AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**FORMATO**		
	FORMATO 69 SOLICITUD MODIFICACIÓN DE CONTRATO		
Principio de procedencia: xxxx.092	**Clave: GCON-1.0-12-152**	**Versión:1**	**Fecha de aprobación: 14/May/2020**

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO			
Contrato:	Consultoría		
Número:	24001334 H3 DE 2024	**Fecha:**	31 de diciembre de 2024
Objeto: REALIZAR LA CONSULTORÍA PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PMA DEL ATO SKFL Y ELABORACIÓN DEL EPA DEL ATO DE SKPA A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE BOYACÁ.			
Contratista:	CONSORCIO PMA AEROPUERTOS ECA • AERTEC SOLUTIONS S.A.S. - 50% • ESI CONSULTING S.A.S.-BIC – 40% • CONSULTORA CENTRAL S.A.S.-BIC – 10%		
Interventor y/o Supervisor:	CONSORCIO INTER PMA BOYACA • INGEPLAN.CO SAS BIC - 40% • INCOPLAN IN S.A.S – 60%		
Valor inicial del contrato:	CINCO MIL SETECIENTOS UN MILLONES NOVECIENTOS DIECIOCHO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($5.701.918.244) incluido IVA		
Plazo inicial de ejecución del contrato:	Doce (12) meses		
Fecha de inicio del contrato:	31 de diciembre de 2024	**Fecha de terminación del contrato:**	30 de diciembre de 2025

PRÓRROGAS	
Número de Prórroga	**Plazo**
No se han presentado prorrogas al Contrato de Consultoría	N/A
Fecha de terminación final del contrato de acuerdo con la(s) prórroga(s):	No se han presentado prorrogas al Contrato.

ADICIONES	
Número de Adición	**Valor ($)**
No se han presentado Adiciones al Contrato de Consultoría	N/A
Valor total del contrato:	No se han presentado adiciones al Contrato.

SUSPENSIONES	
Número del Acta de Suspensión	**Tiempo**
No se han presentado Suspensiones al Contrato de Consultoría.	N/A
Fecha de terminación del contrato de acuerdo con la suspensión:	N/A

MODIFICACIONES CONTRACTUALES (OTROSÍ)

INFORMACIÓN PÚBLICA

Número de la Modificación	**Cláusula N.º**	**Descripción**
1	**8**	MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 8. FORMA DE PAGO *"La Aerocivil pagará al contratista el cien por cierto (100%) del valor del contrato de la siguiente manera: ACTAS PARCIALES de conformidad con los valores de los componentes contenidos en la Oferta Económica, previa presentación de la factura electrónica de venta, los demás documentos administrativos para la procedencia del pago y la aprobación de los componentes emitida por la interventoría y el Visto bueno del supervisor.* ***Nota 1:** No podrán efectuarse pagos correspondientes a componentes de etapas posteriores hasta tanto no se encuentren entregados y aprobados la totalidad de los componentes de la etapa precedente.* ***Nota 2:** La Aeronáutica Civil, realizará los pagos por medio de Certificación aprobada y firmada por la interventoría del contrato, donde consten las obligaciones contractuales realizadas en el periodo, las observaciones dadas por la interventoría deberán ser atendidas por el consultor en un periodo de tiempo no mayor a 3 días hábiles, de acuerdo con el cronograma presentado por el Consultor y aprobado por el supervisor delegado por la Aerocivil".* ***Nota 3:** Es necesario que el cotizante discrimine el valor de su oferta según pliego de la consultoría, teniendo en cuenta cada uno de los factores necesarios para la ejecución total del alcance y suministro de cada uno de los entregables contemplado en los pliegos del proyecto a satisfacción de la Aeronáutica Civil.".*

CESIONES	
Cedente	**Cesionario**
A la fecha de la presente solicitud no ha sido solicitado por el contratista cesión al contrato de Consultoría.	N/A

SANCIONES IMPUESTAS CON ANTERIORIDAD		
Causal	**Acto Administrativo**	**(Clase de Sanción)**
A la fecha de la presente solicitud no se le ha impuesto ningún tipo de sanción al contrato de Consultoría.	N/A	N/A

GARANTÍAS SOLICITADAS EN EL CONTRATO			
Clase de Garantía:	Póliza de Seguro de Cumplimiento Entidad Estatal. Garantía De Responsabilidad Civil Extracontractual.		
Número de Garantía:	1. CU_11_44_101245315_1 2. RCE_11_40_101072812_1		
Fecha de Expedición de la Garantía.	31 de diciembre de 2024	**Fecha de Aprobación de la garantía**	31 de diciembre de 2024
Fecha de Expedición de la Garantía (Modificación 1)	10 de noviembre de 2025	**Fecha de Aprobación de la garantía**	10 de noviembre de 2025

INFORMACIÓN PÚBLICA

Descripción del Amparo:

Amparos	Vigencia desde	Vigencia Hasta	Suma Asegurada/Actual
Cumplimiento de Contrato	31/12/2024	01/05/2026	$ 1.895.301.453,40
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	31/12/2024	31/12/2028	$ 1.895.301.453,40
Calidad de servicio	31/12/2025	31/12/2030	$ 2.842.952.180,10

. Responsabilidad Civil Extracontractual

Amparos	Deducible	Vigencia desde	Vigencia Hasta	Suma Asegurada/ Actual
Responsabilidad Civil Extracontractual, Predios, Laborales y Operacionales	500 SMLMV	27/01/2025	27/01/2026	$ 711.750.000,00

Porcentaje:

Amparos	Cuantía de Cobertura
Cumplimiento	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato
Calidad del servicio	En una cuantía equivalente al treinta por ciento (30%) del valor total 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.

Anexo: Para Póliza de Seguro de Cumplimiento Entidad Estatal No. 11_44_101245315_1: Anexo vigente - Anexo 3
Para Garantía De Responsabilidad Civil Extracontractual No. 11_40_101072812_1: Anexo vigente - Anexo 3

2. ESTADO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL

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

2.1 ESTADO TÉCNICO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Al 16 de noviembre de 2025 el contrato de consultoría 24001334 H3 de 2024 han transcurrido 320 días de ejecución física del proyecto y a nivel de etapas y avance de ejecución se cuenta con:

ETAPA 1: Ejecutada al 100%, se encuentran entregados, revisados, aprobados y pagados los siguientes componentes:

- Componente 1: Metodología, Plan de Trabajo, Cronograma de Ejecución de contrato y presentación del equipo
- Componente 2: Revisión de la información existente y debida diligencia documental.
- Componente 3: Identificación de Partes Interesadas (Stakeholders) Reuniones Iniciales internas y externas (Kickoff meetings).
- Componente 4: Presentación de estructura del Plan Maestro Aeroportuario y/o Esquema de Planificación Aeroportuario (índice) - Contenido mínimo y capitulo de Introducción.
- Componente 5. Diagnóstico de la situación actual (levantamiento de inventario, fichas y DOFA)

ETAPA 2: Ejecutada al 100%, se encuentran entregados, revisados, aprobados y pagados los siguientes componentes:

- Componente 6. Levantamiento topográfico método tradicional y levantamiento arquitectónico de todos los sistemas del aeropuerto.
- Componente 7 – Pronósticos de la demanda y Análisis socioeconómico.
- Componente 8 - Estudio de Conectividad de la Red Aeroportuaria.
- Componente 9 - Estudio de diagnóstico de alternativas ambientales, urbanas, sociales y prediales preliminar y lineamientos para la gestión del riesgo de desastres por los fenómenos asociados a la variabilidad climática a partir de los Planes de Gestión del Riesgo de Desastres del (los) aeropuerto(s).
- Componente 10 - Estudios Operacionales.
- Componente 11 – Cálculo de la Capacidad Vs Demanda en el Lado Aire, Lado Tierra y Servicios Complementarios.
- Componente 12 – Requisitos de las instalaciones y análisis de alternativas

ETAPA 3: Ejecutada al 100%, se encuentran entregados, revisados y aprobados los siguientes componentes:

- Componente 13 - Alternativa de desarrollo e impactos.
- Componente 14 - Presentación de alternativas.

INFORMACIÓN PÚBLICA

- Componente 15 – Levantamiento Topográfico de Alternativas.
- Componente 16 - Estrategias de Desarrollo CAME – DOFA por fases Análisis Jerárquico (AHP Analytic Hierarchy Process).
- Componente 18- Elaboración de estudios de capacidad operacional, ATM (GESTION DE TRANSITO AEREO) Y CNS (COMUNICACIÓN NAVEGACION Y VIGILANCIA), Análisis de obstáculos dentro los estudios operacionales del (los) Aeropuerto(s), Modelo Digital LiDAR SLO.
- Componente 19 - Análisis Económico y Social del sector.
- Componente 21 - Propuesta técnica y jurídica para implantar el uso de infraestructuras logísticas especializadas (ILE) del (los) aeropuerto(s).

En ejecución, entregados y en revisión por parte de la interventoría, se evidencian avances en 5 de sus 16 componentes:

- Componente 17 - Desarrollo de la alternativa seleccionada y Requisitos de las Instalaciones a prefactibilidad.
- Componente 20 - Análisis de impacto Urbano, social, la conectividad al (los) aeropuerto(s) intermodal y multimodalmente.
- Componente 22 - Estudios Geotécnicos y Geomorfológicos.
- Componente 23 y 24 - Estimación de costos integrales – Programa de Mejoras.
- Componente 25. Modelos de simulación de los escenarios con recomendaciones propuestas y conclusiones.

Iniciados con avances socializados sin entrega oficial por depender de culminación de componentes previos:

- Componente 26. Diseño de las instalaciones recomendadas renders y video institucional.

No Iniciados por depender de culminación de componentes previos:

- Componente 27. Socialización de los productos de LA CONSULTORÍA a la Dirección General, Subdirección General, Oficina de Gestión de Proyectos y Secretarías. Aprobación por parte de AEROCIVIL.
- Componente 28. Documento final y Publicación.

ETAPA 4: Componente 29 - Estudios y diseños a nivel de Factibilidad

Subcomponentes entregados y en iteraciones para aprobación:

- Subcomponente 29.01: Topografía
- Subcomponente 29.03: Estudios Prediales y Jurídicos, diligencias prediales.
- Subcomponente 29.06: Meteorología.

Subcomponentes iniciados con avances informados, pero sin entrega oficial:

- Subcomponente 29.02: Análisis y concepto operacional.
- Subcomponente 29.04: Viabilidad urbana, diseño urbano, paisajismo y arquitectura.
- Subcomponente 29.05: Geología y geotecnia.
- Subcomponente 29.07: Hidrología, hidráulica, hidrogeología y socavación.
- Subcomponente 29.08: Estructuras e infraestructura aeronáutica.
- Subcomponente 29.09: Diseño geométrico.
- Subcomponente 29.10: Diseño de pavimentos.
- Subcomponente 29.11: Diseño de redes húmedas.
- Subcomponente 29.12: Diseño de redes secas.
- Subcomponente 29.13: Equipos eléctricos y electromecánicos.
- Subcomponente 29.14: Ambiental para estudios y diseños.
- Subcomponente 29.15: Seguridad y salud en el trabajo.
- Subcomponente 29.16: Gestión social.
- Subcomponente 29.18: Especificaciones, cronograma, programación y presupuesto.
- Subcomponente 29.19: Gestión de riesgos.

Subcomponentes no Iniciados por depender de culminación de componentes previos:

- Subcomponente 29.17: Estudios de tráfico aeronáutico y aeroportuario.
- Subcomponente 29.20: Estructuración integral del proceso contractual.
- Subcomponente 29.21: Estudios y Diseños definitivos para la Seguridad de la Aviación Civil.

ETAPA 5: Componente 30 – Viabilidad jurídica y financiera

Subcomponentes ejecutados al 100%, entregados, revisados y aprobados:

INFORMACIÓN PÚBLICA

- Subcomponente 30.1.01: Estudios Jurídicos - Metodología.
- Subcomponente 30.1.02: Estudios Jurídicos - Debida Diligencia.
- Subcomponente 30.2.01: Estudios Financieros – Metodología
- Subcomponente 30.2.02: Estudios Financieros - Debida Diligencia

Subcomponentes iniciados con avances informados, pero sin entrega oficial:

- Subcomponente 30.1.03: Estudios Jurídicos - Alternativa de Transacción
- Subcomponente 30.2.03: Estudios Financieros - Alternativa de Transacción

Subcomponentes no Iniciados por depender de culminación de componentes previos:

- Subcomponente 30.1.04: Estudios Jurídicos - Informe de avance
- Subcomponente 30.1.05: Estudios Jurídicos - Informe final y documentos contractuales.
- Subcomponente 30.2.04: Estudios Financieros - Informe de avance
- Subcomponente 30.2.05: Estudios Financieros - Informe final y Modelo financiero.

Adicionalmente, y de acuerdo con el seguimiento desarrollado semanalmente por el consorcio interventor se presenta el estado de avance del contrato, con corte al 16 de noviembre de 2025 medido tanto desde el componente físico (el cual es medido con base en los avances presentados en las actividades que conforman los componentes), como el seguimiento financiero (el cual es medido con el avance de acuerdo con el ponderado estimado basado en la propuesta económica del consultor).

Avance Físico		**Avance Financiero**	
Fecha de Inicio	31/12/24	Valor del Contrato	$ 5.701.918.244
Fecha finalización	30/12/25	Facturado a la fecha	$ 1.666.100.511
Días plazo	365	Avance Esperado	$ 4.759.049.578
Días al corte	320	Avance Ejecutado	$ 3.872.914.927
% Avance Plazo	87,67%	% Avance Facturación	29,22%
% Avance Ejec. Esperado	86,00%	% Avance Esperado	83,46%
% Avance Ejecutado	74,00%	% Avance Ejecutado	67,92%

Así las cosas, como se puede evidenciar en el resumen del seguimiento con corte al 16 de noviembre de 2025, a la fecha se han revisado y avalado la totalidad de los componentes de las Etapa 1 y 2, así mismo 7 componentes de la Etapa 3 y se han adelantado componentes de etapas posteriores lo que representa un avance físico en el cronograma del 74.00% y un avance financiero del 67,92%.

Es de tener en cuenta que los retrasos, no corresponden a razones obligadas al consultor, toda vez que se encuentran plenamente justificadas en el presente documento, por consiguiente el avance físico, obedece a las actividades que se han venido realizando para la completitud de los componentes que hacen parte del contrato, y el avance financiero, se realiza en función de la forma del pago del contrato, la cual, hasta no cerrarse ciertos componentes que conformas las ETAPAS, no se puede proceder al pago de los mismos. Por consiguiente, en conclusión, a la fecha del presente documento, no se cuenta con Incumplimiento de ningún tipo.

2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

BALANCE GENERAL

CONCEPTO	VALOR CONTRATO	VALOR EJECUTADO	VALOR ORDEN DE PAGO
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$ 5.701.918.244	$ 1.666.100.511	$ 0,00
ADICIONES	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
AJUSTES	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
EN TRÁMITE DE PAGO	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00

INFORMACIÓN PÚBLICA

OTROS	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA	$ 0,00	$ 0,00	$ 4.035.817.733
VALOR TOTAL CONTRATO	**$ 5.701.918.244**	**$ 1.666.100.511**	**$ 4.035.817.733**

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

Teniendo en cuenta la trazabilidad documentada y el estado actual de avance del contrato de consultoría No. 24001334 H4 de 2023, se evidencia que el tiempo restante para la entrega de los productos contratados no resulta suficiente.

En consecuencia, se solicita respetuosamente que se evalúe y conceda una prórroga al plazo de ejecución contractual por tres (3) meses, sin que ello implique adición presupuestal, de manera que la nueva fecha de finalización sea el 30 de marzo de 2026. Esta extensión permitirá asegurar la adecuada culminación del proyecto y el cumplimiento integral de los objetivos establecidos.

TIPO DE MODIFICACIÓN	MUTUO ACUERDO
PRÓRROGA	3 meses
ADICIÓN	La solicitud de prorroga NO requiere una adición.
OTRA	**CLÁUSULA PARA MODIFICAR: CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO:** **Texto de la Cláusula 4. antes de la modificación:** *"El plazo estimado para la ejecución del Contrato será 12 meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución de este y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.* *Excepcionalmente, por causas que constituyan fuerza mayor o caso fortuito, las Partes de común acuerdo podrán suspender el plazo de ejecución del contrato, siempre que la naturaleza de las obligaciones lo admita, no se contraríen normas de orden público y se adopten medidas para superar las causas que motivaron la suspensión en el menor tiempo posible."* **Propuesta de texto de la Cláusula 4 con la modificación:** *"El plazo estimado para la ejecución del Contrato será hasta el **30 de marzo de 2026**, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución de este y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.* *Excepcionalmente, por causas que constituyan fuerza mayor o caso fortuito, las Partes de común acuerdo podrán suspender el plazo de ejecución del contrato, siempre que la naturaleza de las obligaciones lo admita, no se contraríen normas de orden público y se adopten medidas para superar las causas que motivaron la suspensión en el menor tiempo posible."*

Lo anterior toda vez que existe la siguiente justificación:

INFORMACIÓN PÚBLICA

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA
"(…) *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.* *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*

INFORMACIÓN PÚBLICA

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.

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.

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

INFORMACIÓN PÚBLICA

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:*

  "(…) 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.

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.
. (…)"

JUSTIFICACIÓN LEGAL

"(…) Esta Consultoría considera pertinente y procedente la prórroga sin adición solicitada, 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

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

INFORMACIÓN PÚBLICA

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. (…)"

La ampliación del plazo de ejecución del contrato que se solicita es consecuencia de un hecho sobreviniente a su ejecución y no de un presunto incumplimiento por parte del Contratista. Esta modificación del contrato se requiere para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2.3.4 y 2.3.4.2 del Manual de Contratación.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Para la presente modificación contractual no se presenta afectación presupuestal, pues no corresponde a adición o reducción de presupuesto.

EVIDENCIAS APORTADAS

- Comunicación de la Consultoría ECA-388 del 18 de noviembre de 2025.
- Certificado de Existencia y Representación Legal de las partes que conforman el Consorcio.
- Certificado de cumplimiento de obligaciones parafiscales.

CONCEPTO INTERVENTOR O SUPERVISOR

La Interventoría ejercida por el CONSORCIO INTER PMA BOYACA, de conformidad con lo expuesto por el consultor, indica que la modificación solicitada por el contratista respecto de la cláusula 4 "*Plazo del contrato*", para esta interventoría resulta viable, necesaria y conveniente para un plazo adicional de **3 meses de plazo** sin adición de presupuesto y sujeto a la presentación del cronograma detallado de trabajo para el plazo adicional asignado.

Firma: Cesar Alberto Rosado

Nombre: Cesar Alberto Rosado

Cargo: Representante Legal.

[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