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:** 21/09/2025

DIRECCIÓN TERRITORIAL: NORORIENTE

Semana No	**12**	**Del :**	29 DE SEPTIEMBRE DE 2025	AL:	05 DE OCTUBRE DE 2025
Plazo Total		159	días		
Tiempo transcurrido desde la iniciación del contrato:		87	días		
porcentaje del tiempo transcurrido(%)		54,72%			
Nombre del Supervisor :		CEIDY ANDREA BETIN MUÑOZ			

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%**	**39,70%**	**(%) Ejecutado**	**3,38%**	**12,61%**
Valor programado ($)	**$ 511.111.455,51**	**$ 3.499.847.416,71**	**Valor ejecutado ($)**	**$ 298.259.936,79**	**$ 1.111.894.976,52**
			Evaluación	**Porcentaje Adelanto**	**-27,09%**
				Valor Adelanto	**-$ 2.387.952.440,19**

DATOS CONTRACTUALES

CONTRATO DE OBRA		**CONTRATO DE INTERVENTORÍA**	
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 obligaciones contractuales y de la etapa de preconstruccion y del inicio de la etapa de construccion del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025:

1. Area Tecnica

* Durante la presente semana se realizan actividades tecnicas y administrativas por el equipo de la interventoria, entre ellos el informe de las actividades desarrolladas durante el periodo de ejecucion de la etapa de construcccion.

* El dia 29 de septiembre se llevo a cabo una reunion presencial en la ciudad de Bogota con el Representante legal y Directora de obra de la Interventoria, Director de Obra y Coordinador de obra, Director de supervision y apoyo a la supervision, con el objetivo de tratar temas relacionados con las obligaciones contractuales.

* El dia MARTES 30 de septiembre se realizó comite Tecnicoi Nº 12 de seguimiento de las actividades de la etapa de construccion del contratista y entregables de las obligaciones contractuales.

* El dia JUEVES 02 de octubre se envia correo por parte del especialista de pavimentos de intervetoria a la unidad administrativa de la Aeronautica civil con el fin de dar respuesta correo Solicitud revisión consideraciones capa de pavimento nivelación pista

16 Cúcuta, Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.

*









2. Area de SST

En cumplimiento de las responsabilidades establecidas en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), se presenta el informe técnico semanal correspondiente al período del 29 al 05 de octubre de 2025.

1. Este documento tiene como propósito informar sobre las actividades ejecutadas, los hallazgos identificados en campo, los requerimientos realizados al contratista y las acciones propuestas, con el fin de garantizar el cumplimiento normativo, la prevención de riesgos laborales y la seguridad operacional de la obra.

2. Personal en Obra – Contratista

Contratista Consorcio Pista 16-34	Subcontratista ASVICOL	Ayudas visuales y pintura
1 residente de obra 2 profesional SST 1 auxiliar Ambiental 3 topógrafos 2 cadeneros 2 Bandereo	19 COLABORADORES	1.Obrero demarcación 1.Operador demarcación
Total: 11	**Total: 19**	**Total: 2**

NOTA: Se espera paz y salvo de la auxiliar ambiental Olga Lucia Zuñiga, dado que ya no ejecutara actividades en la obra, ingresa Juan Camilo Vanegas Rincón a desempeñar el cargo de auxiliar ambiental.

ATS	Equipos Verificados en Preoperacionales
Aplicación y Compactación de Mezcla Asfáltica	Compresor de aire
Ejecución de Trabajos Topográficos en Terreno	Martillo demoledor
Compactación de Balizas	Planta eléctrica
	Vibro Bomag
	Fresadora
	Finisher cedarapis 451
	Vibro compactador CB7
	Selladora Dynapac

Nota: Falta Ats actividades de demarcación y pintura.

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 #

1. **Charlas Operacionales Realizadas**
• Riesgos Biológicos
• Golpes y caídas por mala iluminación.
• Fauna y Flora en el lugar de trabajo (ambiental).
• Golpe de Calor, altas temperaturas.
• Orden, aseo y uso adecuado de los baños y demás instalaciones de la obra.
• Riesgos Eléctricos.
2. **Hallazgos y Observaciones**
• Condiciones inseguras en área topográfica, debido a la retirada del subcontratista ASVICOL el 29 de septiembre de 2025, llevándose las luminarias, lo que dejó la zona sin iluminación adecuada para continuar con las labores de manera segura.
• Falta de ATS (Análisis de Trabajo Seguro) para las actividades de demarcación y pintura, lo que representa una omisión en el proceso preventivo del SG-SST.
• Camilla de emergencias mal ubicada, alejada del área operativa, dificultando su uso en una eventual emergencia.
• Deficiencias en la iluminación de áreas clave, como zonas de trabajo topográfico y baños portátiles, generando riesgos de accidentes por caídas o uso inadecuado de las instalaciones.
• Ingreso denegado al especialista en pavimentos David Alberto Santos por no contar con la documentación ni los elementos de protección personal (EPP) requeridos.

6. Correspondencia enviada

* El 30 de septiembre del año en curso se emitió Oficio No. INCUT - PST – 0197 - Reporte de retiro de subcontratista ASVICOL y condiciones inseguras en área topográfica, dado que, el día 29 de septiembre de 2025, aproximadamente a las 11:50 p.m., el subcontratista ASVICOL se retiró del área de trabajo por inconvenientes técnico-administrativos, llevándose consigo las luminarias instaladas. Esta acción dejó sin iluminación la zona de trabajo topográfico, generando condiciones inseguras e impidiendo la continuidad de las labores. Asimismo, el especialista en pavimentos David Alberto Santos se retiró por falta de documentación y elementos de protección personal necesarios para su ingreso. Se solicita garantizar las condiciones mínimas de seguridad y cumplimiento de los protocolos SST para evitar riesgos laborales.

7.Correspondencia recibida

* 1-OCT-2025 AERO-CUCUTA-0177 Respuesta a Oficio No. INCUT - PST – 0197. Sobre retiro de personal el 29 de septiembre de 2025

9. Registro de Inspección de Equipos de Emergencia

Se realiza la inspección de la camilla de emergencias, el botiquín de primeros auxilios y el extintor de incendios, con el objetivo de verificar su estado físico, correcto funcionamiento y disponibilidad para su uso en caso de una situación de emergencia, sin embargo, se evidencia que la camilla se encuentra mal ubicada.

10.Conclusiones
•Se ejecutaron actividades operativas relevantes conforme al cronograma, incluyendo aplicación de mezcla asfáltica, trabajos topográficos y demarcación vial.
•Se realizaron charlas operacionales orientadas a reforzar la cultura preventiva en temas críticos como riesgos biológicos, eléctricos, ambientales y por altas temperaturas.
•Persisten brechas en la gestión preventiva y operativa, reflejadas en la falta de ATS específicos y en las condiciones inseguras generadas por el retiro no coordinado del subcontratista ASVICOL.
•Las deficiencias en la iluminación y en la ubicación de equipos de emergencia comprometen la seguridad de los trabajadores y deben ser corregidas con carácter prioritario.
•La comunicación entre contratista e interventoría se ha mantenido activa, pero se requiere un mayor control sobre el cumplimiento de los requisitos SST por parte de todos los actores involucrados.

11. Recomendaciones
1.Reubicar la camilla de emergencias en un sitio visible, accesible y cercano al área operativa, conforme a los lineamientos del plan de emergencias.
2.Realizar el ATS faltante para las actividades de demarcación y pintura antes de continuar con su ejecución.
3.Reinstalar luminarias provisionales en las áreas donde se retiraron, especialmente en la zona de acopio y baños, para garantizar condiciones seguras durante la jornada laboral.
4.Implementar controles más estrictos para el ingreso de personal a la obra, exigiendo la documentación y elementos de protección personal (EPP) desde el punto de acceso.
5.Hacer seguimiento al cambio de personal ambiental, asegurando que el nuevo auxiliar (Juan Camilo Vanegas Rincón) reciba inducción en el SG-SST y esté plenamente integrado a las actividades de campo.
6.Refuerzos periódicos de capacitaciones sobre iluminación adecuada, uso de instalaciones sanitarias y respuesta ante emergencias, enfocadas a minimizar incidentes por condiciones ambientales o de infraestructura.



Fotografía 1. acompañamiento y seguimiento a las labores ejecutadas por el equipo operativo.



Fotografía 2. La camilla de emergencia se encuentra mal ubicada y alejada del área donde se realizan las labores, lo que podría dificultar su uso en una situación crítica.



Fotografía 3. Deficiencia en la iluminación para realizar actividades topográficas.



Fotografía 4. Área de baños con visibilidad limitada,

3. Area de Topografia

Durante el periodo comprendido entre el 29 de septiembre y el 05 de octubre, se ejecutaron las siguientes actividades en el área de topografía:

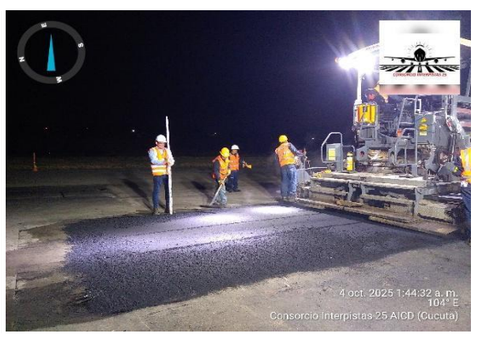
* **Durante la noche #13 del 29 y la madrugada del 30 de septiembre** Una vez llegado a obra en la noche del 29 de septiembre, la interventoría observa que Siendo las 10:30 pm la comisión topográfica del contratista se encuentra demarcando la zona a intervenir del segundo tramo del K0+120 hasta K0+240 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 a 12 a la derecha.
-Esta actividad no estaba programada para este día teniendo en cuenta la programación semanal del 21 de septiembre al 05 octubre que fue enviada por el contratista a la interventoría para la realización de trabajos diarios en la pista.
-Cabe dejar claro que según la programación del contratista enviada a la interventoría, esta actividad de este tramo se iba a iniciar el día 02 de octubre y no antes ya que no se le informó a la interventoría de la realización de esta actividad para la noche 29 de septiembre, que para el día 29 de septiembre la programación a realizar era la K0+065 al K0+120 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda.
-Sin embargo, el tramo K0+065 al K0+120 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda, Ya se había realizado la noche #12 del 27 a la madrugada del 28 de septiembre, donde se realizó el doble tramo con K0+065 al K0+120 del tramo -4 al -8 a la Izquierda.
-Esta interventoría le solicita respetuosamente al contratista que se cumpla la programación de obra enviada, y la no improvisación sin previo aviso a la interventoría ya que se debe llevar las carteras de campo impresas para los chequeos topográficos y según lo evidenciado en campo se estaba demarcando un nuevo tramo el cual según la programación enviada este iba ser intervenido días después.
-Según la programación enviada por el contratista a la interventoría para los días 30 de septiembre y 01 de octubre se realizaría en su totalidad la instalación de la segunda capa de asfalto del K0+000 al K0+120 sentido longitudinal en el ancho de los 24 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al 12 a la Derecha y del Eje 0 al -12 a la Izquierda.
-Es preciso dejar claro que aún quedan actividades de primera capa en el K0+000 hasta K0+120 sentido longitudinal en el ancho de los 24 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al 12 a la Derecha y del Eje 0 al -12 a la Izquierda.
-Donde hay un tramo con deformidad y enfriamiento en la primera capa de asfalto de la noche #4 del 16 y la madrugada del 17 de septiembre en el K0+065 hasta K0+085 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 al 8 a la Derecha, al cual aún no le han hecho su respectivo arreglo, también a su vez en este mismo tramo continuando del K0+085 al K0+120 no se ha completado la instalación de la altura de primera capa de asfalto.
-Donde hay un tramo sin asfalto y está el fresado a la intemperie, de la noche #9 del 24 y la madrugada del 25 de septiembre en el K0+118.70 hasta K0+120, sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 a -4 a la Izquierda.
-Donde hay un tramo sin asfalto y está el fresado a la intemperie, de la noche #12 del 27 y la madrugada del 28 de septiembre en el K0+110.60 hasta K0+120, sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado -8 al -12 a la Izquierda.
-Según la programación diaria del contratista se iba dejar toda la primera y la segunda capa de asfalto instalada y su respectiva demarcación con pintura del tramo K0+000 hasta K0+120 sentido longitudinal, antes de pasar al siguiente tramo del K0+120 al K0+240 sentido longitudinal.
-Esta interventoría insiste en que se debe informar cualquier modificación a la programación diaria y no a la improvisación.
Durante la noche #13 del 29 y la madrugada del 30 de septiembre el contratista no realiza actividades ya que se retiró la maquinaria y el personal de asfalto (ASVICOL)
-En la tarde del 30 de septiembre, el contratista envía la actualización de nueva programación semanal.
Durante la noche #14 del 30 de septiembre y la madrugada del 01 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con fresado, imprimación e instalación de asfalto.
-La comisión topográfica del contratista tiene marcada la zona a intervenir del K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal y del Eje de la pista al borde Derecho miden los 4.00 metros a intervenir en el abscisado 8 a 12 a la Derecha en sentido transversal. La comisión topográfica de la interventoría revisa esta demarcación.
-Se inician las actividades de la noche madrugada en la pista, la comisión de topografía del contratista le da las indicaciones al operador de la fresadora de cuanto bajar el fresado para llegar a la cota subrasante de acuerdo a la sectorización del diseño geométrico.
-iniciando con el fresado desde la abscisa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal, se hacen en tiras de 1 metro de ancho, para un total de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 8 al 12 sentido transversal.
-La comisión topográfica de la interventoría revisa con nivel de precisión las cotas del fresado.
-Se hace la limpieza de los residuos del fresado con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre el fresado desde K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 al -12 a la Derecha.
-Se inicia con la instalación de asfalto de la primera capa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 al 12 a la derecha.
-Nota 1: Al contratista nuevamente no le alcanzó la mezcla asfáltica, haciéndole falta 12.50 metros longitudinales para terminar hasta donde habían fresado, a continuación, el abscisado del tramo asfaltado: K0+120 hasta K0+207.50 y sentido transversal del abscisado 8 al 12 a la Derecha.
-Quedando el fresado a la intemperie de las lluvias ya que no fue asfaltado.
-Nota 2: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le faltó a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #9 los 1.30 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+118.70 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado Eje 0 a -4 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie ya que no fue asfaltado.
-Nota 3: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le falto a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #12 los 9.40 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+110.60 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie de las lluvias ya que no fue asfaltado.
-Nota 4: El contratista no ha arreglado el tramo de la noche #4 el cual presenta deforma miento y abultamiento en el K0+065 hasta K0+085, por el enfriamiento del asfalto, en este tramo se estaban instalando 2 capas para llegar a la primera capa de asfalto del K0+065 hasta K0+120 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 a 8 a la derecha. Solamente tiene una capa de las 2 capas de asfalto que se estaban instalando K0+065 hasta K0+120. El contratista aún no repara este abultamiento en K0+065 hasta K0+085 y tampoco ha instalado la segunda capa de asfalto de la primera capa de asfalto K0+065 hasta K0+120.
Durante la noche #15 del 01 y la madrugada del 02 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con fresado, imprimación e instalación de asfalto.
-La comisión topográfica del contratista tiene marcada la zona a intervenir del K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal y del Eje de la pista al borde Derecho miden los 4.00 metros a intervenir en el abscisado 4 al 8 a la Derecha en sentido transversal. La comisión topográfica de la interventoría revisa esta demarcación.
-Se inician las actividades de la noche madrugada en la pista, la comisión de topografía del contratista le da las indicaciones al operador de la fresadora de cuanto bajar el fresado para llegar a la cota subrasante de acuerdo a la sectorización del diseño geométrico.
-iniciando con el fresado desde la abscisa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal, se hacen en tiras de 1 metro de ancho, para un total de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 4 al 8 sentido transversal.
-La comisión topográfica de la interventoría revisa con nivel de precisión las cotas del fresado.
-Se hace la limpieza de los residuos del fresado con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre el fresado del tramo noche #14 del 30 de septiembre y la madrugada del 01 de octubre, del K0+207.50 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 al 12 a la Derecha, y desde K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 al 8 a la Derecha.
-Se inicia con la instalación de asfalto de la primera capa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 al 8 a la derecha. Y continúan desde la abscisa K0+207.50 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 al 12 a la derecha, la cual en la noche #14 le había hecho falta asfalto al contratista.

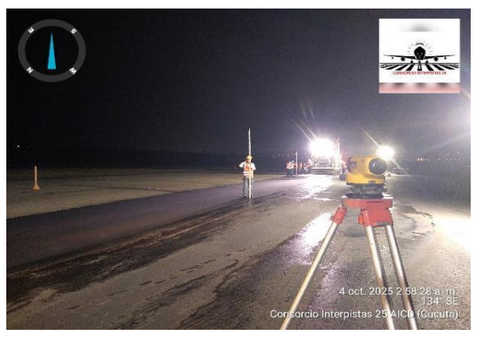
-Nota 1: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le falto a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #9 los 1.30 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+118.70 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado Eje 0 a -4 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie ya que no fue asfaltado.
-Nota 2: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le faltó a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #12 los 9.40 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+110.60 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie de las lluvias ya que no fue asfaltado.
-Nota 3: El contratista no ha arreglado el tramo de la noche #4 el cual presenta deforma miento y abultamiento en el K0+065 hasta K0+085, por el enfriamiento del asfalto, en este tramo se estaban instalando 2 capas para llegar a la primera capa de asfalto del K0+065 hasta K0+120 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 a 8 a la derecha. Solamente tiene una capa de las 2 capas de asfalto que se estaban instalando K0+065 hasta K0+120. El contratista aún no repara este abultamiento en K0+065 hasta K0+085 y tampoco ha instalado la segunda capa de asfalto de la primera capa de asfalto K0+065 hasta K0+120.
Durante la noche #16 del 02 y la madrugada del 03 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con fresado, imprimación e instalación de asfalto.
-La comisión topográfica del contratista tiene marcada la zona a intervenir del K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal y del Eje de la pista al borde Derecho miden los 4.00 metros a intervenir en el abscisado Eje 0 al 4 a la Derecha en sentido transversal. La comisión topográfica de la interventoría revisa esta demarcación.
-Se inician las actividades de la noche madrugada en la pista, la comisión de topografía del contratista le da las indicaciones al operador de la fresadora de cuanto bajar el fresado para llegar a la cota subrasante de acuerdo a la sectorización del diseño geométrico.
-iniciando con el fresado desde la abscisa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal, se hacen en tiras de 1 metro de ancho, para un total de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del Eje 0 al 4 sentido transversal.
-La comisión topográfica de la interventoría revisa con nivel de precisión las cotas del fresado.
-Se hace la limpieza de los residuos del fresado con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre el fresado desde K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al 4 a la Derecha.
-Se inicia con la instalación de asfalto de la primera capa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al 4 a la Derecha.
-Se inicia con la instalación de asfalto de la primera capa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al 4 a la Derecha.
-Nota 1: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le faltó a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #9 los 1.30 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+118.70 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado Eje 0 a -4 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie ya que no fue asfaltado.
-Nota 2: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le faltó a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #12 los 9.40 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+110.60 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie de las lluvias ya que no fue asfaltado.
-Nota 3: El contratista no ha arreglado el tramo de la noche #4 el cual presenta deforma miento y abultamiento en el K0+065 hasta K0+085, por el enfriamiento del asfalto, en este tramo se estaban instalando 2 capas para llegar a la primera capa de asfalto del K0+065 hasta K0+120 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 a 8 a la derecha. Solamente tiene una capa de las 2 capas de asfalto que se estaban instalando K0+065 hasta K0+120. El contratista aún no repara este abultamiento en K0+065 hasta K0+085 y tampoco ha instalado la segunda capa de asfalto de la primera capa de asfalto K0+065 hasta K0+120.
Durante la noche #17 del 03 y la madrugada del 04 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con fresado, imprimación e instalación de asfalto.
-La comisión topográfica del contratista tiene marcada la zona a intervenir del K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal y del Eje de la pista al borde Izquierdo miden los 4.00 metros a intervenir en el abscisado Eje 0 al -4 a la Derecha en sentido transversal. La comisión topográfica de la interventoría revisa esta demarcación.
-Se inician las actividades de la noche madrugada en la pista, la comisión de topografía del contratista le da las indicaciones al operador de la fresadora de cuanto bajar el fresado para llegar a la cota subrasante de acuerdo a la sectorización del diseño geométrico.
-iniciando con el fresado desde la abscisa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal, se hacen en tiras de 1 metro de ancho, para un total de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del Eje 0 al -4 sentido transversal.
-La comisión topográfica de la interventoría revisa con nivel de precisión las cotas del fresado.
-Se hace la limpieza de los residuos del fresado con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre el fresado desde K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al -4 a la Derecha.
-Se inicia con la instalación de asfalto de la primera capa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al -4 a la Derecha.
-Se inicia con la instalación de asfalto de la primera capa K0+120 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado Eje 0 al -4 a la Derecha.
-Nota 1: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le faltó a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #9 los 1.30 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+118.70 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado Eje 0 a -4 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie ya que no fue asfaltado.
-Nota 2: El contratista no imprimo y no asfalto lo que le faltó a la primera capa de asfalto, al tramo de la noche #12 los 9.40 metros longitudinales por 4 metros transversales de la K0+110.60 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda.
-Quedando el fresado a la intemperie de las lluvias ya que no fue asfaltado.
-Nota 3: El contratista no ha arreglado el tramo de la noche #4 el cual presenta deforma miento y abultamiento en el K0+065 hasta K0+085, por el enfriamiento del asfalto, en este tramo se estaban instalando 2 capas para llegar a la primera capa de asfalto del K0+065 hasta K0+120 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 a 8 a la derecha. Solamente tiene una capa de las 2 capas de asfalto que se estaban instalando K0+065 hasta K0+120. El contratista aún no repara este abultamiento en K0+065 hasta K0+085 y tampoco ha instalado la segunda capa de asfalto de la primera capa de asfalto K0+065 hasta K0+120.

CORRESPONDENCIA RECIBIDA Y ENVIADA

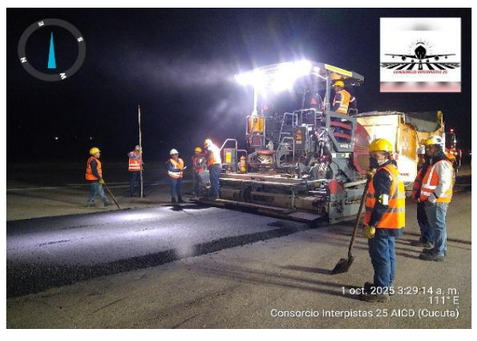
* Durante el período de análisis, no se recibieron ni enviaron comunicaciones relacionadas con el área de Topografia.











4. Area de Diseño Geometrico

Durante el periodo de la semana 12, se realizaron las siguientes actividades:

*** Revisión y verificación del diseño geométrico**

* Se realizó la proyección del presupuesto, con la identificación de las variables de mayores espesores por la ejecución del fresado, se realizó proyección de secciones transversales con las cantidades de las transiciones requeridas diariamente por la intervención durante las jornadas, con el fin de garantizar una superficie uniforme en la pista, de igual forma se realizó la revisión al informe Nº.12 presentado por el contratista.

CORRESPONDENCIA RECIBIDA Y ENVIADA

Durante el período de análisis, no se recibieron ni enviaron comunicaciones relacionadas con el área de diseño geométrico.









5. Area Social

Durante el periodo del día 29 de septiembre al 05 de octubre se realizaron las siguientes actividades en el componente social:

Acompañamiento en Obra – Lado Aire:

* Se realizó acompañamiento a obra lado aire, realizando verificación de entrada de volquetas con material asfáltico, por satélite 5, evidenciando que lo hacen de manera ordenada y con el menor ruido posible para no interrumpir con la tranquilidad de la comunidad

* Se realizó el acompañamiento a obra lado aire, realizando la verificación de la salida de los vehículos pesados por satélite 5 al terminar la jornada, junto con el auxiliar ambiental del contratista.

* Se realizó el acompañamiento a obra lado aire, a reuniones de sensibilización sobre responsabilidad social de un adecuado manejo ambiental en obra, acciones que se encuentran en las FICHA PMAC-19

. Durante la verificación, se evidenció que las salidas se realizan de manera organizada, manteniendo un nivel de ruido controlado con el fin de no afectar la tranquilidad de la comunidad residente en el área de influencia directa del proyecto.

BENEFICIOS TÈCNICOS.

º Mejorar la capacidad estructural

º Optimalización del proceso operacional.

º Optimación de drenajes superficiales.

º Cumplimientos de Normativas

BENEFICIOS SOCIALES.

º Mejor seguridad aeroportuaria.

º Generación de Empleo local directo o indirecto

º Desarrollo económico y social

º Mejor respuesta en situación de emergencia

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 #**

POBLACION BENEFICIADA.

º Pasajeros Nacionales e Internacionales

º Comunidad Cucuteña y del área metropolitana.

º Sectores productivos y empresariales.

º Sector turístico y hotelero.

º Trabajadores vinculados a la obra

º Transporte de mercancía

CORRESPONDENCIA ENVIADA

* Se radico oficio al contratista INTCU-PST-0200, Remisión de observaciones técnicas al informe mensual # 2, gestión socio ambiental y solicitud de correcciones.

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

* Se recibió del contratista el oficio AERO-CUCUTA-0191, en respuesta al oficio INTCU-PST-0200, Entrega del Informe Mensual Ambiental 2 Versión 1.

MESA TECNICA

Durante el período de análisis, no se realizaron mesas tecnicas relacionadas con el área social.

CONCLUSIONES

* Se evidencia que la gran mayoría de maquinaria para obra está entrando a pista por satélite 5, novedad que minimiza las afectaciones comunitarias en la zona de influencia.
* Solo entran por satélite 5 dos volquetas sobre la media noche 12: 00 am, y la salida sobre las 2 de la mañana, se le hace la recomendación a el conductor no usar música con decibeles de ruido altos que puedan *interrumpir la tranquilidad de la comunidad de la zona de influencia directa.
* Se evidencia una salida tranquila y ordenada en la zona de satélite 5, al terminar la jornada laboral sobre las 5, 0 6 de la mañana de toda la maquinaria usada en obra.

RECOMENDACIONES

* Se recomienda realizar en la brevedad posible la reprogramación para realizar las 4 actas de vecindad pendientes dentro del tramo de dos cuadras en la zona directa de intervención.







6. Area Ambiental

El presente informe técnico ambiental detalla las actividades y hallazgos relacionados con la gestión ambiental del proyecto durante el período del 29 de septiembre al 05 de octubre de 2025.

Durante la jornada del lunes 29 de septiembre de 2025, el personal ambiental de la Interventoría se enfocó en actividades de supervisión documental y elaboración de comunicaciones desde la oficina.
- Revisión del Informe Mensual No. 2 de Gestión Socio-Ambiental del Contratista: Se realizó una revisión exhaustiva del componente ambiental y social del Informe Mensual No. 2 presentado por el CONSORCIO PISTA 16-34.
- Elaboración y Emisión de Observaciones Técnicas: A partir de esta revisión, se identificaron y documentaron una serie de observaciones y se procedió a elaborar el Oficio No. INTCU - PST-0200, dirigido al contratista. El oficio fue emitido con el
ASUNTO: Remisión de observaciones técnicas al Informe Mensual No. 2 de Gestión Socio Ambiental y Solicitud de Correcciones.

Observaciones Técnicas Remitidas (Oficio No. INTCU - PST-0200)
Las siguientes son las observaciones técnicas clave remitidas al Contratista (CONSORCIO PISTA 16-34) que deben ser atendidas y corregidas en la versión final del Informe No. 2:
1. Componente Ambiental
- Identificación y Trazabilidad del Documento: Se solicitó la inclusión de la trazabilidad documental completa en la introducción y que se identifique claramente el número consecutivo del informe (ej. "Informe Mensual de Gestión Ambiental No 2") en el cuerpo del texto.
- Errores de Formato y Consistencia Gramatical: Se debe corregir el error de concordancia nominal en el ítem 3, cambiando "RESUMES EJECUTIVO" a "RESUMEN EJECUTIVO" para mantener la calidad de la documentación.
- Detalle de la Implementación de la Ficha PMAC-03 (Manejo de Maquinaria): En la Tabla No. 9 (Ítem 5.2.1), se requiere que se especifique no solo la actividad, sino también el tipo de maquinaria, vehículo o equipo utilizado (ej. Retroexcavadora, Volqueta) y su respectiva identificación (placa). Esto es crucial para el monitoreo y control de derrames o fugas y la validación de la ficha.
- Inconsistencia en la Referencia Normativa del PMA: Las referencias a las fichas del Plan de Manejo Ambiental (PMA) deben estar exclusivamente alineadas al documento "ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA - CÚCUTA" y no a documentos externos (ej. PMA del IDU), a fin de garantizar la validez técnica y contractual.

*** Inspección y Seguimiento Ambiental (Nocturno)**
Durante el recorrido de inspección realizado en la jornada nocturna, se verificó el cumplimiento de las medidas de manejo ambiental y las condiciones operacionales del proyecto, con los siguientes hallazgos:
1. Manejo y Seguridad Operacional
-Señalización Vial: Se realizó la inspección de la señalización vial. Se verificó que las colombinas, maletines y la señalización vertical están ubicadas de manera correcta y acorde al Plan de Manejo de Tráfico (PMT).
-Iluminación: Se evidenció que las luminarias instaladas tanto en el área de acopio como en el parqueo de maquinaria están funcionando y proporcionando iluminación adecuada para las labores nocturnas.
-Control de Limpieza y Dispersión de Material:
a.Limpieza de Llantas: Se verificó la limpieza de las llantas de las volquetas a la salida de la obra. Se evidenció el cumplimiento de este procedimiento según lo estipulado en el PMA.
b.Limpieza de la Pista: Se observó al personal realizando la limpieza de la pista, utilizando escobas, palas y carretas, retirando residuos de fresado, imprimante y mezcla asfáltica. Esta actividad da cumplimiento al PMA del proyecto.
2. Manejo de Residuos, Almacenamiento y Control de Derrames
-Punto Ecológico: Se evidenció que el punto ecológico está dando cumplimiento a la normatividad legal vigente y a las directrices del PMA.
-Manejo de Sustancias Químicas (Imprimante): En el área de parqueadero, se observó una caneca metálica partida por la mitad que contenía imprimante, la cual estaba colocada directamente sobre el suelo. Inmediatamente, se hizo la observación al auxiliar ambiental para que la caneca fuera ubicada sobre material plástico o una bandeja de contención para evitar cualquier afectación o derrame en el suelo.
-Acopio de Fresado: Se verificó el área de acopio del material de fresado. Se evidenció que se está instalando de manera adecuada el plástico para aislar el material del suelo, dando cumplimiento al PMA del proyecto.
3. Infraestructura de Apoyo
-Baterías Sanitarias: Se inspeccionaron las baterías sanitarias. Se evidenció la presencia de tres unidades (una para damas y dos para caballeros) y que estas se encuentran en óptimas condiciones de uso.

Gestión Documental y Solicitud de Ampliación de Área
- En relación con el área de acopio de fresado, el Contratista manifestó que el espacio asignado es muy reducido, lo que dificulta el manejo adecuado del material.

CORRESPONDENCIA ENVIADA

* Oficio No. INTCU - PST - 0204 a la Gerente del Aeropuerto, con el Asunto: Solicitud de ampliación del área de acopio de fresado contrato de obra 25000602 H4 de 2025

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

º Oficio AERO-CUCUTA-0175 Asunto: Solicitud de cesión de área correspondiente a la protección de los canales perimetrales para el sitio de acopio de fresado
º Oficio AERO-CUCUTA-0190 Asunto: Respuesta al oficio INTCU - PST - 0191 del 25 de septiembre de 2025 - Requerimiento de acciones correctivas frente a hallazgos ambientales en obra.
º Oficio AERO-CUCUTA-0191 Asunto: Respuesta oficio INCUT-PST-0200 del 30 de septiembre de 2025. Entrega del informe mensual ambiental 2 Version1.

Conclusiones y Recomendaciones:
* Las medidas de manejo ambiental en campo (acopio de fresado, señalización, manejo de residuos y limpieza) se mantienen en adecuado cumplimiento.
* Se continuará con el seguimiento a los compromisos adquiridos por el contratista en respuesta a las observaciones del Informe Mensual N° 2.

MESAS DE TRABAJO

Durante el período de análisis, no se realizaron mesas de trabajo relacionadas con el área Ambiental.











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 #**

7. Area de Costos

Acciones realizadas desde el área de Costos de Interventoría. Desde 29 de septiembre al 05 de octubre de 2025

Durante el periodo comprendido entre el 29 de septiembre y el 05 de octubre del año 2025, el Área de Costos llevó a cabo las siguientes actividades:
• Revisión técnica de informes recibidos, con el fin de verificar su coherencia con los criterios contractuales y presupuestales establecidos.
• Análisis y evaluación de Análisis de Precios Unitarios (APU) presentados por el contratista de obra, asegurando la consistencia con los rendimientos, insumos y normativas vigentes.
• Recepción, análisis y emisión de respuestas a la correspondencia técnica relacionada con aspectos económicos y contractuales del proyecto.
Estas actividades se desarrollaron con el objetivo de asegurar el control técnico y financiero de los procesos asociados a la ejecución contractual de la obra.

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

* El día 30 de septiembre llega el informe semanal No.10 del contratista para revisión del área de costos. Se da respuesta via correo
* El día 1º de Octubre se recibe informe semanal No.12 del contratista para revisión del área de costos. Se da respuesta via correo electrónico.
* El día 1º de octubre se reciben actas de mesas de trabajo para firma.
* El día 1º de Octubre el contratista radica mediante oficio AERO-CUCUTA-0178, los apus de las ayudas visuales, esta en etapa de revisión por parte de interventoría.
* El día 2 de Octubre se recibe el informe mensual No.2 del contratista para revisión del área de costos, esta en etapa de revisión.
* El día 2 de octubre se recibe la reprogramación del Plan de inversión del anticipo No.2 por parte del contratista, se avala y se envia para firma del representante legal de la interventoria.
* El día 2 de Octubre se recibe comunicado AERO-CUCUTA0181, referente a la entrega de los soportes del desembolso No.1 del anticipo, se da respuesta y se envia paquete firmado a la dirección de obra para tramite posterior (Ver Anexo 2)
* El día 2 de octubre se recibe Informe semanal No.11 del contratista para revisión del área de costos, se da respuesta via correo.

CORRESPONDENCIA ENVIADA

No se envia correspondencia relacionada con el area de costos durante el periodo analizado.

8. Area de Electrica

* Durante este periodo del 29 de septiembre al 05 de octubre, no se realizaron actividades relacionadas con la parte electrica

9. Area de Pavimentos

Durante este periodo del 29 de septiembre al 05 de octubre se realizaron las siguientes acciones:

1. **El día 29 de septiembre del 2025** se realizó reunión en las oficinas del contratista en la ciudad de Bogotá con el fin de articular criterios respecto a la problemática presentada en el desarrollo del proceso constructivo en la pista 16 del aeropuerto CAMILO DAZA de la ciudad de Cúcuta. En dicha reunión se acordó solicitar a la AERONÁUTICA CIVIL una ampliación del horario de la jornada o en su defecto el cierre temporal de la pista 16.

2. **El día 29 de septiembre del 2025** se realizó reunión en las oficinas de la AEROCIVIL en la ciudad de Bogotá, con la presencia de la INTERVENTORÍA, CONTRATISTA DE OBRA Y ASESOR EN GEOTECNIA Y PAVIMENTOS DEL CONTRATISTA, con el fin de articular criterios respecto a la problemática presentada en el desarrollo del proceso constructivo en la pista 16 del aeropuerto CAMILO DAZA de la ciudad de Cúcuta. En dicha reunión se acordó solicitar a la AERONÁUTICA CIVIL una ampliación del horario de la jornada o en su defecto el cierre temporal de la pista 16.

3. **El 29 de septiembre de 2025** el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 10:00 pm. Se inicia con el replanteo del tramo a intervenir. Este replanteo se extendió hasta las 12 de la noche, por lo tanto, el SUB-CONTRATISTA de la mezcla asfáltica decide retirar su personal y NO iniciar labores de manera extemporánea. Se deja constancia de la mala planeación por parte del CONTRATISTA DE OBRA, teniendo en cuenta que los tiempos nocturnos son valiosos y NO se puede perder tiempo en actividades que se pudieron tener listas con anticipación.

4. **El 30 de septiembre de 2025** se realiza mesa técnica de seguimiento de actividades con la entidad AEROCIVIL, CONTRATISTA DE OBRA E INTERVENTORÍA de 4:00 am a 05:30 am. Desde el área de pavimentos NO se intervino en el comité.

5. **El 30 de septiembre de 2025** el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 10:00 pm. Se fresaron 4 franjas de 1 metro de ancho entre las abscisas K0+120 al K0+220 en la 1 tira. El procedimiento se realizó con normalidad, pero se deja la constancia que mejoró el cumplimiento de los tiempos de rompimiento de la emulsión asfáltica tipo CRR-1. El procedimiento de compactación se está realizando de manera adecuada, la temperatura de llegada de la mezcla está en 160 grados aproximadamente y la de compactación en 150 grados. Se ha notado que la mezcla se enfría muy rápido lo cual afecta tanto la instalación como la compactación y el sellado. NO se debe dejar caer la temperatura a 140 grados, ya se ha demostrado que a esta temperatura la mezcla NO se deja manejar bien ni compactar bien adecuadamente, generando un acabado con apariencia de mezcla abierta. El total de mezcla instalada fue de 42.60 metros cúbicos. Se deja constancia que el contratista está calculando mal los volúmenes, ocasionando que no se alcance la meta de asfaltar el tramo fresado. El tramo fresado de 100 metros por 4 metros de ancho. Les quedó faltando una tira de 12.50 metros aproximadamente sin carpeta asfáltica.

6. **El 01 de octubre de 2025** el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 10:00 pm. Se fresaron 4 franjas de 1 metro de ancho entre las abscisas K0+120 al K0+220 en la 2 tira. El procedimiento se realizó con normalidad, pero se deja la constancia que mejoró el cumplimiento de los tiempos de rompimiento de la emulsión asfáltica tipo CRR-1. El procedimiento de compactación se está realizando de manera adecuada, la temperatura de llegada de la mezcla está en 160 grados aproximadamente y la de compactación en 150 grados. Se ha notado que la mezcla se enfría muy rápido lo cual afecta tanto la instalación como la compactación y el sellado. NO se debe dejar caer la temperatura a 140 grados, ya se ha demostrado que a esta temperatura la mezcla NO se deja manejar bien ni compactar bien adecuadamente, generando un acabado con apariencia de mezcla abierta. El total de mezcla instalada fue de 43.0 metros cúbicos. El tramo fresado de 100 metros por 4 metros de ancho.
7. **El 02 de octubre de 2025** el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 10:00 pm. Se fresaron 4 franjas de 1 metro de ancho entre las abscisas K0+120 al K0+220 en la 3 tira. El procedimiento se realizó con normalidad, pero se deja la constancia que mejoró el cumplimiento de los tiempos de rompimiento de la emulsión asfáltica tipo CRR-1. El procedimiento de compactación se está realizando de manera adecuada, la temperatura de llegada de la mezcla está en 160 grados aproximadamente y la de compactación en 150 grados. Se ha notado que la mezcla se enfría muy rápido lo cual afecta tanto la instalación como la compactación y el sellado. NO se debe dejar caer la temperatura a 140 grados, ya se ha demostrado que a esta temperatura la mezcla NO se deja manejar bien ni compactar bien adecuadamente, generando un acabado con apariencia de mezcla abierta. El total de mezcla instalada fue de 47.13 metros cúbicos. El tramo fresado de 100 metros por 4 metros de ancho.

8. **El 03 de octubre de 2025** el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 10:00 pm. Se fresaron 4 franjas de 1 metro de ancho entre las abscisas K0+120 al K0+220 en la 4 tira. El procedimiento se realizó con normalidad, pero se deja la constancia que mejoró el cumplimiento de los tiempos de rompimiento de la emulsión asfáltica tipo CRR-1. El procedimiento de compactación se está realizando de manera adecuada, la temperatura de llegada de la mezcla está en 160 grados aproximadamente y la de compactación en 150 grados. Se ha notado que la mezcla se enfría muy rápido lo cual afecta tanto la instalación como la compactación y el sellado. NO se debe dejar caer la temperatura a 140 grados, ya se ha demostrado que a esta temperatura la mezcla NO se deja manejar bien ni compactar bien adecuadamente, generando un acabado con apariencia de mezcla abierta. El total de mezcla instalada fue de 52 metros cúbicos. El tramo fresado de 100 metros por 4 metros de ancho.

9. **El 04 de octubre de 2025** el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 10:00 pm. Se fresaron 4 franjas de 1 metro de ancho entre las abscisas K0+120 al K0+220 en la 5 tira. El procedimiento se realizó con normalidad, pero se deja la constancia que mejoró el cumplimiento de los tiempos de rompimiento de la emulsión asfáltica tipo CRR-1. El procedimiento de compactación se está realizando de manera adecuada, la temperatura de llegada de la mezcla está en 160 grados aproximadamente y la de compactación en 150 grados. Se ha notado que la mezcla se enfría muy rápido lo cual afecta tanto la instalación como la compactación y el sellado. NO se debe dejar caer la temperatura a 140 grados, ya se ha demostrado que a esta temperatura la mezcla NO se deja manejar bien ni compactar bien adecuadamente, generando un acabado con apariencia de mezcla abierta. El total de mezcla instalada fue de 28 metros cúbicos.. El tramo fresado de 100 metros por 4 metros de ancho. Les quedó faltando una tira de 40 metros aproximadamente sin carpeta asfáltica. Se deja constancia que este tramo se instaló con presencia de lluvias desde las 01:40 am del día 5 de octubre del 2025. Se debe realizar una revisión del tramo para ver su evolución, observando patologías como fisuración incipiente

Mesas de Trabajo

Durante el período de análisis, no serealizaron mesas de trabajo relacionadas con el área de Pavimentos.

CORRESPONDENCIA ENVIADA

* Respuesta AERO-CUCUTA 0170 Análisis y correcciones recomendadas en el tramo de prueba de la pista 16 – 34 del aeropuerto Camilo Daza. Cúcuta. Boeing Bump Index (BBI)Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.

CORRESPONDENCIA RECIBIDA RECIBIDA

* AERO-CUCUTA-0170-Análisis y correcciones recomendadas en el tramo de prueba de la pista 16 – 34 del aeropuerto Camilo Daza. Cúcuta. Boeing Bump Index (BBI)

* AERO-CUCUTA-0184-Solicitud de ajuste al procedimiento de liberación de capas y reconocimiento de actividades ejecutadas











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 #

REVISION DE DOCUMENTACION

CORRESPONDENCIA ENVIADA

. •30/09/2025Oficio No. INTCU - PST - 0197 - Reporte de retiro de subcontratista ASVICOL y condiciones inseguras en área topográfica.

. •30/09/2025Oficio No. INTCU - PST - 0198 - Solicitud entrega informes semanales del contrato de obra No. 25000602 H4 DE 2025, cuyo objeto corresponde a “REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA”.

. •30/09/2025Oficio No. INTCU - PST - 0199 - Requerimiento actividades de intervención diaria, en cumplimiento de las actividades programadas de ejecución del contrato de obra No. 25000602 H4 DE 2025, cuyo objeto corresponde a “REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA”

. •30/09/2025Oficio No. INTCU - PST - 0200 - Remisión de Observaciones Técnicas al Informe Mensual No. 2 de Gestión Socio - Ambiental y Solicitud de Correcciones

. •30/09/2025Oficio No. INTCU - PST - 0201 - Traslado solicitud contratista – Autorización de ingreso por Satélite 9 AICD.

. •01/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0202 - Autorización descuento valor de timbre – Acta Parcial de Obra N°1 – Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025

. •01/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0203 - "INFORME SEMANAL No 11 DE INTERVENTORIA DEL 22 DE SEPTIEMBRE AL 28 DE SEPTIEMBRE DE 2025"

. •01/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0204 - Oficio No. INTCU - PST - 0204 - Solicitud de ampliación del área de acopio de fresado contrato de obra 25000602 H4 de 2025.

. •02/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0205 - Respuesta correo Solicitud revisión consideraciones capa de pavimento nivelación pista 16 Cucuta, Contrato de Obra Nº. 25000602 H4 de 2025.

. •03/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0206 - Aval y aprobación al Plan de Inversión del Anticipo – Versión 3

. •03/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0207 - Respuesta AERO-CUCUTA 0181 Entrega Documentos Desembolso No.1 Anticipo

. •03/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0208 - Solicitud de certificados de calidad materiales utilizados en la ejecución de actividades del contrato de obra No. 25000602 H4 DE 2025, cuyo objeto corresponde a “REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA”

. •04/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0209 - Respuesta AERO-CUCUTA 0170 Análisis y correcciones recomendadas en el tramo de prueba de la pista 16 – 34 del aeropuerto Camilo Daza. Cúcuta. Boeing Bump Index (BBI)

. •04/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0210 - Traslado – Respuesta comunicado No. AERO-CUCUTA-0150

. •05/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0211 - Evidencias de derrame de ACPM y mal uso de baterías sanitarias – Aplicación de medidas correctivas según PMA del proyecto

MESAS DE TRABAJO

* Durante el periodo analizado, no se realizo ninguna mesa de trabajo con ninguna de las areas.

ACTIVIDADES DE ACOMPAÑAMIENTO EN CAMPO - LADO AIRE

Lunes 29 de septiembre: El día 29 de septiembre de 2025, no se ejecutaron actividades en pista, siendo aproximadamente las 23:50 horas, el subcontratista ASVICOL, quien además cumple funciones como proveedor de mezcla asfáltica, tomó la decisión unilateral de retirarse del frente de trabajo. Esta determinación obedece, según lo manifestado por su personal, a inconvenientes de tipo técnico-administrativo con el Consorcio Pista 16-34.
-Como parte de su retiro, el subcontratista procedió a desmontar y retirar las luminarias provisionales previamente instaladas en el área de trabajo. Dicha acción generó la suspensión de las labores topográficas, al dejar el área sin condiciones mínimas de visibilidad, lo que imposibilita la ejecución de actividades de demarcación y control. Esta situación representa además una condición insegura para el personal, transgrediendo los lineamientos establecidos en los protocolos de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) y afectando la continuidad técnica del proyecto.
-Adicionalmente, se informa que el señor David Alberto Santos, especialista en pavimentos, también se retiró del sitio de trabajo, toda vez que esta interventoría no contaba con la documentación necesaria para autorizar su ingreso a pista, ni con los elementos de protección personal (EPP) requeridos para el desarrollo seguro de sus funciones.
-Ante lo expuesto, hacemos un llamado respetuoso a las partes involucradas para que se consideren con antelación los requisitos técnicos, administrativos y de seguridad establecidos, con el fin de garantizar la continuidad operativa del proyecto y preservar la integridad del personal, evitando así la exposición a riesgos laborales y operacionales.

Martes 30 de septiembre: Se da inicio a la jornada correspondiente al día de hoy, dando cumplimiento a la programación establecida. Las actividades se desarrollan desde la abscisa K0+120 hasta K0+220 (longitud: 120 m, ancho de trabajo: 4.0 m) sobre el costado derecho de la vía, sentido transversal, abarcando un total de 12 metros lineales.
-La actividad ejecutada corresponde al fresado de la carpeta asfáltica, de acuerdo con la sectorización prevista en la planificación. Durante el desarrollo de esta labor, se identificó una inconsistencia en el tramo comprendido entre las abscisas K0+200 y K0+210, donde fue necesario repetir el fresado, debido a que en la primera pasada la máquina fresadora no alcanzó la profundidad requerida.
-Esta situación se originó por un error de lectura en los datos topográficos suministrados por el equipo del contratista, lo cual generó una afectación directa en la precisión del corte. Como consecuencia, se presentaron demoras en la ejecución de las actividades predecesoras, afectando parcialmente el desarrollo normal de la jornada.
-Hacia la 1:39 del 01 de octubre, se da inicio a la actividad de imprimación de la superficie fresada, conforme a la programación y los procedimientos técnicos establecidos. La imprimación se realizó asegurando una aplicación uniforme de la emulsión asfáltica, permitiendo el tiempo adecuado de activación y curado para garantizar la adherencia entre capas, de acuerdo con las especificaciones técnicas vigentes.
-Siendo las 2:41 de la madrugada y transcurrido el tiempo necesario de activación de la emulsión, se procede con el extendido de la mezcla asfáltica en caliente sobre el tramo previamente imprimado. Durante esta etapa, se efectuó el registro de temperaturas tanto de extendido como de compactación, como parte del seguimiento y control de calidad requeridos para asegurar el cumplimiento de los parámetros técnicos establecidos en la norma aplicable (por ejemplo, la NTC 4983 o norma equivalente según el país o entidad contratante).

-Estas mediciones permiten verificar que las condiciones de colocación y compactación de la mezcla cumplen con los estándares de temperatura, homogeneidad y compactación necesarios para garantizar el desempeño estructural y funcional de la capa asfáltica.

-Durante el proceso de extendido de la mezcla asfáltica, se presentó un imprevisto operativo que obligó a la suspensión temporal de la actividad. Esta pausa fue necesaria para que la comisión topográfica del contratista y el personal técnico de la empresa proveedora de mezcla asfáltica (ASVICOL) pudieran concertar y resolver aspectos relacionados con los espesores de la capa asfáltica a instalar, los cuales presentaban inconsistencias frente a lo programado.

-Como consecuencia de esta interrupción, la mezcla previamente extendida presentó una disminución en su temperatura, alcanzando los 130 °C, según el registro térmico tomado por esta interventoría, lo cual puede comprometer parcialmente la calidad del proceso de compactación si no se toman las medidas correctivas adecuadas de inmediato.

-Una vez superado el impase técnico, se continuó con la instalación de la carpeta asfáltica, no obstante, se evidenció que el volumen de mezcla programado no fue suficiente para completar el tramo previsto en esta jornada, quedando un faltante aproximado de 13 metros lineales sin cubrir.

-Esta interventoría reitera al contratista la necesidad de fortalecer los procesos de planificación y control, específicamente en lo referente a:
1.Determinación precisa de los volúmenes de mezcla asfáltica requeridos por frente de trabajo.
2.Cálculo riguroso de cotas de nivelación y espesor previo al extendido de mezcla.
-Dichos aspectos han sido observados de manera reiterativa en jornadas anteriores, generando impactos negativos sobre el cumplimiento de la programación, así como sobre la calidad y continuidad de los procesos constructivos, afectando potencialmente la durabilidad y acabado del producto final.
-Esta situación ha sido registrada en esta bitácora con el fin de dejar constancia y hacer seguimiento a las acciones correctivas que el contratista debe implementar de manera inmediata.
-Esta actividad termino siendo las 05:00am inmediatamente se procedió a la recolección del FOD y a la desinstalación de la iluminación.

Miércoles 01 de octubre: A las 22:00 horas se dio inicio a la jornada laboral, iniciando con el proceso de fresado desde la abscisa K0+120 hasta la abscisa K0+220, con un ancho de intervención de 4 metros en sentido transversal, ejecutando el corte en el sentido longitudinal de la vía.
- La comisión topográfica del contratista realizó el control y seguimiento del proceso de fresado, verificando que la máquina alcanzara la cota de la subrasante de acuerdo con la sectorización establecida en el diseño geométrico del proyecto.
2. Limpieza y Aplicación de Emulsión Asfáltica
- Una vez finalizado el fresado, se procedió a efectuar la limpieza del área intervenida, eliminando residuos sueltos y material particulado. Posteriormente, se aplicó la emulsión asfáltica tipo [especificar tipo, ej. CRS-1 o RC-250], asegurando una cobertura uniforme y continua en la superficie. Se respetó el tiempo de curado recomendado por el fabricante antes de continuar con la siguiente etapa.

3. Extensión y Compactación de Mezcla Asfáltica
Cumplido el tiempo de espera para la emulsión, se procedió con la extensión y compactación de la mezcla asfáltica en caliente, siguiendo las especificaciones técnicas del proyecto. La mezcla fue colocada en capas uniformes, logrando una compactación adecuada mediante el uso de equipo pesado (vibratoria y neumática), verificando en todo momento el cumplimiento de los parámetros de densidad y temperatura establecidos.
4. Observaciones Finales
•Se alcanzó la meta trazada para la jornada en cuanto a volumen y longitud intervenida.
•Al finalizar los trabajos, quedó un remanente aproximado de 3 m³ de mezcla asfáltica, el cual fue preservado para su uso en actividades posteriores.
•No se presentaron contratiempos técnicos o logísticos durante la ejecución de la jornada.

Jueves 02 de octubre de 2025: En la jornada del día de hoy, se dio inicio a las labores de fresado en el tramo comprendido entre las abscisas K0+120 y K0+220, específicamente desde el eje de la pista hacia la derecha, con un ancho de intervención de 4 metros.
-La actividad fue ejecutada por el equipo de fresado del contratista, bajo la supervisión de la comisión topográfica, quien verificó en sitio la correcta ejecución del corte conforme a los niveles y secciones proyectadas. El fresado se desarrolló sobre una longitud total de 100 metros lineales, con un ancho de 4 metros, completando así el tramo programado para esta jornada.
-Durante el proceso, se identificó la necesidad de realizar un repaso de la fresadora en el sector comprendido entre las abscisas K0+140 y K0+145, con el fin de corregir irregularidades detectadas en el perfilado de la superficie.
-Finalizado el fresado, se procedió con la limpieza del área intervenida mediante el retiro de material suelto, para garantizar la correcta adherencia de los materiales en las siguientes fases del proceso.
-Posteriormente, se ejecutó la aplicación de emulsión asfáltica como parte de la preparación de la base para la posterior colocación de la mezcla. No obstante, esta actividad se vio interrumpida momentáneamente debido a fallas en la manguera de aspersión, atribuibles a falta de mantenimiento. Esta situación generó una pausa en el avance de los trabajos, por lo que se recomienda de manera enfática realizar mantenimiento preventivo a dicho equipo, a fin de evitar este tipo de contingencias que afectan el ritmo del proceso constructivo.
-En cuanto al volumen de emulsión asfáltica solicitado para la jornada, este fue suficiente para cubrir la totalidad del área programada, sin contratiempos adicionales.

RECOMENDACIONES
•Realizar mantenimiento preventivo y correctivo a los equipos de aplicación de emulsión, especialmente a las mangueras de aspersión.
•Verificar con antelación el estado de los equipos a utilizar en cada jornada.
•Continuar con el seguimiento técnico topográfico para asegurar la precisión del fresado conforme a los planos de diseño.

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 #

Viernes 03 de octubre de 2025

-En la jornada de hoy se dio inicio al proceso de fresado del pavimento existente en el tramo comprendido entre las abscisas K0+120 y K0+220, según la planificación establecida. La comisión topográfica del contratista realizó el control geométrico de los cortes efectuados por la fresadora, verificando que se alcanzara la cota de subrasante proyectada, de acuerdo con la sectorización definida en el diseño.

-Una vez alcanzada la cota requerida, se procedió a la limpieza del material fresado, garantizando una superficie libre de residuos para permitir una adecuada adherencia. Posteriormente, se realizó la aplicación de emulsión asfáltica, respetando el tiempo de curado necesario para asegurar su correcto funcionamiento como capa de adherencia.

-Finalizado el curado, se procedió con el extendido y compactación de la mezcla asfáltica, cumpliendo con las especificaciones técnicas establecidas. Esta actividad concluyó a las 04:00 a.m., quedando un sobrante de aproximadamente 2 m³ de mezcla asfáltica, el cual fue registrado para su debida disposición o aprovechamiento conforme a las indicaciones técnicas del interventor.

Observaciones:

Las actividades se desarrollaron sin contratiempos significativos.

Se recomienda revisar la programación para el aprovechamiento de sobrantes y optimizar el rendimiento de materiales en próximos tramos.

Sabado 04 de octubre de 2025

-Siendo las 22:00 horas del día 04 de octubre de 2025, se dio inicio a la jornada laboral programada para el proceso de intervención vial comprendido entre las abscisas K0+120 y K0+220. La actividad ejecutada correspondió al fresado del pavimento existente, labor que fue coordinada por el equipo de topografía del contratista, quien realizó el control de los cortes efectuados por la fresadora, garantizando que se respetaran las cotas establecidas en la sectorización según el diseño geométrico aprobado.

-Una vez culminado el fresado, se procedió con la limpieza del área intervenida para eliminar residuos sueltos y polvo, asegurando una adecuada superficie de contacto. Posteriormente, se aplicó la emulsión asfáltica correspondiente, permitiendo el tiempo técnico necesario para su correcto curado y asegurando así su función como capa de adherencia entre las superficies.

-Finalizado el tiempo de espera, se dio inicio a la aplicación y compactación de la mezcla asfáltica en caliente. Sin embargo, debido a precipitaciones presentadas durante la jornada, la actividad se vio interrumpida, permitiendo únicamente la colocación de 28 m³ de mezcla, de los 52 m³ programados para esta jornada.

-Como resultado de esta contingencia climática, quedó pendiente la pavimentación de aproximadamente 45 metros lineales dentro del tramo programado, llegando hasta la abscisa k0+075.

-La jornada culminó a las 03:30 horas del día 05 de octubre de 2025.











RESUMEN EJECUTIVO

1. Se tramitaron 212 oficios de correspondencia, solicitudes y/o observaciones desde la interventoria
2. Se han llevado a cabo un total de trece (13) comités técnicos de seguimiento correspondientes a la etapa de preconstrucción del contrato de obra.
3. Se han realizado un total de treinta y nueve (39) mesas de trabajo con el objetivo de avanzar en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y en la etapa de preconstrucción del proyecto. Además, se llevó a cabo una (1) acta de socialización dirigida a las aerolíneas.
4. A la fecha se encuentran aprobados el plan operacional de obra, ya se aprobo la version 3.1 del informe de topografia levantamiento realizado con RTK sin embargo se realizo nivelacion con equipo de precision, el contratista de obra ya realizo entrega de la informacion 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 de la fase de preconstruccion fue aprobado sin embargo a la fecha han pasado 73 dias.
5.%AVANCE DE OBRA: En la actualidad el contrato de obra el dia jueves 11 de septiembre inicio la fase de etapa de construcción correspondiente al ítem 2.1 Fresado carpeta asfáltica, incluye cargue, transporte, retiro y disposición de escombros en sitio autorizado y el Item 2.2 Suministro extendido y compactación de mezcla asfáltica P401 modificada con polímeros norma FAA. Esta actividad esta programada para cinco meses de ejecución y a la fecha transcurrido 87 días de los 131 establecidos para este contrato. “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”.

POBLACION BENEFICIADA

El presente proyecto tiene un impacto significativo beneficiando a los usuario residentes de la ciudad de cucuta, a nivel nacional e internacional que utilizan el servicio, garantizandole la prestacion del servicio de transporte aereo.

EMPLEOS GENERADOS

Contrato de obra :

Directos: Mano de obra calificada 12 ; mano de obra no calificada 3

Indirectos: 31 (Empresa Aviscol)

Contrato de Interventoria:

Directos: 13 mano d eobra calificado

BENEFICIOS TECNICOS Y SOCIALES

Tecnicos:

- Minimizar el índice de accidentalidad
- Mejorar la prestación de servicio y la infraestructura de la pista

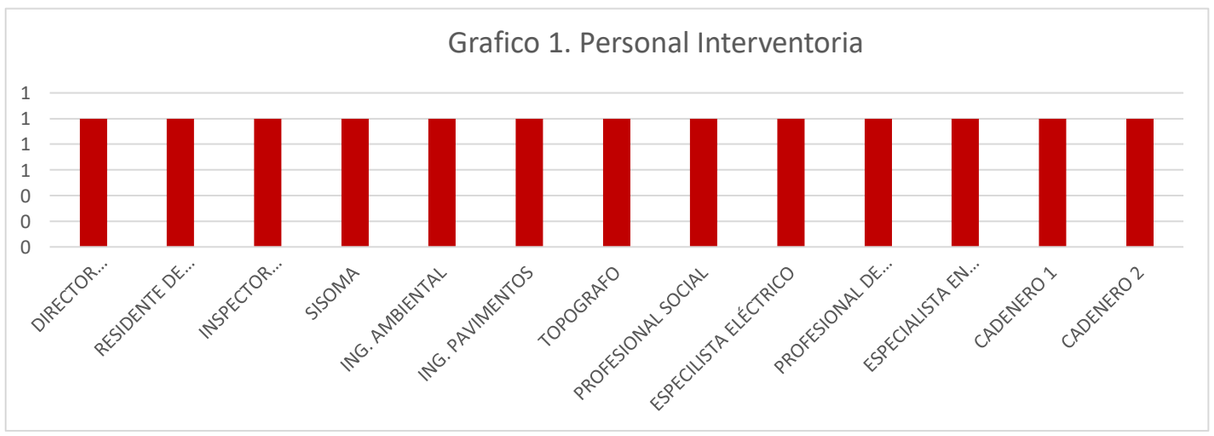
Sociales:

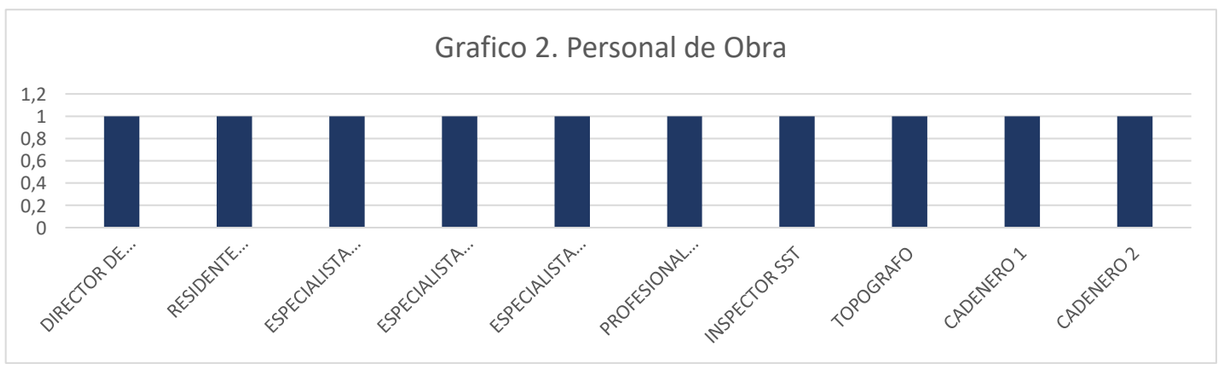
- Mejor seguridad aeroportuaria.
- Generación de Empleo local directo o indirecto
- Desarrollo económico y social
- Mejor respuesta en situación de emergencia

GESTION DE TRAMITES CONTRACTUALES

|

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 PRESUPUE	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	
Nivel Digital	1	1	
Torre de Iluminación 4 reflentores 1000W/CU	0	6	
Herramienta menor	0	0	
fresadora	0	1	
finisher	1	1	
vibrocompactador	2	1	
Equipo de aspercion emulsion asfaltica	0	1	
Compresor	0	1	
vibrocompactador neumatico	2	1	
Canguro	0	0	
Pulidora de disco de 9"	0	0	
Taladro percutor (Martillo demoledor)	0	1	
Planta Electrica	0	1	
Total Maquinaría	7	0	

AVANCE FINANCIERO DE OBRA

Acta Parcial de Obra No.	Periodo	Costo Total
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
Total Acumulado	**$ 0,00**	

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**
Durante la presente semana se realizaron actividades de acuerdo la horario del NOTAM desde el dia lunes hasta el dia sabado en la noche. El dia domingo 05 en la noche no se realizaron actividades de intervencion a solicitud del contratista de obra por la contingencia y el desgaste del equipo de trabajo.	Liliana Jáuregui A. **LILIANA KARINA JAUREGUI APARICIO** Elaboró: Ing. Erika Castellanos - Residente de Interventoria