1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO			
Contrato:	de Interventoría		
Número:	23001299 H3 de 2024	**Fecha:**	12/07/2024
Objeto: REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF).			
Contratista:	GEOTECNIA Y CIMIENTOS INGEOCIM SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA - INGEOCIM S.A.S identificado con NIT. 800.155.100-6.		
Interventor y/o Supervisor:	Angela Constanza Castellanos. C.C. 52.150.943 Funcionario de la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuaria.		
Valor inicial del contrato:	SEISCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS VEINTIDOS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y TRES PESOS M/CTE ($684.322.873,00) IVA incluido y todos los costos directos e indirectos y los impuestos		
Plazo inicial de ejecución del contrato:	CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO: El plazo estimado para la ejecución del contrato será de siete (07) meses sin exceder el 16 de diciembre de 2024, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías.		
Fecha de inicio del contrato:	13/08/2024	**Fecha de terminación del contrato:**	24/03/2024

PRÓRROGAS	
Número de Prórroga	**Plazo**
1. Modificación No. 1	Tres (3) Meses
2.	
3.	
Fecha de terminación final del contrato de acuerdo con la(s) prórroga(s):	17/03/2024

ADICIONES	
Número de Adición	**Valor ($)**

1. N/A.	N/A.
2.	
3.	
Valor total del contrato:	

SUSPENSIONES	
Número del Acta de Suspensión	**Tiempo**
1. Suspensión No. 1	Desde el 04/03/2025 hasta 10/03/2025.
2.	
3.	
Fecha de terminación del contrato de acuerdo con la suspensión:	24/03/2025

MODIFICACIONES CONTRACTUALES (OTROSÍ)		
Número de la Modificación	**Cláusula Nº**	**Descripción**
1. Modificación No. 1	4	MODIFICAR la CLÁUSULA CUARTA – PLAZO DEL CONTRATO, en el sentido de prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2024 por tres meses, es decir, hasta el 17 de marzo de 2025.
2.		
3.		

CESIONES	
Cedente	**Cesionario**
1. N/A.	N/A.
2.	
3.	

SANCIONES IMPUESTAS CON ANTERIORIDAD		
Causal	**Acto Administrativo**	**(Clase de Sanción)**
1. N/A.	N/A.	N/A.
2.		

3.		

GARANTÍAS SOLICITADAS EN EL CONTRATO			
Clase de Garantía:	CUMPLIMIENTO		
Número de Garantía:	14-44-101214552		
Fecha de Expedición de la Garantía.	17/12/2024	**Fecha de Aprobación de la garantía**	17/12/2024
Descripción del Amparo:	• Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato. • Incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista, derivadas de la contratación del personal utilizado en el territorio nacional para la ejecución del contrato amparado. • Mala calidad de los servicios contratados. o de los productos entregados en ejecución de consultorías, tanto de estudios y diseños como de interventoría.		
Porcentaje:	• Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato: En una cuantía equivalente al treinta por ciento [30%] del valor del contrato. • Incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista, derivadas de la contratación del personal utilizado en el territorio nacional para la ejecución del contrato amparado: En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato. • Mala calidad de los servicios contratados. o de los productos entregados en ejecución de consultorías, tanto de estudios y diseños como de interventoría: En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.		
Anexo:	Anexo 5		

2. ESTADO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL

Se deja constancia del estado de ejecución contractual a la fecha de la presente SOLICITUD, como se relaciona a continuación:

2.1 ESTADO TÉCNICO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El contrato de interventoría en el Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto se encuentra actualmente en fase de ejecución. Desde el punto de vista técnico, se han presentado avances en la supervisión de las actividades constructivas, aunque se han identificado retrasos en la ejecución por parte del contratista desde diciembre de 2024. En respuesta a esta situación, se ha implementado un plan de contingencia aprobado para mitigar los atrasos y garantizar el cumplimiento de los objetivos del proyecto.

Hasta la fecha, no se ha declarado el cumplimiento total del contrato, dado que las obras supervisadas aún están en desarrollo. Tampoco se han iniciado actuaciones administrativas o acciones legales relacionadas con el incumplimiento del contrato. Sin embargo, la interventoría mantiene un seguimiento riguroso para verificar el progreso del proyecto y asegurar que se cumplan todas las obligaciones contractuales.

.

2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

BALANCE GENERAL

CONCEPTO	VALOR CONTRATO	VALOR EJECUTADO	VALOR ORDEN DE PAGO
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$ 684.322.873		
ADICIONES			
AJUSTES			
MAYOR CANTIDAD OBRA			
OBRA EJECUTADA		$110.157.111	
SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR			
OTROS			
VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA			
VALOR TOTAL CONTRATO	**$ 684.322.873**	**$110.157.111**	**$ 0**

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

En mi calidad de supervisor/interventor del contrato cuyos datos se han enunciado, con fundamento en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, de acuerdo con el cual *"(…) Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales. En los contratos que celebren las entidades estatales podrán incluirse las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público y a los principios y finalidades de esta Ley y a los de la buena administración*.", con el fin de garantizar la eficacia del contrato de la referencia, solicito:

TIPO DE MODIFICACIÓN	ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN
PRÓRROGA	____DÍAS ___4__MESES _____AÑOS
ADICIÓN	VALOR EN NÚMEROS: TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS PESOS ($347.289.600,00) M/CTE. VALOR EN SMMLV: DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES CON 97/100 (243,97) DESCRIPCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL ALCANCE TÉCNICO DEL CONTRATO
OTRA	CLÁUSULA PARA MODIFICAR: **Clausula 4. PLAZO DEL CONTRATO** ¿Cómo está? *"El plazo estimado para la ejecución del contrato será de siete (07) meses sin exceder el 16 de diciembre de 2024, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías..."* *MODIFICATORIO No. 01* *"CLÁUSULA PRIMERA. – MODIFICAR la CLÁUSULA CUARTA – PLAZO DEL CONTRATO, en el sentido de prorrogar el plazo de ejecución del*

		contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2024 por tres meses, es decir, hasta el 17 de marzo de 2025. ¿Cómo se modificará? El plazo estimado para la ejecución del contrato **será hasta el 24 de julio de 2025**, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías. **Clausula 5 VALOR DEL CONTRATO** ¿Cómo está? El valor del contrato es hasta por la suma de SEISCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS VEINTIDOS MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y TRES PESOS M/CTE ($684.322.873,00) IVA incluido y todos los costos directos e indirectos y los impuestos, tasas y contribuciones que conlleven la celebración y ejecución total de contrato. EL INTERVENTOR con la suscripción del contrato acepta que en el evento en que el valor total a pagar tenga centavos, estos se ajusten o aproximen al Peso, ya sea por exceso o por defecto, si la suma es mayor o menor a cincuenta (50) centavos. Lo anterior, sin que sobrepase el valor total establecido en el contrato. ¿Cómo se modificará? El valor del Contrato es por la suma de MIL TREINTA Y UN MILLONES SEISCIENTOS DOCE MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES PESOS ($1.031.612.473,00) M/CTE IVA incluido y todos los costos directos e indirectos y los impuestos, tasas y contribuciones que conlleven la celebración y ejecución total de contrato. EL INTERVENTOR con la suscripción del contrato acepta que en el evento en que el valor total a pagar tenga centavos, estos se ajusten o aproximen al Peso, ya sea por exceso o por defecto, si la suma es mayor o menor a cincuenta	

	(50) centavos. Lo anterior, sin que sobrepase el valor total establecido en el contrato

Lo anterior toda vez que existe la siguiente justificación:

Relacione la justificación técnica, legal o económica que sustenta la solicitud de modificación.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

La recomendación de ampliación del plazo del contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2024 tiene por objeto el seguimiento, vigilancia y control de las obligaciones vinculadas al contrato de obra No. 23001138 H4 de 2024, cuyo plazo de ejecución fue recomendado ampliar hasta en cuatro (4) meses por oficio T-003-2024-152-OFC del 14 de marzo de 2025, requeridos para la atención de la gestión de las siguientes actividades pendientes de ejecución:

EDT	Nombre de tarea	% Ejecutado	% Falta
2	ETAPA DE CONSTRUCCION	26,00%	74,00%
2.2	LOCALIZACIÓN, REPLANTEO Y CONTROL TOPOGRÁFICO (INCLUYE ENTREGA DE PLANOS RECORD y AS BUILT).	65,00%	35,00%
2.3	ZONA 1	15,00%	85,00%
2.3.2	EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO.	24,00%	76,00%
2.3.4	SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL TOLERABLE TIPO INV 220.	44,00%	56,00%
2.3.5	SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR ESTABILIZADA CON CEMENTO.	0,00%	100,00%
2.3.7	RECUBRIMIENTO CON EMPRADIZACIÓN. INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN	0,00%	100,00%
2.4	ZONA 2	4,00%	96,00%
2.4.2	EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO.	10,00%	90,00%
2.4.4	SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL TOLERABLE TIPO INV 220.	12,00%	88,00%
2.4.5	SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR ESTABILIZADA CON CEMENTO.	0,00%	100,00%
2.4.7	RECUBRIMIENTO CON EMPRADIZACIÓN. INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN	0,00%	100,00%
2.6	ZONA 3	0,00%	100,00%
2.6.2	EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO.	0,00%	100,00%
2.6.4	SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL TOLERABLE TIPO INV 220.	0,00%	100,00%
2.6.5	SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR ESTABILIZADA CON CEMENTO.	0,00%	100,00%
2.6.7	RECUBRIMIENTO CON EMPRADIZACIÓN. INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN	0,00%	100,00%

En el mismo sentido, tal como se consolidó en el oficio T-003-2024-152-OFC del 14 de marzo de 2025, es preciso aclarar que en el marco de la ejecución del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2024, se identificaron una serie de actividades adicionales como resultado del levantamiento topográfico realizado a partir de los acuerdos de la reunión del 24 de octubre de 2024, con el objeto de corregir las inconsistencias presentadas en los insumos topográficos (nube de puntos) iniciales entregados por la Aerocivil, las cuales han conllevado a la necesidad de incorporar los mismos, por causa no imputable al contratista de obra.

Durante este proceso, se evidenciaron inconsistencias en los niveles proyectados, lo que generó la necesidad de ajustes en la topografía base del proyecto. La actualización del levantamiento permitió obtener una representación más precisa del sitio de intervención, identificando así la necesidad de incluir nuevas actividades dentro del contrato, para lo cual se conceptuó por la interventoría su necesidad, en los siguientes términos:

"(...)

(...)

i. ***NP01 REALCE CAJA ELECTRICA 1.00x0,60m (H≤ 0.70m) - INCLUYE REÚSO DE TAPA:***

En virtud del replanteo de los estudios y diseños, así como de los ajustes topográficos realizados para garantizar los espesores de la estructura definida para las franjas de seguridad, se identificaron 29 cajas en la franja Noreste (NE) y 16 cajas en la franja Sureste (SE), para un total de 45 cajas, tal como se relaciona en el acta de modificación adjunta, respecto de las cuales se ha determinado la necesidad de ajustar su nivel conforme a la cota final establecida para dichas franjas.

Durante la localización y replanteo, se evidenció que algunas cajas presentaban desniveles significativos con respecto a la superficie proyectada, lo que podría comprometer la funcionalidad de los sistemas eléctricos y la integridad estructural de la franja de seguridad, por lo que, el ajuste de las cajas eléctricas es un requisito indispensable para evitar interferencias con la estructura final y asegurar la correcta operatividad de las instalaciones eléctricas en el área intervenida.

En este sentido, se plantea la actividad de realce de las cajas eléctricas (NP01), la cual consiste en la elevación y nivelación de las cajas existentes mediante la aplicación de material estructural adecuado y la posterior consolidación de la superficie. Esta actividad es necesaria para garantizar que las cajas cumplan con la cota establecida en el diseño final y no generen afectaciones a la seguridad operacional del aeropuerto.

ii. ***NP02 EXCAVACION MANUAL H≤2 M:***

Requerida en áreas donde las condiciones del terreno no permiten el uso de maquinaria, para el realce de las cajas eléctricas ubicadas en las franjas de seguridad. Esta actividad se requiere para la adecuación de las cajas eléctricas en las franjas de seguridad. Se identificaron 29 cajas a realzar en la franja Noreste (NE) y 16 cajas a realzar en la franja Sureste (SE), para un total de 45 cajas, por lo cual, se estima un volumen de 324 m3 de excavación, tal como se relaciona en el acta de modificación adjunta.

iii. ***NP03 DEMOLICION DE CONCRETO TOTAL O PARCIAL, SIMPLE Y/O REFORZADO - INCLUYE RETIRO Y DISPOSCION DE ESCOMBROS:***

Como resultado de la localización y replanteo y los ajustes topográficos, se identificó la necesidad de demoler ciertas estructuras de concreto dentro de las franjas de seguridad del aeropuerto. Estas estructuras corresponden a placas de concreto que originalmente servían como soporte para las luces "PAPI" y las antenas de navegación aérea. Sin embargo, debido a la reubicación de estos equipos en cumplimiento de los lineamientos operacionales y de seguridad, dichas placas han quedado sin funcionalidad y requieren ser retiradas.

Las placas de concreto se encuentran distribuidas en distintas zonas de las franjas de seguridad del aeropuerto, se adjunta los planos en donde se localizan las áreas a demoler. Dado que las estructuras existentes ya no cumplen con su función y afectan la configuración final de la franja, su demolición es necesaria para garantizar la uniformidad de la superficie, la integridad estructural del área y el cumplimiento de las especificaciones técnicas del proyecto. La actividad no estaba prevista en los estudios y diseños iniciales, pero se

incorpora como una acción complementaria para asegurar la funcionalidad y seguridad de la infraestructura aeroportuaria conforme a la normativa vigente

iv. ***NP04 CONFORMACION DE MATERIAL DEL SITIO PARA FRANJAS DE SEGURIDAD (NO INCLUYE EL TRANSPORTE INTERNO DEL MATERIAL):***

Incluido para atender la necesidad de estabilización y nivelación del sitio en donde se realizará la disposición del material sobrante producto de la excavación, por considerarse reutilizable, esta conformación se realizará dentro de las instalaciones del aeropuerto, específicamente en la zona Noroeste (NO) de la pista de aterrizaje, en las abscisas K1+540, K1+660 y K1+960, de conformidad con lo establecido en el ítem 2.1. "EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO" en el cual no se encontraba prevista esta actividad específica, necesaria para garantizar las condiciones de seguridad de la operación aeroportuaria.

Por otra parte, se ha identificado igualmente la existencia de mayores cantidades de obra relacionadas a continuación, las cuales fueron conceptuadas de manera favorable igualmente en la comunicación T-003-2024-152-OFC, así:

"(...)

2.2 Mayores cantidades de obra

*De acuerdo con los estudios previos y anexo técnico del proceso de selección Licitación Pública No.23001138 H4 DE 2023 cuyo objeto correspondió a "REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)" se indicó: La AEROCIVIL mediante el contrato No. 19001315- H4-2019 y cuyo objeto fue: "REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO", con KMA CONSTRUCCIONES, contrató los diseños de la estructura de suelos, necesario para mejorar las franjas de seguridad, y bajo ese contrato se construyeron 95.359 m2 de franjas, quedando por ejecutar **74.624 m2**, los cuales deben quedar con la misma estructura diseñada y construida, sin embargo" (Negrilla y subraya fuera de texto inicial).*

*No obstante lo anterior, durante la etapa de apropiación de los diseños al evidenciarse deficiencias en la información topográfica entregada por la AEROCIVIL, correspondiente a la nube de puntos remitida por el contratista KMA CONSTRUCCIONES S.A.S. en desarrollo del contrato No. 19001315- H4-2019, se determinó por la entidad la necesidad de realizar la actualización del levantamiento topográfico en un área de 142.955 m^2, determinándose un área de intervención o alcance de la meta física correspondiente a **75.533 m^2** .*

En consecuencia, con el incremento del área objeto de levantamiento topográfico en 908 m^2 de intervención en la meta física, se generan las siguientes mayores cantidades de obra al interior del contrato No.23001138 H4 DE 2024:

v. *ITEM 1.1 LOCALIZACIÓN, REPLANTEO Y CONTROL TOPOGRÁFICO (INCLUYE ENTREGA DE PLANOS RECORD y AS BUILT)*

Como consecuencia de la mayor actividad desarrollada en un levantamiento de 142.955 m^2, tal como se evidencia en el levantamiento topográfico entregado por el contratista de obra y aprobado por la interventoría y remitido a la AEROCIVIL por oficio T-003-2024-091-OFC del 22 de noviembre de 2024.

vi. *ITEM 2.1 EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO*

Como consecuencia del incremento del área de intervención en 908 m^2 se genera una mayor cantidad de excavación en un volumen estimado de 8.248 m^3, tal como se verifica del levantamiento topográfico.

Por otra parte, durante la ejecución de las actividades correspondientes al ítem 2.1 "EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS EN SITIO AUTORIZADO" se han

identificado la existencia de acolchonamientos en el material tolerable ya instalado, debido a condiciones geotécnicas adversas identificadas en la subrasante.

El concepto geotécnico concluye que, si bien existen áreas con alta saturación, estas no afectan la totalidad del ancho de la franja de seguridad. Por lo tanto, cualquier mejoramiento adicional debe limitarse a estas zonas críticas y no aplicarse en toda la extensión de la franja. Se ha comprobado que en estas áreas específicas no se puede garantizar la compactación adecuada del material tolerable, por lo que se requiere la instalación de espesores mayores de material tolerable con el propósito de corregir los acolchonamientos que se presenten, mejorando la capacidad portante antes de continuar con la instalación de la estructura establecida en los estudios y diseños.

En este sentido, y con base en el análisis realizado por el especialista en geotecnia del consorcio contratista, se ha determinado que las condiciones del subsuelo han presentado variaciones significativas en comparación con los estudios preliminares, generando la necesidad de ajustes en las cantidades de obra. Dicho análisis evidencia que los niveles de saturación han comprometido la capacidad portante del suelo, haciendo necesaria la incorporación de medidas adicionales para garantizar la estabilidad y durabilidad de la infraestructura.

Los ajustes contemplados incluyen, pero no se limitan a, la optimización de la estructura de la franja de seguridad, la inclusión del material tolerable con mejor capacidad drenante en un mayor espesor garantizará que la implementación de esta solución geotécnica puede mitigar los efectos adversos de la saturación. Estas medidas han sido evaluadas y sustentadas por el especialista en geotecnia, cuyo concepto técnico se anexa a la presente comunicación junto con el aval del especialista en geotecnia de la interventoría.

Como resultado de estos acolchonamientos y cada uno de los ítems no previstos identificados en la localización y replanteo topográfico, será necesario implementar medidas correctivas, incluyendo la inclusión de cantidades mayores de material tolerable para mejorar la subrasante, las cuales se encuentran en el balance adjunto al presente comunicado. Este procedimiento se realizará de acuerdo con las especificaciones técnicas del contrato y bajo estrictos controles de calidad, garantizando que el CONSORCIO ALFA entregue una subrasante adecuada para el material tolerable y la posterior instalación de la base estabilizada.

Los acolchonamientos asociados a los problemas de saturación de la subrasante se estiman en un aproximado del 60% del área de las franjas Noreste (NE), Noroeste (NO) y Sureste (SE), es importante mencionar que, estas áreas son estimadas y calculadas por el espesor recomendado por el especialista en geotecnia del CONSORCIO ALFA, de igual forma revisado y avalado por el especialista en geotecnia de la interventoría.
Asimismo, como se ha mencionado, hasta que no se realice la excavación no se podrá verificar la subrasante para verificar el estado de esta y evaluar si es necesario el mejoramiento propuesto por el consorcio contratista, esta evaluación se debe realizar in situ junto interventoría y contratista. A continuación, se muestra las cantidades estimadas de acuerdo con lo anteriormente mencionado:

COSTADO	***ABSCISA***		***FALLOS EXCAVACIÓN***
	INICIO	***FIN***	***[m3]***
NORESTE	*K1+190*	*K2+140*	*11.685,56*
NOROESTE	*K1+210*	*K2+140*	*5.490,90*
SURESTE	*K0+140*	*K0+990*	*5.483,46*
		TOTAL	***22.659,92***

De acuerdo con lo anterior, como consecuencia del mayor área de intervención y los fallos de la subrasante identificados, se genera una mayor cantidad equivalente a un volumen de 30.908 m^3

vii. ITEM 4.1 SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL TOLERABLE TIPO INV 220.

Como consecuencia del incremento del área de intervención en 908 m^2 se genera una mayor cantidad de excavación en un volumen estimado de 8248 m^3, tal como se verifica del levantamiento topográfico aprobado por la interventoría y remitido a la AEROCIVIL por oficio T-003-2024-091-OFC del 22 de noviembre de 2024, conllevando un incremento de volumen en la actividad equivalente a 24.103 m^3.

De manera adicional y de conformidad con lo expuesto respecto del ítem 2.1 EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO teniendo en cuenta las condiciones de saturación de la subrasante, se requiere incrementar el volumen de excavación dada las condiciones a efectos de dar cumplimiento a las especificaciones y condiciones de diseño de compactación de la capa superior incrementándose en consecuencia el ítem 4.1 en un volumen estimado de 30.908 m^3 con la precisión que el volumen final depende de los niveles de excavación que, como se indicó hasta que no se realice la excavación no se podrá verificar la subrasante para verificar el estado de esta y evaluar si es necesario el mejoramiento propuesto por el consorcio contratista, evaluación se debe realizar in situ.

viii. ITEM 5.1 SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR ESTABILIZADA CON CEMENTO.

Como consecuencia del incremento del área de intervención en 908 m^2 se genera una mayor cantidad de excavación en un volumen estimado de 181 m^3, tal como se verifica del levantamiento topográfico aprobado por la interventoría y remitido a la AEROCIVIL por oficio T-003-2024-091-OFC del 22 de noviembre de 2024.

ix. ITEM 7.1 RECUBRIMIENTO CON EMPRADIZACIÓN. INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN.

Como consecuencia del incremento del área de intervención en 908 m^2 se genera una mayor cantidad de la actividad de empradización en un área de 908 m^2, tal como se verifica del levantamiento topográfico aprobado por la interventoría y remitido a la AEROCIVIL por oficio T-003-2024-091-OFC del 22 de noviembre de 2024.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, adjunto a la presente comunicación se adjunta el Acta de Modificación de Cantidades (mayores y menores) al interior de la cual se incluyen los ítems no previstos referidos anteriormente, las actividades que generaron mayores cantidades de obra, se disminuye el rubro correspondiente al ítem 3.1 TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EXCEDENTES DE EXCAVACIÓN y se retira el ítem 6.1 RIEGO DE LIGA CON EMULSIÓN ASFÁLTICA NORMA FAA P-602, INCLUYE TRANSPORTE, el cual técnicamente no cuenta con ningún aporte estructural de utilidad para la estructura de las franjas de seguridad, aparte que, si se realiza el riego de liga sobre la base estabilizada, este al tratarse de un derivado del petróleo impediría el crecimiento de la empradización.

(...)"

Como consecuencia de lo antes descrito y en atención a encontrarse justificado el plazo solicitado por el CONSORCIO ALFA, la interventoría recomendó la prórroga del contrato de obra por medio del oficio T-003-2024-152-OFC del 14 de marzo de 2025, estableciendo:

" (...)

5. CONCLUSIONES – RECOMENDACIÓN.

De las explicaciones precedentes, la interventoría se permite recomendar a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil lo siguiente, de considerar procedente la solicitud particular y los análisis realizados por la interventoría:

x. Se aprueban y avalan los ítems No previstos referidos en el presente documento y se recomienda su inclusión al interior de la ejecución del contrato de obra.
xi. Se avalan las condiciones técnicas y cantidades estimadas de las mayores cantidades de obra, de los ítems identificados en el presente documento.
xii. Se recomienda adicionar un valor por DOS MIL QUINIENTOS TREINTA Y SEIS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y CINCO CON 00/100 PESOS M/CTE ($2.536.379.355,00) que equivale a un 29,13%, del valor del contrato, valor que permitiría dar cumplimiento al objeto contractual. Este valor se encuentra discriminado en el monto correspondiente a los ítems no previstos, equivalente a QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES QUINIENTOS OCHENTA MIL DOSCIENTOS DIECINUEVE PESOS CON 66/100 M/CTE ($557.580.219,66); y el valor estimado de las mayores cantidades de obra equivalente a MIL NOVECIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS DIECINUEVE PESOS CON 66/100 M/CTE ($1.978.799.135,34).

xiii. La solicitud de adición corresponde al monto equivalente a MIL SETECIENTOS OCHENTA Y UN CON 79/100 SMLMV (1.781,79).

xiv. Teniendo en cuenta que la solicitud de prórroga se impulsa por motivos de interés público, se recomienda la prórroga del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2024 hasta el 24 de julio de 2025, con el objeto de que el CONSORCIO ALFA de cumplimiento a sus obligaciones contractuales. La presente recomendación se realiza adicionalmente, teniendo en consideración que, de conformidad con la solicitud del contratista de obra, se requiere dicho plazo para materializar las obras de las mayores cantidades y las actividades de los ítems no previstos y cumplir el objeto contratado, así como salvaguardar el principio de planeación establecido para el desarrollo del plan estratégico Aeronáutico 2030 que adoptó el Plan de Gobierno "Pacto por una Movilidad Segura y Sostenible"

xv. Se aclara que, la presente solicitud avala cuatro (4) meses solicitados por el contratista, considerando que es el tiempo apropiado para ejecutar actividades pendientes por realizar y no subsana eventuales incumplimientos en curso.

xvi. Teniendo en cuenta las actividades pendientes de ejecución, se recomienda incluir un parágrafo en el cual se establezca expresamente que en el MS-PROJECT se debe programar la entrega de las obras cinco (5) días calendario antes del vencimiento del plazo de ejecución definitivo, con el objeto de adelantar las actividades de visita previa, definición y atención de observaciones.

xvii. Se recomienda establecer expresamente en el documento modificatorio, la obligación de realizar la actualización de las garantías contractuales, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la suscripción del documento contractual.

xviii. La interventoría se permite dejar la salvedad respecto a que, es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil quien finalmente acoge el concepto o recomendación de la interventoría respecto de la solicitud realizada por parte del contratista, viabilizada y conceptuada favorablemente por parte de la interventoría en la presente comunicación y la suscripción del formato 69. Solicitud de Modificación; por tanto, de considerar procedente la misma, podrá usar como insumo para la misma el presente comunicado, el cual detalla minuciosamente el estado actual de las intervenciones a cargo del CONSORCIO ALFA".

De acuerdo con la trazabilidad anterior y con el fin de cumplir el objeto contractual de esta interventoría, nos permitimos solicitar una prórroga del contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2024, por un plazo igual a CUATRO (4) MESES CALENDARIO a partir de la fecha de finalización actual, es decir a partir del 24 de marzo de 2025, configurando la fecha de finalización para el próximo 24 de julio de 2025.

JUSTIFICACIÓN LEGAL

Como se deriva del artículo 150l del código civil en concordancia con el principio de autonomía de la voluntad consagrado en el artículo 1602 y ss del Código Civil, es viable incluir modificaciones o adiciones a los Contratos Estatales. En tal contexto, es necesario tener presente, el fin de la contratación, la cual no corresponde simplemente a la adquisición de un servicio, sino al cumplimiento de los fines de la administración tal y como se establece entre otros en el artículo 3° de la Ley 80 de 1993.

Al respecto, la Sala de Servicio y Consulta Civil del Consejo de Estado, proferido el 13 de agosto de 2009 con Radicación No. 1.952, manifestó:

"(…) el mutuo acuerdo es una forma de modificación del contrato estatal, la más usada en la práctica v preferida por la legislación vigente; advirtiendo, y esta es la segunda idea, que toda modificación1 debe tener una causa real y cierta, contemplada en la ley, diferente de la mera voluntad de los contratantes.".

Adicionalmente, el Consejo de Estado ha manifestado en materia de prórroga de los contratos Estatales:

"(. . .) En general, la prórroga puede celebrarse si constituye en cada caso concreto un medio adecuado, eficiente, económico y eficaz para realizar el interés público o general involucrado en el respectivo contrato, y no exclusiva ni principalmente para favorecer al contratista respectivo. (v) En consecuencia, la prórroga de cualquier contrato celebrado por una entidad estatal debe obedecer, no solamente a la voluntad de las dos partes, sino en especial, a la decisión consciente, informada, razonada y deliberada de la entidad pública contratante, luego de evaluar las opciones jurídicas

que tenga a su disposición en cada caso, con relación a la terminación o a la continuación del contrato, y de analizar cuidadosamente sus costos, riesgos, ventajas en general, sus pros y contras".

En lo que refiere a la modificación del plazo al interior de los contratos, de conformidad con el Consejo de Estado, *el **plazo** es un elemento accidental del contrato – no de su esencia ni de su naturaleza - y por ello puede ser materia de modificaciones,* estableciéndose en la sentencia del 24 de agosto de 2005, que:

"Por otra parte, la prórroga del plazo de los contratos tiene el sustento jurídico de que el plazo no constituye un elemento de la esencia de los contratos a que alude el artículo 1501 del Código Civil y, por tanto, se puede modificar por acuerdo de las partes, pues no es una de '… aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degenera en otro contrato diferente'. Tampoco es un elemento de la naturaleza del contrato, esto es el que no siendo esencial en él, se entiende pertenecerle sin la necesidad de una cláusula especial, dado que si no se pacta, no existe norma legal que lo establezca. El plazo es, por tanto, un elemento accidental del contrato en razón a que, en los términos del mismo artículo, ni esencial ni naturalmente le pertenece a éste, y se le agrega por medio de cláusulas especiales, es decir que no es necesario para la formación del acto ni se sobreentiende como integrante de él. De consiguiente, no siendo el plazo un elemento de la esencia del contrato sino meramente accidental, se puede modificar por acuerdo de las partes, pues éstas lo establecen en el respectivo contrato." Consejo de Estado, Sección Quinta, sentencia del 24 de agosto de 2005, rad. 11001-03-28-000-2003-00041-01(3171) A, C.P. Darío Quiñones Pinilla.

Adicionalmente, en lo que corresponde a la posibilidad de modificar los contratos, con el objeto de lograr el cumplimiento de los fines del Estado, obteniendo el resultado esperado con el proceso de contratación y la satisfacción del interés público, se ha indicado:

"Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para "(…) evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación", entre otros. En el mismo sentido, en la sentencia C-949 de 20011, la Corte Constitucional señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación- pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal.2 Al respecto, vale la pena destacar lo señalado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto del 13 de agosto de 2009:

"La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del[1] Estado."[2,3]

Del análisis realizado por el máximo juez e intérprete de lo Contencioso Administrativo, a los contratos estatales, incluido

[1] M.P. Clara Inés Vargas Hernández.
[2] Ver también la sentencia C-068 de 2009, M.P. Mauricio González Cuervo**,** sobre la constitucional de la posibilidad de prorrogar los contratos de concesión portuaria (artículo 8º de la ley 1º de 1991).
[3] *Cfr*. Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto del 13 de agosto de 2009, rad. 1.952, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo. En este concepto la Sala de Consulta se ocupó, entre otras preguntas, de la siguiente formulada por el Ministerio de Transporte:"1. ¿Bajo el supuesto que en un contrato de concesión existan razones de conveniencia que permitan una mejora del objeto contratado y una mejor prestación del servicio público encomendado a la entidad estatal contratante, es posible, por fuera de lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 y en caso de que las partes hubieran pactado una modificación de común acuerdo desde la licitación, acudir a tal previsión y modificar el contrato, teniendo en cuenta, además, que con la modificación se busca un efectivo cumplimiento de los fines estatales y una eficiente prestación de los servicios públicos?"

el de interventoría, le es aplicable el principio de mutabilidad, de acuerdo con el cual se permite modificaciones a los contratos y convenios, siempre y cuando con ellos se busque conseguir la finalidad del mismo, es decir la satisfacción del interés público, al interior de cuyas figuras constitutivas de modificación se incluye la prórroga del contrato (plazo) y la adición del contrato (valor). En este sentido, la administración se encuentra facultada para modificar el contrato, siempre y cuando, ésta se enmarque en las causales contempladas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública, como ocurre con la función de evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo (Artículo 14 de la Ley 80 de 1993).

Por otra parte, se debe tener en cuenta que, el contrato de Interventoría de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, es una modalidad de Contrato de Consultoría, en virtud del cual se garantiza la vigilancia y el control de la ejecución de un contrato estatal. Al respecto el artículo 32, numeral 2, de la Ley 80 establece:

"Son contratos de consultoría los que celebren las entidades estatales referidos a los estudios necesarios para la ejecución de proyectos de inversión, estudios de diagnóstico, prefactibilidad o factibilidad para programas o proyectos específicos, así como a las asesorías técnicas de coordinación, control y supervisión.
Son también contratos de consultoría los que tienen por objeto la interventoría, asesoría, gerencia de obra o de proyectos, dirección, programación y la ejecución de diseños, planos, anteproyectos y proyectos.
Ninguna orden del interventor de una obra podrá darse verbalmente. Es obligatorio para el interventor entregar por escrito sus órdenes o sugerencias y ellas deben enmarcarse dentro de los términos del respectivo contrato." (Subrayado por fuera del texto original).

En consonancia con lo anterior, la Ley 1474 de 2011, en su artículo 83 establece la importancia de que los contratos estatales cuenten con una Interventoría para facilitar la vigilancia y el control del contrato, especialmente cuando ello demanda conocimientos especializados y altamente cualificados o cuando la complejidad o la extensión del proyecto así lo exijan. Al respecto señala:

*"Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutelar la transparencia de la actividad contractual, las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o **un interventor**, según corresponda.*
(...)
*La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, **cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen**. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría.".* (Subrayado por fuera del texto original).

Por su parte, el Artículo 85 ibídem, establece: *"Continuidad de la interventoría. Los contratos de interventoría podrán prorrogarse por el mismo plazo que se haya prorrogado el contrato objeto de vigilancia. En tal caso el valor podrá ajustarse en atención a las obligaciones del objeto de interventoría, sin que resulte aplicable lo dispuesto en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993".*

Conforme a las disposiciones legales mencionadas anteriormente, corresponde a la AEROCIVIL en cumplimiento de sus funciones, la estructuración, la Gestión Contractual, así como la supervisión y el control de todos los proyectos de infraestructura aeroportuaria, que constituyan obras de interés público y mejoren las condiciones de la prestación efectiva de los servicios en cabeza de la administración, asignados a su cargo, para lo cual se tiene que:

Tal como se estableció en los documentos del proceso de selección 23001138 H4 de 2023, es evidente y no requiere justificación adicional la necesidad por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA

CIVIL – AEROCIVIL de ejecutar el proyecto, la cual se planteó en los siguientes términos: *"Uno de los objetivos de la Aeronáutica Civil es mantener en continuo estado de funcionamiento de toda la infraestructura correspondientes las áreas administrativas y técnicas de los edificios y aeropuertos a su cargo, con el fin de que se brinde por parte de la Entidad servicios 100% seguros y efectivos, todo esto como segmento de las medidas preventivas y correctivas en cuanto a la seguridad de la infraestructura administrativa, para proporcionar un fluido seguro y ordenado de los usuarios y funcionarios en la infraestructura administrativa para así garantizar la prestación y operación del servicio administrativo Con el fin de dar cumplimiento a la normatividad vigente, el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y el Estatuto Nacional de Transporte (Ley 336 de 1996), que prioriza las actividades encaminadas a preservar la seguridad del sector: "(...) ARTÍCULO 2º - Reglamentado por el Decreto 1326 de 1998. La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte. ARTÍCULO 3º - Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política (...)". Acorde con el plan de gobierno "Pacto por una Movilidad Segura y Sostenible" y alienado con los ejes de movilidad inteligente, movilidad influyente y movilidad para la reactivación del transporte aéreo, la AEROCIVIL establece una política de mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, orientada a los USUARIOS DE LA INFRAESTRUCTURA, que permita actuar de manera preventiva y asegurar la calidad de la prestación de los servicios y el cuidado de los activos aeroportuarios, garantizando la inversión en mejoramiento como eje fundamental de la seguridad. Este proceso busca cumplir con los objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030",* todo lo cual hace parte del proyecto Código BPIN 2018011000731.

En este sentido, si se atiende al hecho que, en cabeza de la Dirección de Infraestructura y ayudas Aeroportuarias de la Aeronáutica Civil – AEROCIVL, se encuentra la obligación de implementar y dar continuidad a la política de mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, orientada a los USUARIOS DE LA INFRAESTRUCTURA, que permita actuar de manera preventiva y asegurar la calidad de la prestación de los servicios y el cuidado de los activos aeroportuarios, es evidente el interés público inmerso en la ejecución del Contrato de Obra No. 23001138 H4 DE 2024.

Que en tal sentido se identificó en los Estudios Previos de la Licitación Pública 23001138 H4 de 2023, las condiciones que afectan la infraestructura aeroportuaria, entre otras necesidades:

"La Aerocivil necesita ajustar el ancho de las franjas de seguridad de pista existentes al Reglamento Aeroportuario Colombiano RAC14, con el fin de garantizar la seguridad operacional de la pista. La Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias DIAA aportará los diseños para llevar a cabo el mejoramiento de las franjas.

El Reglamento Aeronáutico de Colombia RAC14, en su numeral 14.3.3.4.3 Anchura de las franjas de pista, establece que:

"Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones de precisión Categoría I, II y III se extenderá lateralmente hasta una distancia a cada lado de del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, de por lo menos:

- 150 m cuando el número de clave sea 3 ó 4; y
- 75 m cuando el número de clave sea 1 ó 2;"

Adicionalmente, el RAC14 en su numeral 14.3.3.4.4 establece que: "Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones, que no sean de precisión y visual se extenderá lateralmente hasta una distancia a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, de por lo menos:

- 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4;
- 40 m cuando el número de clave sea 2; y
- 30 m cuando el número de clave sea 1.
- 15 m cuando el aeródromo sea dedicado a labores de fumigación.
- 12,5 m cuando sea declarado como campo aéreo.".

De forma que, *"de conformidad con las responsabilidades que le corresponde* asumir a la Dirección de Infraestructura y ayudas Aeroportuarias de la Aeronáutica Civil – AEROCIVL en cumplimiento de las competencias asignadas, específicamente las relacionadas con la obligatoriedad de velar por las necesidades de los usuarios, *en aras de cumplir con la política de mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, La AEROCIVIL pretende contratar bajo la modalidad licitación de obra pública"*, al interior del proyecto *REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)*, estableciéndose expresamente la necesidad del proyecto en los siguientes términos:

"Acorde con el plan de gobierno "Pacto por una Movilidad Segura y Sostenible" y alienado con los ejes de movilidad inteligente, movilidad influyente y movilidad para la reactivación del transporte aéreo, la AEROCIVIL establece una política de mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, orientada a los USUARIOS DE LA INFRAESTRUCTURA, que permita actuar de manera preventiva y asegurar la calidad de la prestación de los servicios y el cuidado de los activos aeroportuarios, garantizando la inversión en mejoramiento como eje fundamental de la seguridad. Este proceso busca cumplir con los objetivos del Plan Estratégico Aeronáutico 2030.".

De esta forma, es totalmente claro que al no culminar la ejecución de las obras que se desarrollan al interior del Contrato de Obra; ello conlleva necesariamente el riesgo inminente de afectación grave del servicio público a cargo de la Dirección de Infraestructura y ayudas Aeroportuarias de la Aeronáutica Civil – AEROCIVL al igual que los objetivos públicos planteados al interior del plan estratégico Aeronáutico 2030.

"la cual tiene como objetivo propender por el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, y garantizar la prestación y operación del servicio en el aeropuerto en condiciones seguras, para lograr un avance de la actividad comercial, seguridad operacional y mayor cubrimiento del estado en zonas apartadas del país, basada en la normatividad vigente en materia aeroportuaria.

Además, se le da cumplimiento a uno de los propósitos de la Entidad el cual es mejorar el patrimonio público, realizando actividades acorde a la normatividad establecida por la U.A.E.A.C (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil) en la sección décimo cuarto del reglamento aeronáutico de Colombia referente al numeral 14.2.2 Estudio, construcción y reformas de aeródromos, aeropuertos, helipuertos e Instalaciones, garantizando la seguridad y la calidad en la prestación de servicios a través del mejoramiento y conservación de la infraestructura aeroportuaria.".

Que, en tal sentido, para garantizar el cumplimiento de los objetivos y alcances planteados, se requiere garantizar la adecuada vigilancia y control a través del desarrollo del contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2024 por el plazo de ejecución del contrato de obra.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Dada la necesidad de prorrogar el contrato de interventoría conforme lo descrito en el numeral anterior, es necesario contar con los recursos adicionales que permitan garantizar el debido seguimiento y control técnico, administrativo, financiero, jurídico, contable y ambiental de las obras objeto de la interventoría.

Al respecto, es preciso indicar que de acuerdo con las condiciones de estructuración de los estudios previos del Concurso de Méritos No. 23001299 H3 de 2023, las condiciones iniciales de del personal ofrecido según la propuesta presentada y aceptada por medio del contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2024, correspondían a:

PERSONAL PROFESIONAL	**DEDICACION**
Director de Interventoría	50%
Ingeniero Residente de Interventoría	100%
Especialista en Geotecnia	40%
Especialista Ambiental	30%
Profesional en Aseguramiento y Gestión de la calidad.	50%
Inspector SISOMA	100%
Topógrafo	100%
Cadenero	100%

No obstante lo anterior, a la fecha el contrato de interventoría ha ampliado su vigencia en TRES (3) MESES adicionales a los establecidos en el proyecto, llevando su ejecución actual a un plazo total de SIETE (7) MESES, es decir hasta el 17 de marzo de 2025.

La adición del plazo del servicio de interventoría surge como consecuencia de la ampliación del plazo del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2024, por los factores externos reconocidos tanto en la solicitud C-ALFA-129-2025, hasta el próximo 24 de julio de 2025, afectando de manera directa el valor del contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2024 y requiere por tanto la adición de recursos.

Es importante resaltar que, de acuerdo con la meta física contractual establecida para el proyecto, se determinó un área de intervención de 74.624 m2. Sin embargo, conforme al levantamiento topográfico realizado por el CONSORCIO ALFA y entregado para la suscripción de la apropiación de estudios y diseños, así como lo establecido en el Comité No. 22 de fecha 18 de febrero de 2025, se evidenció un incremento en el área intervenida, alcanzando un total de 75.533 m2.

Como resultado del incremento del área de intervención y la necesidad de garantizar la calidad de las actividades ejecutadas, se hace imprescindible el seguimiento y control de las actividades de obra del CONSORCIO ALFA, asegurando que las condiciones técnicas y de calidad sean las adecuadas para la infraestructura aeroportuaria. Por lo anterior, se justifica la adición de recursos destinados a la ejecución de las actividades de la interventoría, garantizando así la adecuada supervisión y control de calidad de la obra en curso.

En ese sentido, la interventoría somete a consideración de LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL el presupuesto de modificación de costos de interventoría, anexo a la presente solicitud, siendo necesario una adición de TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS PESOS ($347.289.600,00) M/CTE para el periodo comprendido desde el 24 de marzo de 2025 y el 24 de julio de 2025, con un plazo total de ONCE (11) MESES de ejecución del contrato.

La redistribución de los recursos de la interventoría tienen como fuente el desglose de la oferta económica presentada al interior del Concurso de Méritos 23001299 H3 de 2023, con el objeto de dar cabal cumplimiento a las disposiciones de los términos de referencia relacionados con el debido seguimiento y control de la ejecución de las obras objeto del contrato de interventoría hasta el próximo 24 de JULIO de 2025, convirtiéndose el plazo contractual en ONCE (11) MESES acumulados; a continuación se presenta la redistribución de los recursos humanos y los costos indirectos:

ONCEPTO	**CANT**	**Dik**	**F.M.**	**SALARIO**	**TIEMPO**	**COSTO TOTAL**
FASE 1 - APROPIACIÓN DE ESTUDIOS						
ASE I APROPIACIÓN DE ESTUDIOS	1	Global		$16.062.625,0		
UBTOTAL APROPIACIÓN DE ESTUDIOS (A)						**$ -**

2. FASE 2 - MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA.						
DIRECTOR INTERVENTORIA	1	50%	2,30	9.515.000,00	4,0	$ 43.769.000,00
RESIDENTE DE INTERVENTORIA	1	100%	2,30	5.700.000,00	4,0	$ 52.440.000,00
ESPECIALISTA EN GEOTECNIA	1	40%	2,30	7.500.000,00	4,0	$ 27.600.000,00
ESPECIALISTA AMBIENTAL	1	30%	2,30	7.500.000,00	4,0	$ 20.700.000,00
PROFESIONALEN ASEGURAMIENTO Y GESTIÓN DE LA CALIDAD	1	50%	2,30	4.185.000,00	4,0	$ 19.251.000,00
TOPÓGRAFO	1	100%	2,30	2.800.000,00	4,0	$ 25.760.000,00
CADENERO 1	1	100%	2,30	1.800.000,00	4,0	$ 16.560.000,00
INSPECTOR SISOMA	1	100%	2,30	2.800.000,00	4,0	$ 25.760.000,00
SUBTOTAL COSTO DE PERSONAL (B)						**$ 231.840.000,00**
3. COSTOS INDIRECTOS						
Alquiler mobiliario para oficina, sistema de comunicaciones, alquiler de computadores, licenciamiento de software de trabajo, edición e impresión de informes, edición e impresión de planos, copias, socializaciones, transportes, alquiler de cámara fotográfica, cámara de video y video beam.	1	100%		3.000.000,00	4,0	$ 12.000.000,00
Alquiler camioneta doble cabina 4x4 con platón, cilindraje igual a o mayor a 2000 c.c. modelo 2017 en adelante, a todo costo 24 horas del día incluyendo conductor y todos insumos de operación para transporte de personal y equipos de personal del proyecto.	1	100%		8.000.000,00	4,0	$ 32.000.000,00
Alquiler insumos y Equipos de Topografía: - Estación total con precisión angular de al menos un(1) segundo con búsqueda rápida de prismas. Incluye batería, cargador, maleta de transporte, trípode y dos(2) bastones con prisma.- Equipos de georreferenciación (doble frecuencia) estático, para mojones principales y sistema RTK para puntos de control. Incluye trípode, bípodes, base nivelante, antenas y maleta.- Nivel de precisión incluye Maleta de transporte, trípode y mira.- Herramienta menor para replanteo y localización de puntos, mojones con dimensiones IGAC.	1	100%		4.000.000,00	4,0	$ 16.000.000,00
SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS (C)						**$ 60.000.000,00**
4. GASTOS REEMBOLSABLE						
Bolsa de monto agotable para Ensayos de laboratorio, muestreos, ensayos de calidad, certificaciones, análisis de muestras necesarios para la elaboración de estudios y diseños.	1	BMA		49.000.000,00		$ -
Bolsa de monto agotable para pasajes aéreos y viáticos	1	BMA		28.258.613,00		$ -
SUBTOTAL GASTOS REEMBOLSABLES (D)						$ -
TOTAL (A)+(B)+©+(D)						$ 291.840.000,00
I.V.A.(19%) SOBRE COSTO TOTAL						$ 55.449.600,00
TOTAL						**$ 347.289.600,00**

EVIDENCIAS APORTADAS

Anexo 1_Comunicado T-003-2024-150-OFC. Aval Solicitud de Prórroga al plazo del contrato de obra 23001138 H4 de 2024. (31 Folios)
Anexo 2_Presupuesto Adicional. Contrato de Interventoría No. 23001299 H3 de 2024 (1 Folio)
Anexo 3_Plan de Cargas. Solicitud de Adición y Prórroga. Contrato de Interventoría No. 23001299 H3 de 2024 (1 Folio)

CONCEPTO INTERVENTOR O SUPERVISOR

En tal sentido, y considerando que actualmente el contrato de interventoría cuenta con un plazo previo a la finalización igual a 13 días calendario, se considera necesario elevar la solicitud a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, de prorrogar el contrato de interventoría, por un plazo igual a CUATRO (4) meses calendario, con el fin de garantizar el plazo y una adición los recursos de TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS PESOS ($347.289.600,00) M/CTE para el contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2024, y el debido seguimiento y control de las obras que hasta la fecha que se configura para la finalización del contrato de interventoría hayan finalizado, es decir al próximo 24 de julio de 2025.

Teniendo en cuenta motivos de interés público, se solicita:

Modificar la CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO, conforme la solicitud elevada en elpresente documento, es decir, ampliar el plazo contractual en CUATRO (4) meses, configurándose como nueva fecha de finalización del contrato de la referencia, el próximo 24 de julio de 2025.

Modificar la CLÁUSULA 5. VALOR DEL CONTRATO, conforme la solicitud elevada en el presente documento, adicionando un valor de TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS PESOS ($347.289.600,00) M/CTE con los cuales se podrá garantizar el debido seguimiento y control de la ejecución de las metas físicas contratadas durante el plazo solicitado en el numeral anterior, entre el periodo comprendido entre el 24 de marzo de 2025 y el 24 de julio de 2025, para un valor total de MIL TREINTA Y UN MILLONES SEISCIENTOS DOCE MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y TRES PESOS ($1.031.612.473,00) M/CTE INCLUIDO IVA.

Angela C. Castellanos f.

.Firma:

Nombre: *Angela Constanza Castellanos Forero.*
Supervisora del Contrato de Interventoría 23001299 H3 de 2024

Cargo: Funcionario de la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuaria.