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 #

UNIDAD EJECUTORA: DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS — **FECHA:** 22/03/2026

DIRECCIÓN TERRITORIAL: NORORIENTE

Semana No	**35**		**Del :**	23 DE MARZO DE 2026	AL:	29 DE MARZO DE 2026
Plazo Total inicial del contrato	11-jul-25	16-dic-25	159	días		
Modificatorio N 01	adicion 25 dias		25	dias		
Modificatorio N 02	adicion de 4 meses		120	dias		
Nuevo plazo del contrato			304	dias		
Tiempo transcurrido desde la iniciación del contrato:			244	días		
porcentaje del tiempo transcurrido(%)			80,26%			
Nombre del Supervisor :			BISMARK ANDRES RODRIGUEZ FORERO			

OBJETO DE LOS CONTRATOS DE OBRA

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

CONTROL DE LA PROGRAMACIÓN

NOTA: A PARTIR DEL DIA 16 DE DICIEMBRE SE CUMPLE EL TIEMPO INICIAL DEL CONTRATO CON SU RESPECTIVA PROGRAMACION , A PARTIR DEL DIA 17 DE DICIEMBRE SE AJUSTA LA PROGRAMACION SEGÚN EL MODIFICATORIO No 001 EN EL CUAL SE DIO PORROGA DE 25 DIAS, CONFORME AL MODIFICATORIO 002 DE ADICIONA RECURSO Y PRORROGA EL PRESENTE CONTRATO POR 4 MESES AJUSTANDO LA PROGRAMACION AL 28 DE MAYO DEL 2026 FECHA DE FINALIZACION.

	Semanal	Acumulado		Semanal	Acumulado
(%) Programado	3,38%	62,35%	**(%) Ejecutado**	0,86%	66,15%
Valor programado ($)	$ 447.158.509,26	$ 8.244.480.148,96	**Valor ejecutado ($)**	$ 113.098.753,47	$ 8.747.460.851,26
			Evaluación	**Porcentaje Adelanto**	3,80%
				Valor Adelanto	$ 502.980.702,30

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:	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025	**Plazo actualizado:**	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2025
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. 01	Prorroga veinticinco (25) dias	**Modificatorio No. Prórroga No.**	Prorroga veinticinco (25) dias
Fecha de Terminación Según Prórroga No. 01	10 de enero de 2026	**Fecha de Terminación Según Prórrooa No.**	10 de enero de 2026
Suspensión No. 01	SIETE (07) DIAS, DESDE 22 DE DICIEMBRE DE 2025 AL 28 DE DICIEMBRE DE 2025	**Suspensión No. 01**	SIETE (07) DÍAS, DESDE 22 DE DICIEMBRE DE 2025 AL 28 DE DICIEMBRE DE 2025
Periodo de Suspensión No. 01	7 dias	**Periodo de Suspensión No. 01**	7 dias
Levantamiento de la suspensión No. 01	29 de diciembre de 2025	**Levantamiento de la suspensión No.**	29 de diciembre de 2025
Modificatorio Nº 02	PRÓRROGA POR CUATRO (4) MESES Y ADICION	**Modificatorio Nº. 02**	PRORROGA POR CUATRO (4) MESES Y ADICION
Valor de la Prorroga incluido IVA	$ 4.407.745.347,00	**Valor de la Prorroga incluido IVA**	$ 652.159.174
Valor final del contrato	$13.223.236.041,00	**Valor final del contrato**	$1.638.436.841,00
Periodo de Suspensión No. 02	ONCE (11) DIAS, DESDE 02 DE ENERO DE 2026 AL 12 DE ENERO DE 2026	**Periodo de Suspensión No. 02**	ONCE (11) DIAS, DESDE 02 DE ENERO DE 2026 AL 12 DE ENERO DE 2026
Levantamiento de la suspensión No. 02	12 de enero de 2026	**Levantamiento de la suspensión No. 02**	12 de enero de 2026
Nueva fecha de terminación	28 de Mayo de 2026	**Nueva fecha de terminación**	28 de Mayo de 2026
Valor total actual del contrato	$ 13.223.236.041	**Valor total actual del contrato**	$ 1.638.436.841

ACTIVIDADES REALIZADAS EN LA SEMANA

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS

1. Área Técnica

- Durante el periodo reportado se hizo actividades técnicas y administrativas por el equipo de la interventoría, entre ellos el informe de las actividades desarrolladas durante el periodo de ejecución de la etapa de construcción.
- Se realizó Comité Técnico de Obra No. 34, realizdo de forma virtual a través de la Plataforma Microsoft Teams el día 27 de marzo de 2026 en las horas de la tarde.
- Se hizo verificación y seguimiento diario de las actividades Ambientales, Sociales, HSE y Técnicas de acuerdo al Programa semanal del Contratista.
- Durante el periodo de reporte se culminó y consolidó la elaboración del Informe Mensual No. 8, correspondiente al periodo comprendido entre el 21 de febrero y el 20 de marzo de 2026.
- Trámite de bitácora de obra.
- Se realizo en las oficinas del contratista la conciliación de cantidades de obra fresado, pintura, imprimación, pintura y asfalto.
- Revisión acta de obra No 9.
- Continuo seguimiento y control en las actividades de ejecución en cada jornada de obra, verificación de rampas de transición inicial, final y transversal con el fin de que el contratista de obra cumpla con la seguridad operacional de la pista 16.
- Revisión de informes del contratista de obra y observaciones.









2. Área de SST

1.Introducción

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 comprendido entre el 23 al 29 de marzo de 2026.
El presente documento tiene como finalidad informar las actividades desarrolladas, los hallazgos verificados en campo, los requerimientos formulados al contratista y las acciones propuestas, con el propósito de asegurar el cumplimiento normativo, la prevención de riesgos laborales y la seguridad operacional durante la ejecución del proyecto en la pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza.

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
1 Residente de obra 1 profesional SST 1 Auxiliar Ambiental 2 topógrafos 1 cadeneros 2 Banderero 1 Auxiliar de obra 2 Operario de demarcación	18 COLABORADORES
Total: 11	**Total: 18**

Actividades Ejecutadas y Equipo Utilizados

Análisis de trabajo seguro – ATS
Aplicación y Compactación de Mezcla Asfáltica
Ejecución de Trabajos Topográficos
Actividades de demarcación de ayudas visuales.

3.Equipo mínimo utilizado en obra.

Operador	Maquina	Marca
Libardo Jaimes	Finisher	Dynapac
Pablo León	Rodillo liso Vibratorio	BOMANG
Jesús Torres	Fresadora	Wirtgen
José Galvis	Sellador	Dynapac
Aldemar López	Mini barredora	Caterpillar
Jimmi Calderon	irrigador	NISSAN

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

4.Charlas Operacionales Realizadas
• Simulacro de evacuación general por incendio, explosión o amenaza, simulacro de Evaluar rutas de evacuación, puntos de encuentro y tiempos de respuesta.
• Prevención de accidentes de trabajo en campo.

5.Gestión administrativa y seguimiento SST
Durante la semana evaluada, la interventoría adelantó de manera continua diversas actividades de carácter administrativo, técnico y de control, orientadas al seguimiento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), así como a la verificación del cumplimiento de las condiciones de seguridad, salud e higiene en cada uno de los frentes de trabajo del proyecto.
• El contratista, mediante el oficio No. AERO-CUCUTA-0525, remite la documentación correspondiente para el ingreso de nuevos cadeneros adscritos a la comisión topográfica. Una vez efectuada la revisión por parte de la interventoría y verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos, se procede a emitir el oficio de aprobación No. INTCU-PST-0565.
• Se recibe correo electrónico solicitando la revisión de las planillas de seguridad social correspondientes al trámite de pago del Acta de Corte No. 9. En atención a dicha solicitud, la interventoría realiza la verificación de la documentación remitida, evidenciando las siguientes observaciones: En primer lugar, se identifica que el colaborador Freddy Poveda se encuentra cotizando al Sistema General de Riesgos Laborales bajo nivel de riesgo I, cuando, conforme a la naturaleza del proyecto y las actividades desarrolladas, le corresponde un nivel de riesgo V.
De igual manera, se presenta la misma situación con el colaborador Jorge Rodríguez, quien registra cotización bajo un nivel de riesgo inferior al requerido para el tipo de actividades ejecutadas en el proyecto.
• Por otra parte, en la información suministrada por la comisión topográfica Topored Santanderes S.A.S., se adjunta únicamente la planilla general, sin incluir el reporte detallado por cada uno de los colaboradores, documento indispensable para la verificación individual de los aportes al Sistema de Seguridad Social. Así mismo, no se evidencia el envío de la planilla correspondiente al personal de la comisión topográfica que fue retirado, información necesaria considerando que dicho personal participó en la ejecución de actividades durante el periodo evaluado. En virtud de lo anterior, se solicita al contratista realizar las correcciones pertinentes y remitir nuevamente la documentación debidamente ajustada, garantizando la correcta clasificación del nivel de riesgo conforme a las actividades desarrolladas, así como la consistencia y completitud de la información reportada.
• El día 28 de marzo de 2026, la Gerencia Aeroportuaria del Aeropuerto Internacional Camilo Daza remite comunicación oficial informando un hecho constitutivo de falta grave ocurrido el 27 de marzo de 2026, aproximadamente a las 10:20 p.m., relacionado con el comportamiento indebido de un trabajador del Consorcio Pista 16-34. De acuerdo con lo reportado, el trabajador Marlon Alexander Silva fue evidenciado desplazándose a pie por la zona de seguridad de la pista 16, intentando acceder a la pista activa 21 sin contar con la debida autorización ni el acompañamiento del personal competente, contraviniendo la normatividad vigente de la Aeronáutica Civil de Colombia (Aerocivil). Esta situación representó un riesgo significativo para su integridad física, así como para la seguridad operacional, la continuidad de las operaciones aéreas y la integridad de aeronaves, tripulaciones y personal en tierra.
• En atención a lo anterior, la interventoría emite el oficio No. INTCU-PST-0567, mediante el cual se realiza requerimiento formal al contratista por incumplimiento en normas de Seguridad Operacional y Seguridad y Salud en el Trabajo (SST). En dicho requerimiento se solicita adelantar las acciones disciplinarias correspondientes, presentar informe detallado del incidente con su respectivo análisis de causas, e implementar acciones correctivas y preventivas.
• También se exige el refuerzo inmediato de las inducciones, reinducciones y capacitaciones en seguridad operacional y normatividad aeroportuaria para todo el personal del proyecto, así como la implementación de controles efectivos que eviten el ingreso no autorizado a zonas restringidas y la remisión de evidencias documentales que soporten las acciones adoptadas. Se deja constancia de que este tipo de situaciones reviste alta gravedad debido a su impacto potencial sobre la seguridad operacional, por lo cual se requiere el fortalecimiento inmediato de las medidas de control y de la cultura de seguridad en el proyecto.
• Finalmente, se adelantaron gestiones administrativas y de control documental relacionadas con el seguimiento integral de las actividades del proyecto, incluyendo la revisión técnica del informe mensual presentado por el contratista. Asimismo, se participó en el comité de obra, espacio en el cual se evaluó el avance de las actividades contractuales y se realizó seguimiento a los aspectos técnicos, operativos y de seguridad, con el fin de asegurar el cumplimiento de los lineamientos establecidos y la correcta ejecución del contrato.

6. Recomendaciones
Se recomienda al contratista:
1. Realizar de manera inmediata la corrección de la clasificación del nivel de riesgo en el Sistema General de Riesgos Laborales para todo el personal, garantizando su correspondencia con las actividades ejecutadas en obra.
2. Ajustar y completar la documentación de seguridad social, incluyendo planillas detalladas por colaborador y registros del personal retirado, asegurando la trazabilidad y veracidad de la información.
3. Implementar controles estrictos de acceso a zonas restringidas del aeropuerto, evitando el ingreso no autorizado de personal y reduciendo riesgos asociados a la seguridad operacional.
4. Reforzar los procesos de inducción, reinducción y capacitación en seguridad operacional, normatividad aeroportuaria y prevención de riesgos, asegurando la comprensión y cumplimiento por parte de todo el personal.
5. Adelantar el análisis de causas del incidente presentado, estableciendo acciones correctivas y preventivas eficaces, y remitir el informe correspondiente con sus respectivos soportes.
6. Fortalecer la supervisión en campo por parte del equipo SST, garantizando el cumplimiento de los procedimientos establecidos y la identificación oportuna de condiciones inseguras.
7. Mantener el seguimiento permanente a las condiciones de seguridad, higiene y operación en todos los frentes de trabajo, promoviendo una cultura de autocuidado y responsabilidad en el proyecto.









3. Area de Topografia

INFORME TOPOGRAFICO
Periodo: 23 al 29 de marzo 2026

Actividades ejecutadas

Lunes: Noche 23 – Madrugada 24 de marzo de 2026 El contratista continuó actividades de fresado, imprimación e instalación de mezcla asfáltica en la pista.
•Localización del área a intervenir
Sentido longitudinal: K0+680 a K0+800
Sentido transversal: Borde izquierdo, desde abscisa -4 m hasta -8 m
Ancho intervenido: 4.00 m
La comisión topográfica del contratista realizó la demarcación previa del área a intervenir, tanto en sentido longitudinal como transversal.
La comisión topográfica de la interventoría verificó en campo el abscisado y la delimitación del área proyectada.
•Control topográfico del fresado
El contratista marcó en superficie, mediante pintura, las profundidades de fresado requeridas para alcanzar la cota de subrasante según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+680 a K0+800 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 4.00 m transversales proyectados, en el borde Izquierdo (-4 m hasta -8 m transversal).
(MICRO FRESADO A RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
La comisión topográfica de interventoría realizó:
Verificación de cotas de fresado mediante nivel de precisión.
Toma de puntos de control para comprobación de cumplimiento de cota de diseño.
Registro y comparación de niveles obtenidos frente a las cotas teóricas.
•Imprimación
Posterior al fresado, se efectuó la limpieza del área mediante soplado mecánico y Barredora Mini Bobcat para garantizar la correcta adherencia.
Se aplicó imprimación en el tramo comprendido entre:
K0+680 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en el borde Izquierdo (-4 m hasta -8 m transversal).
•Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la **PRIMERA CAPA** de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+680 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en borde Izquierdo (-4 m hasta -8 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
La interventoría efectuó:
Verificación de cotas con nivel de precisión en mezcla asfáltica en estado compacto.
Toma de puntos de control conjunta entre contratista e interventoría.
(Nota 1): ninguna.
OBSERVACIONES: ninguna.
•Equipos utilizados para control
Nivel de precisión
Estación total
Pintura de demarcación para control operativo.

Martes: Noche 24 – Madrugada 25 de marzo de 2026 El contratista continuó actividades de fresado, imprimación e instalación de mezcla asfáltica en la pista.

	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 #**

•Localización del área a intervenir
Sentido longitudinal: K0+680 a K0+800
Sentido transversal: Borde Izquierdo, desde abscisa -8 m hasta -12 m
Ancho intervenido: 4.00 m
La comisión topográfica del contratista realizó la demarcación previa del área a intervenir, tanto en sentido longitudinal como transversal.
La comisión topográfica de la interventoría verificó en campo el abscisado y la delimitación del área proyectada.
•Control topográfico del fresado
El contratista marcó en superficie, mediante pintura, las profundidades de fresado requeridas para alcanzar la cota de subrasante según diseño geométrico.
El fresado se ejecutó desde K0+680 a K0+800 en franjas de 1.00 m de ancho hasta completar los 4.00 m transversales proyectados, en el borde Izquierdo (-8 m hasta -12 m transversal).
(MICRO FRESADO A RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
La comisión topográfica de interventoría realizó:
Verificación de cotas de fresado mediante nivel de precisión.
Toma de puntos de control para comprobación de cumplimiento de cota de diseño.
Registro y comparación de niveles obtenidos frente a las cotas teóricas.
•Imprimación
Posterior al fresado, se efectuó la limpieza del área mediante soplado mecánico y Barredora Mini Bobcat para garantizar la correcta adherencia.
Se aplicó imprimación en el tramo comprendido entre:
K0+680 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en el borde Derecha (-8 m hasta -12 m transversal).
•Instalación de mezcla asfáltica
Se realizó la colocación de la PRIMERA CAPA de mezcla asfáltica en el mismo tramo previamente fresado e imprimado:
K0+680 a K0+800 (longitudinal)
4.00 m de ancho en borde Derecha (-8 m hasta -12 m transversal).
(RAMPA PROVISIONAL CHAFLAN): NO.
La interventoría efectuó:
Verificación de cotas con nivel de precisión en mezcla asfáltica en estado compacto.
Toma de puntos de control conjunta entre contratista e interventoría.
(Nota 1): ninguna.
OBSERVACIONES: ninguna.
•Equipos utilizados para control
Nivel de precisión
Estación total
Pintura de demarcación para control operativo.
(Nota 1) Se continúan las conciliaciones de cotas con la topógrafa delegada del contratista, para el acta N° 9.

Miércoles: Noche 25 – Madrugada 26 de marzo de 2026 El contratista canceló las actividades en pista.
(Nota 1) Se continúan las conciliaciones de cotas con la topógrafa delegada del contratista, para el acta N°9, pero debido a que el contratista no cuenta con oficina ni lugar designado para continuar con las conciliaciones, no se pudieron continuar en esta noche. Ya que tampoco hubo ejecución de pista.

Jueves: Noche 26 – Madrugada 27 de marzo de 2026 El contratista canceló las actividades en pista.
(Nota 1) Se continúan las conciliaciones de cotas con la topógrafa delegada del contratista, para el acta N° 9.

Viernes: Noche 27 – Madrugada 28 de marzo de 2026 El contratista canceló las actividades en pista.
(Nota 1) Se continúan las conciliaciones de cotas con la topógrafa delegada del contratista, para el acta N° 9.

Sábado: Noche 28 – Madrugada 29 de marzo de 2026 El contratista canceló las actividades en pista.
(Nota 1) Se continúan las conciliaciones de cotas con la topógrafa delegada del contratista, para el acta N° 9.

Domingo: Noche 29 – Madrugada 30 de marzo de 2026 El contratista no ejecuto trabajos en obra durante esta jornada.
(Nota 1) Se continúan las conciliaciones de cotas con la topógrafa delegada del contratista, para el acta N° 9.









4. Area de Diseño Geometrico

INFORME DE GESTIÓN EN DISEÑO GEOMÉTRICO 23- marzo-2026 a 29-marzo-2026
Semana: 35
Durante la semana 35 se desarrollaron actividades de **seguimiento, control y verificación técnica relacionadas con el componente de diseño geométrico del proyecto**, con el propósito de garantizar la correcta aplicación del diseño aprobado y el cumplimiento de los lineamientos y especificaciones contractuales. **En este marco, se llevaron a cabo las siguientes actividades principales**:

• Se brindó acompañamiento técnico permanente al equipo del contratista en campo, atendiendo consultas relacionadas con la correcta interpretación e implementación del diseño geométrico, particularmente en lo referente a alineamientos horizontales, perfiles longitudinales, secciones tipo y cotas de diseño establecidas en los planos aprobados.
• Se dio atención a los requerimientos formulados por el personal de obra respecto a la verificación de cantidades ejecutadas y actividades desarrolladas, proporcionando apoyo técnico para los procesos de medición de obra y su posterior consolidación para fines de facturación por parte del contratista.

Comunicaciones
Durante el presente periodo no se recibieron comunicaciones formales relacionadas con el componente de diseño geométrico.

5. Area Social

INFORME SEMANAL SOCIAL DEL 23 DE MARZO AL 29 DE MARZO DEL 2026

Durante el periodo del día 23 de marzo al 29 de marzo de 2026, se realizaron las siguientes actividades en el componente social:

ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS
• Elaboración del acta de seguimiento de obra # 33
• Revisión y ajustes de mesas de trabajo para firmas del contratista.
• Revisión de mesas de trabajo interventoría para ajuste de firmas.

ACTIVIDADES EN CAMPO
• Se realizó seguimiento a las actividades enmarcadas en las fichas PMAC 18-19-20, componente Socioeconómico, charla.

RECOMENDACIONES
• Se recomienda seguir cumpliendo el cronograma de charlas y capacitaciones teniendo en cuenta las recomendaciones de la FICHA PMAC-19.

BENEFICIOS TÈCNICOS
✓ Mejorar la capacidad estructural
✓ Optimalización del proceso operacional.
✓ Optimización de drenajes superficiales.
✓ Cumplimientos de Normativas.

BENEFICIOS SOCIALES
✓ Mejor seguridad aeroportuaria.
✓ Generación de empleo local directo o indirecto
✓ Desarrollo económico y social
✓ Mejor respuesta en situación de emergencia
✓ Capacitar al personal de obra.

POBLACION BENEFICIADA
✓ Pasajeros Nacionales e Internacionales.
✓ Comunidad Cucuteña y del área metropolitana.

✓ Sectores productivos y empresariales.
✓ Sector turístico y hotelero.
✓ Trabajadores vinculados a la obra
✓ Transporte de mercancía

6. Area Ambiental

INFORME SEMANAL DE GESTIÓN AMBIENTAL PERIODO ENTRE 23 MARZO - 29 MARZO/2026

INFORME SEMANAL DE GESTIÓN AMBIENTAL Y OPERATIVA

1. ACTIVIDADES POR JORNADA

Lunes 23 de marzo de 2026
• Inspección Sanitaria y de Residuos: Verificación de condiciones óptimas en baterías sanitarias (insumos completos) y disponibilidad de puntos ecológicos para la correcta disposición de residuos de obra.
• Fichas PMA Aplicables: PMAC-01 (Salubridad) y PMAC-08 (Residuos Sólidos).

Martes 24 de marzo de 2026
• Control de FOD y Limpieza: Barrido mecánico y manual en la pista 16-34. Se identifica la necesidad de una jornada diurna para retirar pegotes de imprimante y residuos de asfalto difíciles de ver en jornada nocturna.
• Gestión de Fresado: Inspección del acopio verificando el uso de plástico negro para evitar la contaminación del suelo por hidrocarburos.
• Gestión Documental: Recepción del oficio AERO-CUCUTA-0523 (Respuesta a hallazgos en Zona Delta).
• Fichas PMA Aplicables: PMAC-10 (Manejo de Fresado) y Seguridad Operacional.

Miércoles 25 de marzo de 2026
• Hallazgo Crítico: Se evidencia presencia excesiva de FOD y pegotes de imprimante en Satélite 1 y Pista 16-34 tras la jornada anterior, representando un riesgo para el Plan de Seguridad Operacional.
• Gestión Documental: Emisión del Oficio No. INTCU-PST-0561 (Requerimiento urgente por incumplimiento de PMA y riesgo FOD).
• Fichas PMA Aplicables: PMAC-01 (Aseo) y Políticas de Seguridad Operacional.

Jueves 26 de marzo de 2026
• Jornada Extraordinaria de Limpieza: Ejecución de jornada diurna (07:00 a 12:00) con barredora, ayudante e ingeniería ambiental de obra e interventoría, acompañados por el SM Nelson Rua. Se logró el retiro total de pegotes en Satélite 1 y limpieza profunda de la pista. No hubo labores nocturnas.
• Fichas PMA Aplicables: PMAC-01 (Jornada de aseo) e indicadores de seguridad operativa.

Viernes 27 de marzo de 2026
•Seguimiento Ambiental: Inspección de baños y puntos ecológicos.
• Control de Acopio: Se verifica el acopio de fresado y señalización vial. Se detecta material fuera del plástico negro en contacto con suelo natural; se notifica al ingeniero ambiental de obra para corrección inmediata.
• Fichas PMA Aplicables: PMAC-10, PMAC-08 y PMAC-02 (Señalización).

Sábado 28 de marzo de 2026
• Control Operativo: Barrido mecánico y manual de la pista 16-34, asegurando un área libre de FOD para la operación aérea.
• Fichas PMA Aplicables: PMAC-01 y Seguridad Operacional.

2. COMPARACIÓN DE ACTIVIDADES VS. FICHAS PMA

De acuerdo con el documento "Capítulo 6. Fichas PMA", se han vinculado las actividades de la semana con sus correspondientes medidas de manejo:

Actividad Realizada	Ficha PMA Aplicable	Descripción del Cumplimiento / Requisito
Inspección y dotación de baterías sanitarias (23, 27 de marzo).	**PMAC-01** Instalación y Operación de Campamentos y Talleres	**Cumple:** Se garantiza la disponibilidad de 1 baño por cada 15 personas, con suministro constante de agua, jabón, papel higiénico e iluminación.
Verificación de Puntos Ecológicos y disposición de residuos (23, 27 de marzo).	**PMAC-08** Manejo de Residuos Sólidos, Especiales y Peligrosos	**Cumple:** Se asegura la presencia de contenedores para la separación en la fuente y la disposición adecuada de los residuos generados en obra.
Barrido mecánico y manual de pista 16-34 y bordes (24, 26, 28 de marzo).	**PMAC-01** (Jornadas de aseo) / Seguridad Operacional	**En Seguimiento:** El requisito es mantener el área de movimiento libre de FOD. Se requirió jornada diurna extraordinaria para retirar pegotes de asfalto no visibles de noche.
Inspección de Acopio de Fresado (Uso de plástico negro) (24, 27 de marzo).	**PMAC-10** Manejo de Material de Fresado (RAP)	**Cumple Parcialmente:** Se usa plástico para evitar contacto con el suelo. Sin embargo, el 27 de marzo se detectó material fuera del plástico, requiriendo acción correctiva inmediata.
Control de derrames de hidrocarburos en acopio y zona de maquinaria.	**PMAC-12** Manejo de Residuos Líquidos	**Cumple:** Se verifica que el material con trazas de asfalto/imprimante no contamine el terreno natural mediante barreras físicas (plásticos).
Jornada diurna de limpieza profunda en Satélite 1 y Pista (26 de marzo).	**PMAC-01** / Plan de Seguridad Operacional	**Cumple:** Requisito de visibilidad total para el retiro de "pegotes" de imprimante, mitigando riesgos de ingesta por motores de aeronaves.
Señalización vial en zonas de acopio de material (27 de marzo).	**PMAC-02** Señalización y Demarcación de Áreas	**Cumple:** El área de acopio temporal de fresado fue señalizada con conos y cinta para prevenir accidentes y delimitar el área de intervención.

• **Alerta Técnica:** El cumplimiento de la ficha PMAC-10 es crítico. El contratista debe asegurar que el volumen de fresado no exceda la capacidad del plástico negro instalado, ya que el contacto con el terreno natural genera un pasivo ambiental.
• **Alerta Correctiva:** Tras la emisión del Oficio No. 0561, el cumplimiento de la limpieza de pegotes en Satélite 1 pasó de "Incumplimiento" a "Cumple" gracias a la jornada diurna del 26 de marzo. Se recomienda mantener esta periodicidad.

3. REGISTRO DIARIO DE ACTIVIDADES Y SEGUIMIENTO PMA

Fecha	Jornada	Actividad Principal	Estado PMA	Observaciones de la Interventoría
23-Mar	Nocturna	Inspección de salubridad y gestión de residuos.	**Cumple**	Baterías sanitarias con insumos completos. Punto ecológico disponible y con disposición adecuada.
24-Mar	Nocturna	Barrido de pista 16-34 e inspección de acopio de fresado.	**Cumple Parcialmente**	Se detectan residuos de asfalto difíciles de ver. Se requiere jornada diurna para limpieza profunda.
25-Mar	Nocturna	Inspección de pista y áreas de servicio (Satélite 1).	**No Cumple**	**Hallazgo Crítico:** Presencia de "pegotes" de imprimante y FOD. Se emite **Oficio INTCU-PST-0561**.
26-Mar	**Diurna** (07:00 - 12:00)	Jornada extraordinaria de limpieza profunda (Pista y Satélite 1).	**Cumple**	Retiro total de residuos de asfalto con acompañamiento de Interventoría y SM Nelson Rua.
27-Mar	Nocturna	Inspección de baterías sanitarias y acopio de fresado (RAP).	**No Cumple**	**Alerta:** Se observa fresado fuera del plástico en contacto con suelo natural. Se ordena corrección inmediata.
28-Mar	Madrugada	Barrido mecánico y limpieza manual	**Cumple**	Área de movimiento despejada y libre de FOD para la operación aérea.

4. CONCEPTO TÉCNICO Y RECOMENDACIONES

Conclusiones
• **Seguridad Operacional:** La persistencia de pegotes de imprimante generó una alerta crítica. La jornada diurna del 26 de marzo fue fundamental para recuperar los niveles de seguridad en la pista, demostrando que la limpieza nocturna está siendo insuficiente para este

residuo específico.
• **Manejo de Materiales:** Se observa una recurrencia en el desborde de material de fresado fuera de los plásticos protectores. Esto indica que el área de acopio actual es insuficiente o que la acomodación del material no se realiza con la frecuencia necesaria (PMAC-10).
• **Salubridad:** El contratista mantiene una calificación positiva en la gestión de servicios básicos para el personal (PMAC-01).
Recomendaciones de Interventoría
• **Frecuencia de Limpieza:** Mantener de forma programada al menos una jornada diurna semanal para inspección detallada de pegotes de asfalto, independientemente de las jornadas nocturnas.
• **Control de Lixiviados:** Se exige al contratista asegurar que todo el fresado esté contenido sobre el plástico negro. En zonas donde el material ya tocó el terreno natural (hallazgo del 27 de marzo), se debe retirar el suelo contaminado y disponerlo como residuo peligroso si aplica.
• **Supervisión de Descargue:** El equipo ambiental del contratista debe supervisar el descargue de las volquetas para evitar que los residuos de las tolvas caigan en áreas operativas activas, previniendo los hallazgos reportados en el Oficio 0561.









7. Area de Costos

Acciones realizadas desde el área de Costos de Interventoría. Desde **23 de marzo de 2026** al **29 de marzo de 2026.**

1.Se aprueba Informe de Gerencia No.7 y se da traslado a la entidad mediante comunicado No. INTCU - PST – 0555.

8. Area de Electrica

Durante el periodo comprendido desde el 23 al 29 de marzo no se realizaron actividades relacionadas con esta área.

9. Area de Pavimentos

Acciones realizadas desde el área de Pavimentos en el Trabajo del 23 de marzo de 2026 al 29 de marzo de 2026.

Lunes, 23 de marzo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 23-24 de Marzo 2026)
1.Trabajos de Fresado y Preparación de Superficie
Se realizaron labores de fresado mecánico para la adecuación de juntas y la conformación del área de atraque, garantizando la continuidad geométrica con las tiras previas:
• Fresado de Arranque (Caja de Empalme): Intervención K0+680 a K0+681 long= 1.0 m profundidad de diseño mínimo 5.5 cm Hombros -4.0 m al -8.0 m).
• Fresado por diseño
- Abscisa K0+681 al K0+800
- Espesor mínimo 2 cm por adherencia.
2. Geometría, Instalación y Balance de Materiales
La jornada de pavimentación se enfocó en la extensión de una tira paralelas para cubrir el ancho total proyectado, manteniendo el control de niveles según el perfilado topográfico:
• Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+680 a la K0+800 (Hombros -4.0 m al -8.0 m). Ancho de intervención de 4.0 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 5.5 cm
• Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 50 m³. El rendimiento del material fue monitoreado constantemente para asegurar que el espesor compacto cumpliera con los mínimos de diseño en toda la sección transversal.
3. Seguridad Operacional y Medidas Provisionales
Con el objetivo de mantener la seguridad operacional (seguridad de aeronaves) y mitigar riesgos de FOD, se conformó la siguiente estructura de transición al cierre de la jornada:
• Rampa de Cierre Transversal: Ejecutada entre la K0+795 y la K0+800 (Longitud de 5.0 m). La rampa abarca el ancho total de las tiras instaladas (Hombros -4.0 m al -8.0m), garantizando una pendiente de transición suave y segura para el tráfico aeroportuario.}
4. Control Técnico y Sustento Normativo
• Estándares de Calidad: La mezcla asfáltica (especificación P-401) se manejó dentro de los rangos térmicos normativos para asegurar una compactación óptima y la durabilidad del ligante.
• Preparación de Superficie (P-603): Se certificó la limpieza mecánica y el sopleteado del área fresada previo a la aplicación del riego de liga, cumpliendo con los lineamientos de la AC 150/5370-10H para garantizar una adherencia mecánica y química superior entre capas.
5. Conclusión e Inspección Final
La inspección técnica ratifica la correcta ejecución de las Tira 1 hasta la abscisa K0+800. La instalación en una sola capa de 5.5 cm mínimo permitió un control eficiente de la textura superficial y la planicidad. El sector queda habilitado bajo condiciones de seguridad operativa, con sus respectivas rampas de transición verificadas.

Martes, 24 de marzo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 24-25 de Marzo 2026)
1.Trabajos de Fresado y Preparación de Superficie
Se realizaron labores de fresado mecánico para la adecuación de juntas y la conformación del área de atraque, garantizando la continuidad geométrica con las tiras previas:
• Fresado de Arranque (Caja de Empalme): Intervención K0+680 a K0+681 long= 1.0 m profundidad de diseño mínimo 5.5 cm Hombros -8.0 m al -12.0 m).
• Fresado por diseño
- Abscisa K0+681 al K0+800
- Espesor mínimo 2 cm por adherencia.
2. Geometría, Instalación y Balance de Materiales
La jornada de pavimentación se enfocó en la extensión de una tira paralelas para cubrir el ancho total proyectado, manteniendo el control de niveles según el perfilado topográfico:
• Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+680 a la K0+800 (Hombros -8.0 m al -12.0 m). Ancho de intervención de 4.0 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 5.5 cm
• Balance de Mezcla: Se procesó un volumen total de 47 m³. El rendimiento del material fue monitoreado constantemente para asegurar que el espesor compacto cumpliera con los mínimos de diseño en toda la sección transversal.
• Nota: desde la abscisa K0+780 a la K0+800 se disminuyó el espesor de la capa de nivelación debido a que el despacho de mezcla no alcanzaba. Este tramo cuando se instale capa de rodadura se debe renivelar.
3. Seguridad Operacional y Medidas Provisionales
Con el objetivo de mantener la seguridad operacional (seguridad de aeronaves) y mitigar riesgos de FOD, se conformó la siguiente estructura de transición al cierre de la jornada:
• Rampa de Cierre Transversal: Ejecutada entre la K0+795 y la K0+800 (Longitud de 5.0 m). La rampa abarca el ancho total de las tiras instaladas (Hombros -8.0 m al -12.0m), garantizando una pendiente de transición suave y segura para el tráfico aeroportuario.}
4. Control Técnico y Sustento Normativo
• Estándares de Calidad: La mezcla asfáltica (especificación P-401) se manejó dentro de los rangos térmicos normativos para asegurar una compactación óptima y la durabilidad del ligante.
• Preparación de Superficie (P-603): Se certificó la limpieza mecánica y el sopleteado del área fresada previo a la aplicación del riego de liga, cumpliendo con los lineamientos de la AC 150/5370-10H para garantizar una adherencia mecánica y química superior entre capas.
5. Conclusión e Inspección Final
La inspección técnica ratifica la correcta ejecución de las Tira 1 hasta la abscisa K0+800. La instalación en una sola capa de 5.5 cm mínimo permitió un control eficiente de la textura superficial y la planicidad. El sector queda habilitado bajo condiciones de seguridad operativa, con sus respectivas rampas de transición verificadas.

Miércoles, 25 de marzo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 25-26 de Marzo 2026)
Reporte de Novedades: Miércoles 25 de marzo
• **Estado:** Actividades canceladas.
• **Causa:** El contratista NO le ha pagado al proveedor de la mezcla asfáltica.
• **Impacto técnico:** * Imposibilidad de aplicar la emulsión asfáltica (el riego de liga o imprimación requiere superficie seca).
o Suspensión de la colocación de la mezcla asfáltica para garantizar la adherencia y calidad del pavimento.
• **Soporte:** Comunicación oficial enviada por el contratista.

Jueves 26 de marzo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 26-27 de Marzo 2026)
Reporte de Novedades: Jueves 26 de marzo
• **Estado:** Actividades canceladas.
• **Causa:** El contratista NO le ha pagado al proveedor de la mezcla asfáltica.
• **Impacto técnico:** * Imposibilidad de aplicar la emulsión asfáltica (el riego de liga o imprimación requiere superficie seca).
o Suspensión de la colocación de la mezcla asfáltica para garantizar la adherencia y calidad del pavimento.
• **Soporte:** Comunicación oficial enviada por el contratista.

Viernes 27 de marzo de 2026
Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 27-28 de Marzo 2026)
1.Contexto Operativo y Suspensión de Actividades
Debido a una **contingencia financiera** entre el contratista de obra y su proveedor de mezcla asfáltica, se suspendieron las labores programadas de fresado y pavimentación estructural. Ante este escenario, la Interventoría exigió la ejecución inmediata de medidas de mitigación para garantizar la **Seguridad Operacional (Seguridad de Aeronaves)** y prevenir eventos de **FOD** antes de la apertura del tráfico aéreo.

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 #**

mitigación para garantizar la **Seguridad Operacional (Seguridad de Aeronaves)** y prevenir eventos de **FOD** antes de la apertura del tráfico aéreo.

2. Estructuras de Transición y Rampas de Seguridad

En ausencia de la extensión de la carpeta asfáltica proyectada, se procedió exclusivamente a la conformación de rampas temporales para suavizar desniveles existentes en los bordes de intervención:

• **Rampa Longitudinal (Hombro -12.0 m)**: Construcción de rampa temporal entre las abscisas **K0+680 y K0+800**.

o Dimensiones: Longitud de 120 m y un ancho de 0.40 m.

o Objetivo: Eliminar el escalón lateral en el borde del hombro para evitar daños en neumáticos en caso de excursión de pista.

• **Rampa Transversal (Cierre de Jornada)**: Ejecutada entre las abscisas **K0+797.5 y K0+800** (Sector hombros -8.0 m a -12.0 m).

o Dimensiones: Longitud de transición de 2.5 m.

o Objetivo: Garantizar una pendiente de aproximación segura y evitar desprendimientos de material por el flujo de aire de las turbinas.

3. Balance y Rendimiento de Material

• **Volumen Solicitado:** Se requirieron **4.0 m³** de mezcla asfáltica para la ejecución de estas actividades mínimas de seguridad.

• **Volumen Instalado:** Se utilizaron efectivamente **2.6 m³** para la conformación geométrica de las rampas mencionadas.

• **Desperdicio de Material:** Los **1.4 m³** restantes se reportaron como **pérdida de material**, debido al enfriamiento de la mezcla fuera de los rangos de compactación normativos (P-401) durante la espera de resolución de la contingencia administrativa.

4. Control Técnico y Medidas Provisionales

• Preparación de Superficie: A pesar de ser actividades temporales, se supervisó la limpieza previa y la aplicación de riego de liga para asegurar la estabilidad de las rampas durante la jornada operativa del aeropuerto.

• No Ejecución de Fresado: Se ratifica que en esta jornada NO se realizaron labores de fresado mecánico, priorizando únicamente el confinamiento de las áreas críticas por seguridad.

• Ayudas Visuales: Se realizó la demarcación de ayudas visuales provisionales sobre las zonas intervenidas para mantener la guía operativa.

5. Conclusión de Inspección

La Interventoría valida que las rampas construidas cumplen con la función de mitigar riesgos inmediatos de **FOD** y desniveles peligrosos. No obstante, se deja constancia de que estas son **medidas provisionales** y que la parálisis por temas financieros afecta el cronograma de ejecución del proyecto de rehabilitación de la pista 16-34.

Detalles de la Circular

Referencia	Título	Sección Clave
AC 150/5370-10H	Standard Specifications for Construction of Airports	Item P-603, Bituminous Tack Coat
P-603-4.1	Weather Limitations	Prohibición de aplicación en superficies con agua estancada o lluvia inminente.

Comité semanal

Un comité semanal de seguimiento y control con la entidad (AEROCIVIL) se realizó a las 3:30 pm hasta las 4:30 pm, dónde se realizó el control y seguimiento de cantidades, rendimientos y programación suministrada por el contratista y medida en campo por la interventoría.

Sábado 28 de marzo de 2026

Reporte Técnico de Intervención Vial (Jornada 28-29 de Marzo de 2026)

Reporte de Novedades: Sábado 28 de marzo

• **Estado:** Actividades canceladas.

• **Causa:** El contratista NO le ha pagado al proveedor de la mezcla asfáltica.

• **Impacto técnico:** * Imposibilidad de aplicar la emulsión asfáltica (el riego de liga o imprimación requiere superficie seca).

o Suspensión de la colocación de la mezcla asfáltica para garantizar la adherencia y calidad del pavimento.

Soporte: Comunicación oficial enviada por el contratista

Domingo 29 de marzo de 2026

El contratista no ejecutó actividades en pista. □

□

□

□

□









REVISION DE DOCUMENTACION

CORRESPONDENCIA ENVIADA

* 25/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0560 Aprobación - respuesta al oficio AERO-CUCUTA-0511, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

* 25/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0561 Requerimiento Urgente - Incumplimiento PMA y Riesgo FOD, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

* 27/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0562 Requerimiento inmediato por riesgo a la seguridad operacional en pista y presunto incumplimiento contractual, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

* 27/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0563 APREMIO POR PRESUNTO INCUMPLIMIENTO – Suspensión injustificada de actividades y riesgo operacional, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

* 28/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0565 Respuesta AERO-CUCUTA-0525 Aprobación documentación para ingreso a obra personal nuevo, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

* 28/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0566 Reiteración de compromisos técnicos mesa de trabajo 12-03-2026 y cronograma de ensayos de laboratorio – Oficio AERO-CUCUTA-0504, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

* 29/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0567 Requerimiento por incumplimiento en normas de Seguridad Operacional y SST, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

* 29/03/2026Oficio No. INTCU - PST - 0568 Respuesta al oficio AERO-CUCUTA-0496 – Solicitud de reconocimiento de mayores cantidades de mezcla asfáltica – Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, dirigido a CONSORCIO PISTA 16-34.

MESAS DE TRABAJO

- Reunión presencial en la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias DIAA, con presencia de directores y representantes legales, el 25 de marzo entre las 11:00 am y 01:00 pm.

COMITE DE OBRA

Se realiza Reunión de seguimiento No. 34 de Contrato de Obra No. 25000602 H4 y 25000713 H3 el día 27 de marzo entre las 03:30 y 5:00 PM.

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 #**

ACTIVIDADES DE ACOMPAÑAMIENTO EN CAMPO - LADO AIRE

INFORME PARTE TECNICA SEMANA COMPRENDIDA ENTRE EL 23 DE MARZO DE 2026 AL 29 DE MARZO DE 2026

Lunes 23 de marzo:
Condiciones climáticas
Normal, durante la jornada no se registraron lluvias.
Personal en obra
Se contó con personal técnico y operativo encargado de la ejecución y supervisión de las actividades programadas en el frente de trabajo.
Equipos utilizados
Para el desarrollo de las actividades se dispuso de los siguientes equipos:
•Equipo de topografía de obra e interventoría
•Barredora mecánica
•Planta eléctrica
•Torres de iluminación
•Planta de irrigación asfáltica
•Fresadora mecánica
•Finisher
•Vibro compactador mecánico tipo rodillo
•Vibro compactador tipo neumático
•Volquetas
•Cama baja
•Herramienta menor
•Soplador
Actividades realizadas de campo
Durante la presente jornada, el personal de obra y de la Interventoría realizó su ingreso a través del Satélite N.º 1. Superado este control, el desplazamiento se efectuó hacia la cabecera de la pista 16, acompañado por el personal de Maniobras Sierra Mike.
Una vez en pista, se dio inicio a la instalación del sistema de iluminación en el área a intervenir. Posteriormente, y una vez habilitada la iluminación, se procedió al inicio del proceso de fresado, el cual se ejecutó desde la abscisa K0+680 hasta la abscisa K0+800, con una franja de 4,00 m de ancho, comprendida entre el hombro ubicado a 4,00 m y el hombro a 8,00 m, costado izquierdo de la pista.
Finalizado el proceso de fresado, se realizó la limpieza del área intervenida. Seguidamente, los equipos de topografía tanto del contratista como de la Interventoría efectuaron los respectivos chequeos de cotas de fresado y, una vez conciliadas y aprobadas dichas mediciones, se procedió con la aplicación de la emulsión asfáltica en el área mencionada.
Cumplido el tiempo de activación de la emulsión asfáltica, se dio inicio al extendido de la mezcla asfáltica, siendo las 02:05 horas del día 24/02/2026.
La jornada de pavimentación se enfocó en la extensión de una tira paralela para cubrir el ancho total proyectado, manteniendo el control de niveles según el perfilado topográfico:
• Pavimentación Tira 1: Extensión desde la K0+680 a la K0+800 (Hombros -4.0 m a -8.0 m). Ancho de intervención de 4.0 m, instalada en una sola capa con un espesor mínimo de 5.5 cm. Se procesó un volumen total de 52 m³. El rendimiento del material fue monitoreado constantemente para asegurar que el espesor compacto cumpliera con los mínimos de diseño en toda la sección transversal.
Finalmente, con el objetivo de mantener la seguridad operacional (seguridad de aeronaves) y mitigar riesgos de FOD, se conformó Rampa de Cierre Transversal entre las abscisas K0+795 y K0+800 (Longitud de 5.0 m), y ancho intervenido de 4.0 m, garantizando una pendiente de transición suave y segura para el tráfico aeroportuario.

Martes 24 de marzo:
Condiciones climáticas
Normal, durante la jornada de trabajo no se presentaron lluvias.
Personal en obra
Durante la jornada se contó con personal técnico y operativo encargado de la ejecución y supervisión de las actividades programadas en el frente de trabajo.
Equipos utilizados
Para el desarrollo de las actividades se dispusieron los siguientes equipos principales: Fresadora para pavimento asfáltico, Barredora mecánica, Equipos de pavimentación asfáltica, Equipos de compactación, Equipos menores de limpieza manual, Equipo de topografía de obra e interventoría.
Actividades realizadas de campo
Se dio inicio a las actividades de la jornada siendo las 08:00 pm, con el ingreso y cumplimiento de protocolo de seguridad a la obra; posterior a ello se realizó instalación de iluminación en el tramo comprendido entre las abscisas K0+680 y K0+800, y sector de hombros desde 4.0 m hasta 8.0 m por el costado izquierdo. Se dio inicio a las actividades de obra con labores de fresado de arranque entre las abscisas K0+680 y K0+681 con una longitud aproximada de 1.0 m, además se hizo fresado por diseño entre las abscisas K0+681 y K0+800, toda la actividad de fresado se llevo a cabo entre el hombro -8.0 m hasta el hombro -12.0 m, seguidamente se realizo labores de limpieza con barredora y de forma manual para retirar todo el material FOD producto del fresado realizado, una vez habilitada la superficie se inicio la aplicación de emulsión asfáltica de rompimiento rápido CRR1 en el área de fresado, por tanto se dejó transcurrir el tiempo establecido de activación de la emulsión para dar inicio a la jornada de pavimentación con el extendido de la mezcla asfáltica mejorada con polímeros mediante la extensión de una tira paralela para cubrir el ancho proyectado, manteniendo el control de niveles según el perfilado topográfico.
Pavimentación Tira 1: Tramo comprendido entre las abscisas K0+680 y K0+800 (hombros entre -8,0 m y -12,0 m), con un ancho de intervención de 4,0 m, ejecutado en una sola capa de mezcla asfáltica con espesor mínimo de diseño de 5,5 cm. Durante la jornada se procesó un volumen total aproximado de 48 m³ de mezcla asfáltica.
El rendimiento del material fue monitoreado de manera permanente con el fin de verificar el cumplimiento del espesor compacto mínimo de diseño en toda la sección transversal intervenida. La actividad de extendido de la mezcla asfáltica inició a las 01:50 horas del día 25/03/2025.
No obstante, debido a la insuficiencia en el volumen de mezcla asfáltica suministrado, únicamente fue posible garantizar el espesor de diseño hasta la abscisa K0+780. A partir de este punto y hasta la abscisa K0+800, fue necesario disminuir gradualmente el espesor de la capa mediante la conformación de una rampa de cierre, con el fin de finalizar la colocación del material disponible.
Como consecuencia de lo anterior, se generó un escalonamiento entre el tramo intervenido y el pavimento existente, condición que no garantiza la continuidad superficial ni las condiciones adecuadas de seguridad operacional de la pista al momento del cierre de la jornada. En tal sentido, se deja constancia de que la superficie intervenida no cumple con las condiciones requeridas para la operación segura hasta tanto se realice la corrección correspondiente mediante la colocación de mezcla asfáltica adicional que permita restablecer la geometría y nivelación de diseño hasta la abscisa K0+800.

Miércoles 25 de marzo:
En la jornada reportada no se evidenció ejecución de actividades de obra por parte del contratista. A la fecha, no se cuenta con pronunciamiento oficial que justifique la suspensión de las labores programadas para la jornada nocturna del 26 de marzo y la madrugada del 27 de marzo, situación que se deja registrada para los fines contractuales correspondientes.

Jueves 26 de marzo:
Durante la jornada reportada las actividades programadas fueron canceladas, de acuerdo con la comunicación oficial remitida por el contratista, en la cual se informa que no se ha realizado el pago al proveedor de la mezcla asfáltica, situación que impide la disponibilidad del material requerido para la ejecución de los trabajos. Como consecuencia de lo anterior, no fue posible realizar la aplicación de la emulsión asfáltica (riego de liga o imprimación), actividad que requiere condiciones adecuadas de superficie seca, lo que conllevó igualmente a la suspensión de las labores de colocación de mezcla asfáltica, con el fin de garantizar las condiciones de adherencia y la calidad del pavimento a ejecutar.

Viernes 27 de marzo:
Durante la jornada reportada se suspendieron las actividades programadas de fresado y pavimentación estructural, debido a una contingencia financiera presentada entre el contratista y su proveedor de mezcla asfáltica, lo que impidió la disponibilidad del material requerido para la ejecución normal de las labores. Ante esta situación, la Interventoría requirió la implementación inmediata de medidas de mitigación orientadas a garantizar las condiciones de seguridad operacional de la pista y prevenir riesgos asociados a FOD, previo a la apertura del tráfico aéreo. Por tanto, se ejecutaron únicamente trabajos provisionales consistentes en la conformación de rampas longitudinales y transversales de transición, con el fin de suavizar los desniveles existentes en los bordes del área intervenida y asegurar condiciones seguras de operación. Así mismo, se realizó control técnico sobre la preparación de la superficie, la aplicación de riego de liga y la demarcación de ayudas visuales temporales, dejando constancia de que no se efectuaron actividades de fresado durante la jornada, priorizando exclusivamente acciones de mitigación y confinamiento de las zonas críticas.
Por lo anterior, la Interventoría valida que las rampas construidas cumplen con la función de mitigar riesgos inmediatos de FOD (Foreign Object Debris) y desniveles peligrosos. Sin embargo, se deja constancia en el presente informe de que estas medidas provisionales y que la parálisis por temas financieros afectan el cronograma de ejecución del proyecto de rehabilitación de la pista 16-34.

Sábado 28 de marzo:
Durante la jornada objeto del presente reporte no se registró ejecución de actividades de obra por parte del contratista. Lo anterior se mantiene como consecuencia de la contingencia financiera previamente informada entre el contratista y el proveedor de la mezcla asfáltica, situación que ha impedido la continuidad de las labores programadas de fresado y pavimentación. De acuerdo con el pronunciamiento comunicado por el contratista, la suspensión de las actividades obedece a esta circunstancia administrativa, la cual continúa afectando el normal desarrollo de los trabajos, hecho que se deja consignado para efectos de seguimiento y control contractual.

Domingo 29 de marzo:
El contratista no ejecutó actividades en pista.











RESUMEN EJECUTIVO

1. Se han tramitado 568 oficios de correspondencia, solicitudes y/o observaciones desde la interventoría
2. Se han llevado a cabo un total de treinta y cuatro (34) comités técnicos de seguimiento correspondientes al desarrollo de la ejecución del contrato de obra.
3. Se han realizado un total de cincuenta y un (51) mesas de trabajo con el objetivo de avanzar en el cumplimiento de las obligaciones contractuales y en la etapa de preconstrucción y construccion del proyecto. Además, se llevó a cabo una (1) acta de socialización dirigida a las aerolíneas.
4. La etapa de preconstrucción culminó el 5 de septiembre del 2025,
5. Desde el día 06 de septiembre se da inicio a la etapa de ejecución del presente contrato.
6. El presente contrato tiene 2 suspensiones, 2 reinicios y los actas modificatorias en las cuales se dio adición de tiempo y recurso de los contratos de obra e interventoría.
7. A la fecha del presnete corte la interventoria a tramitado 7 actas de interventoria y el contratista de obra lleva 8 actas tramitadas y pagas por la aerocivil.
8. En la actualidad se está revisando el acta parcial de obra No 9.

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 #

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 Interventoría:
Directos: 13 mano de obra calificado

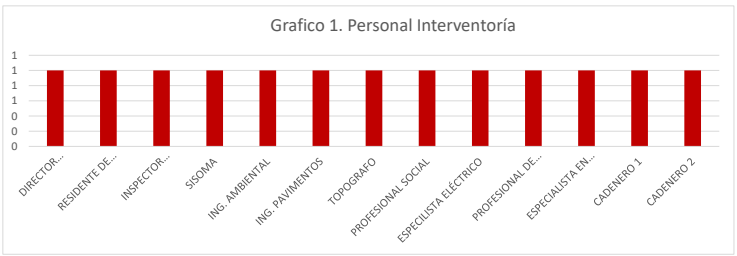
BENEFICIOS TECNICOS Y SOCIALES

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

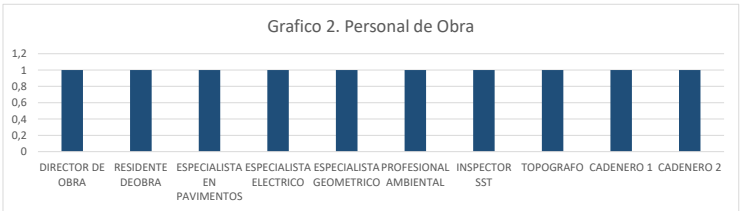
GESTION DE TRAMITES CONTRACTUALES

* Se continúa realizando diariamente la bitácora de obra
* En la actualidad se han tramitado 7 actas parciales de obra e interventoría, de las cuales solo se han cancelado 6
* A la fecha del presente informe van suscritas 8 Actas de Obra, las cuales se encuentran pagas7 y se relacionan en el balance financiero.
* Se realizo reunion en la AEROCIVIL BOGOTA el dia 25 de marzo, se revisio modificatorio, solicitud de mayores cantidades por parte del contratista, y otros temas indispensables los cuales quedan consignados en el acta del comite adjunto a este informe, asi como el acta de comite de la semana 34 realizado el dia viernes 27 de marzo.

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	
Barredora mecanica	1	1	
Planta Electrica	0	1	
Total Maquinaria	8	17	

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 #**

AVANCE FINANCIERO DE OBRA

Acta Parcial de Obra No.	Periodo	Costo Total
1	ACTA PARCIAL No 1 - ANTICIPO	$ 212.017.500,00
2	ACTA PARCIAL 2	$ 168.127.605,00
3	ACTA PARCIAL 3	$ 1.316.367.449,00
4	ACTA PARCIAL 4	$ 1.210.445.855,00
5	ACTA PARCIAL 5	$ 708.474.668,00
6	ACTA PARCIAL 6	$ 1.227.517.023,00
7	ACTA PARCIAL 7	$ 216.812.584,00
Total Acumulado	**$ 5.059.762.684,00**	

AVANCE FINANCIERO
Valor Total Contrato Obra
$ 13.223.236.041,00
Valor facturado Contrato Obra
$ 5.059.762.684,00
% Avance facturado Acumulado
38,26%

AVANCE FINANCIERO DE INTERVENTORÍA

Acta Parcial de interventoria No.	Periodo	Costo Total
1	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 1	$ 153.232.602,00
2	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 2	$ 78.950.638
3	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 3	$ 120.450.568
4	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 4	$ 120.600.404,00
5	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 5	$ 69.899.027,00
6	ACTA PARCIAL INTERVENTORIA No 6	$ 99.977.510,00
7		
Total Acumulado	**$ 643.110.749,00**	

Valor Total Contrato interventoría
$ 1.638.436.841,00
Valor facturado Contrato Interventoría
$ 643.110.749,00
% Avance facturado Acumulado
39,25%

99,977,510.00

OBSERVACIONES

* Desde el día miércoles 25 de marzo el contratista de obra suspendieron todas las actividades de obra pmanisfestando contingencia financiera, informando que por no tener recusros no a podido consiganr al proveedor de la mezcla asfáltica y este no les va a suministrar mas asfalto. Esto afecta el cronograma de ejecución de obra, la interventoria emitio solicitud sin embargo el contratista manifiesta que requiere que la AEROCIVIL le cancele el acta 8 porque no cuenta con recursos.
* Se realizo reunion en la ciudad de bogota el dia 25 de marzo del 2026,
*Se realizó comité técnico de obra el día 27 de marzo de 2026
* Durante toda la semana del 23 de marzo y 29 de marzo, la comisión Topográfica del contratista junto con la comisión topográfica de la interventoría continúan reunidos revisando y concertando las cantidades de fresado, Emulsión Asfáltica y Mezcla Asfáltica para el Acta de corte Nº 9.

DIRECTOR DE OBRA

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 POR DISEÑO EN ÁREA CABECERA DE PISTA 16



FOTO Nº2. TOMA DE PUNTOS CON NIVEL DE PRECISIÓN ASFALTO INSTALADO COMPACTO



FOTO Nº3. PROCESO DE COMPACTACIÓN MECÁNICO TIPO RODILLO



FOTO Nº4. PROCESO DE VERIFICACION DE COTAS DE FRESADO COMISION TOPOGRAFICA INTERVENTORIA



FOTO Nº5. VERIFICACIÓN Y CONTROL DE LA TEMPERATURA EN MEZCLA ASFÁLTICA MEJORADA CON POLÍMEROS



FOTO Nº6. APLICACIÓN DE EMULSIÓN ASFÁLTICA EN AREA FRESADA CABECERA 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 Nº 7. PROCESO DE DESCARGA Y EXTENDIDO DE MEZCLA ASFÁLTICA P401 MEJORADA CON POLÍMEROS CABECERA PISTA 16



FOTO Nº8. PROCESO DE COMPACTACIÓN MECÁNICO TIPO NEUMÁTICOS



FOTO Nº9. PROCESO DE COMPACTACIÓN MECÁNICO TIPO RODILLO Y NEUMÁTICOS



FOTO Nº10. VERIFICACIÓN Y CONTROL DE LA TEMPERATURA EN MEZCLA ASFÁLTICA MEJORADA CON POLÍMEROS



FOTO Nº11. INSPECCIÓN ZONA DE SERVICIOS Y HALLAZGOS AMBIENTALES



FOTO Nº12. INSPECCIÓN DE SEÑALIZACIÓN VIAL AL INGRESO DEL ACOPIO.

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 Nº14. PROCESO DE CORRECCIONES POR MITIGACIÓN Y CONFINAMIENTO DE LAS ZONAS CRÍTICAS



FOTO Nº14. PROCESO DE CONFORMACIÓN DE RAMPA DE CIERRE TRANSVERSAL PARA TRANSICIÓN SUAVE Y SEGURA



FOTO Nº15. ACTIVIDAD DE FRESADO MECÁNICO POR DISEÑO CABECERA PISTA 16



FOTO Nº16. CONTROL DE TOPOGRAFÍA CONTRATISTA



FOTO Nº17. PROCESO DE EXTENDIDO MANUAL DE RAMPA LONGITUDINAL



FOTO Nº18. RAMPA LONGITUDINAL TERMINADA

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 Nº 19. JORNADA DE LIMPIEZA DE PISTA 16 Y ZONA DE SERVICIO DE SATÉLITE 1



FOTO Nº20. INSPECCIÓN DE BATERIAS SANITARIAS, DANDO CUMPLIMIENTO AL PMA DEL PROYECTO



FOTO Nº21. INSPECCIÓN A LA ZONA DE ACOPIO DE MATERIAL DE FRESADO



FOTO Nº22. COMPACTACIÓN DE RAMPA LONGITUDINAL CON VIBROCOMPACTADOR TIPO RODILLO



FOTO Nº23. CONTROL TOPOGRÁFICO INTERVENTORÍA

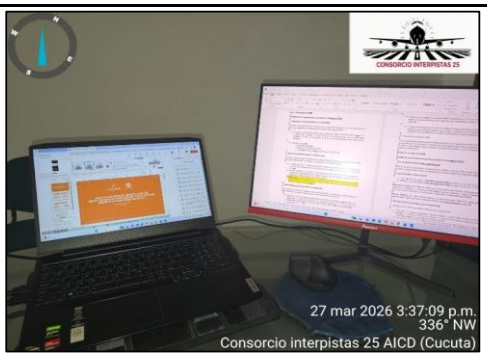


FOTO Nº24. COMITÉ SEMANAL 27/03/2026 DE FORMA VIRTUAL