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	13	Del :	06 DE OCTUBRE DE 2025	AL:	12 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%	45,50%	(%) Ejecutado	1,52%	14,14%
Valor programado ($)	$ 511.111.455,51	$ 4.010.958.872,22	Valor ejecutado ($)	$ 134.329.585,16	$ 1.246.224.561,68
			Evaluación	Porcentaje Adelanto	-31,36%
				Valor Adelanto	-$ 2.764.734.310,54

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 MARTES 07 de octubre se realizó comite Tecnicoi Nº 13 de seguimiento de las actividades de la etapa de construccion del contratista y entregables de las obligaciones contractuales.

* El dia MARTES 07 de octubre se envia correo por parte del especialista de pavimentos de intervetoria al contratista cuyo objeto fue respuesta a los oficios INTCU-PST 0177 de fecha 19 de septiembre de 2025 e intcu-pst-0178 de fecha 19 de septiembre de 2025-Solicitud correccion tramos de asfalto a la fecha.(TRAMPO DE PRUEBA, lado derecho 4-8 k0-002.50 al k0+120 y tamo adyacente lado derecho 8-12 k0-002.50 al k0+120)

* El dia MARTES 07 de octubre se envia correo por parte del especialista de pavimentos de intervetoria al contratista cuyo objeto fue "Solicitud de mejoras en procesos constructivos"

* El dia MIERCOLES 08 de octubre se envia correco por parte del especialista en pavimentos de interventoria al contratista cuyo objeto fue "Observacion tramo tramo numero 1 k0-002.50 al k0+120 cotas de fresado"

* El dia MIERCOLES 08 de octubre se envia correco por parte del especialista en pavimentos de interventoria al contratista cuyo objeto fue "Observaciones al proceso de compactacion de la mezcla asfaltica tipo P-401"



CONSORCIO INTERPISTAS 25

Cúcuta, 07 de octubre de 2025

Oficio No. INTCU - PST – 0217

Señores:

CONSORCIO PISTA 16-34
Atn. Juan Carlos Sánchez Gafaro
Director de obra
La Ciudad

REFERENCIA: **CONTRATO No. 25000713 H3 de 2025 CUYO OBJETO ES "REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL A LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA"**

ASUNTO: Respuesta AERO-CUCUTA 0200 - Respuesta a sus oficios INTCU - PST – 0177 de fecha 19 de septiembre de 2025 e INTCU - PST – 0178 de fecha 19 de septiembre de 2025 – **Solicitud corrección tramos de asfalto instalados a la fecha. (TRAMO DE PRUEBA Lado derecho 4-8 K0-002.5 AL K0+120, y TRAMO ADYACENTE Lado derecho 8-12 K0 -002.5 AL K0+120)**



CONSORCIO INTERPISTAS 25

Cúcuta, 08 de octubre de 2025

Oficio No. INTCU - PST – 0220

Señores:

CONSORCIO PISTA 16-34
Atn. Juan Carlos Sánchez Gafaro
Director de obra
La Ciudad

REFERENCIA: **CONTRATO No. 25000713 H3 de 2025 CUYO OBJETO ES "REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL A LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA"**

ASUNTO: Observaciones tira número 1 K0-002.50 al K+0+120 cotas de fresado



CONSORCIO INTERPISTAS 25

Cúcuta, 07 de octubre de 2025

Oficio No. INTCU - PST – 0218

Señores:

CONSORCIO PISTA 16-34
Atn. Juan Carlos Sánchez Gafaro
Director de obra
La Ciudad

REFERENCIA: **CONTRATO No. 25000713 H3 de 2025 CUYO OBJETO ES "REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL A LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA"**

ASUNTO: Solicitud de mejora en procesos constructivos



CONSORCIO INTERPISTAS 25

Cúcuta, 08 de octubre de 2025

Oficio No. INTCU - PST – 0223

Señores:

CONSORCIO PISTA 16-34
Atn. Juan Carlos Sánchez Gafaro
Director de obra
La Ciudad

REFERENCIA: **CONTRATO No. 25000713 H3 de 2025 CUYO OBJETO ES "REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL A LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA"**

ASUNTO: Observaciones al proceso de compactación de la mezcla asfáltica tipo P-401

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 06 al 12 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

2. Personal en Obra – Contratista

A continuación, se presenta el personal en obra durante la semana en mención:

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	16 COLABORADORES	1.Obrero demarcación 1.Operador demarcación
Total: 11	**Total: 16**	**Total: 2**

3. Actividades Ejecutadas y Equipos Utilizados

ATS / Preoperacionales Realizados

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

4. Equipo mínimo utilizado en obra.

Operador	Maquina	Marca
Libardo Jaimes	Finisher	Dynapac
Pablo León	Rodillo liso Vibratorio	BMAG
Jesús Torres	Fresadora	Wirtgen
José Galvis	Sellador	Dynapac

VOLQUETAS	
Conductor	**Placa**
Omar Leal	TTS 960
Carlos García	WCR 460
Jimmy Calderón	WCW 204
Jorge Suarez	SPY 173

5.Charlas Operacionales Realizadas
•Recomendaciones generales SST y Ambiental
•Manejo de derrames peligrosos
•Cuidado de columna.
•Manejo de residuos sólidos y derrames.

6. Correspondencia enviada

* 06-OCT-2025 INTCU - PST – 0213 Envío de exámenes de ingreso ocupacional.
* 10-OCT-2025 INCUT - PST – 0229 Hallazgos y observaciones sobre seguridad laboral durante visita de inspección

7.Correspondencia recibida

No se recibio correspondencia en el area relacionada con el SST durante el periodo analizado por parte del contratista.

8. 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 reitera nuevamente que la camilla se encuentra mal ubicada.

9. Conclusiones
1.Durante la semana del 6 al 11 de octubre de 2025, se desarrollaron actividades propias del proyecto con participación activa del personal contratado y subcontratado, cumpliendo con los procedimientos operacionales planificados.
2.Se realizaron las inspecciones preoperacionales y charlas de seguridad pertinentes, con énfasis en el manejo de residuos, derrames peligrosos y cuidado ergonómico, lo que evidencia una gestión preventiva continua.
3.A pesar de lo anterior, se identificaron hallazgos críticos relacionados con el incumplimiento de normas básicas de seguridad, como el uso inadecuado o ausencia de Equipos de Protección Personal (EPP) y deficiencias en la ubicación de equipos de emergencia, particularmente la camilla de traslado.
4.El residente de obra fue observado realizando actividades sin portar el casco de protección, lo que constituye una falta grave a las normas de seguridad industrial.
5.La interventoría emitió el oficio INCUT-PST-0229 notificando estos hallazgos al contratista, sin que a la fecha se haya recibido respuesta por parte del área SST del mismo, lo que evidencia una falta de comunicación efectiva.

10. Recomendaciones
1.Reubicar de forma inmediata la camilla de emergencia, asegurando que se encuentre en un lugar visible, accesible y cercano a las zonas de trabajo con mayor riesgo.
2.Reforzar el uso obligatorio de EPP mediante controles más estrictos y seguimiento diario, especialmente en actividades de alto riesgo como aplicación de imprimante, demarcación y operación de maquinaria.
3.Ejecutar capacitaciones y reinducciones al personal, incluyendo cargos administrativos y supervisores, sobre la importancia del cumplimiento de las normas de seguridad y salud en el trabajo.
4.Implementar un plan de mejora correctiva y preventiva en relación con los hallazgos detectados, con seguimiento por parte del área SST del contratista e interventoría.
5.Fortalecer los canales de comunicación interna y externa entre contratista, subcontratistas e interventoría, garantizando la trazabilidad y cierre efectivo de las acciones correctivas propuestas.



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



Fotografía 2. Se reitera nuevamente que 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. Se evidenció al residente de obra en labores de supervisión directa sin portar el casco de protección, incumpliendo con las normas de seguridad



Fotografía 4. Recarga de imprimante donde el personal no contaba con los Equipos de Protección Personal (EPP) correspondientes.

3. Area de Topografia

Durante el periodo comprendido entre el 06 de octubre y el 12 de octubre, se ejecutaron las siguientes actividades en el área de topografía:

Durante la noche #19 del 06 y la madrugada del 07 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 -8 al -12 a la Izquierda 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 Izquierda 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 del tramo noche #18 del 04 de octubre y la madrugada del 05 de octubre, del K0+181 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado -4 al -8 a la Izquierda. Y del tramo noche #12 del 27 de septiembre y la madrugada del 28 de septiembre, del K0+110.60 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda. Y 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 Izquierda.
Se inicia con la instalación de asfalto de la primera capa del tramo noche #18 del 04 de octubre y la madrugada del 05 de octubre, del K0+181 hasta K0+220 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado -4 al -8 a la Izquierda. Y del tramo noche #12 del 27 de septiembre y la madrugada del 28 de septiembre, del K0+110.60 hasta K0+120 y sentido transversal del abscisado -8 a -12 a la Izquierda. Y 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 Izquierda.
Nota 1: El contratista hace la rampa provisional del K0+220 hasta K0+221.40 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado -8 al -12 a la Izquierda.
Nota 2: 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 aun 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 #20 del 07 y la madrugada del 08 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con fresado, imprimación e instalación de asfalto.
El contratista va a fresar el abultamiento de la noche #4 del 16 de septiembre y la madrugada del 17 de septiembre, y a fresar el tramo que no cumple con las cotas de segunda capa asfalto terminado de la noche #1 del 11 de septiembre y la madrugada del 12 de septiembre.
La comisión topográfica del contratista tiene marcada la zona a intervenir del tramo de la noche #4 del 16 de septiembre y la madrugada del 17 de septiembre, el cual presenta deformamiento y abultamiento 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. La comisión topográfica de la interventoría revisa esta demarcación. Y la zona a intervenir de la noche #1 del 11 de septiembre y la madrugada del 12 de septiembre, en el K0-002.50 hasta K0+120 sentido longitudinal, con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 al 12 a la Derecha, el cual no cumple con las cotas de asfalto terminado del diseño geométrico ya que se encuentran puntos bajos entre 1, 2, 3 y 4 centímetros.
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 arreglar el abultamiento 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. Y del K0-002.50 hasta K0+120 sentido longitudinal, con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 al 12 a la Derecha.
iniciando con el fresado desde la abscisa K0+065 hasta K0+085 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. Y del K0-002.50 hasta K0+120 sentido longitudinal, con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 8 al 12 a la Derecha.
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 #4 del 16 de septiembre y la madrugada del 17 de septiembre, del K0+065 hasta K0+120 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 para llegar a la primera capa de asfalto del tramo noche #4 del 16 de septiembre y la madrugada del 17 de septiembre, del K0+065 hasta K0+120 sentido longitudinal con un ancho de 4.00 metros en sentido transversal del abscisado 4 al 8 a la Derecha.
Durante la noche #21 del 08 y la madrugada del 09 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con imprimación e instalación de asfalto.
El contratista va a asfaltar segunda capa terminada en doble tramo en esta noche iniciando desde: Tramo #1 del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 8 al 12 sentido transversal. Este tramo fue el de la noche #1 del 11-12 de septiembre el cual no fue aprobado por la interventoría ya que presentaba algunos puntos altos en fresado, a continuación, los puntos:

Tabla 1Tramos con puntos específicos con cotas de fresado por encima del diseño

Abscisa	costado	Offset de eje	Cota fresado diseño	Cota fresado campo	Diferencia	Espesor de pavimento
K0+000	derecho	8	332.618	332.638	+ 2 cm	11 cm
K0+000	derecho	12	332.657	332.661	+ 0.4 cm	12.6 cm
K0+005	derecho	8	332.570	332.576	+ 0.6 cm	12.4 cm
K0+010	derecho	12	332.560	332.564	+ 0.4 cm	12.6 cm
K0+025	derecho	8	332.369	332.373	+ 0.4 cm	12.6 cm
K0+025	derecho	8	332.316	332.318	+ 0.2 cm	12.8 cm
K0+035	derecho	8	332.263	332.275	+ 1.2 cm	11.80 cm
K0+055	derecho	8	332.041	332.058	+ 1.7 cm	11.30 cm

El especialista de pavimentos de interventoría envía al contratista. Oficio No. INTCU - PST – 0220
El tramo de pavimento instalado en las jornadas de trabajo del 11 de septiembre al 12 de septiembre y de 14 de septiembre al 15 de septiembre del 2025 (tira 1, 8 a 12 metros del eje a la derecha), los cuales están en capa de rodadura, se detectaron puntos específicos con cotas de fresado altas, lo cual generaría espesores de pavimento menores al de diseño. Dichos puntos se enumeran en la tabla anterior.

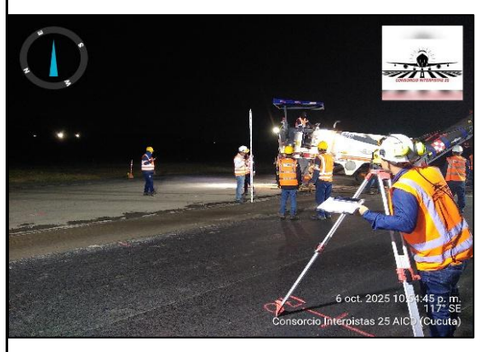
~~la cual generaría espesores de pavimento menores al de diseño. Estos puntos se chancharán en la tabla anterior.~~

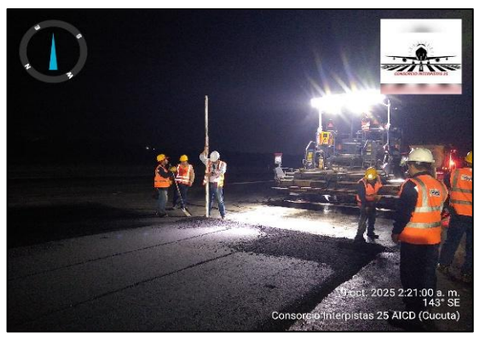
Teniendo en cuenta que el espesor de diseño de pavimentos planteado por el contratista es de 13
centímetros en 2 capas, según la tabla anterior se tienen varios puntos dónde No se cumple la tolerancia descrita en las especificaciones técnicas del contrato (5 mm), por lo tanto, los puntos resaltados en la tabla anterior una vez se realicen las actividades de fresado cumplirían por diseño geométrico, mas no por espesor de pavimento.
Continuando Tramo #2 del del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 4 al 8 sentido transversal.
La comisión topográfica del contratista tiene marcada la zona a intervenir del doble tramo.
Por parte de la interventoría en campo se le indica al contratista el anterior oficio del especialista de pavimentos de la interventoría mencionado anteriormente, sin embargo, el contratista decide continuar con su programación del doble tramo y continua con sus actividades programadas.
Tramo #1 Se hace la limpieza de los residuos de la primera capa de asfalto que fue fresada para volver a instalar esta segunda capa de asfalto, continua la limpieza con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre este tramo del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 8 al 12 sentido transversal.
Tramo #2 Se hace la limpieza de los residuos de la primera capa de asfalto, continua la limpieza con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre este tramo del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 4 al 8 sentido transversal.
Tramo #1 Se inicia con la instalación de la segunda capa de asfalto terminado K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 8 al 12 sentido transversal.
Tramo #2 Se inicia con la instalación de la segunda capa de asfalto terminado K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del 4 al 8 sentido transversal.
Durante la noche #22 del 09 y la madrugada del 10 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con imprimación e instalación de asfalto.
El contratista va a asfaltar segunda capa terminada en doble tramo en esta noche iniciando desde: Tramo #1 del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del Eje 0 al 4 sentido transversal.
Continuando Tramo #2 del del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Izquierda del -4 al Eje 0 sentido transversal.
La comisión topográfica del contratista tiene marcada la zona a intervenir del doble tramo.
Tramo #1 Se hace la limpieza de los residuos de la primera capa de asfalto, continua la limpieza con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre este tramo del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del Eje 0 al 4 sentido transversal.
Tramo #2 Se hace la limpieza de los residuos de la primera capa de asfalto, continua la limpieza con un soplete para luego aplicar la imprimación sobre este tramo del K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Izquierda del -4 al Eje 0 sentido transversal.
Tramo #1 Se inicia con la instalación de la segunda capa de asfalto terminado K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Derecha del Eje 0 al 4 sentido transversal.
Tramo #2 Se inicia con la instalación de la segunda capa de asfalto terminado K0-002.50 hasta K0+120 en sentido longitudinal, de 4.00 metros de ancho en la abscisa Izquierda del -4 al Eje 0 sentido transversal.
Durante la noche #23 del 10 y la madrugada del 11 de octubre Continúan las actividades del contratista en la pista con imprimación e instalación de asfalto.
La comisión topográfica del contratista marca la zona a intervenir del K0-006.50 hasta K0-002.50 sentido longitudinal y del Eje de la pista al borde Derecho miden los 12.00 metros a intervenir en el abscisado Eje 0 al 12 en sentido transversal, Y del Eje de la pista al borde Izquierdo miden los -12.00 metros a intervenir en el abscisado Eje 0 al -12 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.
iniciando con el fresado desde la abscisa K0-006.50 hasta K0-002.50 sentido longitudinal, se hacen en tiras de 1 metro de ancho, para un total de 12.00 metros de ancho en la abscisa del Eje 0 al 12 a la Derecha sentido transversal, Y se hacen en tiras de 1 metro de ancho, para un total de 12.00 metros de ancho en la abscisa del Eje 0 al -12 a la Izquierda sentido transversal.
La comisión topográfica de la interventoría toma los puntos con nivel de precisión las cotas del fresado.
Se hace la limpieza de los residuos del fresado con un soplete del K0-006.50 hasta K0-002.50 sentido longitudinal, y con un ancho de 12.00 metros en la abscisa del Eje 0 al 12 a la Derecha sentido transversal, Y con un ancho de 12.00 metros en la abscisa del Eje 0 al -12 a la Izquierda sentido transversal.
Nota 1: El contratista no hace imprimación en el tramo fresado de esta noche del K0-006.50 hasta K0-002.50 sentido longitudinal, para un total de 12.00 metros de ancho en la abscisa del Eje 0 al 12 a la Derecha sentido transversal, Y de 12.00 metros de ancho en la abscisa del Eje 0 al -12 a la Izquierda sentido transversal.

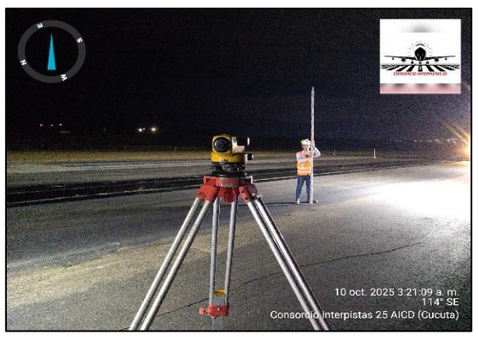
CORRESPONDENCIA RECIBIDA Y ENVIADA

* 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 13, se realizaron las siguientes actividades:

Durante el periodo de la semana 13, Se realizo la revisión del reporte cantidades para acta de avance de obra presentada por el contratista de obra, se presta apoyo para la resolución de dudas de acuerdo a las cotas de implantación del diseño geométrico, versus lo que se encuentra en la sectorización en campo, con la verificación de empalmes, revisión de informe mensual e informe semanal 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 06 de octubreal 12 de octubre se realizaron las siguientes actividades en el componente social:

Acompañamiento en Obra – Lado Aire:

* El día 6 de octubre del 2025, se realizó acompañamiento a obra, donde se verificó que no se había instalado la valla informativa en la zona de satélite 5.
* El día 7 de octubre se realizó el levantamiento de las 4 actas de vecindad en loa zona de intervención comunitaria, logrando el cumplimiento contractual por parte del contratista.
* El día 8 de octubre se realizó acompañamiento en obra, se evidenció que la valla no había sido instalada en obra, nuevamente se encontraban los materiales en la zona de satélite 5, se ofició al contratista, a la espera de respuesta.
* El día viernes 10 de octubre se evidenció que la valla ya fue instalada en la zona de satélite 5.

. 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

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 Oficio No. INCUT - PST – 0225, Incumplimiento en la instalación de la valla informativa de obra.

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

* Se recibió del contratista el oficio AERO-CUCUTA-0198, Respuesta al Oficio No. INTCU - PST – 0187 de fecha 25 de septiembre de 2025, Reprogramación para realizar las actas de vecindad pendientes.

MESA TECNICA

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







6. Area Ambiental

El presente informe técnico ambiental detalla las actividades y hallazgos relacionados con la gestión ambiental del proyecto durante el período del 06 de octubre al 12 de octubre de 2025.

Período: **06 de octubre al 12 de octubre de 2025**
06 de octubre (noche) – 07 de octubre (madrugada)
El Área Ambiental de la Interventoría realizó un acompañamiento en la jornada de trabajo nocturna del 6 de octubre y la madrugada del 7 de octubre con el objetivo de verificar el cumplimiento de las medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) del proyecto.
Actividades Verificadas y Hallazgos
A continuación, se detallan las verificaciones efectuadas y el estado de cumplimiento ambiental asociado a cada una:
1. **Verificación de Baterías Sanitarias (Ficha PMAC-01)**
Se realizó una inspección a las unidades sanitarias instaladas para el personal operativo. Se pudo evidenciar que estaban en completo orden y aseo, garantizando una óptima condición de uso. Este hallazgo confirma el cumplimiento satisfactorio de las medidas de higiene y manejo de campamentos establecidas en el PMA.
2. **Inspección del Área de Parqueo de Maquinaria (Fichas PMAC-03 y PMAC-08)**
Durante la verificación del área destinada al parqueo de maquinaria, se detectaron hallazgos que configuran un incumplimiento ambiental. Específicamente, se encontraron residuos de mezcla asfáltica y una mancha de ACPM sobre el terreno natural. Es importante mencionar que la mancha de combustible ya había sido evidenciada en días anteriores.
Este incidente representa una potencial contaminación del suelo, lo cual contraviene las directrices del PMA sobre el manejo de sustancias peligrosas y el control de derrames. Ante esta situación, se procedió a indicarle de manera inmediata al ingeniero ambiental del Contratista la necesidad de revisar esta área afectada y ejecutar la limpieza y manejo adecuado de los residuos contaminados, para mitigar el impacto y asegurar la gestión de estos materiales como residuos peligrosos (RESPEL).
3. **Verificación del Área de Acopio de Fresado (Ficha PMAC-10)**
Se inspeccionó el área designada para el acopio de material de fresado. Se comprobó que se está realizando la instalación de plásticos o geomembranas para aislar el material del suelo natural. Este procedimiento es clave y representa un cumplimiento satisfactorio a la medida específica del PMA diseñada para prevenir la contaminación del suelo y la dispersión del material por escorrentía o viento.
4. Verificación de Señalización Vial y de Prevención (Ficha PMAC-02)
Se verificó el estado y la ubicación de la señalización vial y las señales de prevención en el frente de obra. Se constató que estas se encuentran debidamente instaladas y en óptimas condiciones, garantizando la seguridad operacional y el flujo vehicular, lo que implica un cumplimiento total de las especificaciones de señalización contenidas en el PMA.

Conclusión y Acciones Requeridas
A pesar del cumplimiento en aspectos clave como la higiene, el acopio de fresado y la señalización, se reitera la necesidad de una acción correctiva urgente respecto al derrame de ACPM y residuos asfálticos en el área de parqueo. La Interventoría esperará la presentación de los soportes fotográficos y el acta de la correcta disposición final del suelo contaminado por parte del Contratista, con el fin de dar cierre al incumplimiento detectado.
08 de Octubre (Noche) al 09 de Octubre de 2025 (Madrugada)
I. INSPECCIONES DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA)
Se realizaron inspecciones ambientales durante la jornada de trabajo nocturna, verificando el cumplimiento de las directrices establecidas en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) del proyecto.
1. Manejo de Derrames y Área de Parqueo de Equipos
•Inspección: Se verificó el área de parqueo de equipos y maquinaria para prevenir la contaminación por hidrocarburos.
•Hallazgo: No se evidenció presencia de goteos o charcos de ACPM en la zona de parqueo.
•Cumplimiento: Satisfactorio, asegurando la observancia del PMA en cuanto a la prevención de derrames.
2. Punto Ecológico
•Inspección: Se verificó el estado y la operación del punto ecológico para el manejo de residuos sólidos.
•Cumplimiento: Satisfactorio, se constata el adecuado manejo y segregación de residuos, dando cumplimiento al PMA y a la normatividad legal vigente.
3. Unidades Sanitarias Portátiles (Baterías Sanitarias)
•Inspección: Se realizó la verificación de las unidades sanitarias portátiles.
•Disposición: Se constató la existencia de tres (3) unidades, distribuidas en 1 para mujeres y 2 para hombres.
•Hallazgo de Incumplimiento: Se evidenció un mal uso de las baterías sanitarias por parte del personal. Específicamente, se observó que el personal masculino está utilizando la unidad destinada para mujeres, lo cual incumple con las directrices de segregación y uso estipuladas en el PMA del proyecto.
•Acción Requerida: Se solicita tomar medidas correctivas inmediatas para reforzar la instrucción al personal sobre el uso segregado y correcto de las unidades.
4. Zona de Acopio de Material Fresado
•Inspección: Se verificó el manejo del material fresado y sus zonas de acopio.
•Cumplimiento de Distancias: Satisfactorio, se evidencia que el acopio respeta las distancias de seguridad de 30 m a lado y lado de los canales de aguas lluvias, utilizando la distancia autorizada de 13 m.
•Control de Dispersión: No se observó dispersión de residuos de fresado fuera del plástico que lo aísla del suelo.
•Buena Práctica: Se observó la actividad de recarga del tanque de almacenamiento del imprimante. Se evidenció que la recarga se realiza sobre los plásticos de aislamiento del acopio de fresado, lo que funciona como una medida de contención y previene cualquier posible afectación ambiental directa en el suelo.
5. Limpieza de Llantas de Volquetas
•Inspección: Se verificó el procedimiento de limpieza de las llantas de las volquetas que transportan la mezcla asfáltica.
•Cumplimiento: Satisfactorio, el procedimiento se está llevando a cabo correctamente, dando cumplimiento al PMA del proyecto y evitando el arrastre de material fuera de la zona de obra.
II. GESTIÓN DOCUMENTAL Y OFICIOS EMITIDOS (09 de Octubre de 2025)
Se emitieron y gestionaron los siguientes oficios, relacionados con la supervisión ambiental y operativa del proyecto:
10 de Octubre (Noche) al 11 de Octubre de 2025 (Madrugada)
INSPECCIONES DE CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL (PMA)
Se realizaron inspecciones ambientales durante la jornada de trabajo nocturna, verificando el cumplimiento de las directrices establecidas en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) del proyecto, enfocadas en las actividades de demarcación y fresado.
1. Acompañamiento a la Actividad de Demarcación de la Pista
•Actividad: Se realizó acompañamiento y seguimiento a la actividad de demarcación de la pista.
•Observación: Se evidenció la utilización de luminarias acordes para garantizar la seguridad y la óptima ejecución de la actividad en horario nocturno.
•Cumplimiento: Satisfactorio.
2. Manejo de Residuos de Fresado
•Actividad: Seguimiento a la actividad de fresado realizada por el Contratista.
•Observación: Se verificó la recolección correcta de los residuos de fresado directamente en la volqueta, asegurando el control de la dispersión de material particulado.
•Disposición: Se constató el transporte y la disposición adecuada de estos residuos en el área de acopio autorizada.
•Cumplimiento: Satisfactorio, en concordancia con los procedimientos del PMA.
3. Zona de Acopio de Material Fresado - Aislamiento
•Inspección: Verificación de la zona de acopio de fresado, dando continuidad a la inspección del día anterior.
•Observación: Se aseguró la correcta instalación y estado del plástico (geomembrana o material aislante) sobre el suelo, esencial para prevenir la percolación de lixiviados y la afectación del suelo subyacente.
•Cumplimiento: Satisfactorio, cumpliendo con la medida de manejo establecida en el PMA.
4. Unidades Sanitarias Portátiles (Baterías Sanitarias)
•Inspección: Se realizó una nueva verificación de las unidades sanitarias portátiles.
•Hallazgo de Incumplimiento Persistente: Se sigue evidenciando el mal uso de los baños por parte de los trabajadores, lo cual representa un incumplimiento al PMA en materia de higiene y condiciones de trabajo. Este punto requiere una acción correctiva urgente y reiterativa.
•Acción Requerida: Reiterar la solicitud de toma de medidas correctivas y capacitaciones inmediatas al personal sobre el uso segregado y correcto de las unidades.
5. Manejo de Residuos en Instalación de Valla (Satélite 5)
•Inspección: Inspección de la valla de la obra instalada en Satélite 5.
•Hallazgo de Incumplimiento: Se observó que el personal responsable de la instalación dejó residuos plásticos (botellas de agua) y un bote de pintura usado para la estructura metálica en el sitio de trabajo. Esto constituye un incumplimiento grave del PMA en el componente de Manejo de Residuos Sólidos No Peligrosos y Peligrosos (envase de pintura).
•Acción Requerida: Notificar al Contratista para que se realice la limpieza inmediata del área y la correcta segregación y disposición final de los residuos, haciendo énfasis en la gestión adecuada del recipiente de pintura (residuo peligroso). Se debe reforzar la capacitación de todo el personal de obra

CORRESPONDENCIA ENVIADA

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

* Oficio No. INTCU - PST - 0226 ASUNTO: Aprobación del Informe Mensual Ambiental N.º 1
* Oficio No. INTCU - PST - 0227 ASUNTO: Aprobación del Informe Mensual Ambiental N.º 2
* Oficio No. INTCU - PST - 0228 ASUNTO: ASUNTO: Elevación y Recomendación de Solicitud de Reubicación de Unidades Sanitarias Portátiles - Contrato N.º 25000602 H4 de 2025

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

* Oficio AERO-CUCUTA-0203 Asunto: Solicitud autorización de lugares adicionales para desplazar y reubicar las unidades portátiles conforme el avance de las actividades de obra.

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.










7. Area de Costos

Acciones realizadas desde el área de Costos de Interventoría. Desde 06 de octubre al 12 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

1.Se envían observaciones a los informes semanales del contratista No.10, 11 y 12 del área de gestión de costos, via correo electrónico.
2.Se recibe informe mensual No. 2 del contratista y se emiten observaciones via correo electrónico el día 9 de Octubre de 2025, del área de gestión de costos.
3.Se recibo oficio AERO CUCUTA 0193 Solicitud de respuesta y aprobación – Desglose de AIU, por parte del contratista se emite respuesta mediante oficio INTCU - PST – 0212
4.Se recibe comunicado por parte del contratista AERO CUCUTA 0196 Ajuste No.1 al Balance de Cantidades No.1 y aclaraciones frente al Flujo de Inversión y flujo de caja. – Se encuentra en etapa de revisión.

CORRESPONDENCIA ENVIADA

* Se emite respuesta al oficio AERO CUCUTA 0178- APUs ayudas visuales, por medio de comunicado INTCU - PST – 0224

8. Area de Electrica

* Durante este periodo del 06 de octubre al 12 de octubre, no se realizaron actividades relacionadas con la parte electrica

9. Area de Pavimentos

Durante este periodo del 06 de octubre al 12 de octubre se realizaron las siguientes acciones:

1.El 06 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 metros de ancho entre las abscisas K0+120 al K0+220 en la 6 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 NO se está realizando de manera adecuada, la temperatura de llegada de la mezcla está en 150 grados aproximadamente y la de compactación en 145 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 58 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.

Durante esta misma jornada, se aprovechó para intervenir el tramo pendiente de la jornada del domingo en la madrugada (05-10-2025), correspondiente a la abscisa K0+175 a K0+240, el cual había quedado sin ejecutar debido a condiciones operativas previas. La totalidad de las actividades concluyó satisfactoriamente a las 04:30 a.m. del día 14 de octubre de 2025.

2.El 07 de octubre 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.

•El 07 de octubre de 2025 el contratista envía correo AERO-CUCUTA-0200 con un plano en planta dónde se planteaban distintas profundidades de fresado en las tiras 1 y 2 entre las abscisas K0-002.5 a la K0+0120.

•El 07 de octubre de 2025 el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 8:00 pm. Se fresaron 4 franjas de 1 metros de ancho entre las abscisas K0+030 al K0+040 (tramo alto) y K0+065 al K0+080 (tramo con deficiencia constructiva en la capa 2 de la primera capa) en la 2 tira. También se realizó fresado en la zona del empalme en el K0-002.5 de manera transversal con una profundidad de 7 centímetros. EL tramo seleccionado para instalar mezcla asfáltica fue el K0+065 al K0+080. 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 NO 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 21 metros cúbicos. El tramo fresado de 15 metros por 4 metros de ancho. El tramo asfaltado fue de 55 metro aproximadamente.

•Paralelamente a las actividades descritas anteriormente, se realizó fresado de corrección en las abscisas K0-002.5 al K0+120 tira 1, con una profundidad de fresado promedio de 6 centímetros, quitando prácticamente la segunda capa instalada en las jornadas 1 y 2 del proyecto.

•Se realizó recorrido de inspección de los distintos tramos ya construidos en primera capa de nivelación encerrados en el área de 24 metros de ancho x 120 metros de largo y se encontraron puntos dónde el acabado de la mezcla NO es el óptimo, así como desprendimientos del agregado grueso, cosa que es de alta peligrosidad para la seguridad operacional de la pista. Esta problemática se acentúa en la parte final de las jornadas de extensión y compactación de la mezcla, dónde por la premura de acabar rápido NO se realiza una adecuada compactación a la frecuencia y temperatura adecuada.
Cumplimiento del Nuevo NOTAM, la jornada laboral inició las 20:00 horas, en cumplimiento del nuevo NOTAM emitido, que habilita el ingreso a obra a partir de dicha hora. Como primer punto de la jornada, se llevó a cabo la socialización de directrices técnicas recientes con el equipo de obra y el proveedor de mezcla asfáltica.

Socialización de Oficios Técnicos

Durante esta fase inicial se presentó al Ingeniero Residente de Obra y al proveedor de asfalto (Aviscol), el contenido de los siguientes documentos:
Oficio emitido por el Especialista en Pavimentos de la Interventoría, con observaciones orientadas a la mejora de los procesos constructivos en la ejecución del pavimento asfáltico.

Oficio No. 0220, cuyo objeto es informar sobre las observaciones al Tramo No. 1, comprendido entre las abscisas K0-002.50 y K0+120, específicamente relacionadas con las cotas de fresado ejecutadas en jornadas anteriores.

El 08 de octubre de 2025 el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 08:00 pm. Se decide instalar 1 capa entre las abscisas K0-0.025 al K0+120 en las tiras 5 y 6. 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 NO se está realizando de manera adecuada, la temperatura de llegada de la mezcla está en 150 grados aproximadamente y la de compactación en 145 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 100 metros cúbicos. El tramo asfaltado de 100 metros por 8 metros de ancho.

Recomendaciones de Interventoría

Ante la situación expuesta, la Interventoría solicitó formalmente al Especialista en Pavimentos del Contratista la presentación de una propuesta técnica de solución, que contemple:

Identificación de los sectores con incumplimiento en espesor.
Medidas correctivas a implementar (como refuerzo de capas, fresado adicional, o reconstrucción).

Cronograma y procedimiento técnico para la ejecución de dichas acciones.

Decisión del Contratista

A pesar de las observaciones y recomendaciones expresadas, el Contratista decidió continuar con la intervención del tramo observado, bajo su responsabilidad, iniciando labores en el Tramo No. 1, desde K0-002.50 hasta K0+120, en el sentido longitudinal, interviniendo un ancho de 4,00 metros, correspondiente a la abscisa derecha (entre 8 m y 12 m transversales).

Se deja constancia por parte de interventoría que siendo las 12:57 am el virbro compactador presentó fallas en la bomba se agua, lo que ocasionó una interrupción en la instalación y compactación de la mezcla asfáltica de unos 45 minutos, teniendo un tren de 3 volquetas en espera. SE deja constancia que el contratista debe tener un equipo mínimo en obra de 1 terminadora de asfalto, 2 vibro compactadores y 2 compactadores neumáticos. El tramo instalado en esta jornada presenta un acabado deficiente, mezcla segregada, abierta, lo cual es indicador de mal proceso de compactación y sellado.

También se advierte de las malas prácticas del contratista referente al humedecimiento de los equipos de compactación. La interventoría detectó el uso de una manguera de agua sobre la mezcla asfáltica en caliente, practica totalmente rechazable desde todo punto de vista.

3.El 09 de octubre de 2025 el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 8:00 pm. Se decide instalar 1 capa entre las abscisas K0-0.025 al K0+120 en las tiras 3 y 4. El procedimiento se realizó con normalidad, pero se deja la constancia que mejoró el cumplimiento de los

9.El 09 de octubre de 2025 el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 8:00 pm. Se decide instalar 1 capa entre las abscisas K0+0.025 al K0+120 en las tiras 3 y 4. El procedimiento se realizo con normalidad, pero se deja la constancia que mejoro el cumplimiento de los tiempos de rompimiento de la emulsión asfáltica tipo CRR-1. El procedimiento de compactación NO 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 99 metros cúbicos. El tramo asfaltado de 100 metros por 8 metros de ancho.

Se deja constancia que se presentó una interrupción en la instalación de la mezcla asfáltica a las 4:07 de la madrugada en la abscisa K0+083. Se le recomendó al contratista de la mezcla asfáltica realizar el corte en dicho sitio y reanudar la instalación cuando le llegara la mezcla, recomendación que NO acató, presentándose un periodo de tiempo de 1 hora en llegar la mezcla asfáltica a obra, generando una junta fría la cual NO se manejó de manera correcta. Se continúo extendiendo mezcla hasta la abscisa K+115. Les hizo falta 5 metros para llegar a la abscisa K0+120.

El 09 de octubre de 2025 el contratista decide instalar 1 capa. La jornada laboral inicia a las 8:00 pm. Se decide hacer fresado transversal en el K0+000 en los 24 metros de ancho. SE fresaron 4 tiras de 1 metro con el fin de terminar la rampa de acceso.

Durante esta jornada, únicamente se realizó el fresado del tramo, ya que la planta de producción de mezcla no contaba con el insumo de asfalto, por lo cual no se aplicó mezcla asfáltica ni emulsión durante esta intervención.

Durante la jornada nocturna correspondiente al sábado, 11 de octubre de 2025, el contratista no realizó actividades en la pista, debido a las fuertes lluvias presentadas en la zona del proyecto, las cuales impidieron el desarrollo normal de las labores programadas.

Mesas de Trabajo

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

CORRESPONDENCIA ENVIADA

* Oficio No. INTCU - PST – 0217-Respuesta AERO-CUCUTA 0200 - Respuesta a sus oficios INTCU - PST – 0177 de fecha 19 de septiembre de 2025 e INTCU - PST – 0178 de fecha 19 de septiembre de 2025 – Solicitud corrección tramos de asfalto instalados a la fecha. (TRAMO DE PRUEBA Lado derecho 4-8 K0-002.5 AL K0+120, y TRAMO ADYACENTE Lado derecho 8-12 K0 -002.5 AL K0+120)

* Oficio No. INTCU - PST – 0218-Solicitud de mejora en procesos constructivos

* Oficio No. INTCU - PST – 0220-Observaciones tira número 1 K0-002.50 al K+0+120 cotas de fresado

CORRESPONDENCIA RECIBIDA

* AERO-CUCUTA-0200-Respuesta a sus oficios INTCU - PST – 0177 de fecha 19 de septiembre de 2025 e INTCU - PST – 0178 de fecha 19 de septiembre de 2025 – Solicitud corrección tramos de asfalto instalados a la fecha. (TRAMO DE PRUEBA Lado derecho 4-8 K0-002.5 AL K0+120, y TRAMO ADYACENTE Lado derecho 8-12 K0 -002.5 AL K0+120)











REVISION DE DOCUMENTACION

CORRESPONDENCIA ENVIADA

. •06/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0212 - Respuesta a comunicados AERO-CUCUTA 155 & AERO-CUCUTA 193 (Desglose de AIU)

. •06/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0213 - Exámenes ocupacionales de ingreso de cadenero 2 de interventoría.

. •06/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0214 - Traslado concepto técnico en respuesta a comunicado AERO-CUCUTA-0186

. •07/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0215 - OBSERVACIONES INFORME DE OBRA SEMANAL 11

. •07/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0216 - Respuesta a oficio AERO-CÚCUTA-0189 – Coordinación de actividades de topografía y liberación de frentes de trabajo

. •07/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0217 - Respuesta a sus oficios INTCU - PST – 0177 de fecha 19 de septiembre de 2025 e INTCU - PST – 0178 de fecha 19 de septiembre de 2025 – Solicitud corrección tramos de asfalto instalados a la fecha. (TRAMO DE PRUEBA Lado derecho 4-8 K0-002.5 AL K0+120, y TRAMO ADYACENTE Lado derecho 8-12 K0 -002.5 AL K0+120)

. •07/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0218 - Solicitud de mejora en procesos constructivos

. •07/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0219 - Entrega Informe semanal de interventoría No 12 periodo correspondiente del 29 de septiembre al 05 de octubre del 2025.

. •08/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0220 - Observaciones tira número 1 K0-02,50 al K+0+120 cotas de fresado

. •08/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0221 - Observaciones a la información de proyección del porcentaje de avance semanal.

. •08/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0222 - Traslado de requerimientos del contratista de obra – Definición del sistema de luces de umbral y fin de pista cabecera 16.

. •08/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0223 - Observaciones al proceso de compactación de la mezcla asfáltica tipo P-401

. •08/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0224 - Respuesta AERO CUCUTA 0178 - APUS AYUDAS VISUALES

. •08/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0225 - Inclumplimiento en la instalacion de la valla informativa

. •09/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0226 - Aprobación del Informe Ambiental N.º 1

. •09/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0227 - Aprobación del Informe Ambiental N.º 2

. •09/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0228 - Oficio AERO-CUCUTA-0203Elevación y Recomendación de Solicitud de Reubicación de Unidades Sanitarias Portátiles - Contrato N.º 25000602 H4 de 2025

. •10/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0229 - Hallazgos y observaciones sobre seguridad laboral durante visita de inspección.

. •10/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0230 - Reiteración observaciones al proceso de compactación y terminado de la mezcla asfáltica tipo P-401

. •10/10/2025Oficio No. INTCU - PST - 0231 - observacion Acta Parcial No. 2 Periodo comprendido entre el 21/08/2025 y el 20/09/2025 CONTRATO DE OBRA No. 25000602 H4 DE 2025

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 06 de octubre:
A las 22:00 horas se dio inicio a la jornada laboral con las actividades de fresado en el tramo comprendido entre la abscisa K0+120 a K0+240, abarcando el ancho transversal entre 8 m y 12 m. La operación de fresado fue controlada por la comisión topográfica del contratista, quien verificó que se alcanzara la cota de subrasante de acuerdo con la sectorización establecida en el diseño geométrico del proyecto.
Una vez concluida la actividad de fresado, se procedió con la limpieza exhaustiva de la superficie fresada, eliminando residuos y partículas sueltas, a fin de garantizar la adecuada adherencia de las capas posteriores. Seguidamente, se aplicó la emulsión asfáltica según especificaciones técnicas, dejando el tiempo de rompimiento adecuado antes de proceder con la siguiente fase.
Posteriormente, se ejecutó el tendido de la mezcla asfáltica, cumpliendo con los parámetros de temperatura y espesor establecidos en el diseño. La mezcla fue compactada mediante equipo especializado, garantizando la densidad requerida y una superficie uniforme.
Durante esta misma jornada, se aprovechó para intervenir el tramo pendiente de la jornada del domingo en la madrugada (05-10-2025), correspondiente a la abscisa K0+175 a K0+240, el cual había quedado sin ejecutar debido a condiciones operativas previas. La totalidad de las actividades concluyó satisfactoriamente a las 04:30 a.m. del día 14 de octubre de 2025.

Observaciones
•Las actividades se realizaron bajo condiciones climáticas estables, lo que permitió una ejecución continua y sin interrupciones.
•Se respetaron los tiempos de curado y rompimiento de emulsión antes del tendido de la mezcla.
•La compactación alcanzó los valores de densidad requeridos según el control de calidad en sitio.

Martes 07 de octubre:
A las 22:00 horas, se dio inicio a la jornada laboral con la ejecución de actividades de fresado de carpeta asfáltica en los siguientes frentes:
Desde K0+065 hasta K0+085
Desde K0+065 hasta K0+120
Desde K0+030 hasta K0+045
Fresado completo del tramo desde K0-02.50 hasta K0+120
En particular, el tramo comprendido entre las abscisas K0+030 y K0+045 fue intervenido nuevamente, debido a que la cota obtenida en la jornada anterior se encontraba por encima de la cota de subrasante proyectada. Por ello, se procedió a rectificar mediante fresado adicional. Asimismo, se eliminó por completo la segunda capa colocada durante la primera jornada, al no cumplir con los niveles requeridos.
La operación fue controlada y verificada por la comisión topográfica del contratista, garantizando que se alcanzaran las cotas de subrasante conforme a la sectorización establecida en el diseño geométrico del proyecto.
Una vez culminado el fresado, se realizó la limpieza de la superficie intervenida, eliminando polvo, residuos y material suelto para asegurar una correcta adherencia de las capas posteriores. Inmediatamente después, se procedió con la aplicación de emulsión asfáltica, respetando el tiempo de rompimiento recomendado antes del siguiente proceso.
Posteriormente, se efectuó el tendido de la mezcla asfáltica, cumpliendo con las condiciones de temperatura, espesor y distribución establecidas. Finalmente, se llevó a cabo la compactación de la mezcla mediante equipos adecuados, alcanzando los niveles de densidad exigidos por las especificaciones técnicas del proyecto.

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

Observaciones
Se corrigieron cotas que excedían los niveles proyectados, garantizando la alineación con el diseño geométrico.
Las condiciones climáticas fueron favorables para el desarrollo continuo de las actividades.
La limpieza, aplicación de emulsión y compactación se ejecutaron en los tiempos y condiciones técnicas recomendadas.

Miércoles 08 de octubre:
1. Cumplimiento del Nuevo NOTAM
La jornada laboral dio inicio a las 20:00 horas, en cumplimiento del nuevo NOTAM emitido, que habilita el ingreso a obra a partir de dicha hora. Como primer punto de la jornada, se llevó a cabo la socialización de directrices técnicas recientes con el equipo de obra y el proveedor de mezcla asfáltica.

2. Socialización de Oficios Técnicos
Durante esta fase inicial se presentó al Ingeniero Residente de Obra y al proveedor de asfalto (Aviscol), el contenido de los siguientes documentos:
•Oficio emitido por el Especialista en Pavimentos de la Interventoría, con observaciones orientadas a la mejora de los procesos constructivos en la ejecución del pavimento asfáltico.
•Oficio No. 0220, cuyo objeto es informar sobre las observaciones al Tramo No. 1, comprendido entre las abscisas K0-002.50 y K0+120, específicamente relacionadas con las cotas de fresado ejecutadas en jornadas anteriores.

3. Observaciones al Tramo Intervenido
Se reiteró que el tramo en cuestión fue intervenido en las jornadas de trabajo comprendidas entre el 11 y 12 de septiembre, y nuevamente entre el 14 y 15 de septiembre de 2025. Según los registros de control de calidad y seguimiento topográfico:
•El pavimento ejecutado en dichas jornadas no cumple con los espesores de diseño, presentando espesores inferiores a los especificados en el proyecto.
•En consecuencia, dicho tramo se encuentra en observación por parte de la Interventoría, hasta tanto se definan e implementen las medidas correctivas correspondientes.

4. Recomendaciones de Interventoría
Ante la situación expuesta, la Interventoría solicitó formalmente al Especialista en Pavimentos del Contratista la presentación de una propuesta técnica de solución, que contemple:
•Identificación de los sectores con incumplimiento en espesor.
•Medidas correctivas a implementar (como refuerzo de capas, fresado adicional, o reconstrucción).
•Cronograma y procedimiento técnico para la ejecución de dichas acciones.

5. Decisión del Contratista
A pesar de las observaciones y recomendaciones expresadas, el Contratista decidió continuar con la intervención del tramo observado, bajo su responsabilidad, iniciando labores en el Tramo No. 1, desde K0-002.50 hasta K0+120, en el sentido longitudinal, interviniendo un ancho de 4,00 metros, correspondiente a la abscisa derecha (entre 8 m y 12 m transversales).

Observaciones Finales
•La intervención de este tramo queda registrada como actividad ejecutada bajo decisión unilateral del contratista, sin haber presentado previamente la propuesta técnica requerida por la Interventoría.
•Se reiteró que los sectores intervenidos seguirán en observación y sujetos a verificación de cumplimiento de espesores, conforme a los resultados de las pruebas de control de calidad.

Jueves 09 de octubre de 2025:
Siendo las 20:00 horas, se dio inicio a las actividades programadas correspondientes al proceso de rehabilitación de la estructura de pavimento, comenzando con el fresado de los siguientes sectores:
•Tramo No. 1: Desde la abscisa K0-002.50 hasta K0+120, en sentido longitudinal, interviniendo un ancho de 4,00 metros en la abscisa derecha, correspondiente al Eje 0 hasta 4 metros en sentido transversal.
•Tramo No. 2: Mismo rango longitudinal (K0-002.50 a K0+120), interviniendo el lado opuesto, con un ancho de 4,00 metros en la abscisa izquierda, desde -4 metros hasta el Eje 0 transversalmente.
Una vez culminadas las actividades de fresado, se procedió con la limpieza completa de la superficie, retirando el material suelto, polvo y residuos generados por la maquinaria, con el objetivo de asegurar una correcta adherencia en las siguientes capas.
Posteriormente, se aplicó emulsión asfáltica sobre la superficie fresada, respetando el tiempo de rompimiento recomendado, con el fin de garantizar su adherencia y correcto desempeño.
Cumplido el tiempo establecido, se realizó el extendido de la mezcla asfáltica, asegurando el cumplimiento de los parámetros de temperatura, espesor y uniformidad establecidos en las especificaciones del proyecto. La mezcla fue finalmente compactada con el equipo correspondiente, obteniendo una superficie uniforme y cumpliendo con los niveles de densidad requeridos.

Viernes 10 de octubre de 2025
1. Descripción General
A las 20:00 horas del 10 de octubre de 2025, se dio inicio a las actividades programadas para la jornada nocturna en la pista, interviniendo el área de transición comprendida entre las abscisas K0-06.50 y K0-02.50, abarcando un ancho de 24,00 metros en sentido transversal.
Durante esta jornada, únicamente se realizó el fresado del tramo, ya que la planta de producción de mezcla no contaba con el insumo de asfalto, por lo cual no se aplicó mezcla asfáltica ni emulsión durante esta intervención.

2. Ejecución del Fresado
La actividad principal consistió en el fresado de la carpeta existente con el objetivo de alcanzar la cota de subrasante, según la sectorización del diseño geométrico del proyecto. El proceso se desarrolló de la siguiente manera:
•Sentido longitudinal: Desde la abscisa K0-06.50 hasta K0-02.50
•Sentido transversal:
oLado derecho del eje: Del Eje 0 hasta 12 m, ejecutado en tiras de 1 metro, para un total de 12,00 m de ancho.
oLado izquierdo del eje: Del Eje 0 hasta -12 m, también en tiras de 1 metro, para un total de 12,00 m de ancho.

3. Supervisión Topográfica
•La comisión de topografía del contratista proporcionó al operador de la fresadora las indicaciones necesarias para garantizar que el corte alcanzara la cota proyectada de subrasante.
•La comisión topográfica de la interventoría verificó en sitio la demarcación del área de transición y realizó el levantamiento de puntos fresados con equipos de nivel de precisión, con el fin de validar que las cotas alcanzadas corresponden al diseño establecido.

4. Limpieza Posterior
Una vez concluido el fresado, se procedió a la limpieza de la superficie fresada, eliminando el material suelto y los residuos del proceso. No se aplicó emulsión asfáltica, debido a que no se programó la colocación de mezcla durante esta jornada.

5. Observaciones
•El fresado se ejecutó conforme a las instrucciones de diseño y bajo supervisión conjunta de topografía del contratista e interventoría.
•No se registraron contratiempos durante la operación.
•Se deja constancia de la inactividad en aplicación de mezcla debido a la indisponibilidad de asfalto en planta.
•El área queda habilitada y preparada para intervención posterior con mezcla asfáltica, una vez esté disponible el insumo.

sábado 11 de octubre de 2025
Durante la jornada nocturna correspondiente al día sábado, 11 de octubre de 2025, el contratista no realizó actividades en la pista, debido a las fuertes lluvias presentadas en la zona del proyecto, las cuales impidieron el desarrollo normal de las labores programadas.

Domingo 12 de octubre de 2025
El contratista no ejecuto actividades en pista.











RESUMEN EJECUTIVO

1. Se tramitaron 232 oficios de correspondencia, solicitudes y/o observaciones desde la interventoria
2. Se han llevado a cabo un total de trece (14) 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”.
6. A partir del dia 08 de octubre el contratista de obra inicio a las 20:00 horas, en cumplimiento del nuevo NOTAM emitido, que habilita el ingreso a obra a partir de dicha hora incrementando el horario laboral de 08.00pm a 07:00am del dia siguiente.

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

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 #

BENEFICIOS TECNICOS Y SOCIALES

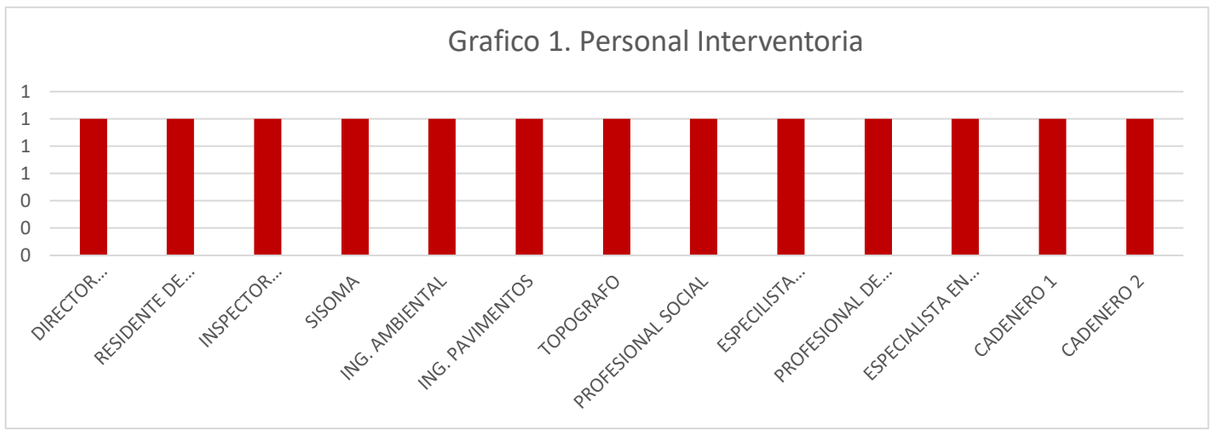
Tecnicos:
- Minimizar el índice de accidentalidad
- Mejorar la prestación de servicio y la infraestructura de la pista

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

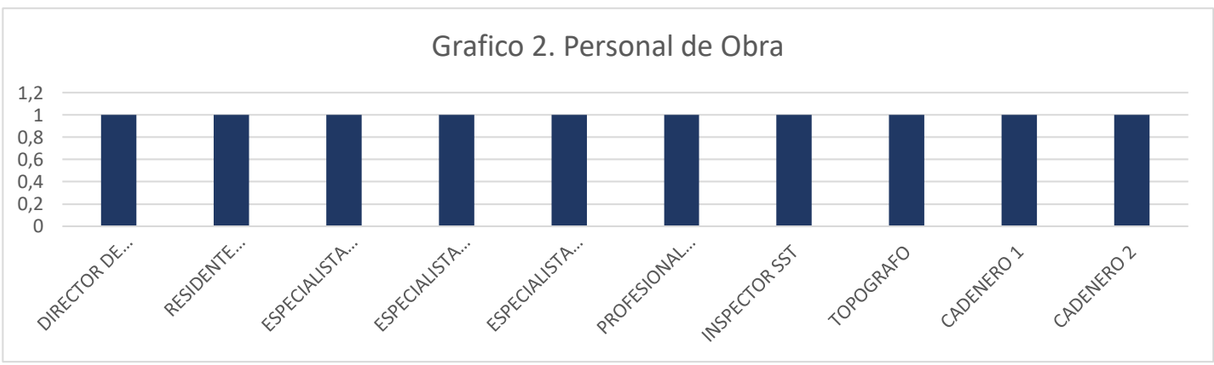
GESTION DE TRAMITES CONTRACTUALES

Se continua avanzando en la revision de los apu de la bolsa de monto agotable
Se realizo revision del balance de cantidades de obra
El contratista de obra realizo la instalacion de la valla informativa
Se continia realizando diariamente la bitacora de obra
Se realizo revision de los informes semanal de obra y mensuales ambiental

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



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		$ 212.017.500,00
2		
3		
4		
5		
6		
7		
Total Acumulado	**$ 212.017.500,00**	

AVANCE FINANCIERO
Valor Total Contrato Obra
$ 8.815.490.694,00
Valor facturado Contrato Obra
$ 212.017.500,00
% Avance facturado Acumulado
2,41%

AVANCE FINANCIERO DE INTERVENTORÍA

Acta Parcial de interventoría No.	Periodo	Costo Total
1		
2		
3		

Valor Total Contrato interventoría
$ 986.277.667,00
Valor facturado Contrato Interventoría

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 #**

4			**$ 0,00**	
5			**% Avance facturado Acumulado**	
6			**0,00%**	
7				
Total Acumulado				

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 viernes 10 en la noche no se realizaron actividades de aplicacion de asfalto, unicamente se freso un area desde la abscisa Desde la abscisa K0-06.50 hasta K0-02.50 y Lado derecho del eje: Del Eje 0 hasta 12 m, ejecutado en tiras de 1 metro, para un total de 12,00 m de ancho. Lado izquierdo del eje: Del Eje 0 hasta -12 m, también en tiras de 1 metro, para un total de 12,00 m de ancho. Durante la semana solo se logro instalar asfalto 3 dias, ya que por temas de lluvia no fue posible avanzar en ejecucion y el dia sabado fue imposible laborar.	Liliana Jáuregui A. **LILIANA KARINA JAUREGUI APARICIO** Elaboró: Ing. Erika Castellanos - Residente de Interventoria

AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA REGISTRO FOTOGRAFICO**	AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

OBJETO DEL CONTRATO:	**REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA DE CÚCUTA**		
UNIDAD EJECUTORA	**DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS**	**CONTRATO OBRA No.**	**25000602 H4 2025**
DIRECCION TERRITORIAL	**NORORIENTE**	**CONTRATO INTERVENTORIA No.**	**25000713 H3 de 2025**



FOTO Nº1. PROCESO DE FRESADO DEL AREA A INTERVENIR SOBRE CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº2. TRAMO FRESADO DEL AREA A INTERVENIR SOBRE CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº3. TRAMO FRESADO DEL AREA A INTERVENIR SOBRE CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº4. APLICACIÓN DE EMULSION ASFALTICA SOBRE AREA FRESADA CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº5. ROMPIMIENTO DE LA EMULSION ASFALTICA DEL AREA A INTERVENIR SOBRE CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº6. ROMPIMIENTO DE LA EMULSION ASFALTICA DEL AREA A INTERVENIR SOBRE CABECERA DE LA PISTA 16

AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**INFORME SEMANAL DE OBRA REGISTRO FOTOGRAFICO**	AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

OBJETO DEL CONTRATO:	**REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL CAMILO DAZA DE CÚCUTA**		
UNIDAD EJECUTORA	**DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS**	**CONTRATO OBRA No.**	**25000602 H4 2025**
DIRECCION TERRITORIAL	**NORORIENTE**	**CONTRATO INTERVENTORIA No.**	**25000713 H3 de 2025**



FOTO Nº25. RECOLECCION DE MATERIAL PARTICULADO FOD CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº26. RRECOLECCION DE MATERIAL PARTICULADO FOD CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº27. RETIRO DE MATERIAL FOD EN RUEDAS DE VOLQUETAS AL INGRESO Y SALIDA EN CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº28. RETIRO DE MATERIAL FOD EN RUEDAS DE VOLQUETAS AL INGRESO Y SALIDA EN CABECERA DE LA PISTA 16



FOTO Nº29. INSPECCION DE BAÑOS PORTATILES OPTIMAS CONDICIONES



FOTO Nº30. INSPECCION DE BAÑOS PORTATILES OPTIMAS CONDICIONES