



RESUMEN EJECUTIVO

www.pa-aerocafe.com

JUNIO de 2026



ESTADO ACTUAL DEL CONTRATO Y AVANCE DEL PROYECTO

AEROPUERTO DEL CAFÉ – ETAPA I



PATRIMONIO AUTÓNOMO
AEROCAFÉ
— UNIDAD DE GESTIÓN —

ESTADO ACTUAL DE AVANCE DE EJECUCIÓN DE OBRAS Y DE EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES CONTRATADAS


Se tiene 2 meses desde el acta de inicio del contrato de obra donde se han realizado:



ABRIL DE 2026 Inicio de la Etapa de Preconstrucción

- ✓ Presentación, revisión y trámite de hojas de vida del personal.
- ✓ Entrega y transferencia de información técnica, contractual, ambiental y predial.
- ✓ Reuniones de coordinación y socialización con actores.
- ✓ Apropiación, análisis y estudio de estudios y diseños existentes.
- ✓ Revisión de obligaciones de la Licencia Ambiental, PMA y demás instrumentos ambientales.
- ✓ Revisión de compromisos y actividades del Plan de Manejo Arqueológico.
- ✓ Visitas de reconocimiento y verificación en campo, cubriendo 94 predios y aproximadamente 149 hectáreas del área de intervención del proyecto.
- ✓ Acercamientos preliminares con propietarios de predios para ZODMES.



MAYO DE 2026 Consolidación de la Etapa de Preconstrucción

- ✓ Conformación y fortalecimiento de equipos técnicos especializados (BIM, social, ambiental y arqueológico).
- ✓ Mesas técnicas interdisciplinarias para la planeación y coordinación.
- ✓ Avance en la legalización de acuerdos con propietarios de ZODMES.
- ✓ Evaluación y análisis de alternativas de acceso al proyecto y zonas de disposición.
- ✓ Actividades de socialización y acercamiento con comunidades.
- ✓ Definición de metodologías, procedimiento y formatos de control.
- ✓ Elaboración y ajuste de planes de trabajo y herramientas de planeación.
- ✓ Evaluación de alternativas para la ubicación y adecuación de campamentos de obra.
- ✓ Instalación de oficinas y adecuación de infraestructura temporal.



ENFOQUE

Estas actividades consolidan el conocimiento integral del proyecto, garantizan el cumplimiento de los requisitos técnicos, ambientales y sociales, y preparan las condiciones para el inicio eficiente y seguro de las obras.

BENEFICIOS DEL AVANCE ACTUAL



Planeación ordenada y eficiente



Cumplimiento normativo y ambiental



Articulación con comunidades y actores del territorio



Reducción de riesgos y contingencias



Preparación para la ejecución efectiva de las obras

AEROPUERTO DEL CAFÉ

ETAPA I – LADO AIRE



PATRIMONIO AUTÓNOMO
AEROCAFÉ
UNIDAD DE GESTIÓN

2. CRONOLOGÍA DE HITOS CONTRACTUALES Y DE GESTIÓN



RESULTADO ALCANZADO

El proyecto pasó de la firma de contratos a la ejecución formal de la etapa de preconstrucción, consolidando la estructura técnica, contractual, ambiental, social y predial necesaria para el inicio progresivo de las obras de la Etapa I del Aeropuerto del Café.



Contratos suscritos y legalizados



Interventoría en ejecución



Infraestructura eléctrica en marcha



Preconstrucción en desarrollo



Coordinación institucional consolidada

ESTADO ACTUAL DEL CONTRATO Y AVANCE DEL PROYECTO

AEROPUERTO DEL CAFÉ – ETAPA I



ESTADO FINANCIERO



ESTADO ACTUAL

- ✓ Contrato a Precio Global Fijo.
- ✓ Sin anticipos ni pagos anticipados.
- ✓ 0 pagos realizados a la fecha.
- ✓ Proyecto en etapa de Preconstrucción (10 meses contractualmente).

EJECUCIÓN FINANCIERA



PAGOS REALIZADOS

\$0

ESTADO DE AVANCE DE ESTUDIOS Y DISEÑOS

AEROPUERTO DEL CAFÉ – ETAPA I



APROPIACIÓN DE ESTUDIOS Y DISEÑOS

- ✓ **5** comités quincenales de seguimiento realizados.
- ✓ Revisión y análisis progresivo por parte del Contratista de Obra.
- ✓ Etapa de preconstrucción: **10 meses** para la apropiación de diseños.
- ✓ Validación técnica y liberación progresiva por parte de la Interventoría.
- ✓ Comunicación de la interventoría concepto box-culvert [Link](#).



ESTRATEGIA DE EJECUCIÓN POR FASES



UGPAA



Contratista de Obra



Interventoría



Liberación de frentes por fases



Inicio de actividades constructivas

BENEFICIOS DE LA EJECUCIÓN POR FASES



Optimización de tiempos



Inicio escalonado de obras



Reducción de riesgos



Mayor eficiencia constructiva

CONCEPTO TÉCNICO DE LA INTERVENTORÍA DESDE EL COMPONENTE GEOTÉCNICO PARA EL INICIO DEL HITO 12 – BOX-CULVERT



PATRIMONIO AUTÓNOMO
AEROCAFÉ
UNIDAD DE GESTIÓN

	ASPECTO	CONCEPTO TÉCNICO
	• Exploración geológico-geotécnica	La exploración geotécnica específica resulta insuficiente para caracterizar adecuadamente los materiales de fundación debajo de la estructura, generando incertidumbre sobre las condiciones reales de soporte.
	• Líneas sísmicas	La información geofísica no reemplaza la necesidad de exploración directa suficiente en profundidad para validar las condiciones geotécnicas del Box Culvert.
	• Caracterización granulométrica y límites de consistencia	Será indispensable implementar controles rigurosos de drenaje, manejo de aguas, protección de excavaciones y control de humedad para evitar pérdida de capacidad portante o deterioro de los materiales.
	• Registros SPT	Los valores de resistencia deben interpretarse con precaución, pues podrían sobreestimar las condiciones reales del terreno debido a interferencias de partículas gruesas durante el ensayo.
	• Factor de seguridad	Los análisis deben verificarse con los factores mínimos exigidos por la NSR-10. Los criterios particulares del diseñador no pueden sustituir los requisitos normativos.
	• Resultados de estabilidad	El margen de seguridad es reducido y cualquier variación en parámetros geotécnicos o sísmicos podría afectar el cumplimiento normativo y la estabilidad proyectada.
	• Componente sísmico	Existe una incertidumbre relevante en la definición del coeficiente sísmico utilizado, lo que podría impactar directamente los resultados de estabilidad y la seguridad del diseño.
	• Resultados reportados	Debe aclararse la trazabilidad de los resultados para evitar errores de interpretación, especialmente en los análisis con menores márgenes de seguridad.
	CONSIDERACIÓN FINAL	Los aspectos anteriores deben ser tenidos en cuenta y confirmados para garantizar el cumplimiento normativo y la seguridad en el diseño y construcción del Box-Culvert.

CRONOGRAMA DE HITOS PRINCIPALES

AEROPUERTO DEL CAFÉ – ETAPA I



PATRIMONIO AUTÓNOMO
AEROCAFÉ
UNIDAD DE GESTIÓN



IMPACTO ESPERADO DEL PROYECTO

Infraestructura aeroportuaria moderna y segura que impulsa el desarrollo económico, turístico y social de Caldas y el país.



Seguridad
operacional



Sostenibilidad
ambiental



Desarrollo
regional



Gestión
transparente

AEROPUERTO DEL CAFÉ

ETAPA I – LADO AIRE



PATRIMONIO AUTÓNOMO
AEROCAFÉ
— UNIDAD DE GESTIÓN —

3. ACTIVIDADES EJECUTADAS Y AVANCES RELEVANTES (ABRIL – JUNIO 2026)



1. COMPONENTE TÉCNICO

Estudios y Diseños

- ✓ Apropriación, revisión y validación de estudios y diseños existentes.
- ✓ Actividades topográficas en aproximadamente 149 hectáreas.
- ✓ Definición preliminar de frentes de trabajo y secuencias constructivas.
- ✓ Mesas técnicas para optimización y validación de diseños.



2. COMPONENTE AMBIENTAL Y SOCIAL

Gestión Integral

- ✓ Revisión de obligaciones derivadas de la Licencia Ambiental.
- ✓ Seguimiento al Plan de Manejo Ambiental.
- ✓ Seguimiento al Plan de Manejo Arqueológico.
- ✓ Actividades de socialización con comunidades del área de influencia.
- ✓ Jornada de fortalecimiento de proveedores locales con participación de más de 280 asistentes.



3. COMPONENTE PREDIAL Y LOGÍSTICO

Gestión Territorial

- ✓ Avance en acuerdos relacionados con las ZODMES.
- ✓ Evaluación de accesos al proyecto.
- ✓ Identificación de zonas de disposición de materiales.
- ✓ Evaluación de alternativas para campamentos y áreas operativas.



4. COMPONENTE ADMINISTRATIVO Y CONTRACTUAL

Fortalecimiento Institucional

- ✓ Integración de equipos BIM, social, ambiental, geotecnia, geología y arqueológico.
- ✓ Instalación de oficinas operativas de obra e interventoría.
- ✓ Implementación de procedimientos de seguimiento y control.
- ✓ Consolidación de la coordinación entre contratista, interventoría y UGPAA.



RESULTADO ALCANZADO

Durante la etapa de preconstrucción se consolidaron las condiciones técnicas, ambientales, sociales, prediales y logísticas necesarias para habilitar progresivamente los futuros frentes constructivos del proyecto Aeropuerto del Café.



Gestión técnica
avanzada



Gestión ambiental
y social activa



Gestión predial
y logística en curso



Fortalecimiento
institucional



Preparación de
frentes constructivos

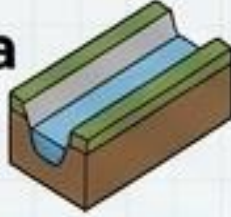
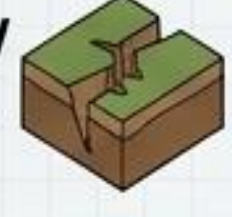
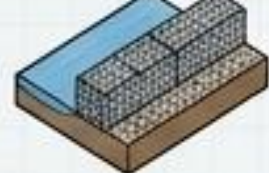
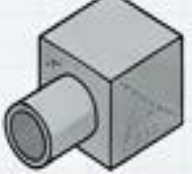
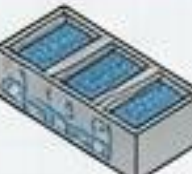
CONVENIO 008 DE 2025 – ISA INTERCOLOMBIA

Suscripción Convenio Interadministrativo con ISA Intercolombia: El convenio se suscribió por parte de la región el día 4 de julio de 2025 y por parte de la entidad fiduciaria del PAA el 16 de julio de 2025. Las partes son: i) INTERCOLOMBIA S.A. E.S.P. ii) PATRIMONIO AUTÓNOMO DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ iii) AEROCAFE DEPARTAMENTO DE CALDAS, iv) MUNICIPIO DE MANIZALES, v) MUNICIPIO DE PALESTINA, vi) INFICALDAS, vii) INFIMANIZALES

ESTADO DE AVANCE DEL CONVENIO ISA – SUBTERRANIZACIÓN DE LA LÍNEA ESMERALDA – LA ENEA 230 KV	
DERIVADOS	ESTADO ACTUAL
I. Ampliación de la vida útil de la línea de transmisión de energía a 230 kV que actualmente opera sobre infraestructura provisional.	se informa que las actividades correspondientes se encuentran en ejecución por parte de INTERCOLOMBIA S.A. E.S.P., conforme a la planeación definida para garantizar la continuidad operativa y la confiabilidad del sistema de transmisión mientras se desarrollan las etapas posteriores del proyecto de subterranización.
II. El acompañamiento de INTERCOLOMBIA en las especificaciones técnicas de los términos de referencia para la contratación de la obra de subterranización de la línea de transmisión Esmeralda-La Enea 230 kV.	Respecto de los alcances ii), iii) y iv) relacionados con el acompañamiento técnico para la estructuración de los términos de referencia, la verificación técnica de las obras de subterranización y el reconocimiento del delta de Operación y Mantenimiento de la infraestructura definitiva, se adelantan actividades de planeación y estructuración asociadas a la ejecución de las obras del box culvert proyectado en el corredor de la pista del Aeropuerto del Café.
III. La verificación técnica de la obra para la subterranización de la línea Esmeralda – La Enea a 230 kV, en el tramo que cruza la pista proyectada del AEROPUERTO DEL CAFÉ y la verificación del retiro definitivo de la línea provisional.	Una vez culminadas dichas intervenciones, se procederá con la ejecución de las obras de subterranización de la línea Esmeralda – La Enea a 230 kV y las actividades complementarias previstas en el convenio.
IV. Garantizar el reconocimiento y pago del delta en Operación y Mantenimiento de la línea subterranizada."	



Matriz de cumplimiento Zodmes

ZODME	Marco Legal	Obra Hidráulica Clave 	Restricciones / Geotecnia 	Foco Biótico / Social 
Villa Praga	[RES. 466/2010] [RES. 356/2022]	Canalización 36 y Gaviones 	Topografía quebrada. Plan de Impactos. 	Trampa de grasas. Veda forestal. 
La Bretaña	[RES. 0356/2022] [RES. 2100/2022]	Alcantarilla 1.2m 	Monitoreo erosivo Vaso 7.1 	Traslado Acueducto. Helechos Cyatheas. 
San José	[RES. 1831/2017]	Box Culvert Principal 	Ocupación de cauce obligatorio. 	Rescate epifitas en vaso de disposición. 
Cauce Sur	[RES. 2850/2017] [RES. 2265/2021]	Box Culvert Quebrada La Unión 	Base de Pista. Exige máxima densidad. Vorlronas: Base de Pista, Dige máxima densida. prevenimio el cearven crw vta previous 40de. 	Descapote al 100% previo. 
El Rodeo	[RES. 2024-0421]	7 Filtros Principales, 164 Secundarios 	Terrazas técnicas escalonadas. 	Rescate brinzales previo descapote. 
La Pitaya	[RES. 1575/2023]	Filtros Chimenea 	Exclusivo material RCD. 	Vivero temporal. Monitoreo SST/pH. 



ZODME PITAYA

Aeropuerto del Café – Etapa 1

FICHA TÉCNICA



PATRIMONIO AUTÓNOMO
AEROCAFÉ
UNIDAD DE GESTIÓN

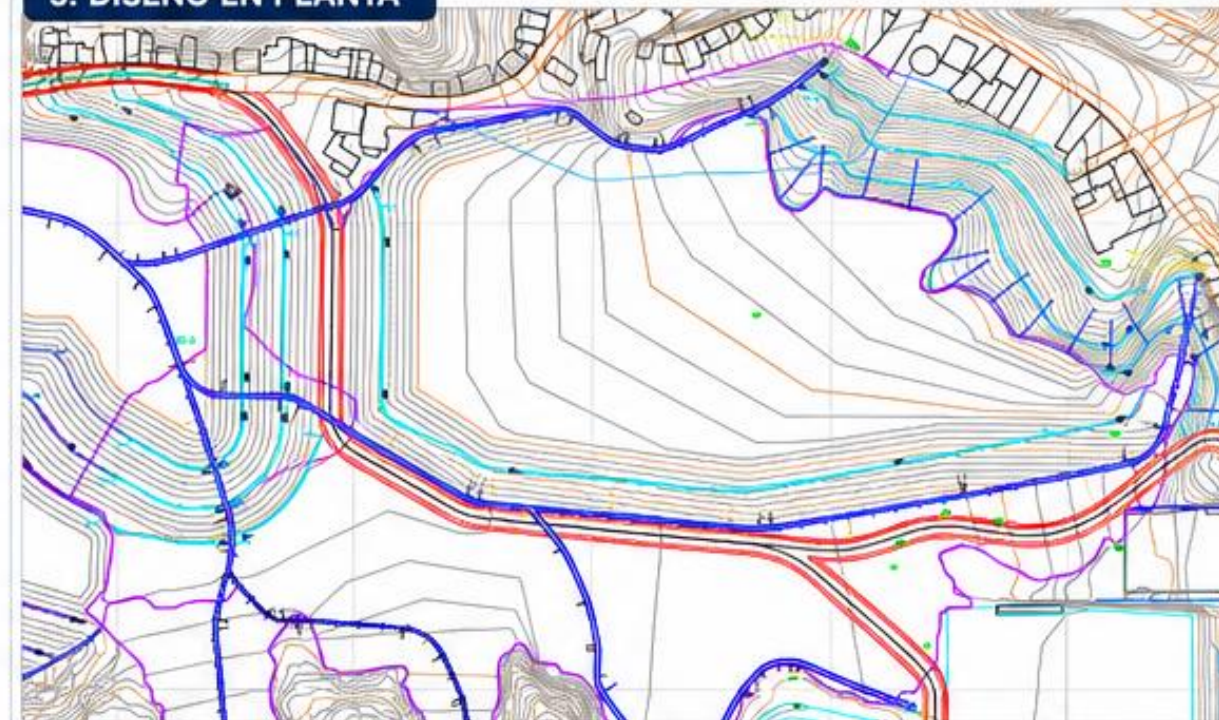
1. LOCALIZACIÓN



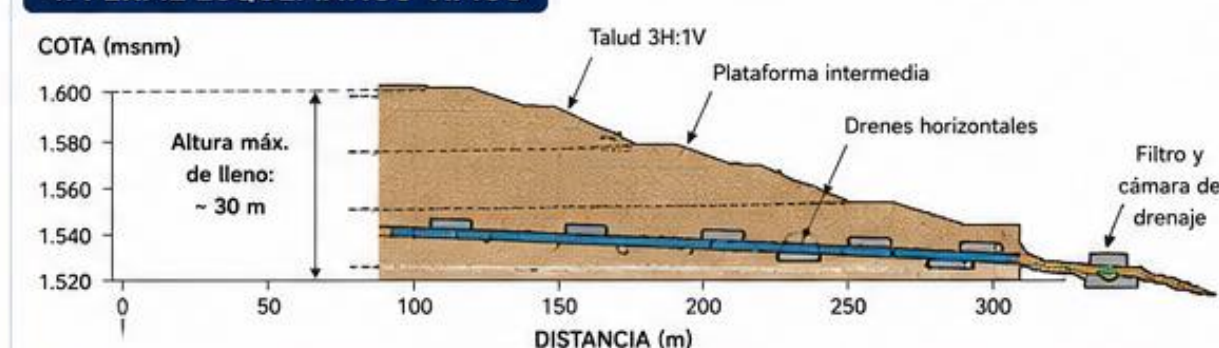
2. INFORMACIÓN BÁSICA

	CAPACIDAD TOTAL ESTIMADA	1.140.000 m ³
	ÁREA DE INTERVENCIÓN	88.000 m ²
	TIPO DE DEPÓSITO	Un (1) vaso
	ALTURA MÁXIMA DE LLENO	30 m
	TALUDES MÁXIMOS	3H : 1V
	COTA MÍNIMA PROYECTADA	1.550 msnm
	COTA MÁXIMA PROYECTADA	1.570 msnm
	USO DEL DEPÓSITO	Disposición de material sobrante proveniente de las excavaciones del Aeropuerto del Café – Etapa 1

3. DISEÑO EN PLANTA

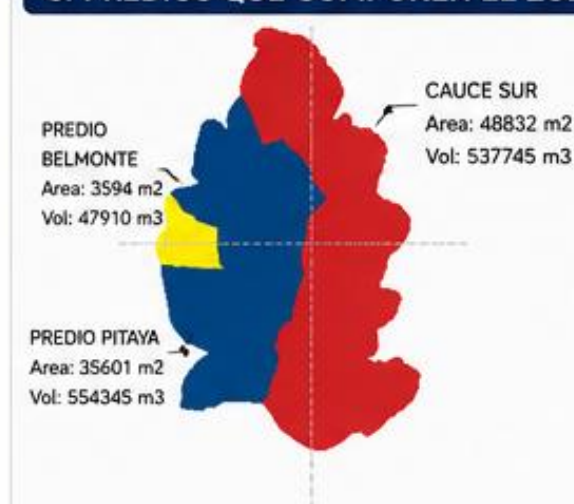


4. PERFIL ESQUEMÁTICO TÍPICO



⚠ El diseño se conecta con el ZODME Cauce Sur mediante el llenado del vaso de transición.

6. PREDIOS QUE COMPONEN EL ZODME PITAYA



ID	NOMBRE DEL PREDIO	ÁREA (m ²)	VOLUMEN (m ³)
1	CAUCE SUR	48.832	537.745
2	PREDIO PITAYA	35.601	554.345
3	PREDIO BELMONTE	3.594	47.910
TOTAL		88.027	1.140.000

Nota: Las áreas y volúmenes pueden presentar pequeñas diferencias por redondeo.

5. PROCESO CONSTRUCTIVO Y OBRAS PRINCIPALES

1 ADECUACIÓN INICIAL DEL ÁREA



- Localización y replanteo topográfico.
- Descapote y limpieza vegetal.
- Retiro de capa orgánica.
- Adecuación de accesos temporales y permanentes.
- Construcción de obras provisionales para control de aguas superficiales.
- Conformación inicial de plataformas de trabajo.

2 CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE DRENAJE DE FUNDACIÓN



- Drenos de fondo.
- Drenos horizontales.
- Filtros longitudinales.
- Filtros transversales.
- Barreras drenantes.
- Cámaras de inspección.
- Descargas controladas hacia los cauces existentes.

3 CONFORMACIÓN DEL VASO DE DISPOSICIÓN



Actividades

- Extendido de material sobrante.
- Colocación por capas sucesivas.
- Humectación cuando sea requerida.
- Compactación por capas.
- Control topográfico permanente.
- Conformación de terrazas intermedias.

Parámetros generales

- Altura máxima de lleno: 30 m.
- Taludes máximos: 3H:1V.

4 CONSTRUCCIÓN DE TALUDES Y BERMAS



- Taludes perimetrales.
- Bermas de estabilización.
- Plataformas de operación.
- Sistemas de evacuación de escorrentías.

5 OBRAS HIDRÁULICAS SUPERFICIALES



Obras principales

- Cunetas perimetrales.
- Canales revestidos.
- Canales rápidos.
- Estructuras de disipación.
- Entregas controladas.
- Protección de descargas.

7 CONFORMACIÓN FINAL Y CIERRE



Obras finales

- Perfilado de taludes.
- Conformación de superficie definitiva.
- Cobertura vegetal.
- Revegetalización.
- Obras de bioingeniería.
- Control de erosión.
- Monitoreo geotécnico e hidráulico.

INFORME DE ALTERNATIVAS TÉCNICAS RELACIONADAS CON EL ZODME LA PITAYA

1 	¿Cómo impacta esta contingencia la ruta crítica del proyecto, específicamente el cronograma de remoción de tierras y el avance de la obra en general?	• No genera impacto en la ruta crítica ni en el cronograma de remoción de tierras. • El contratista actualmente realiza actividades de revisión técnica y de escritorio. • El proyecto cuenta con múltiples ZODMES autorizadas (Villa Praga, El Rodeo, San José, La Bretaña, Cauce Sur y La Pitaya) con capacidad suficiente; el balance de masas ofrece un margen de seguridad definitivo. • El movimiento de tierras a gran escala y la operación de equipo pesado no hacen parte de las obligaciones de este periodo inicial. • Conforme a las cláusulas 8.3 y 8.4 del contrato, la gestión, disponibilidad y operación de los ZODMES es responsabilidad del Contratista, quien asume los riesgos asociados a su utilización. • La eventual indisponibilidad de uno de estos sitios no debería afectar el avance general de la obra.									
2 	En caso de que la alteración del cronograma sea inminente, ¿cuáles serían las nuevas fechas proyectadas para los hitos afectados?	• Al encontrarse el proyecto dentro del periodo de análisis de ingeniería, no existe un desplazamiento real ni inminente en los plazos de ejecución en campo. • Esta Unidad de Gestión no ha proyectado ni modificado las fechas de los hitos constructivos originales. • En conjunto con la Interventoría, se mantiene el esquema de tiempos pactado en el contrato.									
3 	¿Qué alternativas de carácter técnico se han evaluado para garantizar la ejecución de los contratos sin desviarse significativamente del cronograma actual de obra del Aeropuerto del Café?	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">ALTERNATIVAS TÉCNICAS PROPUESTAS POR EL CONTRATISTA DE OBRA</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1082 947 1699 1303"> Alternativa A Plan de Cargas y Distribución de Volúmenes en la Red de ZODMES Modelación para redistribuir los flujos iniciales de excavación hacia los frentes completamente disponibles y liberados del proyecto (Villa Praga, El Rodeo, San José, La Bretaña y Cauce Sur), estructurando la contingencia operativa para absorber los primeros metros cúbicos de las explanaciones si fuera necesario. </td><td data-bbox="1715 947 2332 1303"> Alternativa B Ajuste y optimización a los diseños del ZODME La Pitaya Evaluación técnica para sectorizar el inicio del ZODME La Pitaya en subcuencas o laderas que no pertenezcan al predio Belmonte, proyectando el arranque de filtros y canales hidráulicos exclusivamente en las áreas que ya son propiedad del Patrimonio Autónomo. </td><td data-bbox="2349 947 2965 1303"> Alternativa C Uso de Escombreras y Sitios de RCD Cercanos Análisis de viabilidad técnica y capacidad de recepción de sitios autorizados para Residuos de Construcción y Demolición (RCD) cercanos al área de influencia, evaluando puntualmente opciones estratégicas como La del Predio La Manila, para diversificar los puntos de disposición autorizados. </td></tr> <tr> <td colspan="3">  Estas alternativas son absoluta responsabilidad del contratista de obra, quien (para el caso del predio La Pitaya) debe plantear las soluciones técnicas que permitan una adecuada atención al cronograma de obra establecido. </td></tr> </tbody> </table>	ALTERNATIVAS TÉCNICAS PROPUESTAS POR EL CONTRATISTA DE OBRA			Alternativa A Plan de Cargas y Distribución de Volúmenes en la Red de ZODMES Modelación para redistribuir los flujos iniciales de excavación hacia los frentes completamente disponibles y liberados del proyecto (Villa Praga, El Rodeo, San José, La Bretaña y Cauce Sur), estructurando la contingencia operativa para absorber los primeros metros cúbicos de las explanaciones si fuera necesario.	Alternativa B Ajuste y optimización a los diseños del ZODME La Pitaya Evaluación técnica para sectorizar el inicio del ZODME La Pitaya en subcuencas o laderas que no pertenezcan al predio Belmonte, proyectando el arranque de filtros y canales hidráulicos exclusivamente en las áreas que ya son propiedad del Patrimonio Autónomo.	Alternativa C Uso de Escombreras y Sitios de RCD Cercanos Análisis de viabilidad técnica y capacidad de recepción de sitios autorizados para Residuos de Construcción y Demolición (RCD) cercanos al área de influencia, evaluando puntualmente opciones estratégicas como La del Predio La Manila, para diversificar los puntos de disposición autorizados.	 Estas alternativas son absoluta responsabilidad del contratista de obra, quien (para el caso del predio La Pitaya) debe plantear las soluciones técnicas que permitan una adecuada atención al cronograma de obra establecido.		
ALTERNATIVAS TÉCNICAS PROPUESTAS POR EL CONTRATISTA DE OBRA											
Alternativa A Plan de Cargas y Distribución de Volúmenes en la Red de ZODMES Modelación para redistribuir los flujos iniciales de excavación hacia los frentes completamente disponibles y liberados del proyecto (Villa Praga, El Rodeo, San José, La Bretaña y Cauce Sur), estructurando la contingencia operativa para absorber los primeros metros cúbicos de las explanaciones si fuera necesario.	Alternativa B Ajuste y optimización a los diseños del ZODME La Pitaya Evaluación técnica para sectorizar el inicio del ZODME La Pitaya en subcuencas o laderas que no pertenezcan al predio Belmonte, proyectando el arranque de filtros y canales hidráulicos exclusivamente en las áreas que ya son propiedad del Patrimonio Autónomo.	Alternativa C Uso de Escombreras y Sitios de RCD Cercanos Análisis de viabilidad técnica y capacidad de recepción de sitios autorizados para Residuos de Construcción y Demolición (RCD) cercanos al área de influencia, evaluando puntualmente opciones estratégicas como La del Predio La Manila, para diversificar los puntos de disposición autorizados.									
 Estas alternativas son absoluta responsabilidad del contratista de obra, quien (para el caso del predio La Pitaya) debe plantear las soluciones técnicas que permitan una adecuada atención al cronograma de obra establecido.											
4 	Ante una eventual variación del cronograma, ¿qué estrategias de carácter jurídica y contractual se plantearán para evitar mayores valores (sobre costos) y posibles reclamaciones en los contratos de obra e interventoría?	• El contratista está desarrollando sus labores en oficina, sin impedimentos físicos en el terreno. • Carece de fundamentos legales para presentar reclamaciones por sobrecostos, mayor permanencia o improductividad de maquinaria, puesto que contractualmente no puede exigir frentes de obra abiertos para construir el día de hoy.									

ESTRATEGIAS PARA MANTENER LA INDEMNIDAD DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO AL HACER LA TRANSICIÓN A LA FASE DE CONSTRUCCIÓN



Exigencia de la Planeación Logística Preventiva

Se dejará constancia en las mesas de trabajo actuales que el contratista debe entregar su plan de construcción asumiendo las condiciones prediales informadas, obligándose a mitigar cualquier daño potencial mediante la programación de frentes de corte iniciales en las áreas asociadas a los ZODMES con disponibilidad del 100%.



Acciones de Conminación sobre el Predio

En paralelo, se adelantarán acciones de conminación y requerimientos de ley contra la titular del Predio Belmonte por el incumplimiento en la entrega, con apoyo de la Asociación Aeropuerto del Café y su facultad legal para activar mecanismos de expropiación (Ley 388 de 1997) o imposición de servidumbres, garantizando la tenencia material del inmueble antes de iniciar la etapa preliminar del contrato de obra.



GRACIAS!

Unidad de Gestión Patrimonio Autónomo Aerocafé

