Bogotá D.C., 18 de noviembre de 2025

ECA-388

Arquitecto
JUAN CARLOS VALENCIA
Coordinador
Grupo Planificación Aeroportuaria - Supervisor de Contrato
AERONÁUTICA CIVIL
juan.valenciar@aerocivil.gov.co
Avenida El Dorado # 103 - 15 Bogotá D.C

Señor
FABIO ERNESTO VILLAMIL PAEZ
Representante Legal
Consorcio Inter PMA Boyacá
inter.pmboyaca@incoplansa.com
Calle 104 A No. 47A - 58
Bogotá D.C.

Asunto: Alcance oficio ECA-326 - Solicitud modificación contractual por dificultades para ejecución del Desarrollo de la alternativa seleccionada, Cierre etapa prefactibilidad y Ejecución etapas de factibilidad y viabilidad.
Ref.: Contrato de Consultoría No. 24001334 H3 de 2024

Cordial saludo,

En atención a lo conversado en sesión de seguimiento del pasado 4 de noviembre de 2025, damos alcance a nuestra comunicación señalada en el asunto, mediante la cual se hizo solicitud formal de prórroga del plazo contractual del contrato de la referencia.

Como es de su conocimiento, el plazo de ejecución del contrato 24001334 H3 de 2024 consta actualmente de 12 meses en los cuales se deben cubrir las siguientes 5 etapas, que a su vez se conforman por 30 componentes y 31 subcomponentes:

Etapa	Nombre Etapa	Cantidad componentes o subcomponentes
I	Caracterización y evaluación de la infraestructura existente	5 Componentes
II	Diagnóstico del aeropuerto	7 Componentes
III	Elaboración de los estudios de prefactibilidad	16 Componentes

INFORMACIÓN PÚBLICA

Etapa	Nombre Etapa	Cantidad componentes o subcomponentes
IV	Desarrollo de estudios a nivel de factibilidad de la alternativa seleccionada	1 Componente 21 Subcomponentes
V	Viabilidad jurídica y financiera	1 Componente 10 Subcomponentes

Con corte al 31 de octubre de 2025 se cuenta con un 83,28% transcurrido del plazo contractual y un avance esperado del cronograma del 82,00%; sin embargo, debido a que durante la ejecución del contrato se presentaron circunstancias ajenas a la gestión del contratista, notificadas mediante comunicados ECA-268 (26 de agosto de 2025), ECA-280 (17 de septiembre de 2025) y ECA-314 (2 de octubre de 2025) y resumidos más adelante, se tienen retrasos en el desarrollo del cronograma a pesar de la implementación de planes de acción, que conllevan a que a la misma fecha de corte se cuente con una ejecución del 71,00% de ejecución. Estos eventos afectaron de forma secuencial la cadena de suministro de información y el cumplimiento de hitos críticos, provocando el desplazamiento de la ruta crítica del proyecto, como a continuación se describe:

1. DIFICULTADES ACAECIDAS

A. Dificultad 1: Componente 6 Topografía - Trabajos de campo

Durante la ejecución del Componente C6 (Levantamiento topográfico), se presentaron retrasos asociados a restricciones de acceso a determinados predios y zonas aledañas a las áreas operacionales de los aeropuertos, lo que limitó temporalmente la realización de los levantamientos topográficos planificados. En varios casos fue necesario adelantar gestiones adicionales con propietarios y autoridades locales para obtener las autorizaciones requeridas, teniendo en cuenta, por ejemplo, las condiciones de orden público del departamento del Caquetá. Estos aspectos generaron tiempos de espera no previstos en la programación inicial. Adicionalmente, las condiciones climatológicas adversas en los periodos programados para el trabajo de campo —particularmente lluvias intensas y baja visibilidad— impidieron el uso de equipos fotogramétricos y estaciones totales en varios puntos críticos, afectando la continuidad del levantamiento y la calidad de los datos obtenidos. Todo lo anterior registrado diariamente en bitácora de campo.

Estas circunstancias ocasionaron una afectación durante tres (3) semanas de trabajos de campo desarrollados, que impactaron directamente la entrega de insumos base para el desarrollo del componente.

INFORMACIÓN PÚBLICA

Cabe precisar que los retrasos se originaron por causas externas al contratista, vinculadas tanto a las limitaciones de acceso impuestas por terceros, aspectos de seguridad y los fenómenos meteorológicos imprevisibles causantes no solo de la detención de actividades sino de derrumbes en las vías durante los traslados del personal, constituyéndose en una causa objetiva de ampliación de plazo.

B. Dificultad 2: Levantamiento información primaria / preferencias declaradas

Para el desarrollo de los Componentes 7 - Pronósticos de la demanda y Análisis socioeconómico) y Componente 11 - Cálculo de la Capacidad vs Demanda en el Lado Aire, Lado Tierra y Servicios Complementarios, se presentaron dificultades en la obtención y levantamiento de información primaria de tráfico terrestre en las áreas de influencia de los aeropuertos de Florencia y Paipa.

Se presentaron retrasos derivados de la necesidad de precisar con mayor detalle los alcances metodológicos y técnicos del levantamiento de información primaria, especialmente en lo relacionado con las encuestas de tráfico terrestre y las preferencias declaradas de los usuarios. El proceso requirió mayores tiempos de concertación con la interventoría y la Aerocivil para definir la metodología y los parámetros de muestreo, e incluso fue necesario diseñar y ejecutar una prueba piloto, con el fin de validar la aplicabilidad de los instrumentos de recolección y la consistencia de la información obtenida. Esta fase adicional, aunque indispensable para garantizar la calidad y confiabilidad de los datos, implicó un consumo de tiempo significativo.

El proceso de concertación y ajuste metodológico generó una afectación aproximada de **seis (6) semanas** en el cronograma contractual, dado que fue necesario replantear instrumentos de recolección, coordinar nuevamente las actividades de campo y validar los resultados obtenidos con la Aeronáutica Civil y la interventoría. Incluso para las labores de campo, fue necesario para el caso de Florencia, coordinar con las autoridades de seguridad (ejército y policía), para garantizar la seguridad de los aforadores contratados.

Esta circunstancia, se considera ajena al contratista ya que el contrato de la referencia es el primero de planeación aeronáutica que cuenta con dicha exigencia en las etapas de planeación con las estipulaciones referidas en el formato 8 de ESPECIFICACIONES TÉCNICAS aunado a la necesidad de asegurar la calidad técnica de la información base del estudio, impactando directamente el avance de los componentes dependientes, incluyendo la proyecciones de demanda y cálculos de capacidad de cada aeródromo, constituyendo una causa objetiva que justifica la solicitud de prórroga del plazo contractual.

INFORMACIÓN PÚBLICA

Se precisa que la exigencia de realizar encuestas de tráfico terrestre y preferencias declaradas como insumo para el cálculo de la prognosis de demanda y capacidad (C7 y C11) correspondió a un nuevo alcance dentro de la planeación aeronáutica de la Entidad, lo cual requirió el diseño y validación de una metodología especializada no estandarizada previamente.

C. Dificultad 3: Históricos e información Operadores para prognosis

Durante la ejecución del Componente 7 – Pronósticos de la demanda y Análisis socioeconómico, se presentaron dificultades significativas en el levantamiento y consolidación de información secundaria, indispensable para la construcción de los escenarios de proyección de tráfico aéreo y carga. Dichas dificultades se originaron en la limitada disponibilidad, inexistencia o falta de entrega oportuna de información histórica, y entradas de información o consideraciones por parte de los operadores de servicio (aerolíneas).

La poca información disponible de las operaciones históricas de los aeropuertos objeto, presentaba vacíos en registros de operación, datos de frecuencias, ocupaciones, composición de flota, planes de crecimiento y proyecciones de mercado, lo cual exigió realizar gestiones adicionales con los operadores y aplicar procesos de estimación y ajuste metodológico que no estaban contemplados inicialmente.

La situación se agravó ante la imperiosa necesidad de incorporar consideraciones operacionales, restricciones de infraestructura y los planes de expansión de las aerolíneas. Estos tres aspectos inciden directamente en la determinación de la demanda futura y, por ende, en la definición precisa de los escenarios de capacidad aeroportuaria. A esto se suma la dificultad para obtener información de las aerolíneas que fuera lo suficientemente consistente o completa para sustentar los escenarios de capacidad requeridos.

Estas circunstancias, ajenas al contratista y derivadas de la carencia y dispersión de información crítica, generaron una afectación estimada de **diez (10) semanas** sobre el cronograma del proyecto, correspondiente al tiempo que tomó lograr la sesión de trabajo con operadores y reprocesos ante la poca información recibida o recolectada.

En consecuencia, esta situación representa una causa objetiva y no imputable al contratista, que ha impactado directamente el desarrollo del componente de prognosis y los análisis dependientes de capacidad y planificación de largo plazo, constituyendo un fundamento técnico para la solicitud de ampliación del plazo contractual.

INFORMACIÓN PÚBLICA

D. Dificultad 4: Socialización alternativas a Secretarias de la Aeronáutica Civil

El desarrollo del Componente 14 experimentó un retraso total estimado en **diez (10) semanas**, considerando la fecha final de socialización (22 de septiembre de 2025). Este tiempo adicional fue resultado directo de la complejidad inherente a la coordinación logística y la estricta disponibilidad de las secretarías técnicas y el personal idóneo de las dependencias de la Aeronáutica Civil, cuya participación es crítica y esencial para la validación y el éxito de las alternativas formuladas. Es importante destacar que este retraso no es imputable al contratista, sino que obedece a la naturaleza altamente participativa y los aportes fundamentales requeridos en el proceso de socialización

E. Dificultad 5: Definición de la alterativa de desarrollo

Si bien en la nota 1 del numeral 3.4.4.1 de las especificaciones técnicas contractuales se establece que *"EL CONSULTOR puede a su juicio y bajo su exclusiva responsabilidad y costo desarrollar las actividades de las etapas de LA CONSULTORIA de manera paralela (…)."* es igualmente cierto que a partir del componente 17 de la Etapa 3 denominado *"Desarrollo de la alternativa seleccionada y requisitos de las instalaciones a prefactibilidad"* **se requiere obligatoriamente contar con la alternativa de desarrollo de cada aeropuerto debidamente seleccionada y definida por la Entidad,** pues a partir de dicho componente, la ejecución de los subsecuentes componentes se limita a esta alternativa para finalizar la etapa de prefactibilidad que concluye el Plan Maestro o Esquema de planificación y limita también la ejecución de la factibilidad (Etapa 4) y de la viabilidad (Etapa 5) del proyecto, pues conforme los documentos contractuales el Componente 29 establece *"(…)* ***Producto de la alternativa seleccionada****, deberá realizar todos los estudios y diseños a nivel de Factibilidad* ***para la operación de una Aeronave 4 Charlie – A320 en el Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes en Florencia, Caquetá (SKFL); para la operación de una aeronave 3 Charlie – ATR72 para el diseño de plataforma y sus accesos y aeronave 3 Charlie Jetstream 32 para el diseño de pista del Aeropuerto Juan José Rondón en Paipa, Boyacá (SKPA)****, así mismo, los estudios y diseños, para determinar las intervenciones inmediatas (PAL 0 a 1 año), de conformidad con los lineamientos y obligaciones establecidos en el Anexo 1. Fase de Factibilidad.(…)"*

El viernes 10 de octubre de 2025, en sesión de trabajo tripartita, se logró obtener pronunciamiento oficial respecto de las alternativas propuestas, como se registra en acta de reunión correspondiente (adjunta al nuestro oficio ECA-326) así:

- En el caso del Aeropuerto de Florencia (SKFL) se concluyó:

INFORMACIÓN PÚBLICA

"(…) La consultoría e interventoría, con base a los análisis realizados con la matriz multicriterio, establece como alternativa recomendada la 1A, condicionada a liberar 3.000 m iniciales de aproximación, gestionar transición y vegetación y evaluar salidas curvas (RWY05).(…)"

- En el caso del Aeropuerto de Paipa (SK PA) y de forma transversal para los dos aeropuertos se concluyó:

  "(…) La consultoría da claridad que el análisis operacional para cada una de las alternativas planteadas para los aeropuertos fue desarrollado en el componente 12 e incluidos en el análisis de la matriz multicriterio.

  La Aerocivil sugiere que para los dos aeropuertos en general, se debe incluir aparte del análisis de los procedimientos convencionales y el análisis de navegación PBN, e incluirla en el desarrollo de la alternativa recomendada o seleccionada de los aeropuertos, para que no todos los procedimientos queden de forma visual.

  En cualquier caso, se entiende que este análisis se basa en un concepto experto, por lo que el desarrollo posterior de productos como el Componente18, en el caso que se requieran ajustes y/o actualizaciones en productos anteriores (incluso aprobados), serán responsabilidad del consultor.(…)"

Por lo tanto, respecto del cronograma actual aprobado del proyecto, se presenta un desplazamiento de este hito en **Diez (10) semanas**, lo que implicó afectaciones de alto impacto a la ruta crítica y plazo del proyecto, evidenciadas en la desviación actual del cronograma.

F. Ciclos de Iteración y Aprobación Componentes:

El componente 12 fue presentado en su primera versión el 10 de julio de 2025 y se recibió concepto de viabilidad sobre las alternativas por parte de la Interventoría mediante Carta 2025-IN020-2472 el 19 de agosto de 2025, sin embargo, posteriormente fue necesario complementar el análisis operacional que este incluye, lo que generó un desajuste en el flujo de trabajo, y mayor tiempo para el cierre de este componente que estaba programado para el 8 de julio de 2025 y se finalizó hasta el 9 de octubre de 2025, con la emisión de concepto de No objeción por parte de la Interventoría con carta 2025-IN020-3252. Trazabilidad de lo anterior se evidencia en comunicados ECA-268 del 26 de agosto de 2025 y ECA-280 del 17 de septiembre de 2025.

INFORMACIÓN PÚBLICA

Se reitera que las solicitudes de complementación y ajustes en el análisis operacional del Componente 12, posteriores a la fecha original de cierre, extendieron el ciclo de aprobación por la Entidad y la Interventoría, impactando la ruta crítica que dependía de este entregable. Dicha solicitud se enmarca en la naturaleza compleja del estudio y no es imputable al Contratista, quien cumplió con los tiempos de respuesta para la subsanación.

G. Otros aspectos a considerar

Como se ha documentado y comunicado oportunamente (ítems A al F), la ejecución del contrato ha enfrentado diversas circunstancias ajenas a la gestión del contratista que han generado retrasos en el cronograma. La causa estructural de esta afectación radica en que el contrato contempla el **desarrollo simultáneo de dos (2) Planes Maestros o Esquemas de Planificación (SKFL y SKPA)**, bajo un plazo contractual históricamente asignado a proyectos de un solo aeropuerto, tal como se establece en el Formato 8. Esto ha implicado una carga técnica y logística significativamente superior, manifestada en el volumen de información a procesar, la coordinación con múltiples actores regionales y la necesidad de ejecutar campañas de campo y análisis específicos en cada aeropuerto.

La ejecución simultánea de los Planes Maestros o Esquemas de Planificación genera una carga administrativa, de coordinación y de reprocesos por el doble volumen de información y la naturaleza dual del proyecto, lo que complejizó la gestión del cronograma con relación a proyectos de alcance unitario.

Este desafío inicial se vio agravado por las limitaciones particulares detectadas en ambos aeropuertos respecto a la disponibilidad de históricos de tráfico y series estadísticas consolidadas, especialmente en la aviación no regular y militar. En particular, el Aeropuerto de Paipa carecía de registros históricos de aviación regular debido a la intermitencia y periodos de inactividad operacional en los últimos años. Esta insuficiencia de data de base obligó al equipo a realizar análisis específicos, conciliar supuestos operativos y validar exhaustivamente fuentes y modelación de escenarios para lograr una proyección de demanda técnicamente sólida y fundamentada, lo cual es un insumo esencial en la planeación aeroportuaria y generó demoras en el cierre de componentes relevantes de la Etapa 2.

Las demoras descritas —todas derivadas de causas no imputables al contratista— han generado un impacto directo sobre la consecución de las fases subsiguientes, especialmente el inicio de la Etapa 4, correspondiente a la Fase de Factibilidad; la cual incluye el desarrollo de los diseños y estudios detallados, que se han convertido en el punto crítico del contrato. Dada la complejidad y el nivel de detalle que exigen los diseños aeroportuarios, su correcta estructuración es vital para asegurar la calidad técnica, viabilidad y coherencia integral del Plan Maestro o

INFORMACIÓN PÚBLICA

Esquema de Planificación, lo cual requiere garantizar el cumplimiento de las rigurosas secuencias técnicas, revisiones y validaciones establecidas, no solo un incremento en el recurso humano.

2. CONCLUSIÓN GENERAL

Como se aprecia a lo largo del ítem anterior, se han presentado dificultades puntuales en la ejecución del proyecto que conllevaron a un total corrido de 170 días de afectación al cronograma; dificultades que fueron paliadas mediante planes de acción y medidas de mitigación previamente concertadas con la Interventoría, que, si bien mitigaron en cierta medida los mayores plazos, los cierto es que, en algunos casos, verbigracia la selección de alternativas, hizo que el cronograma se desplazara en su totalidad, por lo que estos tiempos solo pueden ser recuperados con prórrogas o mayores plazos de ejecución, que restablezcan los tiempos según las estimaciones precontractuales.

Así entonces, una vez aplicadas las medidas de mitigación solicitadas tanto por la interventoría como por la AEROCIVIL, se encuentra necesario restablecer los tiempos del contrato en 94 días.

Por lo anterior, **solicitamos formalmente evaluar y conceder una prórroga al plazo contractual (sin adición de valor),** debido a los importantes retrasos no imputables a la Consultoría.

3. SOLICITUD ESPECIFICA DE PRÓRROGA

Teniendo en cuenta la trazabilidad documentada, el tiempo restante para **la entrega de los productos del contrato no resulta suficiente.**

En consecuencia, se solicita que se evalúe y conceda una prórroga al plazo de ejecución contractual por **noventa y cuatro (94) días** calendario, sin que ello conlleve adición presupuestal; lo que significaría que la fecha de finalización quedaría para el **3 de abril de 2026**. Esta extensión permitirá asegurar la correcta culminación del proyecto.

4. VIABILIDAD JURÍDICA

Esta Consultoría considera pertinente y procedente la suscripción de un otrosí modificatorio consistente en una prórroga sin adición, teniendo en consideración la responsabilidad que nos asiste de determinar y adoptar de manera conjunta las medidas y acuerdos necesarios para asegurar el cumplimiento de los fines de la contratación pública; esto es, los fines estatales, así como la continua y eficiente prestación de los servicios contratados y necesitados por parte de la entidad

INFORMACIÓN PÚBLICA

En esos términos lo señala el numeral 1 de artículo 14 de la Ley 80 de 1993 al indicar que "(…) *Para el cumplimiento de los fines de la contratación, las entidades estatales (…) tendrán la dirección general y la responsabilidad de ejercer el control y vigilancia de la ejecución del contrato. En consecuencia, con el exclusivo objeto de evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo* ***y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación,*** *podrán (…),* ***introducir modificaciones a lo contratado*** *(…)."* (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Del mismo modo, conforme lo establece el numeral 2 del artículo 5 de la citada ley, es un deber de los particulares contratistas del Estado colaborar (…) *con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que* ***el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad;*** *(…), obrarán con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales,* ***evitando las dilaciones y entrabamiento que pudieran presentarse****".* (Subrayado y negrilla fuera de texto)

En ese orden de ideas, las entidades públicas y los contratistas tienen la facultad legal para introducir de común acuerdo al contrato aquellas modificaciones que sean necesarias para que el cumplimento del objeto contractual sea ajustado a las condiciones y en los términos esperados. Sobre el particular, el Consejo de Estado ha señalado además que ***"La ley permite una cierta discrecionalidad en la toma de las decisiones de modificar los contratos, pues es muy difícil regular detalladamente el tema, en especial ante la infinidad de situaciones que pueden presentarse durante la ejecución.*** *(…)*[1]*"* (Subrayado y negrilla fuera de texto)

Así las cosas, se tiene que la solicitud planteada en nada afecta la esencia ni convierte en otro tipo de negocio jurídico, sino que, por el contrario, lo optimiza pues establece los plazos justos, racionales y necesarios para la adecuada y eficiente ejecución de las actividades y responde además a la realidad de lo que es la ejecución de este tipo de obligaciones.

De esta manera, la prórroga solicitada busca restablecer la trazabilidad técnica y cronológica del contrato, garantizando la continuidad del proyecto en condiciones eficientes y ajustadas a los fines de la contratación pública.

Atentamente,

[1] CONSEJO DE ESTADO. SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL. Consejero Ponente: Enrique José Arboleda Perdomo. Bogotá, D.C., trece (13) de agosto de dos mil nueve (2009). Radicación No. 1.952 11001-03-06-000-2009-00033-00

INFORMACIÓN PÚBLICA

[Firmado electrónicamente]
MIGUEL ANGEL VARGAS
Representante Legal
Consorcio PMA Aeropuertos ECA

Copias electrónicas:
Ing. Pablo Alejandro Giraldo. Supervisor Contrato Aeronáutica Civil.
Adm. Liz Milena Sánchez. Supervisor Contrato Aeronáutica Civil.
Ing. Edgar Camilo Marín Lagos. Aeronáutica Civil
Adm. Elised Durán. Aeronáutica Civil.
Ing. Jenniffer Daniela Cardozo. Profesional Oficina de Gestión de Proyectos.
Abg. Andrés Felipe Trujillo. Profesional Oficina de Gestión de Proyectos.

Firmas electrónicas:
***Elaboró**: Andrea Guerra Pinzón – Coordinador de Proyecto*
***Revisó y Editó**: Luis Camilo Sierra – Especialista Jurídico*
***Aprobó**: Carlos Beltrán – Coordinador / Gerente de Proyecto*
***Suscribió**: Miguel Ángel Vargas – Representante Legal*

Signature: AG (Nov 18, 2025 12:27:02 EST)
Email: andrea.guerra@cmconsultores.com.co

Signature:
Email: luis.sierra@cmconsultores.com.co

Signature:
Email: carlos@momentum-ingenieria.com

Signature: Miguel angel Vargas (Nov 18, 2025 12:56:56 EST)
Email: miguel.vargas@cmconsultores.com.co

INFORMACIÓN PÚBLICA