agosto,La comisión Topográfica por parte del contratista, continua con la actividad de nivelación en cuadricula de 5 metros de la cabecera de la pista 16, hacia la pista 34 utilizando un nivel de precisión automático marca Leica, partiendo desde la abscisa K0+680 hasta la K0+760, Por parte de Interventoría se realizó el chequeo de los BM`S (1,2,3,4), de la misma manera se realizó la revisión de la poligonal desde el K0+000 hasta el K0+500 en distancias cada 20mts sobre el eje y a cada 5m en sentido transversal del área a intervenir utilizando la estación marca GOWIN TKS-202, con Serial: 8E3001, esta actividad inicio a las 09:00am y se interrumpió siendo la 10:00am, por un accidente aeronáutico presentado dentro de la pista 16-34. Las actividades de topografía se retomaron siendo las 12:30pm y culminaron hasta las 04:00pm. Durante toda la jornada laboral todo el personal estuvo bajo el acompañamiento del personal de supervisión Sierra Maite.

Durante el día 29 de agosto, En este día la Comisión Topográfica por parte del contratista, continua con la actividad de nivelación en cuadricula a cada 5 metros de la cabecera de la pista 16 hacia la cabecera de la pista 34, utilizando un nivel de precisión automático marca Leica, partiendo desde la abscisa K0+760 hasta la K0+880, Durante toda la jornada laboral todo el personal estuvo bajo el acompañamiento del personal de supervisión Sierra Maite.

Durante el día 30 de agosto, En este día la Comisión Topográfica por parte del contratista, continua con la actividad de nivelación en cuadricula a cada 5 metros de la cabecera de la pista 16 hacia la cabecera de la pista 34, utilizando un nivel de precisión automático marca Leica, partiendo desde la abscisa K0+880 hasta la K0+920, dando finalización a esta actividad. Durante toda la jornada laboral todo el personal estuvo bajo el acompañamiento del personal de supervisión Sierra Maite.





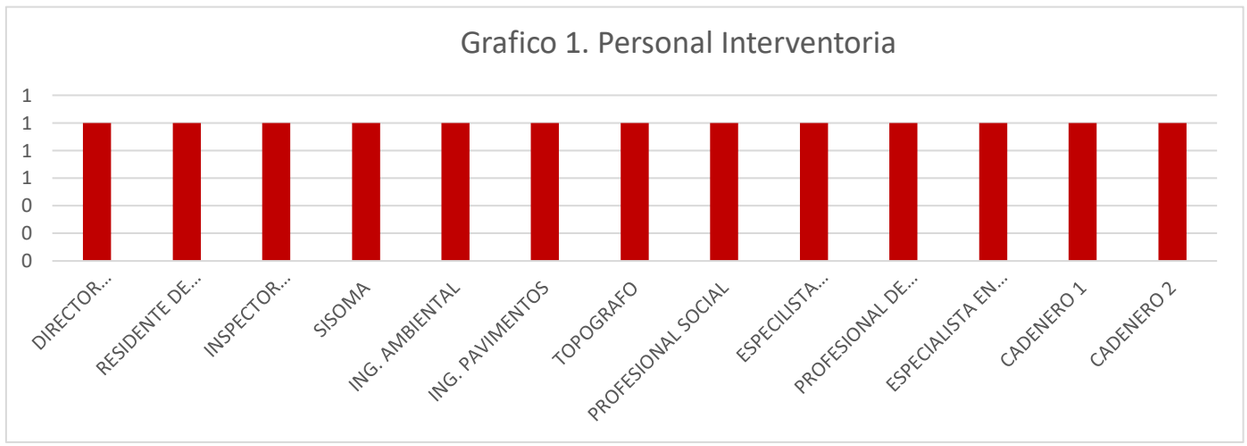


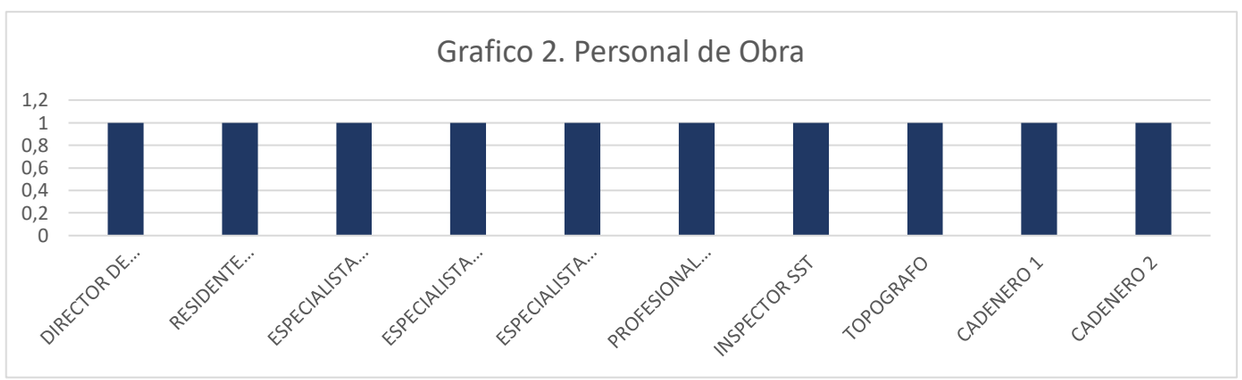


RESUMEN EJECUTIVO

1. Se tramitaron 126 oficios de correspondencia, solicitudes y/o observaciones desde la interventoria
2. Se han realizado 8 comites tecnicos de seguimiento a la etapa de preconstruccion del contrato de obra.
3.Se han realizado un total de 23 mesas de trabajo con el fin de avanzar en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y etapa de la preconstruccion y 1 acta de socializacion a las aerolineas.
4. A la fecha se encuentran aprobados el plan operacional de obra con envio a la aerocivil y pendiente por aprobacion de ellos, se ha aprobado la primera version del informe de topografia levantamiento realizado con RPK sin embargo en la actualidad se esta realizando una nivelacion con estacion y nivel de precision pero a la fecha el contratista de obra no a entregado avances de la misma, el equipo minimo presentado por ahora fue aprobado ya que cumple con la documentacion al dia, el plan detallado y el plan de trabajo con corte al ajuste de tiempo d ela fase de preconstruccion fue aprobado sin embargo a la fecha han pasado 45 dias y no se han entregado los diseños finales por cuanto este debera ser ajustado nuevamente, se ha avanzado en la revision de los demas planes los cuales sun presentan observaciones.
5.%AVANCE DE OBRA: En la actualidad el contrato de obra se encuentra en la fase de etapa de proconstrucción correspondiente al ítem 1. Localización, Replanteo, Verificación Topográfica y seguimiento de obra, incluye topografía y entrega de planos seguimiento y récord (Comisión Topografía, estación total, logística y demás elementos necesarios). Esta actividad esta programada para un mes de ejecución y a la fecha del presente comité han transcurrido 51 días de los 40 establecidos para la presente etapa. "Es preciso aclarar que la fase de preconstrucción tuvo un ajuste en tiempo de 10 días adicionales quedando con 40 días para su entrega desde la suscripción del acta de inicio"

PERSONAL OBRA E INTERVENTORIA





CONTRATO DE INTERVENTORIA	13
DIRECTOR INTERVENTORIA	1
RESIDENTE DE INTERVENTORIA	1
INSPECTOR INTERVENTORIA	1
SISOMA	1
ING. AMBIENTAL	1
ING. PAVIMENTOS	1
TOPOGRAFO	1
PROFESIONAL SOCIAL	1
ESPECILISTA ELÉCTRICO	1
PROFESIONAL DE COSTOS Y PRESUPUESTOS	1
ESPECIALISTA EN DISEÑO GEOMETRICO	1
CADENERO 1	1
CADENERO 2	1
CONTRATO DE OBRA	**10**
DIRECTOR DE OBRA	1
RESIDENTE DEOBRA	1
ESPECIALISTA EN PAVIMENTOS	1
ESPECIALISTA ELECTRICO	1
ESPECIALISTA GEOMETRICO	1
PROFESIONAL AMBIENTAL	1
INSPECTOR SST	1
TOPOGRAFO	1
CADENERO 1	1
CADENERO 2	1

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

FORMATO

INFORME SEMANAL DE OBRA

Principio de Procedencia: 4602.375	Clave: GSAP 1.0-12-028	Versión: 01	Fecha: 01/MARZO/2020	Página: ___ de #

RELACION MAQUINARIA

TIPO	CONTRACTUAL	ACTUAL	OBSERVACIONES
Estacion Total	1	1	Se realizan actividades de topografia en el replanteo de la pista 16-34
Nivel Digital	1	1	
Torre de Iluminación 4 reflentores 1000W/CU	0	0	
Herramienta menor	0	0	
Canguro	0	0	
Pulidora de disco de 9"	0	0	
Taladro percutor (Martillo demoledor)	0	0	
Planta Electrica	0	0	
Total Maquinaría	2	0	

AVANCE FINANCIERO DE OBRA

Acta Parcial de Obra No.	Periodo	Costo Total
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
Total Acumulado		

AVANCE FINANCIERO
Valor Total Contrato Obra
$ 8.815.490.694,00
Valor facturado Contrato Obra
$ 0,00
% Avance facturado Acumulado
0,00%

AVANCE FINANCIERO DE INTERVENTORÍA

Acta Parcial de interventoría No.	Periodo	Costo Total
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
Total Acumulado		

Valor Total Contrato interventoría
$ 986.277.667,00
Valor facturado Contrato Interventoría
$ 0,00
% Avance facturado Acumulado
0,00%

OBSERVACIONES	DIRECTOR DE OBRA
	Liliana Jáuregui A.
	LILIANA KARINA JAUREGUI APARICIO
	Elaboró: Ing. Erika Castellanos - Residente de Interventoria