Consorcio PMA
Aeropuertos
NS

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL



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

Contrato N.º 24001333 H3 DE 2024

INFORME MENSUAL 6

JUNIO DE 2025

Versión A

Información documental

Información general:

Título del Documento:	Informe Mensual No. 6
Código del Documento:	SK00_ET0_C0_ZZX_GEN_INF_0000_000
Fecha Redacción:	Julio 2025

Registro de aprobación:

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

Registro de modificaciones:

# Revisión	Fecha	Descripción de las modificaciones
A	7/07/2025	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 28
6.2.1. Correspondencia recibida 28
6.2.2. Correspondencia enviada 29

6.3. Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad 29
6.4. Recurso humano 29
6.5. Gestión de riesgos 31
7. Control presupuestal 32
7.1. Información financiera 32
7.2. Cuadro de control del presupuesto programado y ejecutado 32
7.2.1. Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (Arauca, Arauca) - SKUC 32
7.2.2. Aeropuerto Los Colonizadores (Saravena, Arauca) - SKSA 32
7.2.3. Aeropuerto Aguas Claras (Ocaña, Norte de Santander) (SKOC) 33
7.3. Cuadro de control de pagos (Programado vs Ejecutado) 33
8. Conclusiones y/o recomendaciones 35

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 21
Tabla 5.2. Ponderación de porcentajes de avance 24
Tabla 6.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas 28
Tabla 6.2. Indicadores de los compromisos de calidad 29
Tabla 6.3. Personal de la Consultoría 30
Tabla 6.4. Equipo interno de la Consultoría 31
Tabla 7.1. Resumen de aspectos financieros 32
Tabla 7.2. Resumen de aspectos financieros SKUC 32
Tabla 7.3. Resumen de aspectos financieros SKSA 33
Tabla 7.4. Resumen de aspectos financieros SKSA 33
Tabla 7.5. Resumen de aspectos financieros 33
Tabla 8.1. Seguimiento financiero general del contrato 35

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 Visita de reconocimiento por parte del equipo de geotecnia 22
Imagen 5.2 Actividades de deflectometría 23
Imagen 5.3. Avance físico SKUC 24
Imagen 5.4. Avance físico SKSA 25
Imagen 5.5. Avance físico SKOC 25
Imagen 5.6. Avance físico general 26
Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado) 34

Listado de Anexos

Anexo 1. Cronograma

Anexo 2. Actividades

Anexo 3. Actas

Anexo 4.1. Correspondencia Recibida

Anexo 4.2. Correspondencia Enviada

Anexo 5. Parafiscales

Anexo 6. Matriz de Riesgos

Anexo 7. Informes semanales – 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 sexto mes, de junio de 2025, el equipo consultor ha estado enfocado en la obtención de la aprobación del componente 5 correspondiente al levantamiento de la información existente (inventario, fichas y DOFA) con el fin de lograr facturar la Etapa I; también en el avance de la etapa 2, subsanando observaciones respecto a la topografía, pronósticos de la demanda y análisis socioeconómico, el estudio de conectividad de la red aeroportuaria, estudios de impactos preliminares, estudios operacionales, y presentando productos relacionados con la capacidad y demanda y el planteamiento de alternativas; de igual manera en el avance de la etapa 3, adelantando actividades de campo como la deflectometría y reconocimientos en sitio para llevar a cabo el plan de exploración geotécnico, y finalmente, la evaluación de impactos respecto a las alternativas planteadas.

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

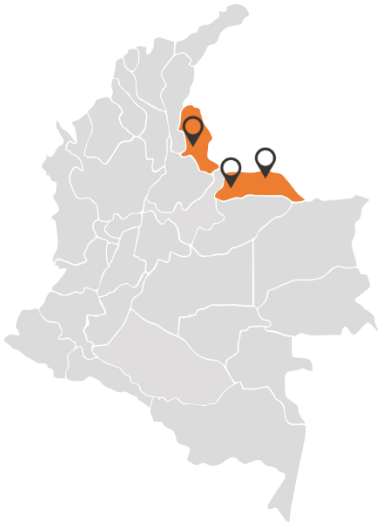


Imagen 2.1. Área de influencia

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

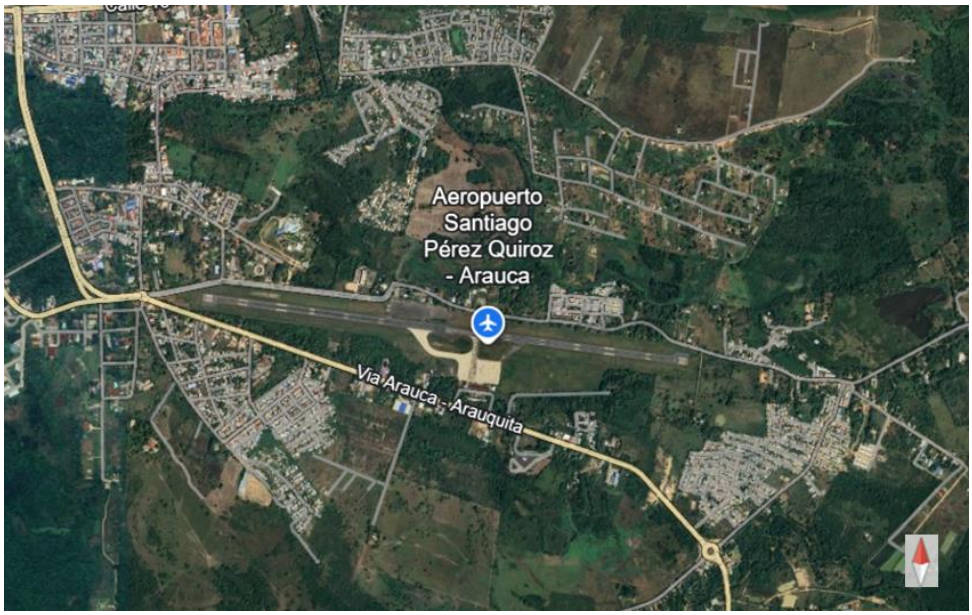


Imagen 3.1. Ubicación Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz, Arauca, Arauca

Fuente. Elaboración propia a partir de Google Maps

Estructura física lado aire

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

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

Tabla 3.1. Caracterización de la pista.

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

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

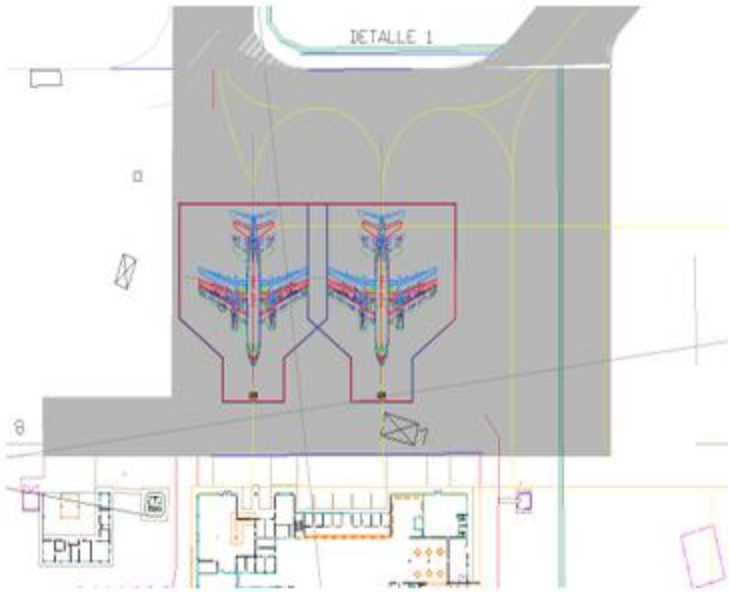


Imagen 3.2. Plataforma del Aeropuerto SKUC.

Fuente. PM 2013 SKUC (Aeronáutica Civil, 2013)

Estructura física lado tierra

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



Imagen 3.3. Terminal del Aeropuerto SKUC.

Fuente. (Aeronáutica Civil, 2013)

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

Operaciones Aéreas

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



Imagen 3.4. Operación del Aeropuerto SKUC.

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

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

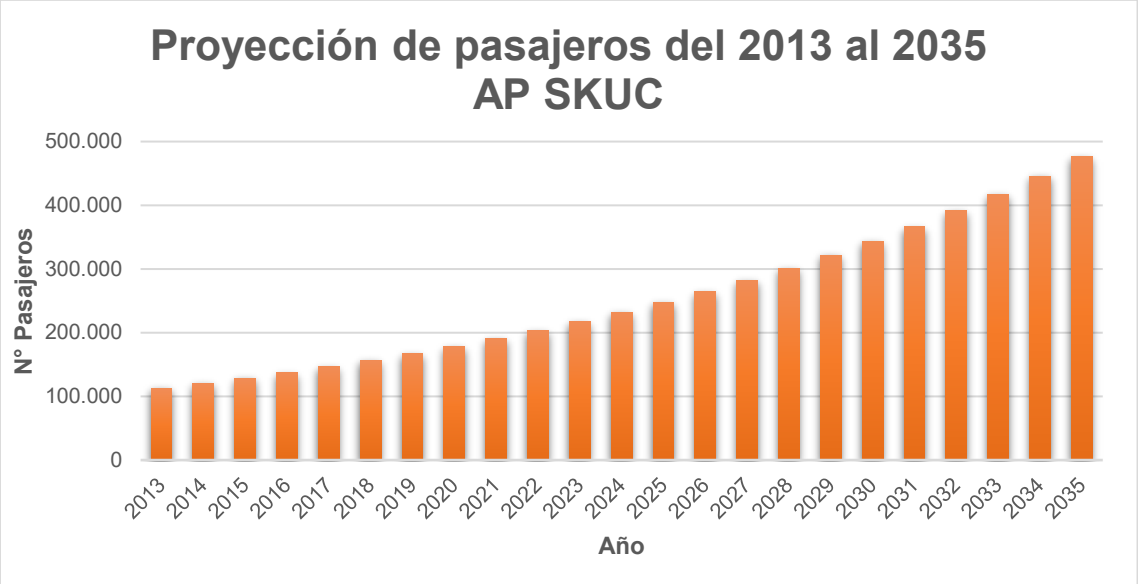


Imagen 3.5. Proyección de pasajeros del 2013 al 2035

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

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

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

Tabla 3.2. Rutas existentes en el Aeropuerto.

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

3.2. Aeropuerto Los Colonizadores de Saravena (ATO SKSA)

3.2.1. Información general

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



Imagen 3.6. Ubicación Aeropuerto Los Colonizadores, Saravena, Arauca

Fuente. Elaboración propia a partir de Google Maps

Estructura física lado aire

- La pista del aeropuerto cuenta con la siguiente configuración:

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

Tabla 3.3. Condiciones actuales de la pista

Fuente: (Aeronáutica Civil, 2013)

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

Tabla 3.4. Condiciones actuales de la pista

Fuente: (Aeronáutica Civil, 2013)

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

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

Tabla 3.5. Clave del diseño del aeródromo.

Fuente: (Aeronáutica Civil, 2013)

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

3.3. Aeropuerto Aguas Claras de Ocaña (ATO SKOC)

3.3.1. Información general

- Ubicado en Ocaña, Norte de Santander, la segunda ciudad más grande del departamento.
- Construido entre 1967 y 1970 por la entonces Empresa Colombiana de Aeródromos (ECA).
- En los años 80, fue un importante centro de operaciones de ACES, con vuelos directos a Barrancabermeja, Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Cúcuta y Medellín.
- Actualmente cuenta con operación comercial.
- La consultoría busca evaluar su viabilidad para reactivar rutas comerciales y mejorar la conectividad aérea en la región.

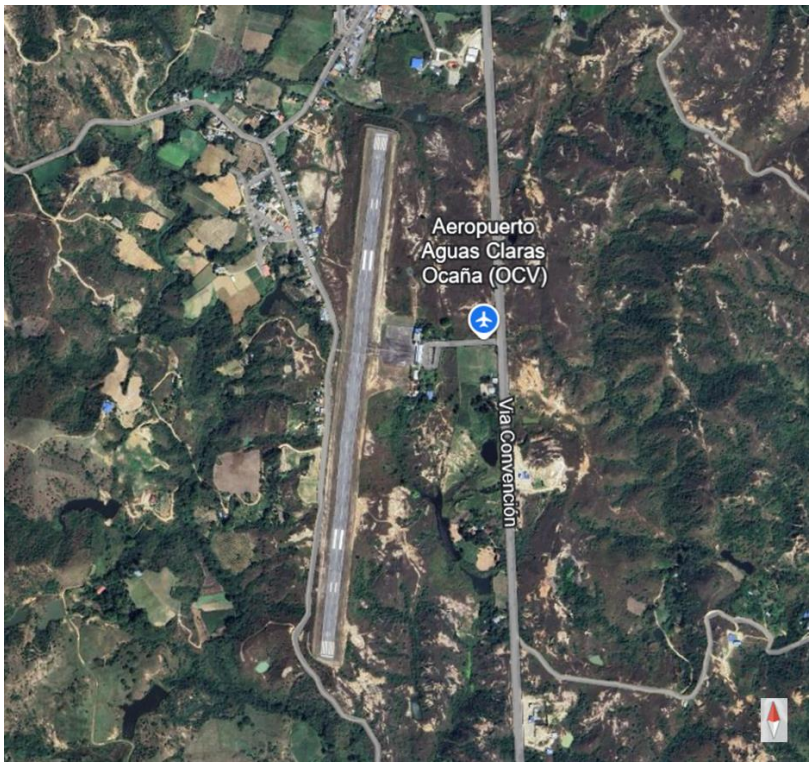


Imagen 3.7. Ubicación Aeropuerto Aguas Claras, Ocaña, Norte de Santander

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.

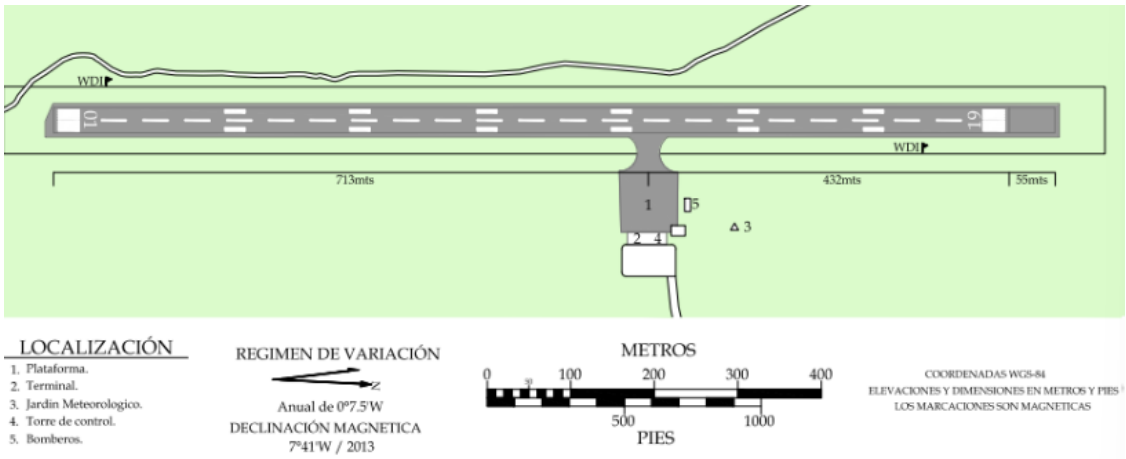


Imagen 3.8. Plano del aeródromo OACI

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: • 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 SK00_ET0_C0_ZZX_GEN_ANX_0000_001 (pdf y mpp) actualizado a la fecha de corte del presente informe, correspondiente a una versión F, el cual fue remitido mediante la comunicación NS-177 de fecha 26 de mayo de 2025, atendiendo los requerimientos de la Entidad frente a la inclusión de recursos, a fin de llevar el seguimiento financiero del proyecto. De acuerdo con lo anterior, el cronograma fue aprobado por medio de la comunicación de interventoría C155-CE-114-2025 de fecha 3 de junio de 2025.

A continuación, se presenta el avance físico del proyecto, calculado con base al % de avance programado versus el % de avance ejecutado. De otro lado, el avance financiero se determina 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	1
Ejecución (días)	182	Monto facturado	$ 880.367.525,10
% Avance programado	**52%**	**% Avance programado**	**48,51%**
% Avance ejecutado	**48%**	**% Avance ejecutado**	**36,40%**

Corte: 30 de junio 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, obteniendo aprobación de esta mediante comunicación de interventoría C155-CE-137-2025 de fecha 25 de junio de 2025. Por otra parte, se encuentra en ejecución la Etapa II. Diagnóstico del Aeropuerto y Etapa II. Elaboración de los Estudios de Prefactibilidad, tal como se relaciona a continuación:

- Componente 1. Metodología, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución de contrato y presentación del equipo consultor: Se recibió comunicación de interventoría C155-CE-136-2025 de fecha 24 de junio de 2025, en la cual se compilan cada uno de los documentos que hacen parte integral de este componente, relacionando información de remisión por parte de Consultoría (consecutivo oficio, fecha y versión) e información de aprobación por parte la interventoría (consecutivo oficio y fecha).
- 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 capitulo de Introducción: Se remitió la versión B por medio del oficio NS-074; 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 C por medio del oficio NS-198; se recibió concepto favorable mediante comunicación C155-CE-135-2025 de fecha 24 de junio de 2025.
- Componente 6. Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico de todos los sistemas del (los) aeropuerto(s). Mediante comunicación NS-194 de fecha 12 de junio de 2025 se remitió la subsanación de observaciones recibidas por medio del oficio C155-CE-113-2025 de fecha 27 de mayo de 2025. A corte del presente informe no se ha recibido respuesta y/o aprobación de la interventoría.
- 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, las cuales se encuentran en atención a fin de radicar en el próximo período.
- Componente 8. El 3 de junio de 2025 se recibieron observaciones mediante la comunicación C155-CE-119-2025, las cuales fueron subsanadas en versión B por medio del comunicado NS-199 de fecha 17 de junio de 2025. A corte del presente informe no se ha recibido respuesta y/o aprobación de la interventoría.
- Componente 9. Se remitió versión B por medio de la comunicación NS-210 de fecha 18 de junio de 2025 subsanando las observaciones previamente recibidas. A corte del presente informe no se ha recibido respuesta de la interventoría.

- Componente 10. Se recibieron observaciones de la interventoría mediante comunicación C155-CE-102-2025 de fecha 20 de mayo de 2025, las cuales se encuentran en atención a fin de radicar en el próximo período.
- 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; el 8 de junio de 2025 se recibieron observaciones de interventoría por medio del oficio C155-CE-122-2025. Por lo anterior, se remitió versión B por medio del oficio NS-200 de fecha 19 de junio de 2025, unificando el documento, incorporando así lo relacionado con lo propuesto en la metodología de modelos de transporte presentada de manera independiente. El 26 de junio de 2025 se recibieron observaciones de la interventoría mediante comunicado C155-CE-138-2025.

  De otro lado, el producto relacionado con el cálculo de la capacidad vs demanda en el lado aire, lado tierra y servicios complementarios se remitió en versión A mediante comunicación NS-180 de fecha 2 de junio de 2025, sin embargo, el 16 de junio de 2025 por medio del oficio C155-CE-127-2025 en el cual indican que no será revisando hasta que este se encuentre en un estado de maduración y/o completitud mayor.
- Componente 12. Se remitió en versión A mediante comunicación NS-190 de fecha 6 de junio de 2025, sin embargo, el 16 de junio de 2025 por medio del oficio C155-CE-128-2025 en el cual indican que no será revisando hasta que este se encuentre en un estado de maduración y/o completitud mayor.
- Componente 13. Se remitió versión A de la metodología de modelos de transporte mediante comunicación NS-173 de fecha 21 de mayo de 2025, el 8 de junio de 2025 se recibieron observaciones de interventoría por medio del oficio C155-CE-122-2025, sin embargo, de acuerdo con lo enunciado previamente, este documento se fusionó con el correspondiente a la metodología de levantamiento de información primaria (encuestas y conteos vehiculares).

  De otro lado, se remitió versión A por medio de la comunicación NS-197 de fecha 13 de junio de 2025. A corte del presente informe no se ha recibido respuesta y/o aprobación de la interventoría.
- Componente 15. Se remitió versión A del informe de SKOC mediante comunicación NS-185 de fecha 30 de mayo de 2025. A corte del presente informe no se ha recibido respuesta y/o aprobación de la interventoría.

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
1/06/2025	48%	43%	-5%
8/06/2025	49%	46%	-3%
15/06/2025	51%	46%	-5%
22/06/2025	51%	47%	-4%
30/06/2025	52%	48%	-4%

Tabla 5.1. Estado de avance del contrato

Fuente. Elaboración propia

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 ha aprobado la Etapa II. 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 finalizaron los trabajos de campo en el aeródromo SKSA, SKUC y SKOC, incluyendo tanto el levantamiento topográfico convencional como el escaneo LiDAR. Hasta la fecha, se han realizado las siguientes entregas asociadas al Componente 6:
    (1) NS-194: Entrega de alcance Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico del Aeropuerto de SKSA (12-06-2025).
    (2) NS-194: Entrega de alcance Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico del Aeropuerto de SKUC (12-06-2025).
    (3) NS-194: Entrega de alcance Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico del Aeropuerto de SKOC (12-06-2025).

    El levantamiento topográfico convencional permitió capturar información detallada de las redes de servicios (secas e hidrosanitarias), canales y edificaciones, en apoyo al levantamiento arquitectónico. Este trabajo se integró con información LiDAR y fotogramétrica adquirida como parte del desarrollo del componente 15 del proyecto.
  - Se realizó visita de reconocimiento el día 9 de junio de 2025 en Arauca y el 10 de junio de 2025 en Saravena, de acuerdo con el plan de exploración geotécnico propuesto, adicionalmente, se logró acercamiento tanto con la Policía Nacional como con el Ejercito.



Imagen 5.1 Visita de reconocimiento por parte del equipo de geotecnia

Fuente. Elaboración propia

  - Se llevaron a cabo los ensayos de deflectrometría de la siguiente manera: Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (SKUC) de Arauca el 18 de junio de 2025, Los Colonizadores (SKSA) de Saravena el 16 de junio de 2025 y Aguas Claras (SKOC) de Ocaña el 24 de junio de 2025.



Imagen 5.2 Actividades de deflectometría

Fuente. Elaboración propia

- De otra parte, se evalúa la logística necesaria frente a la proyección del inicio de actividades en campo respecto a la exploración geotécnica, por lo cual se ha adelantado el Plan de Seguridad Operacional (PSO) requerido por cada aeropuerto, a fin de obtener aval por parte de la Entidad y se han adelantado reuniones con cada uno de los gerentes de los aeropuertos a fin de socializar el plan propuesto.
- Se ha adelantado el cargue de la información en el CDE del proyecto en versión A, de acuerdo con las entregas realizadas hasta la fecha.
- Se adelantan las gestiones pertinentes de acuerdo con la proyección de inicio de actividades de toma de información primaria (encuestas y conteos vehiculares).
- 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 los componentes 8, 9, 10, 12 y 13 para SKUC, SKSA y SKOC.

- **Social:** Se adelantaron actividades relacionadas con los componentes 8, 9, 10, 12 y 13 para SKUC, SKSA y SKOC.
- **Predial:** Se adelantaron actividades relacionadas con los componentes 8, 9, 10, 12 y 13 para SKUC, SKSA y SKOC.
- **Legal:** N/A en el presente período.
- **Administrativo:** N/A en el presente período.
- **Financiero:** N/A en el presente período.

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

AVANCE	STATUS
10% - 50%	En proceso del Consultor sin entregar a interventoría (El % se asigna de acuerdo con el nivel de avance del entregable)
70%	Entregado a la interventoría por primera vez
80% - 90%	Entregado / Observado (El % se asigna de acuerdo con el nivel de avance del entregable y dependiendo si corresponde a la atención de observaciones)
100%	Aprobado

Tabla 5.2. Ponderación de porcentajes de avance

Fuente. Elaboración propia

Avance físico por aeropuerto

- Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz (SKUC):

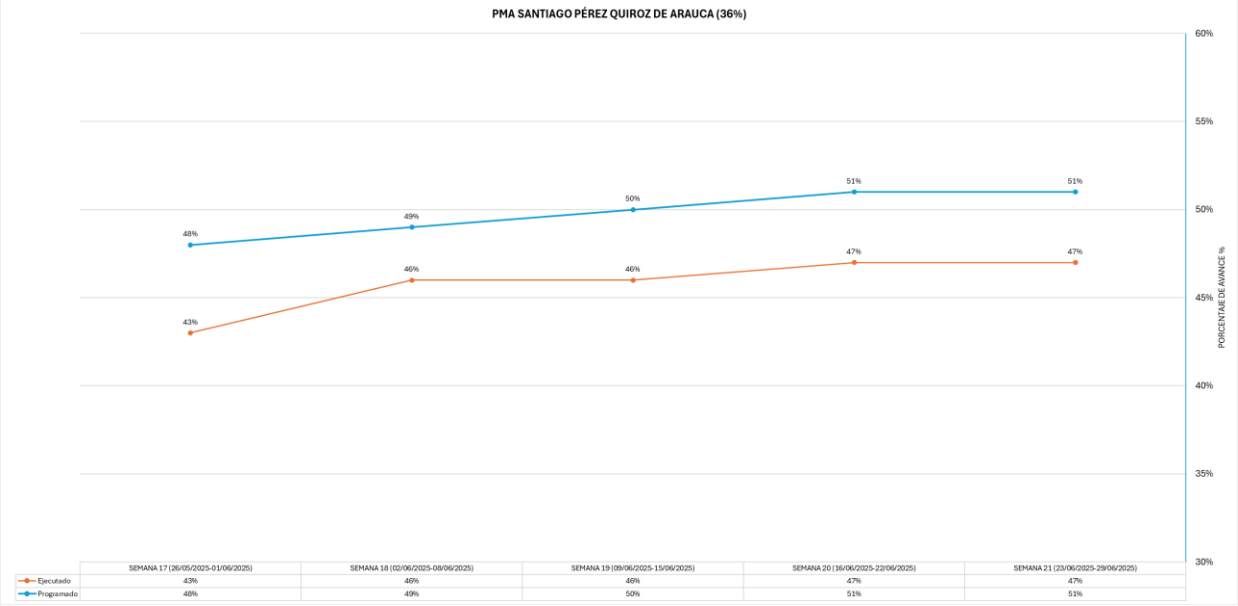


Imagen 5.3. Avance físico SKUC

Fuente. Elaboración propia

- Aeropuerto Los Colonizadores (SKSA):

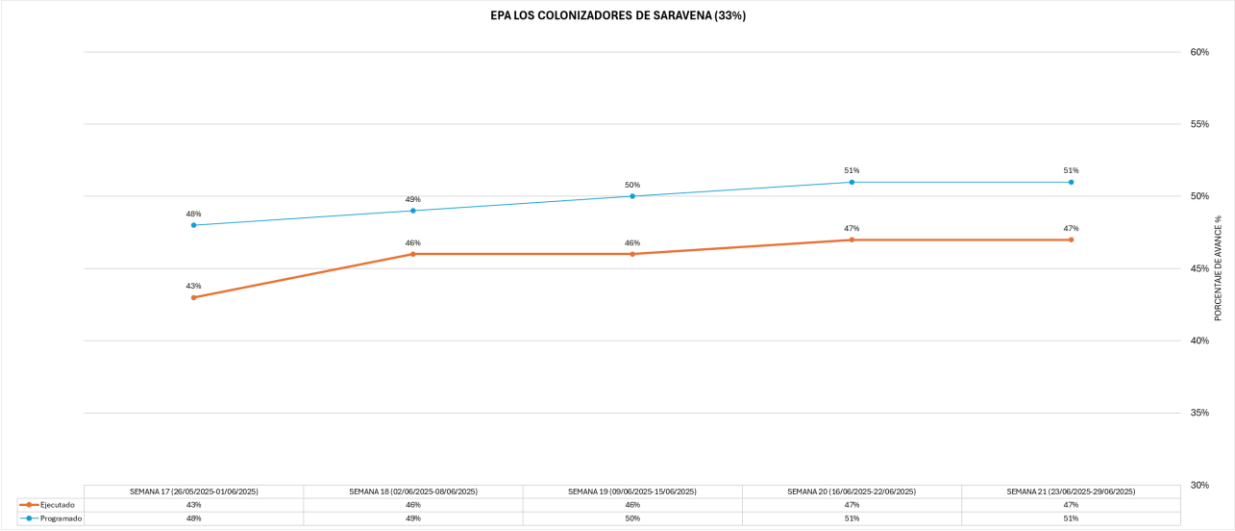


Imagen 5.4. Avance físico SKSA

Fuente. Elaboración propia

- Aeropuerto Aguas Claras (SKOC):

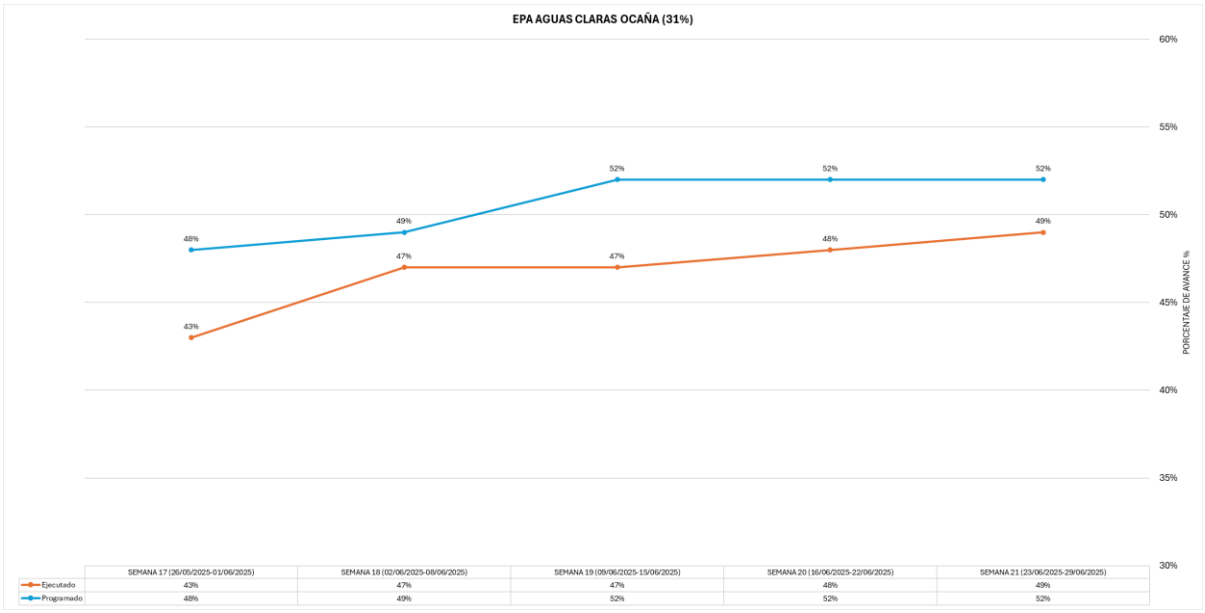


Imagen 5.5. Avance físico SKOC

Fuente. Elaboración propia

- Avance físico general del contrato:

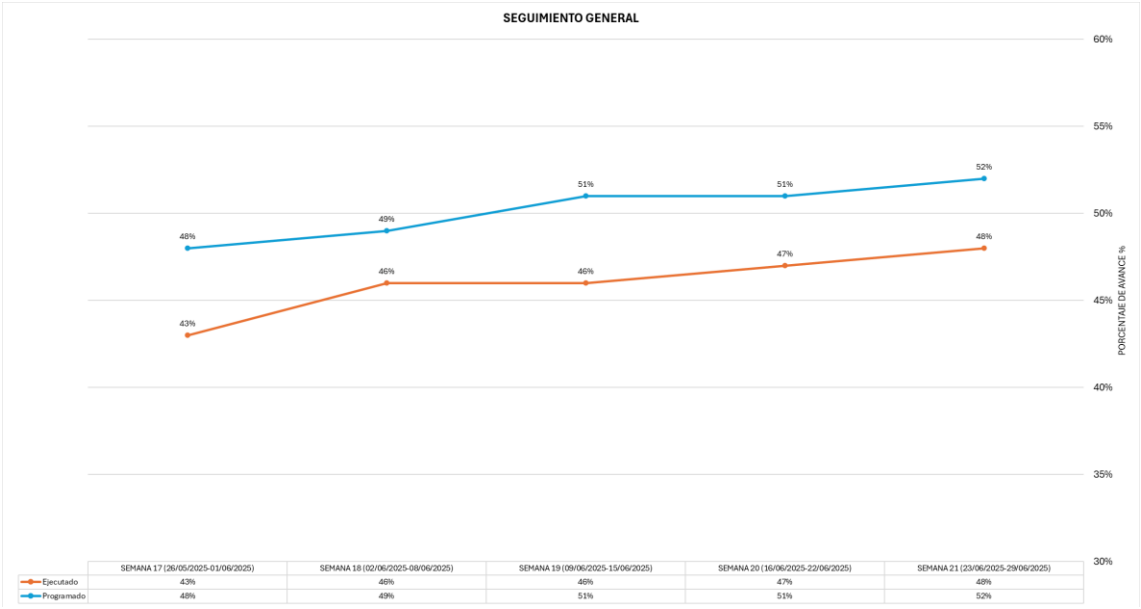


Imagen 5.6. Avance físico general

Fuente. Elaboración propia

Actividades proyectadas para el próximo período

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

- Concepto de aprobación y/o observaciones de la interventoría, referente al componente No. 5.

De la Etapa II:

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

- Concepto de aprobación y/o observaciones de la interventoría, referente a los componentes No. 6, 8 y 9.
- Subsanación de observaciones por parte de la Consultoría de los componentes 7 y 10.
- Adelantar mesas de trabajo para obtener la aprobación de los componentes 11 y 12, y en paralelo gestionar mesa de alternativas con la interventoría y la Entidad.
- Iniciar actividades de campo respecto a la toma de información primaria (encuestas y conteos vehiculares).

De la Etapa III:

- Concepto de aprobación y/o observaciones de la interventoría, referente al componente No. 13.
- Iniciar actividades de campo para Geotecnia, de acuerdo con el plan de exploración.

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 3. Actas se pueden evidenciar a mayor detalle.

6.1.1. Relación de reuniones y mesas de trabajo

N.º Comité	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
20	3/06/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Informar el estado de ejecución y avance del contrato	• Entrega Componente 12 • Entrega Componente 6 • Entrega Componente 9 Arauca y Saravena	• Entrega Componente 5 • Entrega Met Capacidad y Demanda • Entrega Componente 11 • Entrega Componente 12	Aerocivil Interventoría Consultor
-	9/06/2025	Mesa técnica	Metodologías de Modelos de transporte y Toma de información primaria	• Entrega de metodologías	NA	Interventoría Consultor
21	10/06/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Informar el estado de ejecución y avance del contrato	• Entrega Componente 5 y 6. • Mesa técnica Componente 6. • Entrega Componente 8. • Entrega Componente 9. • Licencia ACC (Interventoría)	• Entrega Componente 12 • Entrega Componente 6 • Entrega Componente 9 Arauca y Saravena	Aerocivil Interventoría Consultor
-	12/06/2025	Mesa técnica	Componente 7	• Remisión de los documentos ajustados	NA	Interventoría Consultor

N.º Comité	Fecha	Asunto tratado	Asuntos relevantes	Compromisos nuevos	Compromisos previos	Asistentes
22	17/06/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Informar el estado de ejecución y avance del contrato	• Metodología modelos de transporte. • Entrega componente 5 • Entrega componente 9 • Plan de exploración geotécnico (Interventoría)	• Entrega Componente 5 y 6. • Mesa técnica Componente 6. • Entrega Componente 8. • Entrega Componente 9. • Licencia ACC (Interventoría)	Aerocivil Interventoría Consultor
23	24/06/2025	Comité de seguimiento del contrato 24001333 H3 de 2024	Informar el estado de ejecución y avance del contrato	NA.	• Metodología modelos de transporte. • Entrega componente 5 • Entrega componente 9 • Plan de exploración geotécnico (Interventoría)	Aerocivil Interventoría Consultor
-	25/09/2025	Mesa Técnica	BIM	• Actualizar CDE.	NA.	Interventoría Consultor
-	27/06/2025	Mesa Técnica	Armonización metodología BIM PMA Nte Santander	• Actualizar CDE.	NA.	Aerocivil Interventoría Consultor

Tabla 6.1. Listado de reuniones / mesas de trabajo desarrolladas

Fuente. Elaboración propia

6.2. Gestión de correspondencia

6.2.1. Correspondencia recibida

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

6.2.2. Correspondencia enviada

En el Anexo 4.2. Correspondencia Enviada se relacionan las comunicaciones enviadas en el presente período, en respuesta a comunicados recibidos o ante la necesidad de requerir información formal por parte de alguna entidad.

6.3. Informe de cumplimiento de los compromisos de calidad

Indicador	Fórmula	Periodicidad de medición	Resultado	Detalle
Nivel de cumplimiento de obligaciones pactadas	(52 obligaciones cubiertas / Total 52 obligaciones) x 100	Mensual	100%	Se considera en total 52 obligaciones teniendo en cuenta las 26 generales detalladas en clausula 9 del contrato y las 26 especificas detalladas en la cláusula 10. Con corte al 31 de mayo de 2025 no se han presentado desviaciones en las obligaciones contractuales.
Nivel de cumplimiento de los 30 componentes pactados	(5 aprobados / 30 componentes totales) x 100	Incremental (avance)	16.66%	A la fecha, se ha recibido aprobación de 5 de los 30 componentes de la consultoría, correspondientes a la Etapa I.
Entrega de Informes	(6 informes entregados / 12 informes totales a entregar) x 100	Incremental (avance)	50%	El presente documento corresponde al sexto informe mensual entregado de los 12 proyectados, por lo tanto, el avance es del 50%. 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	48%	Conforme el avance de las actividades programadas vs. ejecutadas, a la fecha de corte del presente informe se registra avance del 48% vs programado del 52%, presentando una desviación del -4%

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 5. Parafiscales) del mes de junio 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 junio, se realiza un análisis cualitativo, para así posteriormente evaluar la estrategia y efectividad de la respuesta planificada. (Anexo 6. Matriz de Riesgos). Adicionalmente, se incluyen los indicadores propuestos en el Plan de Riesgos.

7. Control presupuestal

7.1. Información financiera

A continuación, se relaciona la información financiera del proyecto:

Pago	HITO	%	Valor Pago	Fecha factura	Fecha desembolso
1	Etapa I: Componentes 1 a 5	9,29%	$ 880.367.525	27/06/2025	Por definir
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	27/06/2025	-
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	27/06/2025	-
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	27/06/2025	-
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%	FEV1	26/06/2025	-	$880.367.525	9,29%	9,29%
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

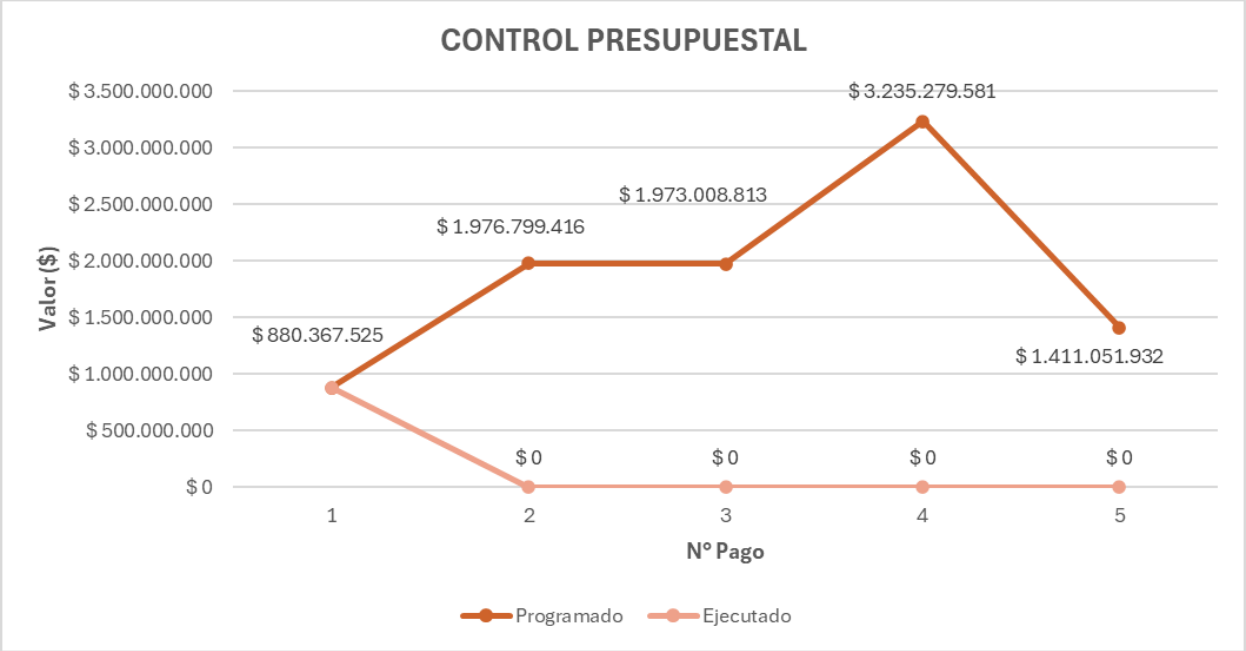


Imagen 7.1. Control presupuestal (Programado vs Ejecutado)

Fuente. Elaboración propia

8. Conclusiones y/o recomendaciones

- Durante el sexto mes de ejecución, el proyecto ha avanzado conforme al cronograma establecido, sin embargo, se han presentado demoras en la obtención de aprobaciones de los productos de la Etapa II, riesgo que está siendo mitigado con la programación de mesas de trabajo entre las partes a fin de lograr acuerdos y subsanación de observaciones.
- Se adelantaron actividades de campo, específicamente ensayos de deflectometría. Adicionalmente, en forma paralela se adelantas las gestiones necesarias en temas logísticos a fin de iniciar la exploración geotécnica en el próximo período.
- De acuerdo con la definición del licenciamiento del ACC por parte de interventoría, se programarán mesas de trabajo entre las partes a fin de lograr actualizar el CDE del proyecto, de acuerdo con las radicaciones, atención de observaciones y aprobaciones de los productos.
- Respecto al estado financiero del proyecto, refleja que a la fecha se culminó la etapa I obteniendo aprobación de cada componente que la conforma, logrando así la facturación de esta durante la última semana del presente período reportado.
- Hasta la fecha, la reunión con los operadores ha sido reprogramada en varias ocasiones, por lo que aún no se ha llevado a cabo. Este encuentro, liderado directamente por la Entidad, es fundamental para recopilar la información necesaria para el desarrollo en especial del Estudio de Tráfico propuesto por esta Consultoría.
- Se anexan los informes semanales de seguimiento al contrato (Anexo 7. Informes semanales – Seguimiento financiero).
- Con relación al seguimiento financiero, a la fecha de corte se presenta el 48,51% de porcentaje programado con base en el valor total del contrato y 36,40% de porcentaje ejecutado con base en el valor total del contrato, lo que refleja en cifras para el primer caso un valor programado de $ 4.628.270.963,56 y para el segundo caso un valor ejecutado de $ 3.215.417.457,93; sin embargo, se debe tener en cuenta que dichos porcentajes y cifras se obtienen en base al % de avance de los productos.

  Es relevante precisar que a la fecha se ha facturado la Etapa I. Caracterización y evaluación de la infraestructura existente en contraste con los pronósticos, proyecciones de la demanda y niveles de servicios esperados, en los diferentes horizontes de planificación por valor de OCHOCIENTOS OCHENTA MILLONES TRESCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS VEINTICINCO PESOS CON DIEZ CENTAVOS MCTE ($ 880.367.525,10) incluido IVA.

  A continuación, se presenta el resumen del avance financiero general del contrato:

ACTIVIDAD	DURACIÓN (dias)	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	52%	48%	48,51%	36,40%	$ 4.628.270.963,56	$ 3.215.417.457,93
PMA SANTIAGO PÉREZ QUIROZ DE ARAUCA (36%)	260	$ 2.882.278.016	$ 3.429.910.839	51%	47%	17,35%	12,76%	$ 1.651.708.439,58	$ 1.102.039.775,80
EPA LOS COLONIZADORES DE SARAVENA (33%)	260	$ 2.625.299.578	$ 3.124.106.498	51%	47%	15,80%	11,84%	$ 1.504.445.299,55	$ 1.043.579.160,03
EPA AGUAS CLARAS DE OCAÑA (31%)	260	$ 2.455.873.891	$ 2.922.489.930	52%	49%	15,36%	11,80%	$ 1.472.117.224,43	$ 1.069.798.522,10

Tabla 8.1. Seguimiento financiero general del contrato

Fuente. Elaboración propia