Contrato Aerocivil 23001138 H4 DE 2024
OFICIO C-ALFA-194–2024
OBRA

Pasto, 24 de junio de 2025

Señores
INGEOCIM S.A.S.
Atn. Ing. CAMILO NAGED RODRÍGUEZ
Representante legal

REFERENCIA: CONTRATO DE OBRA No. 23001138 H4 DE 2023

OBJETO DEL PROYECTO: "REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)".

ASUNTO: Solicitud de prórroga del Contrato de Obra No. 23001138 H4 de 2023

Respetada Interventoría:

El suscrito, en calidad de Director de Obra del Consorcio ALFA, contratista del Contrato de Obra No. 23001138 H4 de 2023, cuyo objeto es "REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)", se permite presentar la solicitud de prórroga del plazo contractual, por un término de dos (2) meses adicionales, hasta el 24 de septiembre de 2025, sin adición de recursos.

1. Antecedentes.

   Mediante el Oficio C-ALFA-129 del 12 de marzo de 2025, se presentó la segunda solicitud formal de prórroga, aprobada por cuatro (4) meses, sustentada en mayores cantidades, ítems no previstos y afectación climática. En ella se advirtió expresamente que el tiempo concedido sería limitado, considerando el entorno operativo, las condiciones del terreno y el comportamiento climático típico de la zona.

   Desde la aprobación de dicha prórroga, las condiciones adversas no solo han persistido, sino que se han acentuado, generando un efecto acumulativo sobre el rendimiento y la programación de actividades, lo cual ha sido debidamente comunicado a la interventoría a través de los oficios C-ALFA-172, C-ALFA-179 y C-ALFA-186, con soporte técnico y registros fotográficos.

2. Justificación técnica y operativa.

La presente solicitud de prórroga encuentra sustento en la concurrencia de los siguientes factores técnicos y operativos, debidamente verificados en campo y soportados documentalmente:

a) Condiciones climáticas extremas y persistentes

Durante los meses de abril, mayo y junio de 2025, se ha registrado una alta frecuencia e intensidad de precipitaciones, tanto durante la jornada laboral como en horas previas, lo que ha generado:

- Empozamientos en zonas críticas de trabajo.
- Saturación de la subrasante y de capas estructurales.
- Ahuellamientos severos por el tránsito de maquinaria pesada.
- Suspensiones de jornada y disminución del rendimiento operativo.

Estas condiciones imposibilitan ejecutar actividades que requieren niveles de humedad y compactación específicos, afectando la calidad y durabilidad de las capas de soporte.

b) Presencia de niebla densa

La zona de influencia del contrato ha registrado niebla persistente durante horas de la noche y la madrugada, lo cual ha ocasionado:

- Limitación de visibilidad para el personal y maquinaria.
- Afectación en los horarios de ingreso y salida del personal técnico.
- Necesidad de suspender actividades de instalación de Base Granular estabilizada con cemento por especificaciones técnicas.

c) Limitaciones técnicas derivadas de normativas aplicables

Ciertas actividades —particularmente la instalación de la base estabilizada con cemento— deben ejecutarse bajo condiciones ambientales estrictas, como lo indica el numeral 350.4.13 de las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras – INVIAS 2022. La norma prohíbe su aplicación:

- Cuando la temperatura ambiente es inferior a 5 °C.
- En presencia de lluvia o riesgo inminente de lluvia.
- O cuando hay presencia de niebla densa.

En el presente proyecto, las condiciones anteriores han sido reiteradas y coinciden con las horas asignadas para estas actividades, lo que ha obligado a su reprogramación en varias ocasiones.

d) Retrasos por saturación de la capa de material tolerable

Una de las afectaciones más críticas ha sido la saturación constante de la subrasante Y de la capa de material tolerable, que actúa como soporte inmediato para la base

granular estabilizada. Este exceso de humedad ha imposibilitado realizar las pruebas de densidad requeridas por especificación, lo que ha impedido:

- Validar técnicamente la compactación.
- Avanzar con la instalación de la base estabilizada.
- Mantener el ritmo constructivo originalmente proyectado.

Dado que se trata de una secuencia constructiva interdependiente, la detención de esta actividad ha generado una afectación en cadena sobre el cronograma general.

e) Afectación al suministro de materiales desde la cantera

El abastecimiento de material tolerable tipo INV 220 y base granular ha sufrido demoras por parte de la cantera autorizada, debido a:

- Saturación de frentes de explotación.
- Baja eficiencia en el cargue por mal estado del acceso.
- Limitaciones para el transporte oportuno hacia el proyecto.

Esta situación ha reducido la disponibilidad de material en obra, lo que impide mantener la continuidad operativa, aun cuando se disponga de frentes activos listos para su intervención.

f) Interferencias operacionales impuestas por el aeropuerto

Se han registrado eventos donde la operación del aeropuerto ha condicionado la ejecución de actividades constructivas, como:

- Ampliaciones del horario operativo para vuelos civiles o militares.
- Presencia prolongada de aeronaves estacionadas sobre carreteables.
- Restricciones temporales a la movilización de maquinaria pesada en zonas de trabajo.

Estas restricciones no solo modifican el cronograma, sino que generan pérdida efectiva de tiempo laboral, especialmente en jornadas nocturnas donde las ventanas de intervención son limitadas.

g) Pronóstico climático nacional (IDEAM)

El IDEAM ha pronosticado la continuidad de las lluvias durante los meses de julio, agosto y septiembre de 2025, afectando de manera significativa el suroccidente del país. Esta previsión técnica reafirma la necesidad de extender el plazo de ejecución, ya que las condiciones actuales no permiten garantizar el avance continuo ni la calidad exigida en los procesos constructivos.

3. Sustento normativo

La presente solicitud se fundamenta en lo dispuesto por el artículo 50 de la Ley 80 de 1993, que permite modificar el plazo contractual mediante acuerdo entre las partes cuando existan causas debidamente justificadas que afecten el cumplimiento del objeto del contrato.

Adicionalmente, el artículo 27 del mismo estatuto establece que debe mantenerse la equivalencia contractual, la cual se rompe en este caso por hechos sobrevinientes no imputables al contratista, como condiciones climáticas extremas, restricciones operativas del aeropuerto y dificultades logísticas en el suministro de materiales.

De igual forma, el artículo 205 del Decreto 1082 de 2015 regula expresamente la procedencia de la prórroga del plazo de ejecución ante la existencia de circunstancias externas, imprevistas y debidamente soportadas, sin que ello implique adición presupuestal.

En concordancia con estos preceptos, y en aplicación de los principios de planeación, responsabilidad y continuidad del servicio, la prórroga solicitada resulta jurídicamente viable, necesaria y proporcionada.

4. Petición

En mérito de los antecedentes expuestos y con fundamento en la evidencia técnica, operativa y normativa aportada, el Consorcio ALFA solicita de manera respetuosa:

- ✓ Autorizar una prórroga de dos (2) meses adicionales, sin adición presupuestal, que extienda la fecha de terminación contractual al 24 de septiembre de 2025.
- ✓ Aprobar el cronograma ajustado que se anexa, en el cual se redistribuyen las todas actividades críticas (Excavación, instalación de material tolerable tipo INV 220 instalación de base estabilizada con cemento y empradización) dentro del nuevo plazo contractual.
- ✓ Mantener la equivalencia contractual prevista en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, reconociendo que las demoras derivan de circunstancias externas, sobrevinientes y no imputables al contratista.
- ✓ Eximir de sanciones y penalidades por mora durante el período de prórroga, al configurarse las causales justificadas previstas en el artículo 5.1.2.2.2.2.4 del Decreto 1082 de 2015.
- ✓ Dejar constancia de que la presente extensión no genera sobrecostos ni implica adición de recursos, toda vez que la reprogramación se realizará con cargo al presupuesto ya contratado.

5. Anexos

Con el fin de respaldar técnicamente los hechos expuestos en la presente solicitud, se adjuntan los siguientes documentos:

- Oficio C-ALFA-129 – 2025: Solicitud de prórroga anterior (aprobada).
- Oficio C-ALFA-172 – 2025: Reporte de afectación por lluvias y visibilidad reducida.
- Oficio C-ALFA-179–2025: Informe de rendimiento afectado por condiciones meteorológicas.
- Oficio C-ALFA-186 – 2025: Reiteración de afectación por clima y operatividad del aeropuerto.
- Reporte de precipitaciones diarias IDEAM: para los meses de marzo, abril, mayo y lo que va corrido de junio de 2025.
- Reporte de precipitaciones mensuales IDEAM: para los meses de marzo, abril y mayo de 2025.
- Reporte de pronóstico climático IDEAM: Perspectiva de lluvias prolongadas para julio, agosto y septiembre de 2025.
- Registro fotográfico: Evidencia visual de empozamientos, niebla y condiciones adversas.
- Cronograma de ejecución de obra actualizado (Ms Project): Ruta crítica afectada por las condiciones expuestas.
- Flujo de caja con la programación actualizada.
- Comunicación afectación en suministro de cantera y retraso en entrega de materiales.
- Concepto técnico laboratorio sobre impedimento para toma de densidades.
- Registro fotográfico: Evidencia visual de empozamientos, niebla y condiciones adversas.

Con la aprobación de la prórroga solicitada, el Consorcio ALFA reafirma su compromiso de culminar las obras con la calidad, seguridad y oportunidad exigidas, preservando la normal operación del Aeropuerto Antonio Nariño y optimizando el uso de los recursos públicos comprometidos.

Agradecemos su atención y quedamos atentos a sus observaciones y al trámite correspondiente ante la entidad contratante.

Sin otro particular, agradezco la atención prestada y quedo atento a sus comentarios.

Cordialmente,

OCTAVIO MORALES
Director de obra

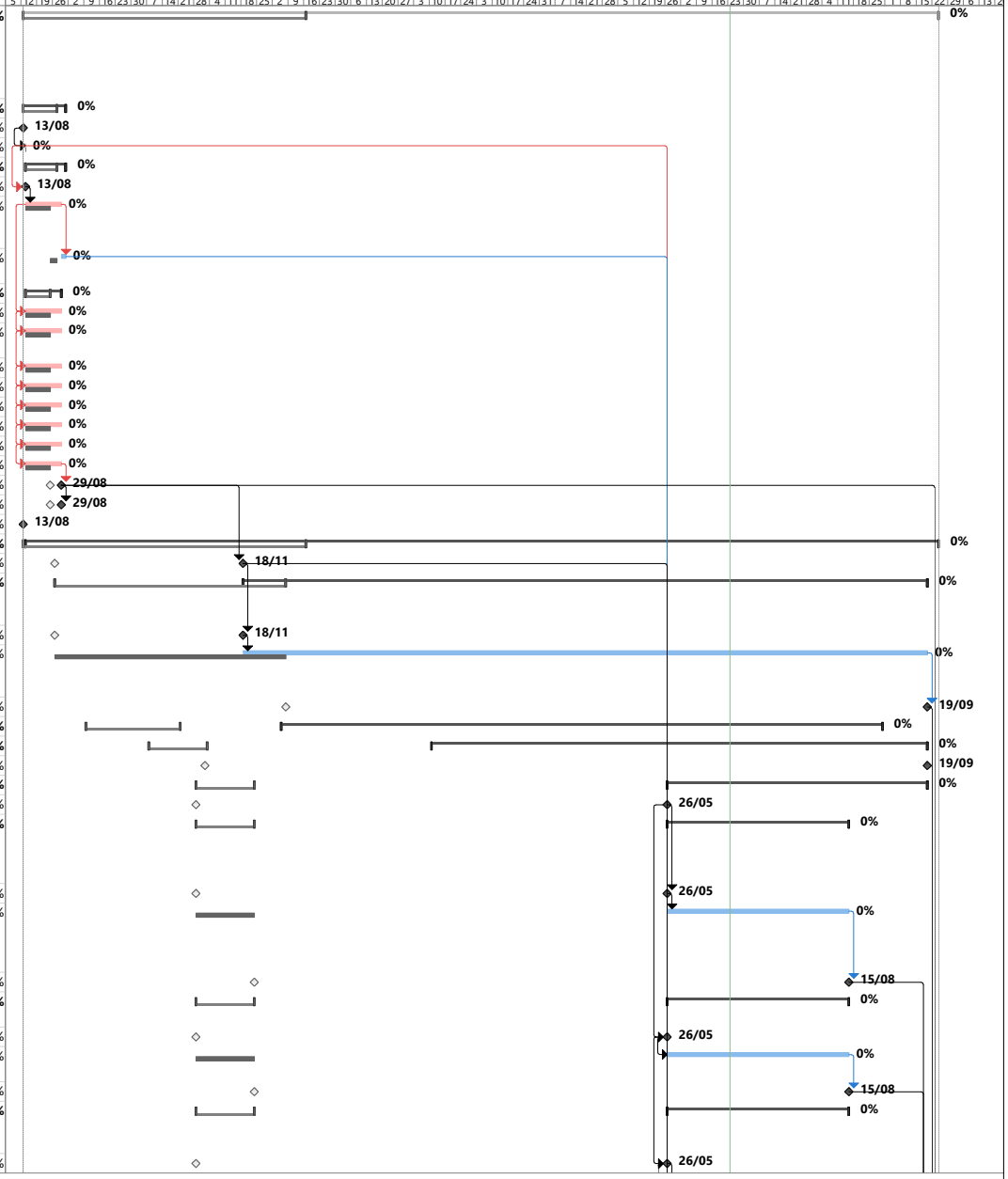
Copia Archivo

Anexo:
- *Oficio C-ALFA-129–2025.*
- *Oficio C-ALFA-172–2025.*
- *Oficio C-ALFA-179–2025.*

- *Oficio C-ALFA-186–2025.*
- *Reporte de precipitaciones marzo – IDEAM.*
- *Reporte de precipitaciones abril – IDEAM.*
- *Reporte de precipitaciones mayo – IDEAM.*
- *Reporte de precipitaciones junio – IDEAM.*
- *Reporte de precipitaciones mensual – IDEAM. (marzo, abril y mayo).*
- *Informe de predicción climática – IDEAM.*
- *Cronograma de ejecución de obra actualizado (Ms Project).*
- *Flujo de caja con la programación actualizada.*
- *Comunicación cantera.*
- *Concepto técnico laboratorio.*
- *Registro fotográfico.*

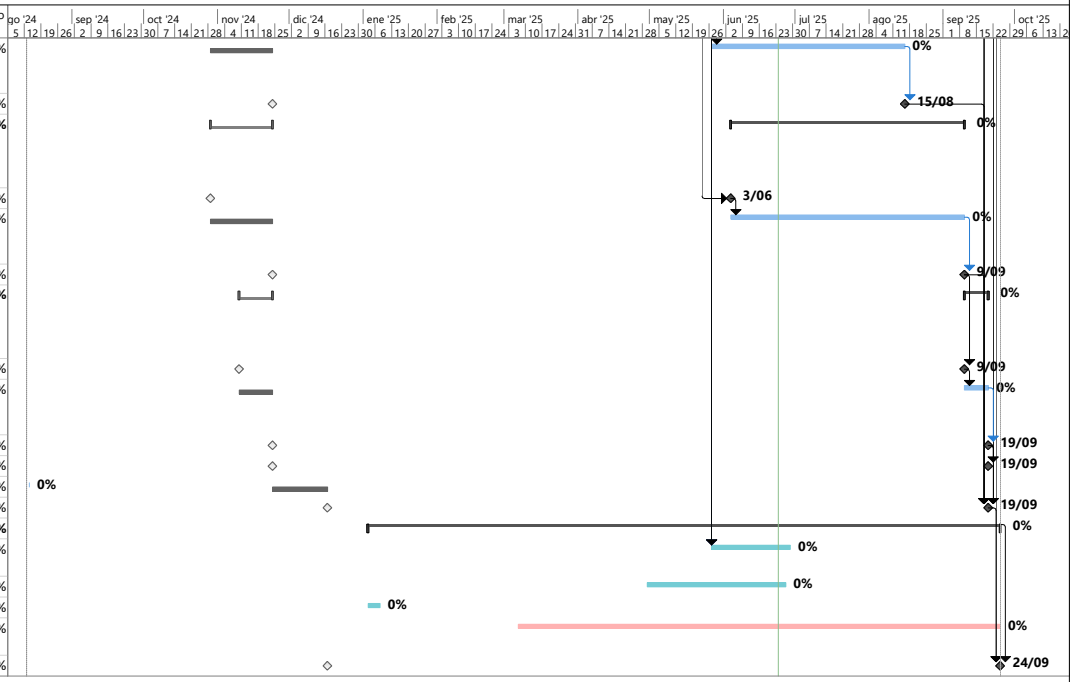
11. CRONOGRAMA-APTO-ANTONIO_NARIÑO_PR3_24092025

Id	Nombre de tarea	Costo	Duración	Comienzo	Fin	% completado
0	**PROGRAMACIÓN PLAN DE CONTINGENCIA FASE II- PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE LA PISTA-AEROPUERTO ANTONIO**	**$11.242.571.859**	**375 días**	**mar 13/08/24**	**mié 24/09/25**	**0%**
1	**ETAPA DE PRECONSTRUCCION**	**$0**	**17 días**	**mar 13/08/24**	**sáb 31/08/24**	**0%**
2	Inicio de la Etapa de Preconstruccion	$0	0 días	mar 13/08/24	mar 13/08/24	0%
3	Acta de Inicio	$0	1 día	mar 13/08/24	mar 13/08/24	0%
4	**PRELIMINARES**	**$0**	**17 días**	**mar 13/08/24**	**sáb 31/08/24**	**0%**
5	Inicio	$0	0 días	mar 13/08/24	mar 13/08/24	0%
6	Revision y ajuste y/o actualizacion y/o complementacion a la apropiacion de los estudios y	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
7	Suscripcion del acta de apropiación de estudios y diseños	$0	2 días	jue 29/08/24	sáb 31/08/24	0%
8	**ENTREGA DE PLANES**	**$0**	**15 días**	**mar 13/08/24**	**jue 29/08/24**	**0%**
9	plan de seguridad operacional	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
10	programa de gerencia de obra-plan de calidad	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
11	plan de manejo de transito	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
12	análisis de precios unitarios	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
13	plan de emergencia	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
14	plan de trabajo	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
15	programa detallado de trabajo	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
16	plan anual de caja	$0	15 días	mar 13/08/24	jue 29/08/24	0%
17	Fin	$0	0 días	jue 29/08/24	jue 29/08/24	0%
18	Fin Etapa de Preconstruccion	$0	0 días	jue 29/08/24	jue 29/08/24	0%
19	Entrega de plan de acción	$0	0 días	mar 13/08/24	mar 13/08/24	0%
20	**ETAPA DE CONSTRUCCION**	**$11.242.571.859**	**375 días**	**mar 13/08/24**	**mié 24/09/25**	**0%**
21	Inicio de la Etapa de Construccion	$0	0 días	lun 18/11/24	lun 18/11/24	0%
22	**LOCALIZACIÓN, REPLANTEO Y CONTROL TOPOGRÁFICO (INCLUYE ENTREGA DE PLANOS RECORD y AS**	**$214.432.500**	**282 días**	**lun 18/11/24**	**vie 19/09/25**	**0%**
23	Inicio	$0	0 días	lun 18/11/24	lun 18/11/24	0%
24	Localizaciòn, Replanteo y Control Topogràfico (Incluye Entrega de Planos Record Y AsBuilt)	$214.432.500	282 días	lun 18/11/24	vie 19/09/25	0%
25	Fin	$0	0 días	vie 19/09/25	vie 19/09/25	0%
26	**ZONA 1 - COSTADO NORESTE**	**$5.404.884.343**	**246 días**	**jue 5/12/24**	**sáb 30/08/25**	**0%**
53	**ZONA 2 - COSTADO NOROESTE**	**$2.565.797.547**	**204 días**	**lun 10/02/25**	**vie 19/09/25**	**0%**
79	Fin Zona 2	$0	0 días	vie 19/09/25	vie 19/09/25	0%
80	**ZONA 3 - COSTADO SURESTE**	**$2.468.045.815**	**107 días**	**lun 26/05/25**	**vie 19/09/25**	**0%**
81	Inicio Zona 3	$0	0 días	lun 26/05/25	lun 26/05/25	0%
82	**EXCAVACIÓN DE MATERIAL NO CLASIFICADO INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO.**	**$76.802.758**	**74 días**	**lun 26/05/25**	**vie 15/08/25**	**0%**
83	Inicio	$0	0 días	lun 26/05/25	lun 26/05/25	0%
84	Excavación de material no clasificado incluye cargue, transporte y disposición final en sitio autorizado.	$76.802.758	74 días	lun 26/05/25	vie 15/08/25	0%
85	Fin	$0	0 días	vie 15/08/25	vie 15/08/25	0%
86	**TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL EXCEDENTES DE**	**$98.241.257**	**74 días**	**lun 26/05/25**	**vie 15/08/25**	**0%**
87	Inicio	$0	0 días	lun 26/05/25	lun 26/05/25	0%
88	Transporte y disposición final excedentes de excavación.	$98.241.257	74 días	lun 26/05/25	vie 15/08/25	0%
89	Fin	$0	0 días	vie 15/08/25	vie 15/08/25	0%
90	**SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL TOLERABLE TIPO INV**	**$1.031.803.100**	**74 días**	**lun 26/05/25**	**vie 15/08/25**	**0%**
91	Inicio	$0	0 días	lun 26/05/25	lun 26/05/25	0%



Tareas críticas
División crítica
Progreso de tarea crítica
Tarea
División
Progreso de tarea
Tarea manual
solo el comienzo
solo fin
solo duración
Línea base
División de la línea base
Hito de línea base
Hito
Progreso del resumen
Resumen
Resumen manual
Resumen del proyecto
Tareas externas
Hito externo
Tarea inactiva
Hito inactivo
Resumen inactivo
Fecha límite
Resumen de línea base

Id	Nombre de tarea	Costo	Duración	Comienzo	Fin	% completado
92	Suministro, transporte, extendido y compactación de material tolerable tipo inv 220.	$1.031.803.100	74 días	lun 26/05/25	vie 15/08/25	0%
93	Fin	$0	0 días	vie 15/08/25	vie 15/08/25	0%
94	**SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR ESTABILIZADA CON CEMENTO.**	**$1.060.138.500**	**90 días**	**mar 3/06/25**	**mar 9/09/25**	**0%**
95	Inicio	$0	0 días	mar 3/06/25	mar 3/06/25	0%
96	Suministro, transporte, extendido y compactación de base granular estabilizada con	$1.060.138.500	90 días	mar 3/06/25	mar 9/09/25	0%
97	Fin	$0	0 días	mar 9/09/25	mar 9/09/25	0%
98	**RECUBRIMIENTO CON EMPRADIZACIÓN. INCLUYE SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN**	**$201.060.200**	**10 días**	**mar 9/09/25**	**vie 19/09/25**	**0%**
99	Inicio	$0	0 días	mar 9/09/25	mar 9/09/25	0%
100	Recubrimiento con empradización. incluye suministro, transporte e	$201.060.200	10 días	mar 9/09/25	vie 19/09/25	0%
101	Fin	$0	0 días	vie 19/09/25	vie 19/09/25	0%
102	Fin Zona 3	$0	0 días	vie 19/09/25	vie 19/09/25	0%
103	IVA SOBRE UTILIDAD	$33.277.592	1 día	mar 13/08/24	mar 13/08/24	0%
104	Fin Etapa de Construccion	$0	0 días	vie 19/09/25	vie 19/09/25	0%
105	**ITEMS NO PREVISTOS**	**$556.134.062**	**244 días**	**jue 2/01/25**	**mié 24/09/25**	**0%**
106	NP-01 REALCE CAJA ELECTRICA (H≤ 0.70m)	$28.512.630	30 días	lun 26/05/25	sáb 28/06/25	0%
107	NP-02 EXCAVACION MANUAL	$11.608.596	53 días	mar 29/04/25	jue 26/06/25	0%
108	NP-03 DEMOLICION DE CONCRETO	$17.968.896	3 días	jue 2/01/25	mar 7/01/25	0%
109	NP-04 CONFORMACIÓN DE FRANJAS CON MATERIAL DEL SITIO	$498.043.940	184 días	jue 6/03/25	mié 24/09/25	0%
110	CIERRE	$0	0 días	mié 24/09/25	mié 24/09/25	0%



Tareas críticas
División crítica
Progreso de tarea crítica
Tarea
División
Progreso de tarea
Tarea manual
solo el comienzo
solo fin
solo duración
Línea base
División de la línea base
Hito de línea base
Hito
Progreso del resumen
Resumen
Resumen manual
Resumen del proyecto
Tareas externas
Hito externo
Tarea inactiva
Hito inactivo
Resumen inactivo
Fecha límite
Resumen de línea base

Bogotá D.C., 8 de julio de 2025.

Señores
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL.
Atención: Arquitecta Angela Castellanos Forero.
Supervisora Contrato de Interventoría.
Avenida El Dorado No. 103-15
Ciudad

Referencia: Contrato de interventoría No. 23001299 H3 DE 2023 CUYO OBJETO ES: "REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL AL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)."

ASUNTO: Respuesta al radicado 2025262000029760 Id: 2270141 – Aval solicitud de prórroga al plazo de ejecución del contrato de obra 23001138 H4 de 2023.

Respetada Arquitecta.

De acuerdo con las observaciones remitidas por la entidad contratante mediante el comunicado radicado No. 2025262000029760 con Id: 2270141, por medio del presente se procede a subsanar las observaciones formuladas y se remite el aval a la solicitud de prórroga del Contrato de Obra No. 23001138 H4 de 2023, para su correspondiente análisis y trámite conforme a lo establecido en el marco contractual y normativo aplicable.

Asimismo, la solicitud elevada por parte del contratista CONSORCIO ALFA a través del comunicado C-ALFA-194-2024 del 24 de junio de 2025, referente a prorrogar el contrato de la referencia por dos (2) meses adicionales, nos permitimos manifestarnos en los siguientes términos:

1. ANTECEDENTES CONTRACTUALES

Que mediante Resolución No. 02940 del 28 de diciembre de 2023 la Entidad abrió el Proceso de Contratación número 23001138 H4 de 2023, cuyo objeto es REALIZAR EL

MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF).

Que mediante Resolución No. 01089 del 05 de junio de 2024 la Entidad adjudicó el Contrato al Contratista CONSORCIO ALFA, cuyo objeto es REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF) y el plazo de ejecución hasta el 16 de diciembre de 2024, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.

Con base en las anteriores consideraciones, la Entidad y el Contratista (individualmente la "Parte", conjuntamente las "Partes"), acuerdan que el presente Contrato se regirá por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011, 1882 de 2018, Decreto Ley 019 de 2012 y el Decreto 1082 de 2015, el Código Civil y el Código de Comercio, y las normas que las modifiquen o sustituyan, además de las adicionales que resulten aplicables a la materia.

Una vez surtidas las diferentes etapas del proceso de selección mediante Resolución No. 01089 del 05 de junio de 2024, la Entidad adjudicó el Contrato al Contratista CONSORCIO ALFA con NIT. 901.707.929-0, suscribiéndose el Contrato de obra pública No. 23001138 H4 DE 2023

Que mediante el modificatorio No. 1 de fecha 12 de diciembre de 2024 la Entidad Contratante modificó la cláusula cuarta – Plazo del contrato, en este sentido se suscribió la prórroga No. 1 del contrato de obra 23001138 H4 de 2023 por tres meses, es decir, hasta el 17 de marzo de 2025.

Que mediante el modificatorio No. 2 de fecha 21 de marzo de 2025 las partes suscribieron la prórroga No. 2 del contrato de obra 23001138 H4 de 2023 por cuatro meses, es decir, hasta el 24 de julio de 2025, asimismo, modificaron el ANEXO 1 – ANEXO TÉCNICO del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023, en su numeral 2. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE, en el sentido de incluir los ítems No Previstos 01, 02, 03 y 04, de conformidad con la siguiente información y con los documentos soporte de la solicitud efectuada mediante documento 2025362030006102 Id: 1632833 de 17 de marzo de 2025.

A continuación, se presentan las siguientes condiciones generales:

INFORMACIÓN CONTRATO DE OBRA	
CONTRATANTE:	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL.
CONTRATISTA:	CONSORCIO ALFA
INTEGRANTES:	VÍAS Y CANALES S.A.S con NIT 830.070.241-9 con un porcentaje de participación de 75% y OCTAVIO AUGUSTO MORALES AYALA con cédula de ciudadanía No. 79.455.505 con un porcentaje de participación de 25%
NÚMERO DE CONTRATO:	CONTRATO DE OBRA No. 23001138 H4 DE 2023.
OBJETO DEL CONTRATO:	REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF).
VALOR DEL INICIAL DEL CONTRATO:	OCHO MIL SETECIENTOS SEIS MILLONES CIENTO NOVENTA Y DOS MIL QUINIENTOS CUATRO PESOS M/CTE ($8.706.192.504) incluido A.I.U e IVA SOBRE UTILIDAD.
MODIFICACIÓN No. 1.	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.
MODIFICACIÓN No. 2.	Modificación de Contrato de Obra No. 23001138 H4 de 2023, que registre la inclusión de Cuatro (4) Ítem No Previstos, adición de plazo de cuatro (4) meses, es decir, hasta el 24 de julio de 2025. y adición de valor al contrato de obra 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)
VALOS ACTUALIZADO DEL CONTRATO:	ONCE MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS M/CTE ($11.242.571.859) incluido A.I.U e IVA SOBRE UTILIDAD.
PLAZO DE INICIAL:	HASTA EL 16 DE DICIEMBRE DE 2024
FECHA DE INICIACIÓN CONTRACTUAL:	13/08/2024
FECHA DE SUSPENSIÓN No. 1	4/03/2025
FECHA DE REINICIO No. 1	10/03/2025
FECHA DE FINALIZACIÓN VIGENTE:	24/07/2025

2. COMUNICADO (C-ALFA-194-2024 DEL 24 DE JUNIO DE 2025)

El contratista CONSORCIO ALFA a través de su comunicado "*C-ALFA-194-2024 DEL 24 DE JUNIO DE 2025*" manifiesta lo siguiente:

"(...)

La presente solicitud de prórroga encuentra sustento en la concurrencia de los siguientes factores técnicos y operativos, debidamente verificados en campo y soportados documentalmente:

a) Condiciones climáticas extremas y persistentes Durante los meses de abril, mayo y junio de 2025, se ha registrado una alta frecuencia e intensidad de precipitaciones, tanto durante la jornada laboral como en horas previas, lo que ha generado:

- *Empozamientos en zonas críticas de trabajo.*
- *Saturación de la subrasante y de capas estructurales.*
- *Ahuellamientos severos por el tránsito de maquinaria pesada.*
- *Suspensiones de jornada y disminución del rendimiento operativo.*

Estas condiciones imposibilitan ejecutar actividades que requieren niveles de humedad y compactación específicos, afectando la calidad y durabilidad de las capas de soporte.

b) Presencia de niebla densa La zona de influencia del contrato ha registrado niebla persistente durante horas de la noche y la madrugada, lo cual ha ocasionado:

- *Limitación de visibilidad para el personal y maquinaria.*
- *Afectación en los horarios de ingreso y salida del personal técnico.*
- *Necesidad de suspender actividades de instalación de Base Granular estabilizada con cemento por especificaciones técnicas.*

c) Limitaciones técnicas derivadas de normativas aplicables

Ciertas actividades —particularmente la instalación de la base estabilizada con cemento— deben ejecutarse bajo condiciones ambientales estrictas, como lo indica el numeral 350.4.13 de las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras – INVIAS 2022. La norma prohíbe su aplicación:

- *Cuando la temperatura ambiente es inferior a 5 °C.*
- *En presencia de lluvia o riesgo inminente de lluvia.*
- *O cuando hay presencia de niebla densa.*

En el presente proyecto, las condiciones anteriores han sido reiteradas y coinciden con las horas asignadas para estas actividades, lo que ha obligado a su reprogramación en varias ocasiones.

d) *Retrasos por saturación de la capa de material tolerable*

Una de las afectaciones más críticas ha sido la saturación constante de la subrasante Y de la capa de material tolerable, que actúa como soporte inmediato para la base granular estabilizada. Este exceso de humedad ha imposibilitado realizar las pruebas de densidad requeridas por especificación, lo que ha impedido:

- *Validar técnicamente la compactación.*
- *Avanzar con la instalación de la base estabilizada.*
- *Mantener el ritmo constructivo originalmente proyectado.*

Dado que se trata de una secuencia constructiva interdependiente, la detención de esta actividad ha generado una afectación en cadena sobre el cronograma general.

e) *Afectación al suministro de materiales desde la cantera*

El abastecimiento de material tolerable tipo INV 220 y base granular ha sufrido demoras por parte de la cantera autorizada, debido a:

- *Saturación de frentes de explotación.*

- *Baja eficiencia en el cargue por mal estado del acceso.*
- *Limitaciones para el transporte oportuno hacia el proyecto.*

Esta situación ha reducido la disponibilidad de material en obra, lo que impide mantener la continuidad operativa, aun cuando se disponga de frentes activos listos para su intervención.

f) Interferencias operacionales impuestas por el aeropuerto

Se han registrado eventos donde la operación del aeropuerto ha condicionado la ejecución de actividades constructivas, como:

- *Ampliaciones del horario operativo para vuelos civiles o militares.*
- *Presencia prolongada de aeronaves estacionadas sobre carreteables.*
- *Restricciones temporales a la movilización de maquinaria pesada en zonas de trabajo.*

Estas restricciones no solo modifican el cronograma, sino que generan pérdida efectiva de tiempo laboral, especialmente en jornadas nocturnas donde las ventanas de intervención son limitadas.

g) Pronóstico climático nacional (IDEAM)

El IDEAM ha pronosticado la continuidad de las lluvias durante los meses de julio, agosto y septiembre de 2025, afectando de manera significativa el suroccidente del país. Esta previsión técnica reafirma la necesidad de extender el plazo de ejecución, ya que las condiciones actuales no permiten garantizar el avance continuo ni la calidad exigida en los procesos constructivos.
(…)

En mérito de los antecedentes expuestos y con fundamento en la evidencia técnica, operativa y normativa aportada, el Consorcio ALFA solicita de manera respetuosa:

- ✓ *Autorizar una prórroga de dos (2) meses adicionales, sin adición presupuestal, que extienda la fecha de terminación contractual al 24 de septiembre de 2025.*

- ✓ *Aprobar el cronograma ajustado que se anexa, en el cual se redistribuyen las todas actividades críticas (Excavación, instalación de material tolerable tipo INV 220 instalación de base estabilizada con cemento y empradización) dentro del nuevo plazo contractual.*
- ✓ *Mantener la equivalencia contractual prevista en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, reconociendo que las demoras derivan de circunstancias externas, sobrevinientes y no imputables al contratista.*
- ✓ *Eximir de sanciones y penalidades por mora durante el período de prórroga, al configurarse las causales justificadas previstas en el artículo 5.1.2.2.2.2.4 del Decreto 1082 de 2015.*
- ✓ *Dejar constancia de que la presente extensión no genera sobrecostos ni implica adición de recursos, toda vez que la reprogramación se realizará con cargo al presupuesto ya contratado.*

(…)"

De acuerdo con los análisis precedentes, en primera instancia la interventoría encuentra que la prórroga requerida, es viable, sin embargo, la interventoría ahondará de manera pormenorizada, cada evento particular que atañe el requerimiento elevado por el CONSORCIO ALFA, y que, de considerar procedente la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, podrá utilizar como insumo el presente documento.

3. ANALISIS DE LA INTERVENTORIA RESPECTO A LA SOLICITUD DE PRÓRROGA DEL CONTRATO DE OBRA No. 2300138 H4 DE 2023.

Concepto Técnico

De acuerdo con las justificaciones expuestas por parte de la firma CONSORCIO ALFA, se encuentra procedente las justificaciones que ha manifestado dentro de su comunicado *(C-ALFA-194-2024 DEL 24 DE JUNIO DE 2025)*, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

De acuerdo con el informe semanal No. 43, el avance financiero presenta un porcentaje programado de 71,26% y un porcentaje ejecutado de 47,93%, el cual corresponde a las actividades ejecutadas a la fecha. Hay que tener en cuenta que el seguimiento de esta semana No. 43, se realizó teniendo en cuenta el plan de contingencia aprobado por la interventoría mediante el oficio T-003-2024-193-OFC radicado 2025190010080062 de fecha 12 de junio

de 2025, en el que se presenta un porcentaje programado de 0,89% y un porcentaje ejecutado de 11,84%, lo que nos muestra un cumplimiento del plan de contingencia con una desviación positiva de 10,94%. En cuanto al avance físico, el porcentaje programado es de 89%, mientras que el porcentaje ejecutado es de 78%.

En lo que refiere a los argumentos planteados por el Consorcio Alfa, se tiene el siguiente análisis:

1. <u>Trazabilidad documental:</u>

La trazabilidad documental que soporta la presente solicitud de prórroga se construye a partir de una serie de comunicaciones oficiales, análisis técnicos y actuaciones de seguimiento realizadas por la interventoría, las cuales evidencian de forma objetiva el estado real del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023 y su evolución en el tiempo, lo cual se encuentra igualmente consolidado en los comités de seguimiento de obra adelantados entre el 21 de marzo de 2025 y la fecha de elaboración del presente documento.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que las afectaciones climáticas y logísticas están plenamente soportadas en oficios previos, es así, como la solicitud de prórroga se fundamenta en tres comunicaciones técnicas remitidas por la interventoría a la entidad contratante, en las que se evidencia de manera progresiva el impacto acumulado de condiciones adversas:

a. Oficio T-003-2024-179-OFC (08 de mayo de 2025).

Asunto: Traslado del comunicado C-ALFA-172-2025 – *"Afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas – Informe meteorológico IDEAM"*

Este oficio marcó el primer reporte formal sobre las afectaciones severas por condiciones meteorológicas en la zona de obra. El CONSORCIO ALFA informó que, durante los meses de marzo, abril y lo corrido de mayo, las precipitaciones continuas, la presencia densa de niebla nocturna y la extensión del horario operativo del aeropuerto han reducido drásticamente las jornadas efectivas de trabajo.

La situación fue verificada por la interventoría en campo, evidenciando cancelación total o parcial de varias jornadas nocturnas, principalmente entre el 28 de abril y el 3 de mayo de 2025, cuando solo se ejecutaron actividades limitadas en dos días. El

carreteable del sector norte presentó alto nivel de saturación, remoldeo de material y ahuellamientos, afectando la seguridad y operatividad del transporte interno de obra.

Este documento concluye que el contratista mantiene disponibilidad de recursos, pero las condiciones descritas constituyen causas de fuerza mayor, con impacto directo sobre la productividad y la calidad técnica de las actividades.

b. Oficio T-003-2024-184-OFC (20 de mayo de 2025)

Asunto: Traslado del comunicado C-ALFA-179-2025 – *"Reiteración de afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas"*

Este oficio amplía y da continuidad a lo reportado en el anterior. Se señala que, durante las primeras semanas de mayo, hubo días con condiciones favorables (logrando intervenir 4.920 m²), pero posteriormente, la recurrencia de lluvias vespertinas y la saturación del material tolerable afectaron significativamente el avance. Se redujo la productividad a solo 1.640 m² intervenidos durante la semana del 12 al 16 de mayo, impactando directamente actividades en la franja noreste, que forma parte de la ruta crítica del proyecto.

Además, se advierte que la saturación impidió la toma de densidades, condición técnica indispensable para liberar tramos y continuar con la instalación de la base granular estabilizada con cemento (BEC).

El cuadro técnico adjunto refleja que, aunque no llueve siempre en horario nocturno, las lluvias diurnas previas generan condiciones inadecuadas de humedad, impidiendo la operación de la motoniveladora y afectando la conformación de capas y la compactación del material.

c. Oficio T-003-2024-192-OFC (12 de junio de 2025)

Asunto: Traslado del comunicado C-ALFA-186-2025 – *"Segunda reiteración de afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas y otros factores"*

Este documento consolida y profundiza el análisis, integrando nuevas variables como:

- Restricciones operativas por NOTAM y ocupación del área de trabajo por aeronaves militares, que impidieron el desarrollo de actividades nocturnas los días 9, 11, 16, 19 de mayo y 5 de junio.
- Presencia de un helicóptero del Ejército Nacional el 20 de mayo, que restringió el tránsito de volquetas y maquinaria en el carreteable noreste.
- Saturación constante del terreno, impidiendo la ejecución de actividades técnicas críticas como la estabilización con cemento, céreo de material tolerable y toma de densidades.

Se detalla que entre finales de abril y la primera semana de junio se acumularon 89,5 horas de inactividad técnica, lo cual, considerando un rendimiento promedio de 7,5 horas efectivas por jornada nocturna, se traduce en aproximadamente 12 días de ejecución neta no realizada dentro del periodo evaluado, con una afectación estimada de:

- 24.000 m² no intervenidos en actividades de nivelación y céreo.
- 20.400 m² no ejecutados en instalación de base granular estabilizada con cemento.

El oficio subraya también la afectación en la cadena de suministro, ya que los proveedores han tenido que suspender o limitar la producción y transporte de materiales por las mismas condiciones climáticas que afectan el frente de obra, lo cual se ha reflejado en demoras logísticas que impactan el ritmo de trabajo.

Esta trazabilidad documental respalda de manera técnica y objetiva la necesidad de otorgar una prórroga en el plazo contractual, en calidad de medida excepcional pero necesaria, orientada a restablecer el equilibrio del cronograma, permitir la recuperación de las actividades críticas afectadas y asegurar las condiciones adecuadas de calidad y seguridad operativa en la ejecución del proyecto. Asimismo, se concluye que las afectaciones identificadas son causas sobrevinientes y no imputables al contratista, por lo que esta Interventoría recomienda la evaluación y aprobación de los ajustes correspondientes al cronograma, mediante la formalización de la prórroga solicitada, como medida indispensable para garantizar la continuidad técnica y contractual del proyecto bajo condiciones controladas y viables.

2. Condiciones climáticas y pronóstico IDEAM – Departamento de Nariño:

Durante el desarrollo del proyecto se ha evidenciado un impacto significativo y sostenido de las condiciones climáticas adversas en la ejecución de las actividades programadas, particularmente aquellas asociadas a la conformación de capas estructurales como el céreo de material tolerable tipo INV 220 y la instalación de base granular estabilizada con cemento (BEC), las cuales hacen parte de la ruta crítica del proyecto.

Este impacto ha sido verificado en campo mediante inspecciones técnicas, seguimiento diario en bitácora, cuadros técnicos semanales e informes meteorológicos adjuntos, donde se constata que las precipitaciones frecuentes, la alta saturación del terreno y la niebla densa nocturna han impedido la ejecución continua de actividades nocturnas programadas.

Adicionalmente, según el boletín más reciente del IDEAM (Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales), el pronóstico climático actualizado para el periodo junio a agosto de 2025 en la región Andina, a la cual pertenece el departamento de Nariño, muestra un comportamiento anómalo en cuanto a la disponibilidad hídrica, que se traduce en una serie de efectos técnicos indirectos en el cronograma del proyecto, asimismo, prevé condiciones de déficit hídrico significativas, reportando lo siguiente:

- Junio de 2025: Se predicen déficits de precipitaciones alrededor del 20% en sectores de Nariño (junto con Tolima, Huila y Cauca). Si bien esto representa una reducción frente al promedio histórico, las condiciones del suelo aún muestran altos niveles de humedad acumulada provenientes de meses anteriores, lo que limita su capacidad de portante y secado técnico.
- Julio de 2025: Se prevé un déficit de precipitaciones entre un 10% y 40% por debajo de la climatología de referencia. A pesar de la reducción en lluvias, las noches continúan presentando presencia de niebla densa y humedad residual que impide realizar actividades de conformación y compactación con maquinaria pesada.
- Agosto de 2025: Se proyecta un comportamiento de las lluvias cercano a los promedios históricos, sin que ello represente una mejora real en las condiciones operativas, ya que agosto corresponde a la segunda temporada seca del país, caracterizada por menor lluvia, pero también por menor evapotranspiración nocturna, lo que retarda el secado natural del terreno.

Además, el IDEAM ha confirmado que en mayo de 2025 finalizó oficialmente el fenómeno de La Niña, y se espera una transición hacia una fase neutra del ENSO (El Niño – Oscilación del Sur), lo cual incrementa la variabilidad y reduce la previsibilidad meteorológica a corto

plazo. Esta situación conlleva una planificación incierta, que debe considerar medidas contractuales de mitigación, como la prórroga de plazo solicitada.

Por otra parte, a continuación, se presenta el resumen técnico consolidado de las jornadas afectadas por condiciones climáticas y factores operativos externos, verificados en campo:

Fecha	Jornada Programada	Condiciones Climáticas Observadas	Actividades Ejecutadas	Actividades No Ejecutadas	Tiempo de Ejecución Efectiva	Observaciones Técnicas
Lunes 28/04	Nocturna	Lluvias moderadas desde las 18:00 horas. Saturación del terreno.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Alta saturación de la rasante. Imposibilidad de tránsito seguro y manipulación de materiales.
Martes 29/04	Nocturna	Lluvias leves intermitentes. Cielo cubierto. Alta humedad.	Excavación y disposición puntual en zonas con menor humedad.		Aprox. 3 h	Se laboró únicamente en sectores con acceso seguro. Equipos operaron de forma limitada.
Miércoles 30/04	Nocturna	Lluvias intermitentes leves. Niebla densa desde las 22:00 h.	Instalación parcial de material tolerable.		Aprox. 2.5 h	Saturación superficial. Se ajustaron los frentes de trabajo según condiciones del terreno.
Jueves 01/05	Nocturna (festivo)	Lluvias en la tarde y noche. Alta saturación.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Festivo y condiciones no aptas para operación. Se priorizó protección de frentes.
Viernes 02/05	Nocturna	Lluvia persistente desde media tarde. Condiciones de niebla.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Frentes inhabilitados por saturación de capas y pérdida de capacidad portante.
Sábado 03/05	Nocturna	Lluvias intensas durante la tarde y noche.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Inviabilidad técnica y operativa. Se mantiene maquinaria y personal en alistamiento.

Fecha	Jornada Programada	Condiciones Climáticas Observadas	Actividades Ejecutadas	Actividades No Ejecutadas	Tiempo de Ejecución Efectiva	Observaciones Técnicas
Miércoles 14/05	Nocturna	Día seco sin precipitaciones	Evaluación de condiciones del material; sin intervención en franja noreste, por saturación del material tolerable. Excavación e Instalación de Material Tolerable tipo INV 220, franja Noroeste.	Nivelación, céreo y toma de densidades en franja noreste.	4 horas (actividades auxiliares y verificación técnica)	A pesar del clima seco, el material aún presentaba saturación. No fue viable operar con motoniveladora.
Jueves 15/05	Nocturna	Lluvias moderadas (1:00 p.m. – 1:30 p.m. y 5:00 p.m. – 5:45 p.m.)	Verificación de accesos y labores preliminares. Excavación e Instalación de Material Tolerable tipo INV 220, franja Noroeste.	Nivelación, céreo y toma de densidades en franja noreste	2 horas	Alta humedad previa a la jornada nocturna impidió trabajo mecánico del material tolerable.
Viernes 16/05	Nocturna	Lluvias fuertes y persistentes durante el día. Lloviznas en la noche.	Ninguna	Todas las actividades suspendidas	0 horas	Saturación total del terreno. Imposibilidad de acceso y maniobra de maquinaria. No hubo ingreso a zona de trabajo.
Sábado 17/05	Nocturna	Lluvias intermitentes (3:00 p.m. – 3:30 p.m., 4:00 p.m. – 4:40 p.m., y desde las 11:00 p.m. hasta finalizar la jornada)	Excavación e instalación de material tolerable en franja noroeste	Nivelación, céreo y toma de densidades en franja noreste.	4 horas	Actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.

Fecha	Jornada Programada	Condiciones Climáticas Observadas	Actividades Ejecutadas	Actividades No Ejecutadas	Tiempo de Ejecución Efectiva	Observaciones Técnicas
Martes 20/05	Nocturna	Lluvias fuertes (18:00–19:00) seguidas de lloviznas leves (19:00–20:30)	Excavación e instalación de material tolerable en franja noroeste	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	5 horas	Saturación del material tolerable impidió actividades mecánicas. Se restringió ingreso de maquinaria.
Martes 20/05	Nocturna	N/A	N/A	N/A	N/A	Aeronave tipo helicóptero del Ejército Nacional permaneció estacionada sobre el carreteable noreste, generando restricciones logísticas y operativas.
Sábado 31/05	Nocturna	Lluvias leves intermitentes (21:00–21:30, 22:20–23:00) con neblina intermitente	Instalación parcial de Base estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	3 horas	Visibilidad reducida y humedad constante limitaron ejecución plena. Solo se realizaron actividades auxiliares.
Martes 03/06	Nocturna	Lluvias fuertes (15:00–15:30) con neblina intermitente	Instalación de material tolerable en franja noroeste.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	5 horas	Saturación general del carreteable impidió operación de maquinaria y tránsito de volquetas.
Miércoles 04/06	Nocturna	Lluvias moderadas intermitentes (15:00–17:00)	Ninguna	Nivelación, céreo e instalación de base estabilizada	0 horas	Saturación severa del material. No fue posible operar maquinaria. Afectación total en el desarrollo de la jornada.
Jueves 05/06	Nocturna	Lluvias intermitentes (12:30–15:30) con neblina intermitente	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	4 horas	Saturación del carreteable impidió tránsito y operación de maquinaria. Además, jornada retrasada por extensión de horario aeroportuario.
Viernes 06/06	Nocturna	Lloviznas intermitentes (16:00–17:00)	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	6 horas	Saturación localizada dificultó operación de volquetas. No se logró avanzar en conformación de capa Tolerable.

Fecha	Jornada Programada	Condiciones Climáticas Observadas	Actividades Ejecutadas	Actividades No Ejecutadas	Tiempo de Ejecución Efectiva	Observaciones Técnicas
Martes 10/06	Nocturna	Lluvias fuertes (14:00–15:00) entre (22:00 y 01:30 am), desde la (1:30 a 4:30 am Lluvias leves a moderadas) con neblina intermitente	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	4 horas	Se Suspendieron actividades desde las 23:00 hasta finalizar la jornada laboral, actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.
Miércoles 11/06	Nocturna	Lluvias fuertes intermitentes (00:20–03:30 am) con neblina intermitente	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	6 horas	Se Suspendieron actividades desde las 00:20 hasta finalizar la jornada laboral, actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.
Jueves 12/06	Nocturna	Lluvias fuertes intermitentes (18:10–20:50) posterior lluvias (01:30-03:00 am) con neblina intermitente	Ninguna	Nivelación, céreo e instalación de base estabilizada y Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	0 horas	Saturación severa del material. No fue posible operar maquinaria. Afectación total en el desarrollo de la jornada.
Sábado 14/06	Nocturna	Lluvias fuertes (18:20–19:30) posterior lluvias (20:00-20:30) con neblina intermitente, continuaron lluvias leves hasta finalizar la jornada laboral.	Ninguna	Nivelación, céreo e instalación de base estabilizada y Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	0 horas	Saturación severa del material. No fue posible operar maquinaria. Afectación total en el desarrollo de la jornada.

Fecha	Jornada Programada	Condiciones Climáticas Observadas	Actividades Ejecutadas	Actividades No Ejecutadas	Tiempo de Ejecución Efectiva	Observaciones Técnicas
Lunes 16/06	Nocturna	Lloviznas leves intermitentes (00:50-01:00 am)	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	7 horas	Saturación localizada dificultó operación de volquetas. No se logró avanzar en nivelación de capa Tolerable.
Martes 17/06	Nocturna	Lloviznas leves intermitentes (20:30-22:30)	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	6 horas	Actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.

Fuente: Elaboración propia. INGEOCIM S.A.S.

Aunado, se han presentado factores operativos externos, puesto que, durante el mismo periodo, se presentaron interferencias operativas asociadas al uso del aeropuerto por parte de aeronaves militares, que restringieron el acceso y operación del contratista, específicamente:

- Extensión del horario de operación del aeropuerto los días 09, 11, 16, 19 de mayo y 05 y 19 de junio, lo cual redujo el horario efectivo de trabajo nocturno disponible.

- El día 20 de mayo, una aeronave tipo helicóptero perteneciente al Ejército Nacional permaneció estacionada en el carreteable del costado noreste, limitando la movilidad de volquetas y maquinaria pesada, afectando el ritmo de ejecución en ese sector.

Estas afectaciones no solo han generado retrasos acumulados en la ejecución física del proyecto, sino que también han afectado procesos secuenciales que requieren cumplimiento estricto de parámetros técnicos y condiciones de humedad óptima, como la liberación técnica, toma de densidades, compactación y conformación de capas estructurales, en condiciones seguras para los operadores, maquinaria y control de calidad.

Este comportamiento climático, sumado a la incertidumbre operativa por el uso compartido del aeropuerto, ha justificado la necesidad de una reprogramación contractual, con base en criterios de fuerza mayor, equilibrio técnico y cumplimiento normativo.

Cabe aclarar que la afectación registrada no se limita únicamente a las 23 jornadas nocturnas reportadas como improductivas, que representan 114,5 horas de inactividad técnica, equivalentes a 14 días netos de ejecución. En la práctica, el impacto es considerablemente mayor, ya que las condiciones climáticas adversas no solo afectan la jornada en la que se presentan, sino que generan una persistencia en la saturación del material tolerable, especialmente en zonas donde la capa aún no ha sido conformada ni tratada. Esto impide la ejecución de las actividades programadas no solo durante la noche afectada, sino también en la jornada siguiente o incluso en varios días posteriores, mientras se espera que el terreno recupere condiciones mínimas de capacidad portante, humedad óptima y acceso seguro para la operación de maquinaria.

En ese sentido, se ha verificado en campo que, tras una noche con precipitaciones altas o presencia de niebla intensa, la capa de material tolerable tipo INV 220 pendiente de nivelación y/o céreo permanece saturada y, por tanto, no puede ser intervenida durante la siguiente jornada, obligando a la reprogramación o suspensión de frentes de trabajo incluso bajo condiciones de aparente buen clima. Esta situación implica que el número de días realmente impactados en el rendimiento y productividad del proyecto supera en exceso las 23 jornadas inicialmente contabilizadas. De manera conservadora, y con base en el comportamiento operativo evidenciado en los registros de bitácora y cuadros técnicos, puede concluirse que cada jornada afectada implica, en promedio, la pérdida de dos días hábiles efectivos de trabajo, lo que permite estimar que las 23 jornadas afectadas se traducen en al menos 46 días hábiles con rendimiento por debajo del optimo, impactando directamente el cumplimiento del cronograma contractual.

3. Factores logísticos y de suministro:

Además de las condiciones climáticas adversas que han afectado directamente las actividades constructivas en el frente de obra, es necesario destacar que el desarrollo del proyecto también se ha visto comprometido por factores logísticos y de suministro, que inciden de forma indirecta pero sustancial en la continuidad operativa y en el cumplimiento del cronograma establecido.

Uno de los aspectos más relevantes identificados durante el seguimiento en campo y documentado en la bitácora de obra, radica en las limitaciones reportadas por los proveedores de materiales, particularmente aquellos responsables del suministro de material tolerable tipo INV 220 y de base granular estabilizada con cemento (BEC). Esta planta de producción, localizada en la zona urbana de la ciudad de Pasto, también se ha visto afectada por las

condiciones meteorológicas predominantes en la región Andina, especialmente por las lluvias persistentes, los altos niveles de humedad ambiental y la saturación de los accesos. En reiteradas ocasiones, se ha informado a la Interventoría que dichas condiciones han generado parálisis parcial o total de las actividades de producción, así como dificultades logísticas para el transporte oportuno de los materiales al sitio de la obra en el Aeropuerto Antonio Nariño, al no contar con rutas en condiciones óptimas para el tránsito de volquetas cargadas.

Este fenómeno no solo ha generado retrasos en la entrega de los materiales requeridos, sino que también ha obligado al contratista a reorganizar la ejecución de actividades previstas, debido a la intermitencia en la disponibilidad de insumos clave. En particular, el proceso de conformación y nivelación de la capa de material tolerable y la instalación de la base granular estabilizada con cemento, depende de forma secuencial del suministro constante de los materiales, y cualquier interrupción en esta cadena afecta de inmediato la posibilidad de continuar con las actividades en la franja crítica. Lo anterior ha sido verificado y consignado en los informes semanales de avance y en los cuadros técnicos elaborados por la Interventoría.

Adicionalmente, es importante señalar que el proyecto se desarrolla en un entorno aeroportuario activo, lo cual introduce restricciones logísticas adicionales que deben ser consideradas como factores determinantes en la afectación del rendimiento. Durante el periodo evaluado, se ha reportado en la bitácora de obra —y ha sido verificado en campo— la presencia constante de interferencias operativas no imputables al contratista, entre las cuales se destacan:

- Extensión de los horarios operativos del aeropuerto, registrados durante los días 9, 11, 16 y 19 de mayo, así como el 5 y 19 de junio de 2025. Estas extensiones reducen el tiempo disponible para el ingreso, alistamiento y operación segura de maquinaria en las franjas del proyecto, especialmente durante las jornadas nocturnas.
- Restricciones logísticas impuestas por NOTAM (Notice to Airmen) y disposiciones operativas internas del aeropuerto, que han limitado la disponibilidad del frente de trabajo en momentos críticos, impidiendo la continuidad de actividades ya programadas.
- Ocupación de zonas de trabajo por aeronaves militares, como ocurrió el 20 de mayo de 2025, cuando una aeronave tipo helicóptero perteneciente al Ejército Nacional permaneció estacionada en el carreteable noreste durante toda la jornada nocturna. Esta ocupación generó una restricción directa en el tránsito de volquetas y maquinaria pesada, impidiendo la ejecución de actividades constructivas programadas.

Estas condiciones, sumadas a las restricciones propias del entorno aeroportuario, han generado cuellos de botella logísticos y han obligado al contratista a realizar ajustes operativos frecuentes, con impacto negativo en la eficiencia general del proyecto. Pese a ello, el CONSORCIO ALFA ha demostrado mantener disponibilidad técnica y operativa, tanto en maquinaria como en personal, lo cual ha sido verificado y documentado por esta Interventoría. Sin embargo, la imprevisibilidad de estos factores externos, la interferencia operativa permanente y la inestabilidad en la cadena de suministro, hacen que el cumplimiento de la programación inicial sea inviable bajo las condiciones actuales, aun cuando se mantiene una adecuada planificación interna por parte del contratista.

Por tanto, los factores logísticos y de suministro aquí descritos, en conjunto con las condiciones climáticas previamente analizadas, configuran un escenario técnico complejo, que justifica plenamente la necesidad de una prórroga en el plazo contractual, como medida excepcional para restablecer el equilibrio del cronograma y permitir la ejecución adecuada de las actividades comprometidas, sin comprometer la calidad ni la seguridad operacional del proyecto.

4. Conclusión Técnica:

Con base en el análisis técnico integral realizado por esta Interventoría, sustentado en la trazabilidad documental, las verificaciones de campo, los registros de bitácora, los informes meteorológicos y los cuadros técnicos de seguimiento, se concluye que el proyecto ha sido impactado de manera significativa por un conjunto de factores externos y sobrevinientes que han impedido el cumplimiento normal del cronograma de ejecución vigente.

En primer lugar, se han documentado y verificado 23 jornadas nocturnas laborales afectadas entre la última semana de abril y la primera semana de junio de 2025, las cuales se traducen en 114,5 horas de inactividad técnica, equivalentes a 14 días netos de ejecución no realizados. Estas afectaciones están asociadas principalmente a condiciones climáticas adversas, caracterizadas por precipitaciones persistentes, alta humedad residual, niebla densa en horarios nocturnos y baja capacidad portante del terreno, lo cual ha impedido ejecutar actividades críticas como la nivelación y céreo de material tolerable tipo INV 220, la toma de densidades y la instalación de la base granular estabilizada con cemento (BEC).

No obstante, debe aclararse que la pérdida real en términos de rendimiento operativo supera ampliamente las 23 jornadas contabilizadas, ya que las condiciones de saturación del terreno se mantienen incluso en días subsecuentes, aun cuando no se presentan nuevas lluvias. Esto

ha obligado al contratista a cancelar o reprogramar varias jornadas laborales adicionales, debido a la imposibilidad técnica de intervenir capas de terreno con niveles elevados de humedad. Conforme a lo verificado por el equipo técnico en campo y según el comportamiento reflejado en los registros de obra, se ha determinado que, por cada jornada nocturna afectada, se pierde en promedio el equivalente a dos días hábiles de trabajo efectivo, ya sea por suspensión directa o por rendimiento restringido. Así, puede concluirse de forma conservadora que las 23 jornadas afectadas han representado en la práctica una pérdida operacional cercana a 46 días hábiles, durante los cuales no ha sido posible ejecutar actividades con los rendimientos esperados ni avanzar de manera significativa en la ruta crítica del proyecto.

A lo anterior se suman afectaciones logísticas y operativas no imputables al contratista. En particular, se han reportado múltiples interferencias en la operación nocturna debido a la extensión del horario de funcionamiento del aeropuerto y a la presencia de aeronaves militares en zonas activas del proyecto, como ocurrió el 20 de mayo de 2025, cuando un helicóptero del Ejército Nacional permaneció estacionado sobre el carreteable noreste, bloqueando el tránsito de volquetas y maquinaria pesada. Asimismo, se han presentado restricciones impuestas mediante NOTAM, que han limitado o suspendido temporalmente el acceso al área de trabajo por razones de extensión de horario. Estas condiciones generan interrupciones imprevistas que afectan directamente la continuidad y la planificación del contratista.

Por otra parte, la ejecución del proyecto también ha estado condicionada por limitaciones en la cadena de suministro, como consecuencia de las mismas condiciones climáticas regionales. Los proveedores de materiales (especialmente los encargados de la producción y entrega del material tolerable tipo INV 220 y de la Base granular) han reportado parálisis intermitentes en sus plantas de producción, así como restricciones en el transporte y entrega de los insumos, debido al mal estado de las vías de acceso y a las lluvias que afectan sus zonas de operación. Esta inestabilidad en el suministro ha obligado al contratista a reorganizar su frente de trabajo en múltiples ocasiones, lo cual ha impactado la productividad general.

Adicionalmente, según el análisis de predicción climática del IDEAM, para los meses de junio y julio de 2025 se esperan déficits de lluvias entre el 10 % y 40 % por debajo del promedio climatológico en el departamento de Nariño. Sin embargo, dicha reducción no implica necesariamente mejores condiciones técnicas para la obra, ya que el terreno continúa presentando humedad acumulada, y las noches siguen siendo afectadas por niebla densa y humedad ambiental persistente, especialmente en zonas con orografía compleja como la del aeropuerto Antonio Nariño. Para el mes de agosto, si bien se prevé un comportamiento

cercano a los promedios históricos, dicho mes forma parte de la segunda temporada de menor pluviosidad en Colombia, lo cual, unido a la transición climática hacia una fase neutra del ENSO, genera alta variabilidad e incertidumbre atmosférica, dificultando la programación precisa y el avance sostenido de las actividades.

Frente a este panorama técnico y operativo, y teniendo en cuenta que el contratista ha demostrado disposición permanente de recursos, maquinaria, personal y materiales, se concluye que las afectaciones descritas responden a causas ajenas a su voluntad, las cuales han sido debidamente documentadas y verificadas por esta Interventoría en tiempo real y de forma rigurosa.

En consecuencia, y con fundamento en lo expuesto, esta Interventoría considera plenamente justificada la solicitud de prórroga al contrato de obra No.23001138 H4 de 2023, por un término de DOS (2) MESES CALENDARIO adicionales, es decir, hasta el 24 de septiembre de 2025, con el fin de garantizar la continuidad técnica del proyecto, permitir la recuperación de las actividades impactadas, y asegurar que las mismas se ejecuten bajo condiciones operativas, normativas y de calidad adecuadas, sin afectar la integridad del cronograma general de ejecución, de igual manera es necesario prorrogar el contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2023, lo anterior con el fin de dar seguimiento y cumplimiento al plazo contractual vigente, por parte de la interventoría, acompañando de manera integral la ejecución de las obras, de conformidad con la jurisprudencia aplicable a los contratos de obra pública, los cuales deben contar con una figura jurídica que se represente en la supervisión que lleva a cabo la interventoría

Dadas esas condiciones, se considera procedente por parte del componente técnico prorrogar en tiempo el contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023, en los siguientes términos:

- Tal como se mencionó en los apartados anteriores, la prórroga del contrato de obra correspondiente únicamente resulta aplicable por un periodo igual a DOS (2) MESES CALENDARIO
- Lo anterior considerando que la interventoría NO cuenta con el contrato vigente hasta la fecha antes mencionada, es necesario prorrogar también por el mismo tiempo de DOS (2) MESES CALENDARIO el contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2023.

De acuerdo con lo anterior, desde el punto de vista técnico, se encuentra viable la solicitud de prórroga requerida por el CONSORCIO ALFA, lo cual ha sido ampliamente pormenorizado

en cuanto a los plazos actualmente aplicables, dados los limitantes que se tienen respecto a la vigencia del contrato de interventoría derivado.

A continuación, se presenta el análisis jurídico realizado, con el cual se complementa el presente concepto de aval.

Análisis Jurídico

El Contratista de Obra ha solicitado la ampliación del plazo contractual por un tiempo igual a DOS (2) MESES CALENDARIO es decir hasta el 24 de septiembre de 2025, respecto del cual, como se deriva del artículo 150l del código civil en concordancia con el principio de autonomía de la voluntad consagrado en el artículo 1602 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 tal sentido, 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 26 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 2001, 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. 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 Estado."

Del análisis realizado por el máximo juez e intérprete de lo Contencioso Administrativo, es totalmente claro que es viable la modificación del contrato estatal, 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).

Igualmente, la Corte Constitucional (Sentencia C-300 de 2012. M.P Jorge Ignacio Pretelt Chaljub) ha precisado la necesidad de modificar contratos estatales, como una herramienta para adoptarlos a las circunstancias que puedan afectar su normal ejecución. Veamos:

"La modificación de los contratos estatales es especialmente importante en aquellos por naturaleza incompletos, es decir, (i) los afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, y (ii) en el marco de los cuales, por esa misma razón, es difícil prever ex ante los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo. En efecto, con el paso del tiempo, pueden surgir nuevas exigencias sociales, tecnológicas, culturales, etc. sobre la forma cómo el Estado debe cumplir sus fines y sobre cómo se deben prestar los servicios públicos, o simplemente pueden aparecer circunstancias extraordinarias e imprevisibles al momento del diseño del negocio, para que las que tampoco era posible, en dicho momento, prever un remedio adecuado y específico. ***En este tipo de contratos es preciso entonces el diseño de reglas que permitan la adaptación y la resolución pacífica de las controversias para evitar el fracaso"*** *(*Negrilla y subraya fuera de texto inicial*)*

En este mismo sentido, el Consejo de Estado, en concepto del 13 de agosto de 2009, precisó que las modificaciones a los contratos estatales son instrumentos útiles y necesarios para lograr los fines de la contratación:

"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 Estado

> *"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 Estado"* **"** *(*Negrilla y subraya fuera de texto inicial*)*

Al respecto, tal como se estableció en los documentos del proceso de selección 23001138 H4 de 2023 en el cual se consolidó la necesidad por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, 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 2023.

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.".

Así las cosas, la AEROCIVIL está habilitada legalmente por la ley para adoptar las medidas tendientes a garantizar la ejecución de los contratos, garantizando la satisfacción del interés general inmerso en los contratos estatales. A su vez, el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013, enfatiza en que constituye función pública, ejecutar acciones orientadas a materializar la ejecución de los proyectos de obra de infraestructura.

Que en este mismo sentido, se tiene que las partes, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad, están habilitados para prorrogar, adicionar y modificar el plazo. En efecto, el Contrato se rige por este principio, según el cual, las partes se encuentran en la facultad de modificar, prorrogar y suscribir otrosíes, siempre y cuando se respeten los fines de la contratación y se promueva la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados.

Pero, además, la ejecución del Contrato se sujeta también a las buenas prácticas de contratación orientadas a garantizar la flexibilidad y adaptabilidad ante las condiciones cambiantes que se presentan en el desarrollo del objeto contratado, a efectos de disponer soluciones ágiles que eviten la paralización del contrato y permitan la eficiencia en la prestación del servicio. Es por esta razón que el artículo 28 de la Ley 80 de 1993 consagra como regla de interpretación la consideración de "*los fines y los principios de que trata esta ley, los mandatos de la buena fe y la igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos que caracteriza a los contratos conmutativos*". De tal forma, es evidente que la prórroga contractual, la adición y modificación del contrato procede cuando durante la ejecución del contrato ocurren sucesos que imposibilitan la ejecución del mismo de forma idónea, como se ha acreditado desde el componente técnico, motivo por el cual se hace necesario una modificación en el plazo.

Por lo anterior, en concepto de esta interventoría, técnicamente se encuentran acreditados los presupuestos establecidos jurisprudencialmente para determinar la existencia de hechos imprevisibles e irresistibles que han afectado el cumplimiento de la totalidad de las

obligaciones contractuales, pendientes de ejecución, con fundamento en la fuerza mayor o el caso fortuito asociadas a los fenómenos climáticos, la interferencia en la ejecución de actividades como consecuencia de la restricción en las jornadas por consecuencia de la actividad aeroportuaria, la interferencia de las jornadas como consecuencia de la utilización de la infraestructura por las fuerzas militares y la intermitencia en la cadena de suministro entre otros; por lo que, la Interventoría considera viable recomendar la prórroga del plazo de ejecución, en procura del interés público, ante la evidente la necesidad de dar cumplimiento a los fines de la contratación que dieron origen al Contrato No. 23001138 H4 DE 2023.

No obstante, lo anterior, la viabilidad que se otorga desde el punto de vista jurídico y atendiendo a los fines de la contratación, no implica el saneamiento de los eventuales incumplimientos en los cuales se pueda encontrar incurso el Contratista de Obra respecto de la ejecución de las obligaciones pactadas, por lo cual se recomendará, de ser aprobada la misma, la inclusión de una salvedad en tal sentido.

4. CONCLUSIONES – RECOMENDACIÓN

De acuerdo con los análisis precedentes, y de considerar viable los mismos por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, la interventoría se permite recomendar lo siguiente:

Teniendo en cuenta motivos de interés público identificados en la ampliación de las franjas de seguridad del Aeropuerto Antonio Nariño, Pasto, Nariño.

Para mejorar la infraestructura Aeroportuaria, se encuentra viable que por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL se proceda con los siguientes tramites:

- Prorrogar el contrato de obra por un plazo igual a DOS (2) MESES CALENDARIO, configurando la fecha de finalización para el próximo 24 de septiembre de 2025.

- De considerar procedente el presente concepto, se debe evaluar la posibilidad de prorrogar el contrato de interventoría hasta la fecha prevista por parte del CONSORCIO ALFA.

- Se encuentran fundamentos de orden técnico y jurídico que soportan el presente concepto, lo cual ha sido debidamente explicado dentro del cuerpo del presente

documento, para lo cual se recomienda a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, en lo que respecta al particular, proceder de conformidad con el interés público y así cumplir con el programa de mejoramiento de infraestructura aeroportuaria previsto en la administración actual.

- La presente recomendación se fundamenta en consideración con la solicitud del Contratista de Obra, así como los argumentos expuestos por el mismo.

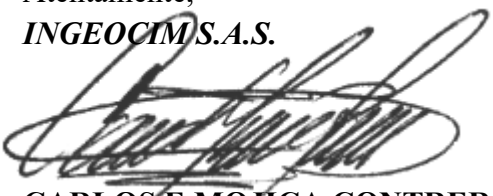
- Teniendo en cuenta las actividades pendientes de ejecución, se recomienda incluir un parágrafo en el cual se establezca expresamente que en el MS-PROJECT® se debe programar la entrega de las obras diez (10) días calendario antes del vencimiento del plazo de ejecución definitivo, con el objeto de adelantar las actividades de visita previa, definición y atención de observaciones.

- 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.

- La presente recomendación no vincula la incorporación de recursos, por lo cual, la misma no modifica o sustituye la meta física definida para el contrato de obra de la referencia.

Sin otro particular, agradecemos de antemano su atención a la presente.

Atentamente,
INGEOCIM S.A.S.



CARLOS E MOJICA CONTRERAS
Director de interventoría

C.C. Ing. Guillermo Andrés Galán Echeverri – Representante Legal – Consorcio ALFA.
Anexos: Anexo 1_Oficio C-ALFA-194-2024. (6 Folios)
Anexo 2 Cronograma de Obra. Microsoft Project®
Anexo 3 Cronograma de Obra. PDF. (2 Folios)
Anexo 4 Formato 69Solicitud Modificación Contrato de Obra 23001138 H4 (23 Folios).

Elaboró: Ing. Gino O. Villamizar Arévalo – Residente de Interventoría.
Revisó: Ing. Carlos E Mojica Contreras – Director de interventoría
César Augusto Rubiano Lopera - Jurídico Interventoría
Aprobó: Ing. Carlos E Mojica Contreras – Director de interventoría

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO			
Contrato:	de Obra		
Número:	23001138 H4 de 2023	**Fecha:**	24/06/2024
Objeto: REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)			
Contratista:	CONSORCIO ALFA identificado con NIT. 901707929-0, conforme el acto de constitución del proponente plural suscrito el 19 de enero de 2024, integrado por integrado por VÍAS Y CANALES S.A.S con NIT 830.070.241-9 con un porcentaje de participación de 75% y OCTAVIO AUGUSTO MORALES AYALA con cédula de ciudadanía No. 79.455.505 con un porcentaje de participación de 25%.		
Interventor:	GEOTECNIA Y CIMIENTOS INGEOCIM SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA - INGEOCIM S.A.S identificado con NIT. 800.155.100-6		
Valor inicial del contrato:	OCHO MIL SETECIENTOS SEIS MILLONES CIENTO NOVENTA Y DOS MIL QUINIENTOS CUATRO PESOS M/CTE ($8.706.192.504) incluido A.I.U e IVA SOBRE UTILIDAD.		
Valor Adición del Contrato:	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)		
Valor Actualizado del Contrato:	ONCE MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS M/CTE ($11.242.571.859) incluido A.I.U e IVA SOBRE UTILIDAD.		
Plazo inicial de ejecución del contrato:	CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO: El plazo estimado para la ejecución del presente contrato será hasta el 16 de diciembre de 2024, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.		
Fecha de inicio del contrato:	13/08/2024	**Fecha de terminación del contrato:**	24/07/2025

PRÓRROGAS	
Número de Prórroga	**Plazo**
1. MODIFICACIÓN No. 1	Tres (3) Meses.
2. MODIFICACIÓN No. 2	Cuatro (4) Meses.
3.	
Fecha de terminación final del contrato de acuerdo con la(s) prórroga(s):	24/07/2025

ADICIONES

Número de Adición	**Valor ($)**
1. ADICIÓN No. 1	$2.536.379.355,00
2.	
3.	
Valor total del contrato:	$11.242.571.859,00

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:	24/07/2025

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. Modificación No. 2	4 5	MODIFICAR la CLÁUSULA CUARTA – PLAZO DEL CONTRATO, en el sentido de prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023 por cuatro (04) meses, es decir, hasta el 24 de julio de 2025. MODIFICAR la CLÁUSULA 5 - VALOR DEL CONTRATO, en el sentido de adicionar la suma de QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS TREINTA Y DOS MIL TREINTA Y SIETE PESOS M/CTE. ($ 557.632.037,00) incluido A.I.U e IVA SOBRE UTILIDAD, y todos los impuestos que haya a lugar, quedando el valor total del contrato en la suma de NUEVE MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES MILLONES OCHOCIENTOS VEINTICUATRO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y UN PESOS M/CTE. ($ 9.263.824.541,00) incluido A.I.U e IVA SOBRE UTILIDAD, y todos los impuestos que haya a lugar.
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:	400056767		
Fecha de Expedición de la Garantía.	17/07/2024	**Fecha de Aprobación de la garantía**	18/07/2024
Descripción del Amparo:	• Cumplimiento • Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales. • Buen manejo y correcta inversión del anticipo. • Estabilidad de la obra.		
Porcentaje:	• Cumplimiento: En una cuantía equivalente al treinta por ciento [30%] del valor del contrato. • Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales: En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato. • Buen manejo y correcta inversión del anticipo: Cien por ciento (100%) del monto que el contratista reciba a título de anticipo, en dinero o en especie, para la ejecución del contrato. • Estabilidad de la obra: En una cuantía equivalente al VEINTE por ciento (20%) del valor total del contrato de conformidad al artículo 2.2.1.2.3.1.14 del Decreto 1082 de 2015, que fue modificado por el artículo 3 del Decreto 399 de 2021.		
Anexo:	Anexo 4		

3. 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

De acuerdo con los antecedentes, el Contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023 tiene un valor de $11.242.571.859,00, con un plazo de ejecución hasta el 24 de julio de 2025, de acuerdo con la suscripción de la Modificación No. 2 del pasado 21 de marzo de 2025.

Por parte de la interventoría, se está realizando el seguimiento y control de actividades con el Programa Detallado de Trabajo del plan de Contingencia aprobado mediante el comunicado T-003-2024-129-OFC de fecha 12 de febrero de 2025 remitido a la AEROCIVIL.

De acuerdo con el informe semanal No. 43, el avance financiero presenta un porcentaje programado de 71,26% y un porcentaje ejecutado de 47,93%, el cual corresponde a las actividades ejecutadas a la fecha. Hay que tener en cuenta que el seguimiento de esta semana No. 43, se realizó teniendo en cuenta el plan de contingencia aprobado por la interventoría mediante el oficio T-003-2024-193-OFC radicado 2025190010080062 de fecha 12 de junio de 2025, en el que se presenta un porcentaje programado de 0,89% y un porcentaje ejecutado de 11,84%, lo que nos muestra un cumplimiento del plan de contingencia con una desviación positiva de 10,94%. En cuanto al avance físico, el porcentaje programado es de 89%, mientras que el porcentaje ejecutado es de 78%.

2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

BALANCE GENERAL

CONCEPTO	VALOR CONTRATO	VALOR EJECUTADO	VALOR ORDEN DE PAGO
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$ 8.706.192.504		
ADICIONES	$557.632.037		
AJUSTES			
MAYOR CANTIDAD OBRA	$1.978.747.318		
OBRA EJECUTADA		$5.019.849.053	
SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR			
OTROS			
VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA			
VALOR TOTAL CONTRATO	**$ 11.242.571.859**	**$5.019.849.053**	**$ 0**

4.

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

En mi calidad de interventor del contrato de obra No. 23001138 H4, 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 __2__**MESES** _____AÑOS
ADICIÓN	N.A.
OTRA	**Clausula 4. PLAZO DEL CONTRATO** ¿Cómo está? *"El plazo estimado para la ejecución del presente contrato será hasta el 16 de diciembre de 2024, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones."* *MODIFICATORIO No. 01* *"CLÁUSULA PRIMERA. – 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.* *MODIFICATORIO No. 02* *"CLÁUSULA PRIMERA. – 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 cuatro meses, es decir, hasta el 24 de julio de 2025.* ¿Cómo se modificará? El plazo estimado para la ejecución del presente contrato **será hasta el 24 de septiembre de 2025**,

	contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.

Lo anterior toda vez que existe la siguiente justificación:

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

De acuerdo con las justificaciones expuestas por parte de la firma CONSORCIO ALFA, se encuentra procedente las justificaciones que ha manifestado dentro de su comunicado *(C-ALFA-194-2024 DEL 24 DE JUNIO DE 2025)*, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:
En lo que refiere a los argumentos planteados por el Consorcio Alfa, se tiene el siguiente análisis:

1. <u>Trazabilidad documental:</u>

La trazabilidad documental que soporta la presente solicitud de prórroga se construye a partir de una serie de comunicaciones oficiales, análisis técnicos y actuaciones de seguimiento realizadas por la interventoría, las cuales evidencian de forma objetiva el estado real del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023 y su evolución en el tiempo, lo cual se encuentra igualmente consolidado en los comités de seguimiento de obra adelantados entre el 21 de marzo de 2025 y la fecha de elaboración del presente documento.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que las afectaciones climáticas y logísticas están plenamente soportadas en oficios previos, es así, como la solicitud de prórroga se fundamenta en tres comunicaciones técnicas remitidas por la interventoría a la entidad contratante, en las que se evidencia de manera progresiva el impacto acumulado de condiciones adversas:

a. Oficio T-003-2024-179-OFC (08 de mayo de 2025).

Asunto: Traslado del comunicado C-ALFA-172-2025 – *"Afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas – Informe meteorológico IDEAM"*

Este oficio marcó el primer reporte formal sobre las afectaciones severas por condiciones meteorológicas en la zona de obra. El CONSORCIO ALFA informó que, durante los meses de marzo, abril y lo corrido de mayo, las precipitaciones continuas, la presencia densa de niebla nocturna y la extensión del horario operativo del aeropuerto han reducido drásticamente las jornadas efectivas de trabajo.

La situación fue verificada por la interventoría en campo, evidenciando cancelación total o parcial de varias jornadas nocturnas, principalmente entre el 28 de abril y el 3 de mayo de 2025, cuando solo se ejecutaron actividades limitadas en dos días. El carreteable del sector norte presentó alto nivel de saturación, remoldeo de material y ahuellamientos, afectando la seguridad y operatividad del transporte interno de obra.

Este documento concluye que el contratista mantiene disponibilidad de recursos, pero las condiciones descritas constituyen causas de fuerza mayor, con impacto directo sobre la productividad y la calidad técnica de las actividades.

b. Oficio T-003-2024-184-OFC (20 de mayo de 2025)

Asunto: Traslado del comunicado C-ALFA-179-2025 – *"Reiteración de afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas"*

Este oficio amplía y da continuidad a lo reportado en el anterior. Se señala que, durante las primeras semanas de mayo, hubo días con condiciones favorables (logrando intervenir 4.920 m²), pero posteriormente, la recurrencia de lluvias vespertinas y la saturación del material tolerable afectaron significativamente el avance. Se redujo la

productividad a solo 1.640 m² intervenidos durante la semana del 12 al 16 de mayo, impactando directamente actividades en la franja noreste, que forma parte de la ruta crítica del proyecto.

Además, se advierte que la saturación impidió la toma de densidades, condición técnica indispensable para liberar tramos y continuar con la instalación de la base granular estabilizada con cemento (BEC).

El cuadro técnico adjunto refleja que, aunque no llueve siempre en horario nocturno, las lluvias diurnas previas generan condiciones inadecuadas de humedad, impidiendo la operación de la motoniveladora y afectando la conformación de capas y la compactación del material.

c. Oficio T-003-2024-192-OFC (12 de junio de 2025)

Asunto: Traslado del comunicado C-ALFA-186-2025 – *"Segunda reiteración de afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas y otros factores"*

Este documento consolida y profundiza el análisis, integrando nuevas variables como:

- Restricciones operativas por NOTAM y ocupación del área de trabajo por aeronaves militares, que impidieron el desarrollo de actividades nocturnas los días 9, 11, 16, 19 de mayo y 5 de junio.
- Presencia de un helicóptero del Ejército Nacional el 20 de mayo, que restringió el tránsito de volquetas y maquinaria en el carreteable noreste.
- Saturación constante del terreno, impidiendo la ejecución de actividades técnicas críticas como la estabilización con cemento, céreo de material tolerable y toma de densidades.

Se detalla que entre finales de abril y la primera semana de junio se acumularon 89,5 horas de inactividad técnica, lo cual, considerando un rendimiento promedio de 7,5 horas efectivas por jornada nocturna, se traduce en aproximadamente 12 días de ejecución neta no realizada dentro del periodo evaluado, con una afectación estimada de:

- 24.000 m² no intervenidos en actividades de nivelación y céreo.
- 20.400 m² no ejecutados en instalación de base granular estabilizada con cemento.

El oficio subraya también la afectación en la cadena de suministro, ya que los proveedores han tenido que suspender o limitar la producción y transporte de materiales por las mismas condiciones climáticas que afectan el frente de obra, lo cual se ha reflejado en demoras logísticas que impactan el ritmo de trabajo.

Esta trazabilidad documental respalda de manera técnica y objetiva la necesidad de otorgar una prórroga en el plazo contractual, en calidad de medida excepcional pero necesaria, orientada a restablecer el equilibrio del cronograma, permitir la recuperación de las actividades críticas afectadas y asegurar las condiciones adecuadas de calidad y seguridad operativa en la ejecución del proyecto. Asimismo, se concluye que las afectaciones identificadas son causas sobrevinientes y no imputables al contratista, por lo que esta Interventoría recomienda la evaluación y aprobación de los ajustes correspondientes al cronograma, mediante la formalización de la prórroga solicitada, como medida indispensable para garantizar la continuidad técnica y contractual del proyecto bajo condiciones controladas y viables.

2. <u>Condiciones climáticas y pronóstico IDEAM – Departamento de Nariño:</u>

Durante el desarrollo del proyecto se ha evidenciado un impacto significativo y sostenido de las condiciones climáticas adversas en la ejecución de las actividades programadas, particularmente aquellas asociadas a la conformación de capas estructurales como el céreo de material tolerable tipo INV 220 y la instalación de base granular estabilizada con cemento (BEC), las cuales hacen parte de la ruta crítica del proyecto.

Este impacto ha sido verificado en campo mediante inspecciones técnicas, seguimiento diario en bitácora, cuadros técnicos semanales e informes meteorológicos adjuntos, donde se constata que las precipitaciones frecuentes, la alta saturación del terreno y la niebla densa nocturna han impedido la ejecución continua de actividades nocturnas programadas.

Adicionalmente, según el boletín más reciente del IDEAM (Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales), el pronóstico climático actualizado para el periodo junio a agosto de 2025 en la región Andina, a la cual pertenece el departamento de Nariño, muestra un comportamiento anómalo en cuanto a la disponibilidad hídrica, que se traduce en una serie de efectos técnicos indirectos en el cronograma del proyecto, asimismo, prevé condiciones de déficit hídrico significativas, reportando lo siguiente:

- Junio de 2025: Se predicen déficits de precipitaciones alrededor del 20% en sectores de Nariño (junto con Tolima, Huila y Cauca). Si bien esto representa una reducción frente al promedio histórico, las condiciones del suelo aún muestran altos niveles de humedad acumulada provenientes de meses anteriores, lo que limita su capacidad de portante y secado técnico.
- Julio de 2025: Se prevé un déficit de precipitaciones entre un 10% y 40% por debajo de la climatología de referencia. A pesar de la reducción en lluvias, las noches continúan presentando presencia de niebla densa y humedad residual que impide realizar actividades de conformación y compactación con maquinaria pesada.
- Agosto de 2025: Se proyecta un comportamiento de las lluvias cercano a los promedios históricos, sin que ello represente una mejora real en las condiciones operativas, ya que agosto corresponde a la segunda temporada seca del país, caracterizada por menor lluvia, pero también por menor evapotranspiración nocturna, lo que retarda el secado natural del terreno.

Además, el IDEAM ha confirmado que en mayo de 2025 finalizó oficialmente el fenómeno de La Niña, y se espera una transición hacia una fase neutra del ENSO (El Niño – Oscilación del Sur), lo cual incrementa la variabilidad y reduce la previsibilidad meteorológica a corto plazo. Esta situación conlleva una planificación incierta, que debe considerar medidas contractuales de mitigación, como la prórroga de plazo solicitada.

Por otra parte, a continuación, se presenta el resumen técnico consolidado de las jornadas afectadas por condiciones climáticas y factores operativos externos, verificados en campo:

Fecha	Jornada Programada	Condiciones Climáticas Observadas	Actividades Ejecutadas	Actividades No Ejecutadas	Tiempo de Ejecución Efectiva	Observaciones Técnicas
Lunes 28/04	Nocturna	Lluvias moderadas desde las 18:00 horas. Saturación del terreno.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Alta saturación de la rasante. Imposibilidad de tránsito seguro y manipulación de materiales.

Martes 29/04	Nocturna	Lluvias leves intermitentes. Cielo cubierto. Alta humedad.	Excavación y disposición puntual en zonas con menor humedad.		Aprox. 3 h	Se laboró únicamente en sectores con acceso seguro. Equipos operaron de forma limitada.
Miércoles 30/04	Nocturna	Lluvias intermitentes leves. Niebla densa desde las 22:00 h.	Instalación parcial de material tolerable.		Aprox. 2.5 h	Saturación superficial. Se ajustaron los frentes de trabajo según condiciones del terreno.
Jueves 01/05	Nocturna (festivo)	Lluvias en la tarde y noche. Alta saturación.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Festivo y condiciones no aptas para operación. Se priorizó protección de frentes.
Viernes 02/05	Nocturna	Lluvia persistente desde media tarde. Condiciones de niebla.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Frentes inhabilitados por saturación de capas y pérdida de capacidad portante.
Sábado 03/05	Nocturna	Lluvias intensas durante la tarde y noche.	No se ejecutaron actividades.		0 h	Inviabilidad técnica y operativa. Se mantiene maquinaria y personal en alistamiento.
Miércoles 14/05	Nocturna	Día seco sin precipitaciones	Evaluación de condiciones del material; sin intervención en franja noreste, por saturación del material tolerable. Excavación e Instalación de Material Tolerable tipo INV 220, franja Noroeste.	Nivelación, céreo y toma de densidades en franja noreste.	4 horas (actividades auxiliares y verificación técnica)	A pesar del clima seco, el material aún presentaba saturación. No fue viable operar con motoniveladora.
Jueves 15/05	Nocturna	Lluvias moderadas (1:00 p.m. – 1:30 p.m. y 5:00 p.m. – 5:45 p.m.)	Verificación de accesos y labores preliminares. Excavación e Instalación de Material Tolerable tipo INV 220, franja Noroeste.	Nivelación, céreo y toma de densidades en franja noreste	2 horas	Alta humedad previa a la jornada nocturna impidió trabajo mecánico del material tolerable.
Viernes 16/05	Nocturna	Lluvias fuertes y persistentes durante el día. Lloviznas en la noche.	Ninguna	Todas las actividades suspendidas	0 horas	Saturación total del terreno. Imposibilidad de acceso y maniobra de maquinaria. No hubo ingreso a zona de trabajo.
Sábado 17/05	Nocturna	Lluvias intermitentes (3:00 p.m. – 3:30 p.m., 4:00 p.m. – 4:40 p.m., y desde las 11:00 p.m. hasta finalizar la jornada)	Excavación e instalación de material tolerable en franja noroeste	Nivelación, céreo y toma de densidades en franja noreste.	4 horas	Actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.

Martes 20/05	Nocturna	Lluvias fuertes (18:00–19:00) seguidas de lloviznas leves (19:00–20:30)	Excavación e instalación de material tolerable en franja noroeste	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	5 horas	Saturación del material tolerable impidió actividades mecánicas. Se restringió ingreso de maquinaria.
Martes 20/05	Nocturna	N/A	N/A	N/A	N/A	Aeronave tipo helicóptero del Ejército Nacional permaneció estacionada sobre el carreteable noreste, generando restricciones logísticas y operativas.
Sábado 31/05	Nocturna	Lluvias leves intermitentes (21:00–21:30, 22:20–23:00) con neblina intermitente	Instalación parcial de Base estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	3 horas	Visibilidad reducida y humedad constante limitaron ejecución plena. Solo se realizaron actividades auxiliares.
Martes 03/06	Nocturna	Lluvias fuertes (15:00–15:30) con neblina intermitente	Instalación de material tolerable en franja noroeste.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	5 horas	Saturación general del carreteable impidió operación de maquinaria y tránsito de volquetas.
Miércoles 04/06	Nocturna	Lluvias moderadas intermitentes (15:00–17:00)	Ninguna	Nivelación, céreo e instalación de base estabilizada	0 horas	Saturación severa del material. No fue posible operar maquinaria. Afectación total en el desarrollo de la jornada.
Jueves 05/06	Nocturna	Lluvias intermitentes (12:30–15:30) con neblina intermitente	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	4 horas	Saturación del carreteable impidió tránsito y operación de maquinaria. Además, jornada retrasada por extensión de horario aeroportuario.
Viernes 06/06	Nocturna	Lloviznas intermitentes (16:00–17:00)	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	6 horas	Saturación localizada dificultó operación de volquetas. No se logró avanzar en conformación de capa Tolerable.
Martes 10/06	Nocturna	Lluvias fuertes (14:00–15:00) entre (22:00 y 01:30 am), desde la (1:30 a 4:30 am Lluvias leves a moderadas) con neblina intermitente	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	4 horas	Se Suspendieron actividades desde las 23:00 hasta finalizar la jornada laboral, actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.
Miércoles 11/06	Nocturna	Lluvias fuertes intermitentes (00:20–03:30 am) con neblina intermitente	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	6 horas	Se Suspendieron actividades desde las 00:20 hasta finalizar la jornada laboral, actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.

Jueves 12/06	Nocturna	Lluvias fuertes intermitentes (18:10–20:50) posterior lluvias (01:30-03:00 am) con neblina intermitente	Ninguna	Nivelación, céreo e instalación de base estabilizada y Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	0 horas	Saturación severa del material. No fue posible operar maquinaria. Afectación total en el desarrollo de la jornada.
Sábado 14/06	Nocturna	Lluvias fuertes (18:20–19:30) posterior lluvias (20:00-20:30) con neblina intermitente, continuaron lluvias leves hasta finalizar la jornada laboral.	Ninguna	Nivelación, céreo e instalación de base estabilizada y Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	0 horas	Saturación severa del material. No fue posible operar maquinaria. Afectación total en el desarrollo de la jornada.
Lunes 16/06	Nocturna	Lloviznas leves intermitentes (00:50-01:00 am)	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	7 horas	Saturación localizada dificultó operación de volquetas. No se logró avanzar en nivelación de capa Tolerable.
Martes 17/06	Nocturna	Lloviznas leves intermitentes (20:30-22:30)	Suministro, transporte y extendido de material de base granular estabilizada con cemento.	Nivelación y céreo de capa de material tolerable INV 220	6 horas	Actividades parcialmente ejecutadas. El rendimiento fue bajo por saturación localizada.

Fuente: Elaboración propia. INGEOCIM S.A.S.

Aunado, se han presentado factores operativos externos, puesto que, durante el mismo periodo, se presentaron interferencias operativas asociadas al uso del aeropuerto por parte de aeronaves militares, que restringieron el acceso y operación del contratista, específicamente:

- Extensión del horario de operación del aeropuerto los días 09, 11, 16, 19 de mayo y 05 y 19 de junio, lo cual redujo el horario efectivo de trabajo nocturno disponible.

- El día 20 de mayo, una aeronave tipo helicóptero perteneciente al Ejército Nacional permaneció estacionada en el carreteable del costado noreste, limitando la movilidad de volquetas y maquinaria pesada, afectando el ritmo de ejecución en ese sector.

Estas afectaciones no solo han generado retrasos acumulados en la ejecución física del proyecto, sino que también han afectado procesos secuenciales que requieren cumplimiento estricto de parámetros técnicos y condiciones de humedad óptima, como la liberación técnica, toma de densidades, compactación y conformación de capas estructurales, en condiciones seguras para los operadores, maquinaria y control de calidad.

Este comportamiento climático, sumado a la incertidumbre operativa por el uso compartido del aeropuerto, ha justificado la necesidad de una reprogramación contractual, con base en criterios de fuerza mayor, equilibrio técnico y cumplimiento normativo.

Cabe aclarar que la afectación registrada no se limita únicamente a las 23 jornadas nocturnas reportadas como improductivas, que representan 114,5 horas de inactividad técnica, equivalentes a 14 días netos de ejecución. En la práctica, el impacto es considerablemente mayor, ya que las condiciones climáticas adversas no solo afectan la jornada en la que se presentan, sino que generan una persistencia en la saturación del material tolerable, especialmente en zonas donde la capa aún no ha sido conformada ni tratada. Esto impide la ejecución de las actividades programadas no solo durante la noche afectada, sino también en la jornada siguiente o incluso en varios días posteriores, mientras se espera que el terreno recupere condiciones mínimas de capacidad portante, humedad óptima y acceso seguro para la operación de maquinaria.

En ese sentido, se ha verificado en campo que, tras una noche con precipitaciones altas o presencia de niebla intensa, la capa de material tolerable tipo INV 220 pendiente de nivelación y/o céreo permanece saturada y, por tanto, no puede ser intervenida durante la siguiente jornada, obligando a la reprogramación o suspensión de frentes de trabajo incluso bajo condiciones de aparente buen clima. Esta situación implica que el número de días realmente impactados en el rendimiento y productividad del proyecto supera en exceso las 23 jornadas inicialmente contabilizadas. De manera conservadora, y con base en el comportamiento operativo evidenciado en los registros de bitácora y cuadros técnicos, puede concluirse que cada jornada afectada implica, en promedio, la pérdida de dos días hábiles efectivos de trabajo, lo que permite estimar que las 23 jornadas afectadas se traducen en al menos 46 días hábiles con rendimiento por debajo del optimo, impactando directamente el cumplimiento del cronograma contractual.

3. <u>Factores logísticos y de suministro:</u>

Además de las condiciones climáticas adversas que han afectado directamente las actividades constructivas en el frente de obra, es necesario destacar que el desarrollo del proyecto también se ha visto comprometido por factores logísticos y de suministro, que inciden de forma indirecta pero sustancial en la continuidad operativa y en el cumplimiento del cronograma establecido.

Uno de los aspectos más relevantes identificados durante el seguimiento en campo y documentado en la bitácora de obra, radica en las limitaciones reportadas por los proveedores de materiales, particularmente aquellos responsables del suministro de material tolerable tipo INV 220 y de base granular estabilizada con cemento (BEC). Esta planta de producción, localizada en la zona urbana de la ciudad de Pasto, también se ha visto afectada por las condiciones meteorológicas predominantes en la región Andina, especialmente por las lluvias persistentes, los altos niveles de humedad ambiental y la saturación de los accesos. En reiteradas ocasiones, se ha informado a la Interventoría que dichas condiciones han generado parálisis parcial o total de las actividades de producción, así como dificultades logísticas para el transporte oportuno de los materiales al sitio de la obra en el Aeropuerto Antonio Nariño, al no contar con rutas en condiciones óptimas para el tránsito de volquetas cargadas.

Este fenómeno no solo ha generado retrasos en la entrega de los materiales requeridos, sino que también ha obligado al contratista a reorganizar la ejecución de actividades previstas, debido a la intermitencia en la disponibilidad de insumos clave. En particular, el proceso de conformación y nivelación de la capa de material tolerable y la instalación de la base granular estabilizada con cemento, depende de forma secuencial del suministro constante de los materiales, y cualquier interrupción en esta cadena afecta de inmediato la posibilidad de continuar con las actividades en la franja crítica. Lo anterior ha sido verificado y consignado en los informes semanales de avance y en los cuadros técnicos elaborados por la Interventoría.

Adicionalmente, es importante señalar que el proyecto se desarrolla en un entorno aeroportuario activo, lo cual introduce restricciones logísticas adicionales que deben ser consideradas como factores determinantes en la afectación del rendimiento. Durante el periodo evaluado, se ha reportado en la bitácora de obra —y ha sido verificado en campo— la presencia constante de interferencias operativas no imputables al contratista, entre las cuales se destacan:

- Extensión de los horarios operativos del aeropuerto, registrados durante los días 9, 11, 16 y 19 de mayo, así como el 5 y 19 de junio de 2025. Estas extensiones reducen el tiempo disponible para el ingreso, alistamiento y operación segura de maquinaria en las franjas del proyecto, especialmente durante las jornadas nocturnas.
- Restricciones logísticas impuestas por NOTAM (Notice to Airmen) y disposiciones operativas internas del aeropuerto, que han limitado la disponibilidad del frente de trabajo en momentos críticos, impidiendo la continuidad de actividades ya programadas.
- Ocupación de zonas de trabajo por aeronaves militares, como ocurrió el 20 de mayo de 2025, cuando una aeronave tipo helicóptero perteneciente al Ejército Nacional permaneció estacionada en el carreteable noreste durante toda la jornada nocturna. Esta ocupación generó una restricción directa en el tránsito de volquetas y maquinaria pesada, impidiendo la ejecución de actividades constructivas programadas.

Estas condiciones, sumadas a las restricciones propias del entorno aeroportuario, han generado cuellos de botella logísticos y han obligado al contratista a realizar ajustes operativos frecuentes, con impacto negativo en la eficiencia general del proyecto. Pese a ello, el CONSORCIO ALFA ha demostrado mantener disponibilidad técnica y operativa, tanto en maquinaria como en personal, lo cual ha sido verificado y documentado por esta Interventoría. Sin embargo, la imprevisibilidad de estos factores externos, la interferencia operativa permanente y la inestabilidad en la cadena de suministro, hacen que el cumplimiento de la programación inicial sea inviable bajo las condiciones actuales, aun cuando se mantiene una adecuada planificación interna por parte del contratista.

Por tanto, los factores logísticos y de suministro aquí descritos, en conjunto con las condiciones climáticas previamente analizadas, configuran un escenario técnico complejo, que justifica plenamente la necesidad de una prórroga en el plazo contractual, como medida excepcional para restablecer el equilibrio del cronograma y permitir la ejecución adecuada de las actividades comprometidas, sin comprometer la calidad ni la seguridad operacional del proyecto.

4. Conclusión Técnica:

Con base en el análisis técnico integral realizado por esta Interventoría, sustentado en la trazabilidad documental, las verificaciones de campo, los registros de bitácora, los informes meteorológicos y los cuadros técnicos de seguimiento, se concluye que el proyecto ha sido impactado de manera significativa por un conjunto de factores externos y sobrevinientes que han impedido el cumplimiento normal del cronograma de ejecución vigente.

En primer lugar, se han documentado y verificado 23 jornadas nocturnas laborales afectadas entre la última semana de abril y la primera semana de junio de 2025, las cuales se traducen en 114,5 horas de inactividad técnica, equivalentes a 14 días netos de ejecución no realizados. Estas afectaciones están asociadas principalmente a condiciones climáticas adversas, caracterizadas por precipitaciones persistentes, alta humedad residual, niebla densa en horarios nocturnos y baja capacidad portante del terreno, lo cual ha impedido ejecutar actividades críticas como la nivelación y céreo de material tolerable tipo INV 220, la toma de densidades y la instalación de la base granular estabilizada con cemento (BEC).

No obstante, debe aclararse que la pérdida real en términos de rendimiento operativo supera ampliamente las 23 jornadas contabilizadas, ya que las condiciones de saturación del terreno se mantienen incluso en días subsecuentes, aun cuando no se presentan nuevas lluvias. Esto ha obligado al contratista a cancelar o reprogramar varias jornadas laborales adicionales,

debido a la imposibilidad técnica de intervenir capas de terreno con niveles elevados de humedad. Conforme a lo verificado por el equipo técnico en campo y según el comportamiento reflejado en los registros de obra, se ha determinado que, por cada jornada nocturna afectada, se pierde en promedio el equivalente a dos días hábiles de trabajo efectivo, ya sea por suspensión directa o por rendimiento restringido. Así, puede concluirse de forma conservadora que las 23 jornadas afectadas han representado en la práctica una pérdida operacional cercana a 46 días hábiles, durante los cuales no ha sido posible ejecutar actividades con los rendimientos esperados ni avanzar de manera significativa en la ruta crítica del proyecto.

A lo anterior se suman afectaciones logísticas y operativas no imputables al contratista. En particular, se han reportado múltiples interferencias en la operación nocturna debido a la extensión del horario de funcionamiento del aeropuerto y a la presencia de aeronaves militares en zonas activas del proyecto, como ocurrió el 20 de mayo de 2025, cuando un helicóptero del Ejército Nacional permaneció estacionado sobre el carreteable noreste, bloqueando el tránsito de volquetas y maquinaria pesada. Asimismo, se han presentado restricciones impuestas mediante NOTAM, que han limitado o suspendido temporalmente el acceso al área de trabajo por razones de extensión de horario. Estas condiciones generan interrupciones imprevistas que afectan directamente la continuidad y la planificación del contratista.

Por otra parte, la ejecución del proyecto también ha estado condicionada por limitaciones en la cadena de suministro, como consecuencia de las mismas condiciones climáticas regionales. Los proveedores de materiales (especialmente los encargados de la producción y entrega del material tolerable tipo INV 220 y de la Base granular) han reportado parálisis intermitentes en sus plantas de producción, así como restricciones en el transporte y entrega de los insumos, debido al mal estado de las vías de acceso y a las lluvias que afectan sus zonas de operación. Esta inestabilidad en el suministro ha obligado al contratista a reorganizar su frente de trabajo en múltiples ocasiones, lo cual ha impactado la productividad general.

Adicionalmente, según el análisis de predicción climática del IDEAM, para los meses de junio y julio de 2025 se esperan déficits de lluvias entre el 10 % y 40 % por debajo del promedio climatológico en el departamento de Nariño. Sin embargo, dicha reducción no implica necesariamente mejores condiciones técnicas para la obra, ya que el terreno continúa presentando humedad acumulada, y las noches siguen siendo afectadas por niebla densa y humedad ambiental persistente, especialmente en zonas con orografía compleja como la del aeropuerto Antonio Nariño. Para el mes de agosto, si bien se prevé un comportamiento cercano a los promedios históricos, dicho mes forma parte de la segunda temporada de menor pluviosidad en Colombia, lo cual, unido a la transición climática hacia una fase neutra del ENSO, genera alta variabilidad e incertidumbre atmosférica, dificultando la programación precisa y el avance sostenido de las actividades.

Frente a este panorama técnico y operativo, y teniendo en cuenta que el contratista ha demostrado disposición permanente de recursos, maquinaria, personal y materiales, se concluye que las afectaciones descritas responden a causas ajenas a su voluntad, las cuales han sido debidamente documentadas y verificadas por esta Interventoría en tiempo real y de forma rigurosa.

En consecuencia, y con fundamento en lo expuesto, esta Interventoría considera plenamente justificada la solicitud de prórroga al contrato de obra No.23001138 H4 de 2023, por un término de DOS (2) MESES CALENDARIO adicionales, es decir, hasta el 24 de septiembre de 2025, con el fin de garantizar la continuidad técnica del proyecto, permitir la recuperación de las actividades impactadas, y asegurar que las mismas se ejecuten bajo condiciones operativas, normativas y de calidad adecuadas, sin afectar la integridad del cronograma general de ejecución, de igual manera es necesario prorrogar el contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2023, lo anterior con el fin de dar seguimiento y cumplimiento al plazo contractual vigente, por parte de la interventoría, acompañando de manera integral la ejecución de las obras, de conformidad con la jurisprudencia aplicable a los contratos de obra pública, los cuales deben contar con una figura jurídica que se represente en la supervisión que lleva a cabo la interventoría

Dadas esas condiciones, se considera procedente por parte del componente técnico prorrogar en tiempo el contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023, en los siguientes términos:

- Tal como se mencionó en los apartados anteriores, la prórroga del contrato de obra correspondiente únicamente resulta aplicable por un periodo igual a DOS (2) MESES CALENDARIO
- Lo anterior considerando que la interventoría NO cuenta con el contrato vigente hasta la fecha antes mencionada, es necesario prorrogar también por el mismo tiempo de DOS (2) MESES CALENDARIO el contrato de interventoría No. 23001299 H3 de 2023.

De acuerdo con lo anterior, desde el punto de vista técnico, se encuentra viable la solicitud de prórroga requerida por el CONSORCIO ALFA, lo cual ha sido ampliamente pormenorizado en cuanto a los plazos actualmente aplicables, dados los limitantes que se tienen respecto a la vigencia del contrato de interventoría derivado.

JUSTIFICACIÓN LEGAL

A continuación, se presenta el análisis jurídico realizado, con el cual se complementa el presente concepto de aval.

Análisis Jurídico

El Contratista de Obra ha solicitado la ampliación del plazo contractual por un tiempo igual a DOS (2) MESES CALENDARIO es decir hasta el 24 de septiembre de 2025, respecto del cual, como se deriva del artículo 150l del código civil en concordancia con el principio de autonomía de la voluntad consagrado en el artículo 1602 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 tal sentido, 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 26 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 2001, 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. 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 Estado."*

Del análisis realizado por el máximo juez e intérprete de lo Contencioso Administrativo, es totalmente claro que es viable la modificación del contrato estatal, 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).

Igualmente, la Corte Constitucional (Sentencia C-300 de 2012. M.P Jorge Ignacio Pretelt Chaljub) ha precisado la necesidad de modificar contratos estatales, como una herramienta para adoptarlos a las circunstancias que puedan afectar su normal ejecución. Veamos:

> *"La modificación de los contratos estatales es especialmente importante en aquellos por naturaleza incompletos, es decir, (i) los afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, y (ii) en el marco de los cuales, por esa misma razón, es difícil prever ex ante los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo. En efecto, con el paso del tiempo, pueden surgir nuevas exigencias sociales, tecnológicas, culturales, etc. sobre la forma cómo el Estado debe cumplir sus fines y sobre cómo se deben prestar los servicios públicos, o simplemente pueden aparecer circunstancias extraordinarias e imprevisibles al momento del diseño del negocio, para que las que tampoco era posible, en dicho momento, prever un remedio adecuado y específico.* ***En este tipo de contratos es preciso entonces el diseño de reglas que permitan la adaptación y la resolución pacífica de las controversias para evitar el fracaso"*** *(*Negrilla y subraya fuera de texto inicial*)*

En este mismo sentido, el Consejo de Estado, en concepto del 13 de agosto de 2009, precisó que las modificaciones a los contratos estatales son instrumentos útiles y necesarios para lograr los fines de la contratación:

> ***"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 Estado***
>
> *"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 Estado"* ***"*** *(*Negrilla y subraya fuera de texto inicial*)*

Al respecto, tal como se estableció en los documentos del proceso de selección 23001138 H4 de 2023 en el cual se consolidó la necesidad por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, 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 2023.

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.".

Así las cosas, la AEROCIVIL está habilitada legalmente por la ley para adoptar las medidas tendientes a garantizar la ejecución de los contratos, garantizando la satisfacción del interés general inmerso en los contratos estatales. A su vez, el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013, enfatiza en que constituye función pública, ejecutar acciones orientadas a materializar la ejecución de los proyectos de obra de infraestructura.

Que en este mismo sentido, se tiene que las partes, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad, están habilitados para prorrogar, adicionar y modificar el plazo. En efecto, el Contrato se rige por este principio, según el cual, las partes se encuentran en la facultad de modificar, prorrogar y suscribir otrosíes, siempre y cuando se respeten los fines de la contratación y se promueva la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados.

Pero, además, la ejecución del Contrato se sujeta también a las buenas prácticas de contratación orientadas a garantizar la flexibilidad y adaptabilidad ante las condiciones cambiantes que se presentan en el desarrollo del objeto contratado, a efectos de disponer soluciones ágiles que eviten la paralización del contrato y permitan la eficiencia en la prestación del servicio. Es por esta razón que el artículo 28 de la Ley 80 de 1993 consagra como regla de interpretación la consideración de "*los fines y los principios de que trata esta ley, los mandatos de la buena fe y la igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos que caracteriza a los contratos conmutativos*". De tal forma, es evidente que la prórroga contractual, la adición y modificación del contrato procede cuando durante la ejecución del contrato ocurren sucesos que imposibilitan la ejecución del mismo de forma idónea, como se ha acreditado desde el componente técnico, motivo por el cual se hace necesario una modificación en el plazo.

Por lo anterior, en concepto de esta interventoría, técnicamente se encuentran acreditados los presupuestos establecidos jurisprudencialmente para determinar la existencia de hechos imprevisibles e irresistibles que han afectado el cumplimiento de la totalidad de las obligaciones contractuales, pendientes de ejecución, con fundamento en la fuerza mayor o el caso fortuito asociadas a los fenómenos climáticos, la interferencia en la ejecución de actividades como consecuencia de la restricción en las jornadas por consecuencia de la actividad aeroportuaria, la interferencia de las jornadas como consecuencia de la utilización de la infraestructura por las fuerzas militares y la intermitencia en la cadena de suministro entre otros; por lo que, la Interventoría considera viable recomendar la prórroga del plazo de ejecución, en procura del interés público, ante la evidente la necesidad de dar cumplimiento a los fines de la contratación que dieron origen al Contrato No. 23001138 H4 DE 2023.

No obstante, lo anterior, la viabilidad que se otorga desde el punto de vista jurídico y atendiendo a los fines de la contratación, no implica el saneamiento de los eventuales incumplimientos en los cuales se pueda encontrar incurso el Contratista de Obra respecto de la ejecución de las obligaciones pactadas, por lo cual se recomendará, de ser aprobada la misma, la inclusión de una salvedad en tal sentido.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

N/A.
EVIDENCIAS APORTADAS

15. REGISTRO FOTOGRAFICO

1. OFICIO C-ALFA-129 – 2025 Solicitud de prorroga 02

2. OFICIO C-ALFA-172 – 2025 Afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas

3. OFICIO C-ALFA-179 – 2025 Reiteracion de afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas

4. OFICIO C-ALFA-186 – 2025 Segunda reiteracion de afectación rendimiento en obra por condiciones climáticas y otros factores

5. 52045020 Precipitación diaria MARZO - IDEAM

6. 52045020 Precipitación diaria ABRIL - IDEAM

7. 52045020 Precipitación diaria MAYO - IDEAM

8. 52045020 Precipitación diaria JUNIO - IDEAM

9. 52045020 Precipitación total mensual - IDEAM

10. Informe de prediccion climatica - IDEAM

11. CRONOGRAMA-APTO-ANTONIO_NARIÑO_PR3_24092025 PDF

11. CRONOGRAMA-APTO-ANTONIO_NARIÑO_PR3_24092025

12. FLUJO DE CAJA AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO - PRORROGA 3

13. OFICIO 008 CONSORCIO ALFA - AEROPUERTO

14. CONSORCIO ALFA AEROPUERTO 19-MAY-2025[1]

CONCEPTO INTERVENTOR

De acuerdo con los análisis precedentes, y de considerar viable los mismos por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, la interventoría se permite recomendar lo siguiente:

Teniendo en cuenta motivos de interés público identificados en la ampliación de las franjas de seguridad del Aeropuerto Antonio Nariño, Pasto, Nariño.

Para mejorar la infraestructura Aeroportuaria, se encuentra viable que por parte de la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL se proceda con los siguientes tramites:

- Prorrogar el contrato de obra por un plazo igual a DOS (2) MESES CALENDARIO, configurando la fecha de finalización para el próximo 24 de septiembre de 2025.

- De considerar procedente el presente concepto, se debe evaluar la posibilidad de prorrogar el contrato de interventoría hasta la fecha prevista por parte del CONSORCIO ALFA.

- Se encuentran fundamentos de orden técnico y jurídico que soportan el presente concepto, lo cual ha sido debidamente explicado dentro del cuerpo del presente documento, para lo cual se recomienda a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL, en lo que respecta al particular, proceder de conformidad con el interés público y así cumplir con el programa de mejoramiento de infraestructura aeroportuaria previsto en la administración actual.

- La presente recomendación se fundamenta en consideración con la solicitud del Contratista de Obra, así como los argumentos expuestos por el mismo.

- 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 diez (10) 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.

- 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.

- La presente recomendación no vincula la incorporación de recursos, por lo cual, la misma no modifica o sustituye la meta física definida para el contrato de obra de la referencia.

Firma:

Nombre: Camilo A. Naged Rodríguez

Cargo: Representante Legal
Geotecnia y Cimientos INGEOCIM S.A.S.
INTERVENTOR.

Al contestar cite Radicado 2025362030028985 Id: 2275087
Folios: 2 Fecha: 2025-07-10 12:35:26
Anexos: 0
Remitente: GRUPO SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO
Destinatario: DIRECCION DE CONCESIONES AEROPORTUARIAS

MEMORANDO

Bogotá D.C.

PARA: **PABLO ANDRES ROMERO RIVERA**
Secretario de Servicios Aeroportuarios (E)

DE: **ANGELA C. CASTELLANOS FORERO**
Supervisora Contrato de Interventoría No. 23001299 H3

Asunto: Solicitud de Prórroga al plazo de ejecución al Contrato de obra No. 22001138 H4.

Respetado Ingeniero

De manera atenta me permito radicar los documentos que soportan la solicitud de Prórroga al plazo de ejecución al contrato de obra No. 23001138 H4, cuyo objeto es "*REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)*".

Por lo anterior, se brinda traslado de la comunicación T-003-2024-202-OFC de fecha 08 de julio de 2025 mediante el cual la Interventoría INGEOCIM remite respuesta al comunicado C-ALFA-194-2024 de fecha 24 de junio de 2025 y aval a la solicitud de prorroga del contrato de obra 23001138 H4 relacionada con la ampliación del plazo contractual por dos (2) meses adicionales, para el desarrollo del objeto contractual en mención.

En ese sentido, amablemente solicito se adelante el trámite previsto en el numeral 2.3.4. del Manual de Contratación y en consecuencia se solicite la modificación del contrato de obra No. 23001138 H4 de 2023, para ampliación de su plazo de ejecución por dos (2) meses, sin adición de recursos, toda vez que los soportes y aval de solicitud allegados por la interventoría, se encuentran

ajustados a los requisitos del trámite de modificación contractual previsto en el Manual de Contratación.

A fin de adelantar el respectivo trámite ante la Dirección Administrativa, se anexan los documentos en el siguiente enlace:

Solicitud de Prorroga Contrato 23001138 H4 y 23001299 H3

Atentamente,



ANGELA C. CASTELLANOS FORERO
Supervisora Contrato de interventoría 23001299 H3
Grupo de Infraestructura Aeroportuaria Occidente - Oriente

Anexo: Documentos soporte en el enlace mencionado

Revisó: Camilo Vélez Silva - Abogado, Secretaría de Servicios Aeroportuarios
Gerardo Jaimes Silva - Abogado, Secretaría de Servicios Aeroportuarios

Transporte

AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Al contestar cite Radicado 2025392030029537 Id: 2279450
Folios: 2 Fecha: 2025-07-15 17:59:00
Anexos: 0
Remitente: DIRECCION DE CONCESIONES AEROPORTUARIAS
Destinatario: DIRECCION ADMINISTRATIVA

MEMORANDO

Bogotá D.C., julio 15 de 2025

PARA: **WADI ALFREDO ROMANO JACOME**
Dirección Administrativa

JANEH DAYANES POLANIAS SOTO
Coordinadora Grupo Procesos Contractuales

DE: **PABLO ANDRES ROMERO RIVERA (E)**
Secretario de Servicios Aeroportuarios

Asunto: Solicitud de Convocatoria Comité de Contratación - Prorroga al contrato de obra No. 23001138 H4.

Cordial Saludo,

Con fundamento en la función conferida a esta Unidad Ejecutora por el artículo 28 del Decreto 1294 de 2021, para efectos de asegurar y mejorar la prestación de los servicios aeroportuarios del Aeropuerto Antonio Nariño de la ciudad de Pasto; de manera atenta, en mi calidad de Ordenador del Gasto del contrato en referencia, me permito radicar y dar traslado de los documentos que soportan la solicitud de modificación contractual para prorroga del contrato No. 23001138 H4, cuyo objeto es "*REALIZAR EL MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)*".

Solicitud que fue examinada, revisada y avalada por la interventoría encargada de la ejecución del contrato No. 23001299 H3, como se expone en en oficio No. T-003-2024-202-OFC de fecha 08 de julio de 2025, mediante el cual se emite aval a la solicitud realizada por el contratista de obra en oficio C-ALFA-194-2024 de 24 de junio de 2025, relacionado con la ampliación del plazo contractual por dos (02) meses adicionales, para el desarrollo del objeto en mención.

Por lo anterior, amablemente solicito se adelante el respectivo trámite y se presente ante el Comité de Contratación la presente solicitud de modificación contractual para lo cual se adjunta el Formato 69 correspondiente, que se fundamenta en el concepto brindado por la interventoría.

Los documentos que soportan la presente solicitud, se encuentran en el siguiente enlace:

Solicitud de Prorroga Contrato 23001138 H4 y 23001299 H3

Atentamente,

PABLO ANDRES ROMERO RIVERA
Secretario de Servicios Aeroportuarios (E)

Anexo: ENLACE DOCUMENTOS SOPORTES

Elaboró: Julieth Manzanares Gomez - Contratista apoyo a la supervisión –DIAA

Revisó: Angela C. Castellanos Forero – Supervisora Contrato de interventoría 23001299 - Grupo de Infraestructura Aeroportuaria Occidente - Oriente

Revisó: Camilo Velez Silva - Abogado Secretaria de Servicios Aeroportuarios
Gerardo Jaimes Silva - Abogado Secretaria de Servicios Aeroportuarios

Aprobó: Cesar Augusto Delgado Carrillo – Director de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias (E)