1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO			
Contrato:	CONTRATO DE OBRA		
Número:	25000602 H4 DE 2025	**Fecha:**	20/06/2025
Objeto: REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA			
Contratista:	CONSORCIO PISTA 16-34 BIO MAQUINARIA Y EQUIPOS S.A.S. con NIT 901.606.416-0 con un porcentaje de participación del 30% CONSTRUCCIONES EL CAPIRO S.A.S con NIT 901.046.210-7 con un porcentaje de participación del 70%		
Interventor y/o Supervisor:	CONSORCIO INTERPISTAS 25 1. NISSI SHAMMAH S.A.S. con NIT. 901.765.934-5 con un porcentaje de participación del 30% 2. INTERCONSTRUCCIONES & DISEÑO S.A.S. con NIT. 900.235.041-6 con un porcentaje de participación del 30% 3. JOSE MANUEL GUARDO POLO, con cédula de ciudadanía No. 9.063.517-9 con un porcentaje de participación del 40%		
Valor inicial del contrato:	$ 8.815.490.694,00		
Plazo inicial de ejecución del contrato:	Hasta el 16 de diciembre de 2025		
Fecha de inicio del contrato:	11/07/2025	**Fecha de terminación del contrato:**	16/12/2025

PRÓRROGAS	
Número de Prórroga	**Plazo**
1. Prórroga No. 1	Veinticinco (25) días
2. Prorroga No.2	
3. N/A	
Fecha de terminación final del contrato de acuerdo con la(s) prórroga(s):	16/12/2025

ADICIONES	
Número de Adición	**Valor ($)**
1. N/A	
2. N/A	
3. N/A	
Valor total del contrato:	

SUSPENSIONES	
Número del Acta de Suspensión	**Tiempo**
1. No. 1	Siete (07) días
2. N/A	
3. N/A	

Fecha de terminación del contrato de acuerdo con la suspensión:		17/01/2026	
MODIFICACIONES CONTRACTUALES (OTROSÍ)			
Número de la Modificación	**Cláusula Nº**	**Descripción**	
1. N/A			
2. N/Ai			
3. N/A			
CESIONES			
Cedente		**Cesionario**	
1. N/A		.	
2. N/A			
3. N/A			
SANCIONES IMPUESTAS CON ANTERIORIDAD			
Causal	**Acto Administrativo**	**(Clase de Sanción)**	
1. N/A			
2. N/A			
3. N/A			
GARANTÍAS SOLICITADAS EN EL CONTRATO			
Clase de Garantía:	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO Asegurado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL NIT: 899.999.059 – 3 GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL Asegurado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL NIT: 899.999.059 – 3		
Número de Garantía:	400065453 Póliza de cumplimiento 400065455 Responsabilidad civil extracontractual		
Fecha de Expedición de la Garantía.	16/12/2025	**Fecha de Aprobación de la garantía**	26/12/2025
Descripción del Amparo:	**Buen manejo y correcta inversión del** anticipo / A partir de la fecha de suscripción del contrato. Hasta la fecha de terminación del contrato y seis (6) meses más, que en todo caso deberá mantenerse vigente hasta la liquidación del contrato. **Cumplimiento** / A partir de la fecha de suscripción del contrato. Hasta la fecha de terminación del contrato y seis (6) meses más, que en todo caso deberá mantenerse vigente hasta la liquidación del contrato		

	Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales / A partir de la fecha de suscripción del contrato. Hasta la fecha de terminación del contrato y tres (3) años más. **Calidad del Servicio /** A partir de la fecha de suscripción de los planos récord por parte del contratista y avalados por la interventoría Hasta la fecha de terminación del plazo de la garantía técnica que cubra los servicios contratados o productos entregados establecidos en las Especificaciones Técnicas del documento Complemento al Anexo 1 – Anexo Técnico, esto es Dos (2) años contados a partir de la suscripción del acta de recibo del contrato. **Calidad y Correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados** / A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del Contrato Hasta la fecha de terminación del plazo de la garantía técnica que cubra los bienes establecida Anexo 1 – Anexo técnico y complemento, esto es (3) años. **Estabilidad y calidad de la obra /** A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato. Por cinco (5) años más. **Responsabilidad civil Extracontractual** / Igual al período de ejecución del contrato. El seguro de responsabilidad civil extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3° del artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.
Porcentaje:	**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. **Estabilidad y calidad de la obra:** En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor total del contrato con una vigencia de cinco (5) años contados a partir del Acta de recibo final. **Buen manejo y correcta inversión del anticipo:** En una cuantía equivalente al 100% del anticipo. **Calidad del Servicio:** En una cuantía equivalente al treinta por ciento [30%] del valor del ítem 1.1. **Calidad y Correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados:** En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor de los ítems de suministro e instalación de bienes y equipos del ítem 3.1. Bolsa de monto agotable para intervención de ayudas visuales del presupuesto oficial.
Anexo:	400065453 – Anexo 2 400065455 – Anexo 2
4. 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

1. Las pólizas se encuentran activas y aprobadas por la entidad.
2. No se han presentado modificaciones previas a la presente solicitud.

2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

BALANCE GENERAL

CONCEPTO	**VALOR CONTRATO**	**VALOR EJECUTADO**	**VALOR ORDEN DE PAGO**
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$ 8.815.490.694		
ADICIONES			
AJUSTES			
MAYOR CANTIDAD OBRA			
OBRA EJECUTADA		$ 3.615.433.077	$ 3.615.433.077
SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR			
OTROS			
VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA			
VALOR TOTAL CONTRATO	$ 8.815.490.694	$ 3.615.433.077	$ 3.615.433.077

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

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

Describa y precise el tipo y alcance de la modificación solicitada.

TIPO DE MODIFICACIÓN	SOLICITUD DE PRORROGA
PRÓRROGA	CUATRO (4) MESES
ADICIÓN	VALOR EN NÚMEROS: $4.407.745.347,00 VALOR EN SMMLV: 3.096 SMMLV

OTRA	N/A.

Lo anterior toda vez que existe la siguiente justificación:

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

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

El Contratista de obra, CONSORCIO PISTA 16-34, manifiesta lo siguiente:

1. SOLICITUD DE MODIFICACIÓN No. 2

1.1. Cambio de espesores por Aprobación de Estudios y Diseños en la etapa de Preconstrucción y disminución del rendimiento constructivo.

Mediante las comunicaciones AERO-CUCUTA-0142 del 20 de septiembre de 2025, AERO-CUCUTA-0196 del 6 de octubre de 2025, AERO-CUCUTA-0228 del 20 de octubre de 2025, AERO-CUCUTA-0231 del 23 de octubre de 2025, así como correos electrónicos complementarios de fechas 27 y 28 de octubre de 2025 y 7, 10, 18, 24 y 25 de noviembre de 2025, el Contratista remitió a la Interventoría y a la Entidad el balance de mayores y menores cantidades del Contrato de Obra. En dicho balance se ajustó la meta física inicialmente prevista hasta la abscisa K0+900, estableciendo como nuevo límite de intervención la abscisa K0+551, con un ancho de 24 m, considerando las transiciones longitudinales y transversales necesarias para la operación segura de la pista.

Posteriormente, de acuerdo con las instrucciones impartidas por la AEROCIVIL en mesa de trabajo conjunta del 30 de octubre de 2025, se definió como zona de intervención el ancho total de la pista (45 m), lo cual implicó un nuevo ajuste de la meta física hasta la abscisa K0+505, considerando transiciones longitudinales y transversales de aproximadamente 4 m. En este contexto, se optimizaron volúmenes de mezcla asfáltica en sectores específicos, particularmente en el tramo cercano al umbral desplazado, lo que permitió avanzar hasta la abscisa K0+355 con una reducción significativa de transiciones.

Es pertinente señalar que cualquier modificación asociada a mayores cantidades de obra tiene incidencia directa en los plazos contractuales, aspecto contemplado en la Matriz de Riesgos del contrato. En este caso, durante la estructuración inicial se consideró un espesor de nivelación de 10 cm; sin embargo, los documentos técnicos que soportan el contrato ya referenciaban espesores distintos. Posteriormente, como resultado de los estudios definitivos de pavimentos aprobados por la Interventoría, se estableció un espesor de diseño de 13 cm.

Adicionalmente, las condiciones reales del estado físico pista evidenciaron irregularidades significativas en un porcentaje representativo del área intervenida, lo cual ha requerido variaciones de espesor superiores al valor de diseño en puntos específicos, obligando a la colocación del pavimento en tres (3) o más capas. Esta condición ha generado una disminución de los rendimientos previstos, en tanto cada capa requiere procesos completos de extendido, compactación, riego de liga, controles de calidad y tiempos operativos, los cuales deben ejecutarse dentro del horario autorizado por NOTAM.

El contrato fue estructurado inicialmente considerando el retiro o fresado de 10 cm de pavimento existente y la instalación de una capa nueva de igual espesor, bajo el supuesto de una pista con comportamiento geométrico relativamente uniforme. No obstante, el propio documento de estudios previos señala la presencia

de deformaciones permanentes en el perfil longitudinal y transversal de la pista 16-34, tales como hundimientos, puntos de inflexión y fisuramientos, en una longitud aproximada de 900 m, lo cual fundamentó la necesidad de la intervención.

En este sentido, aunque la meta física se haya ajustado progresivamente hasta la abscisa K0+551 y posteriormente hasta la K0+505, los mayores espesores requeridos y las condiciones reales del pavimento han tenido incidencia directa en el plazo de ejecución. Esta situación se encuentra prevista en la Matriz de Riesgos, específicamente en el Riesgo No. 20, el cual contempla mayores valores y plazos derivados de la actualización de los estudios y diseños, y establece un tratamiento compartido del riesgo.

Dichos ajustes obedecen, entre otros aspectos, a: (i) los diseños de geometría y pavimentos aprobados por la Interventoría; (ii) el cumplimiento normativo de la rasante longitudinal y transversal conforme a la normativa FAA y RAC 14; (iii) la garantía de la vida útil del pavimento; y (iv) las condiciones geotécnicas reales de la subrasante, caracterizada por la presencia de arcillas expansivas.

En consecuencia, la solicitud de ampliación de plazo se fundamenta en causas técnicas y contractuales derivadas de la actualización de diseños y de las condiciones reales del proyecto, las cuales no corresponden a situaciones imputables al Contratista de Obra. El tiempo adicional requerido por este concepto se estima, de manera preliminar, en aproximadamente el cuarenta por ciento (40 %) del plazo inicialmente previsto para la ejecución de obra.

1.2. Rampas temporales y definitivas

Teniendo en cuenta el incremento del espesor de la capa asfáltica final de 10 cm a 13 cm y las condiciones reales observadas en campo, resulta necesario ajustar el procedimiento constructivo inicialmente previsto. La ejecución mediante fresado en franjas de aproximadamente 4 m de ancho y la posterior colocación de la mezcla asfáltica conforme a los diseños aprobados genera diferencias de cota entre el pavimento nuevo y el existente.

En condiciones geométricas favorables, dichas diferencias pueden ser del orden de algunos centímetros; sin embargo, las irregularidades longitudinales y transversales de la pista han generado, en puntos específicos, diferencias mayores, lo cual ha hecho necesario el diseño y la construcción diaria de rampas temporales para garantizar la continuidad operativa y la seguridad de la pista.

El proceso constructivo diario incluye actividades secuenciales tales como: verificación topográfica del frente, señalización y acordonamiento del área, fresado controlado, colocación y compactación de capas intermedias de mezcla asfáltica, controles de calidad y conformación de rampas temporales en los empalmes con el pavimento existente. Cada una de estas actividades requiere tiempos técnicos específicos que no estaban incorporados en los rendimientos unitarios originalmente programados.

Adicionalmente, conforme a las recomendaciones técnicas y a la normativa aeronáutica aplicable, el pavimento recién colocado no debe ser sometido a tránsito significativo hasta alcanzar condiciones mínimas de resistencia y estabilidad, lo cual exige la implementación de transiciones provisionales compatibles con la operación aeroportuaria. Estas prácticas se encuentran alineadas con las circulares asesoras de la FAA y con las buenas prácticas de la industria.

La necesidad de ejecutar diariamente rampas temporales, junto con las actividades complementarias de señalización, control de FOD y verificación topográfica, ha tenido una incidencia directa en los rendimientos diarios y en la ruta crítica del cronograma. En consecuencia, se solicita que la Interventoría considere

técnicamente esta afectación y evalúe la procedencia de la ampliación de plazo solicitada, estimando para este ítem un requerimiento adicional aproximado de un (1) mes.

1.3. Actividad de rehabilitación para agrietamiento existente en la pista 16-34

En el tramo comprendido entre las abscisas K0+310 y K0+355 se identificó un agrietamiento preexistente que no se encuentra contemplado de manera específica dentro de los ítems del presupuesto oficial del contrato. No obstante, con el fin de mejorar el desempeño y la estabilidad del pavimento intervenido, se realizó un diagnóstico técnico que permitió definir una alternativa de tratamiento compatible con la intervención proyectada.

Para tal efecto, fue necesario suspender temporalmente las actividades de fresado en la zona afectada, con el fin de identificar la continuidad y profundidad de la fisura, evaluar su posible reflexión hacia capas inferiores y definir el tipo de estabilización requerido, evitando así fallas prematuras del recapeo.

Una vez definido el diagnóstico y el diseño correspondiente, resulta necesario implementar la solución antes de continuar con la intervención a todo el ancho de la pista hasta la meta física proyectada. Las actividades asociadas a este proceso han tenido incidencia en el plazo de ejecución, estimándose de manera preliminar un requerimiento adicional aproximado de un (1) mes.

Por lo anterior, Durante la ejecución del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, y como consecuencia de las condiciones reales del pavimento existente, de los procedimientos constructivos adoptados para garantizar la operación continua del aeropuerto y de los requerimientos normativos aplicables a infraestructura aeronáutica, se identificó la necesidad técnica de incluir dos (2) precios no previstos, así como de disponer de los recursos de la bolsa de valores para la ejecución de actividades asociadas a ayudas visuales y recuperación puntual de pavimento, las cuales no se encontraban contempladas como ítems independientes en el presupuesto contractual inicial.

1.4. Inclusión de Precio No Previsto NP-001 - Suministro y aplicación de pintura imprimante acrílica para preparación de superficies

Previo a la ejecución de las actividades de demarcación horizontal en pista, calles de rodaje, llaves de volteo y plataforma, se evidenció que las superficies intervenidas presentan variaciones significativas de textura, absorción y condiciones superficiales, producto del fresado, reposiciones parciales de carpeta asfáltica, transiciones temporales y rehabilitaciones localizadas. Estas condiciones impiden garantizar, por sí solas, la adecuada adherencia, durabilidad y desempeño de la pintura de demarcación vial para tráfico pesado, conforme a los estándares aeronáuticos.

Por lo anterior, resulta técnicamente indispensable la aplicación de un imprimante acrílico especializado, que actúe como capa de adherencia entre el pavimento y la pintura de señalización, asegurando el cumplimiento de los requisitos de reflectividad, resistencia al desgaste y vida útil exigidos para superficies aeroportuarias.

Procedimiento constructivo: La actividad comprende la limpieza exhaustiva de la superficie, la dilución controlada del imprimante acrílico mediante disolvente tipo XILOL, de acuerdo con las especificaciones técnicas del fabricante, con el fin de garantizar la viscosidad adecuada, la cobertura uniforme, los tiempos de secado y la compatibilidad con la pintura de demarcación. Posteriormente, el producto es aplicado mediante equipos especializados, bajo control técnico y condiciones ambientales verificadas.

Intervención: La aplicación del imprimante se realiza de manera previa y complementaria a la señalización horizontal definitiva, en las áreas intervenidas del proyecto, constituyéndose en una actividad esencial para la correcta terminación de la pista y la seguridad operacional, sin representar una ampliación del alcance funcional del contrato.

1.5. Inclusión de Precio No Previsto NP-002 - Rehabilitación estructural de pavimento flexible mediante geomalla Fortgrid Asphalt 300

Durante las actividades de intervención del pavimento se identificaron zonas con agrietamiento activo y deterioro estructural localizado, las cuales, de no ser tratadas oportunamente, podrían generar fisuración refleja prematura en la nueva carpeta asfáltica y comprometer la vida útil de la intervención.

Ante estas condiciones, se hace necesaria la rehabilitación estructural temporal del pavimento flexible mediante la instalación de geomalla tipo Fortgrid Asphalt 300, como medida técnica de refuerzo, control de fisuración y redistribución de esfuerzos, garantizando un comportamiento adecuado del pavimento bajo cargas aeronáuticas.

Procedimiento constructivo: El procedimiento incluye la preparación de la superficie existente, limpieza y nivelación, corte y colocación de la geomalla, asegurando su correcta tensión, alineación y traslape conforme a las recomendaciones del fabricante y a los lineamientos técnicos de pavimentos aeroportuarios. Posteriormente, la geomalla es integrada a la estructura mediante la colocación de la capa asfáltica correspondiente.

Intervención: La intervención se ejecuta de manera puntual en las zonas diagnosticadas, como una actividad correctiva indispensable para garantizar la estabilidad estructural del pavimento y evitar fallas prematuras, sin modificar el diseño general ni el objeto contractual.

1.6. Inclusión de Ítems de Ayudas Visuales y Recuperación de Pavimento y liberación de Bolsa de Valores.

Adicionalmente, y en coherencia con la ejecución por fases, las restricciones operativas nocturnas y la necesidad de garantizar la operación segura de la pista, se incluye una bolsa de valores que agrupa los ítems asociados a la desinstalación, reinstalación y adecuación de ayudas visuales, así como la recuperación puntual de la carpeta asfáltica derivada de dichas intervenciones, entre los cuales se encuentran:

- 3,1,1 - DESINSTALACION DE BASES DE 8" EN TRABAJO NOCTURNO, NO INCLUYE SELLADO DE ORIFICIO NI DISPOSICION, INCLUYE DESCONEXION DE LAMPARA Y ENTREGA EN ALMACEN DEL AEROPUERTO DE CUCUTA
- 3,1,2 - DESINSTALACION DE BASES PROFUNDAS DE 12" EN TRABAJO NOCTURNO, NO INCLUYE SELLADO DE ORIFICIO NI DISPOSICION, INCLUYE DESCONEXION DE LAMPARA Y ENTREGA EN ALMACEN DEL AEROPUERTO DE CUCUTA
- 3,1,3 - DESINSTALACION DE BASES DE 12" EN TRABAJO NOCTURNO, NO INCLUYE SELLADO DE ORIFICIO NI DISPOSICION, INCLUYE DESCONEXION DE LAMPARA Y ENTREGA EN ALMACEN DEL AEROPUERTO DE CUCUTA
- 3,1,4 - SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ASFALTO EN FRIO PARA RECUPERACIÓN DE CARPETA ASFÁLTICA POR RETIRO DE BALIZAS Y BASES DE 8”. Incluye limpieza de superficie,

cargue, transporte, preparación de la superficie, riego de liga y colocación/compactación de mezcla asfáltica en frío en capas de 7 cm hasta restituir la sección a una profundidad de 17 cm.

- 3,1,5 - SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ASFALTO EN FRIO PARA RECUPERACIÓN DE CARPETA ASFÁLTICA POR RETIRO DE BALIZAS Y BASES DE 12". Incluye limpieza de superficie, cargue, transporte, preparación de la superficie, riego de liga y colocación/compactación de mezcla asfáltica en frío en capas de 7 cm hasta restituir la sección a una profundidad de 17 cm.
- 3,1,6 - SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ASFALTO EN FRIO PARA RECUPERACIÓN DE CARPETA ASFÁLTICA POR RETIRO DE BALIZAS Y BASES DE 12"" PROFUNDA. Incluye limpieza de superficie, cargue, transporte, preparación de la superficie, riego de liga y colocación/compactación de mezcla asfáltica en frío en capas de 7 cm hasta restituir la sección a una profundidad mayor de 17 cm.
- 3,2,1 - SUMINISTRO EN OBRA, TRANSPORTE, PERFORACIÓN DEL PAVIMENTO, COLOCACIÓN, NIVELACIÓN Y SELLADO DE BASES POCO PROFUNDAS TIPO FAA L-868, DE 8", PARA EL SISTEMA DE AYUDAS VISUALES EN PISTA. Incluye el replanteo del punto de instalación, perforación del núcleo en el pavimento, limpieza y acondicionamiento de la cavidad, colocación de la base con plantilla de alineación, relleno y sellado perimetral, con suministro de herramienta menor, materiales, equipos, transporte y mano de obra necesarios para la correcta ejecución, pruebas de verificación de nivel y alineación, y entrega del frente totalmente terminado y limpio
- 3,2,2SUMINISTRO EN OBRA, TRANSPORTE, PERFORACIÓN DEL PAVIMENTO, COLOCACIÓN, NIVELACIÓN Y SELLADO DE BASES POCO PROFUNDAS TIPO FAA L-868, DE 12", PARA EL SISTEMA DE AYUDAS VISUALES EN PISTA. Incluye el replanteo del punto de instalación, perforación del núcleo en el pavimento, limpieza y acondicionamiento de la cavidad, colocación de la base con plantilla de alineación, relleno y sellado perimetral, con suministro de herramienta menor, materiales, equipos, transporte y mano de obra necesarios para la correcta ejecución, pruebas de verificación de nivel y alineación, y entrega del frente totalmente terminado y limpio
- 3,3SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE JUEGO DE CONECTORES SECUNDARIOS FAA L-823. Incluye mano de obra, equipos, herramienta menor y todos los insumos y accesorios necesarios para su correcta instalación, pruebas de continuidad/aislamiento y entrega del frente limpio y a satisfacción.
- 3,4SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CABLE SECUNDARIO 2x10 AWG THHN-TWH. Incluye el suministro, transporte e instalación del cable secundario tipo THHN-TWH calibre 2x10 AWG, para redes eléctricas de baja tensión. Comprende todas las actividades necesarias para su correcta ejecución, tales como la medición, corte, tendido, conexión y fijación del cable, garantizando continuidad eléctrica y cumplimiento de normas RETIE y NTC vigentes. El precio unitario incluye mano de obra calificada, herramientas, equipos, materiales complementarios y pruebas de funcionamiento para la entrega a satisfacción.
- 3,5INSTALACION DE LUCES DE PISTA INCLUYE CONECTORIZACION, NO INCLUYE CONECTOR (NO INCLUYE SUMINISTRO). Comprende exclusivamente la instalación y montaje de luminarias de ayudas visuales en pista, calles de rodaje y áreas relacionadas, sobre bases FAA L-868 previamente suministradas, incluyendo nivelación, alineación, conectorización y terminaciones

eléctricas, sellado y pruebas de funcionamiento del circuito

- 3,6RANURADO EN ASFALTO Y SELLADO PARA INSTALACIONES ACOMETIDAS A LUCES EMPOTRADAS. Consiste en la apertura de ranuras en pavimento asfáltico con dimensiones suficientes para alojar el cableado de sistemas de iluminación/ayudas visuales, de acuerdo con planos y trazos aprobados. Incluye corte mecánico con disco diamantado, limpieza inicial de la ranura y recolección, transporte y disposición de los residuos generados. No incluye instalación de ductos, tendido de cables ni sellado.
- 3,8SUMINISTO DE LUZ DE FIN DE PISTA CON TRANSPORTE AEREO INCLUYE TRASNFORMADOR Y CONECTOR PRIMARIO, NO INCLUYE: CABLE, INSTALACION, CONECTOR SECUNDARIO NI BASE

Estos ítems permiten atender de manera flexible y controlada las necesidades reales del proyecto, sin sobredimensionar cantidades y asegurando la correcta coordinación entre las actividades civiles y eléctricas del sistema de ayudas visuales. Es importante aclarar, que existe un saldo sobrante de la BOLSA DE AYUDAS VISUALES por un valor de $581.025.594,00, que sumado al valor adicional podría aumentar la abscisa a intervenir, siempre y cuando la directriz sea que ese monto se utilice para los ítems de asfalto, por lo que se solicita la redistribución de este recurso sobrante al valor de Costo Directo.

2. SOLICITUD DE ADICIÓN No. 1 Y PRÓRROGA NO. 2.

La ejecución del contrato de obra cuyo objeto es la nivelación de la pista 16-34 del Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta se fundamenta en una problemática técnica reiterada y ampliamente documentada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, las aerolíneas usuarias, estudios especializados y contratos previos de diagnóstico e intervención. Dichos documentos evidencian que la pista presenta deformaciones permanentes en su perfil longitudinal, tales como ondulaciones, hundimientos, puntos de inflexión, fisuramientos longitudinales y fallas asociadas a la subrasante con alto potencial expansivo, las cuales se extienden desde la cabecera 16 hasta aproximadamente la abscisa K0+900, generando un riesgo directo para la seguridad operacional durante las maniobras de despegue y aterrizaje.

En desarrollo del contrato vigente y conforme al balance físico actual de obra, se ha logrado intervenir de manera efectiva hasta la abscisa K0+355 y de acuerdo con el balance financiero a la fecha, se estima llegar hasta la abscisa K0+460, lo que confirma que las condiciones reales de ejecución —sumadas a las restricciones operacionales del aeropuerto, la necesidad de mantener la pista en servicio, la ejecución nocturna de actividades, la coordinación con NOTAM vigentes y la complejidad técnica de las deformaciones detectadas— han limitado el avance frente al alcance originalmente previsto, así como incurrir en costos y actividades no contemplados dentro del proceso contractual. No obstante, los estudios técnicos, el Anexo Técnico del proyecto y los reportes de seguridad operacional coinciden en que la intervención debe extenderse de manera continua y progresiva hasta, al menos, la abscisa K0+730, a fin de garantizar la homogeneización de pendientes, la mitigación de riesgos y la recuperación funcional de la pista.

En este contexto, resulta técnica, operativa y contractualmente necesario tramitar una prórroga del plazo contractual acompañada de una adición de obra, que permita continuar la ejecución de las actividades de nivelación hasta donde las condiciones técnicas y presupuestales lo permitan, estimándose razonablemente alcanzar aproximadamente la abscisa K0+730. La no adopción de estas medidas implicaría dejar la pista con intervenciones parciales, manteniendo zonas críticas sin corregir, en especial del K0+600 al K0+900, lo cual contradice el objeto del contrato, los lineamientos de seguridad operacional establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) y las obligaciones de la Aerocivil como autoridad aeronáutica frente a la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio aeroportuario.

Esta solicitud de adición y prórroga obedece a la continuación y aseguramiento de la materialización progresiva del objeto contractual originalmente definido, sustentada en condiciones técnicas preexistentes plenamente identificadas en los Estudios y Documentos Previos y en el Anexo Técnico, y en la necesidad de preservar el interés público, la seguridad aérea y el adecuado uso de los recursos públicos invertidos en la infraestructura aeroportuaria.

De acuerdo con el balance técnico de ejecución consolidado a la fecha, las actividades de nivelación de la Pista 16-34 se lograran alcanzar una meta física efectiva hasta la abscisa K0+460, considerando las restricciones operacionales, los ajustes de diseño aprobados durante la etapa de preconstrucción y las condiciones reales del pavimento existentes en campo. No obstante, el objeto contractual aprobado contempla la intervención de la pista hasta la abscisa K0+730, lo cual implica que subsiste un tramo significativo pendiente de ejecución.

El análisis técnico evidencia que la reducción de la meta física inicialmente ejecutable no obedece a causas atribuibles al Contratista, sino a factores debidamente documentados y aprobados, entre los cuales se destacan:

a) Dentro del Presupuesto inicial de obra no fueron previstas las cantidades de pavimentos y emulsión asfáltica para transiciones temporales diarias y/o aumentos de espesor por un posible cambio de estructura de pavimento, teniendo en cuenta las condiciones de arcilla expansiva en la zona.
b) El incremento de espesores de diseño como resultado de los estudios definitivos de pavimentos y los incrementos por transiciones temporales y definitivas a lo largo y ancho de la pista.
c) Las irregularidades longitudinales y transversales del pavimento existente que se debió corregir de acuerdo con la normatividad vigente.
d) La necesidad de ejecutar transiciones provisionales y definitivas para garantizar la seguridad operacional, debido a las limitaciones horarias de trabajo derivadas de la operación aeroportuaria.

En este contexto, se solicita la adición del contrato por un valor del **50%** del valor inicial del contrato, con un plazo de prórroga de **CUATRO (4) MESES,** pues se tiene como finalidad continuar la ejecución de las actividades de nivelación hasta donde técnica y presupuestalmente sea posible, estimándose razonablemente alcanzar una abscisa aproximada K0+730, maximizando el aprovechamiento de los recursos públicos y asegurando una mejora sustancial en las condiciones de seguridad, operatividad y servicio de la pista.

	CONDICIONES INICIALES CONTRATO	MODIFICACIONES	**CONDICIONES ACTUALIZADAS**

ÍTEM DE PAGO	VARIACIÓN PRESENTE ACTA					
	DESCRIPCIÓN ÍTEM	**UND**	**+ / -**	**CANTIDAD**	**CANTIDAD**	**VALOR**
1	**ACTIVIDADES PRELIMINARES**					
1,1	Localización, Replanteo, Verificación Topográfica y seguimiento de obra, incluye topografía y entrega de planos seguimiento y record (Comisión Topografía, estación total, logística y demás elementos necesarios)	m2	+	$ -	40.500,00	$ 282.690.000,00
2	**NIVELACIÓN DE LA PISTA**				**0,00**	
2,1	Fresado carpeta asfáltica, incluye cargue, transporte, retiro y disposición de escombros en sitio autorizado	M2	+	14797,00	36.267,00	$ 521.265.591,00
2,2	Suministro extendido y compactación de mezcla asfáltica P401 modificada con polímeros norma FAA	M3	+	3192,30	7.671,04	$ 10.810.294.785,00
2,3	Suministro e instalación de pintura para señalización de pista, según norma FAA-P-620	ML	-	0,00	1,00	$ 9.500,00
2,4	Suministro e instalación de pintura para señalización de pista, según norma FAA-P-620	M2	-	0,00	9.000,39	$ 337.514.752,00
2,5	Suministro de imprimación con emulsión asfáltica, según normal FAA P-602, incluye barrido y transporte	M2	+	51776,43	73.246,43	$ 317.743.013,00
NP-001	Suministro y aplicación de pintura imprimante acrílica para preparación de superficies en la pista, calles de rodaje, llaves de volteo y plataforma, garantizando la adecuada adherencia y desempeño de la pintura de demarcación vial para tráfico pesado. La actividad incluye la dilución controlada del imprimante mediante disolvente tipo XILOL, según especificaciones del fabricante, para asegurar la viscosidad, cobertura, tiempo de secado y uniformidad requeridos en superficies aeroportuarias	M2	+	3549,00	3.549,00	$ 10.820.901,00
NP-002	Rehabilitación Estructural de Pavimento flexible en zona de agrietamiento como medida temporal mediante la instalación de geomalla Fortgrid Asphalt 300, incluyendo el suministro, corte y colocación de la geomalla sobre la superficie previamente preparada, garantizando su correcta tensión y traslape.	M2	+	152,00	152,00	$ 5.215.728,00

3. JUSTIFICACIÓN DE PRÓRROGA No. 2

Conforme a las cantidades adicionales definidas para los ítems de fresado, imprimación y colocación de mezcla asfáltica P-401, y considerando las condiciones reales de ejecución de la obra en la Pista 16-34 del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, se hace necesario solicitar una prórroga del plazo contractual por **CUATRO (4) MESES**, con el fin de garantizar la correcta ejecución técnica, la seguridad operacional y la continuidad del servicio aeroportuario, posteriores a la fecha de terminación actual del contrato, 17 de enero de 2026.

La metodología constructiva validada y aplicada durante la ejecución del contrato establece que las actividades de nivelación se realizan mediante intervenciones parciales en franjas de aproximadamente 4 metros de ancho por 100 metros de longitud, con el propósito de mantener operativa la pista y cumplir con las restricciones operacionales definidas mediante NOTAM. Bajo este esquema, cada tramo longitudinal de 100 metros requiere ser intervenido en doce (12) secciones para completar el ancho total de pista, lo cual implica una ejecución secuencial y no simultánea de las actividades.

Adicionalmente, cada franja intervenida exige la ejecución completa del ciclo constructivo, el cual comprende: fresado controlado de la carpeta existente, limpieza y preparación de la superficie, aplicación de imprimación conforme a la norma FAA P-602, y posterior colocación de mezcla asfáltica P-401 modificada con polímeros.

Debido a las irregularidades geométricas y estructurales del pavimento existente, ampliamente documentadas en los estudios y en la ejecución previa, la colocación de la mezcla no se realiza en un solo levantamiento, sino que requiere entre dos (2) y tres (3) capas sucesivas, e incluso más en puntos críticos, con sus respectivos procesos de compactación, control de temperatura, control de densidades y verificación topográfica.

De manera simultánea, y como condición indispensable para la seguridad operacional del aeropuerto, al cierre de cada jornada nocturna es obligatorio construir transiciones temporales que se han estimado de 4 metros o más en sentido transversal y longitudinal, según la pendiente entre el pavimento nuevo y el existente. Estas transiciones deben cumplir pendientes longitudinales y transversales compatibles con la normativa aeronáutica (RAC 14 y lineamientos FAA) o similar, teniendo en cuenta que al día siguiente habría que retirarla, lo cual demanda tiempos adicionales de conformación, compactación, señalización y verificación, actividades que no estaban previstas como rendimientos directos en la programación inicial del contrato, pero que resultan indispensables para mantener la pista habilitada al tránsito aéreo.

Bajo estas condiciones, el avance diario efectivo se encuentra limitado tanto por el ancho reducido de intervención, como por la secuencia técnica obligatoria de capas –primera capa de nivelación y segunda capa de rodadura–, los tiempos de enfriamiento y control de calidad, y la ejecución diaria de rampas y transiciones provisionales. En términos prácticos, cada tramo longitudinal de 100 metros requiere múltiples jornadas para completar la totalidad de las secciones transversales, lo que se traduce en un número de intervenciones significativamente superior a doce (12) frentes efectivos para alcanzar el ancho completo de pista por cada segmento longitudinal.

Con base en los rendimientos reales observados en obra y en la experiencia acumulada hasta la abscisa K0+460, se estima técnicamente viable alcanzar aproximadamente la abscisa K0+730 durante el período adicional solicitado, siempre que se disponga del plazo suficiente para ejecutar las actividades bajo condiciones seguras y conformes a norma. En este contexto, la prórroga **DE CUATRO (4) MESES** no obedece a ineficiencias operativas, sino a la aplicación estricta de una metodología constructiva condicionada por la operación aeroportuaria, la geometría existente del pavimento y los estándares técnicos exigidos.

En consecuencia, la ampliación del plazo resulta técnica y objetivamente necesaria para ejecutar las cantidades adicionales definidas, garantizar la calidad, estabilidad y durabilidad del pavimento intervenido, y preservar la seguridad operacional de la Pista 16-34, sin comprometer la continuidad del servicio aeroportuario ni los requisitos normativos aplicables.

4. JUSTIFICACIÓN DE ANTICIPO DEL 50% DE LA ADICIÓN NO. 1

El Contratista de Obra solicita que dentro de la Adición No. 1 contractual se otorgue un anticipo equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor de la adición, con fundamento en los siguientes criterios financieros y operativos:

a) La ejecución de las actividades de nivelación de pista exige altos niveles de flujo de caja, particularmente para la adquisición de mezcla asfáltica modificada, contratación de equipos especializados, personal técnico y logística nocturna.

b) De acuerdo con lo informado por la AEROCIVIL, debido al cierre de ventanillas de pago, las actividades ejecutadas entre finales de diciembre de 2025 a febrero de 2026 serán pagadas hasta finales de marzo de 2026. Y el anticipo del 50% se considera necesario para garantizar la dinámica contractual y para suplir la ausencia de la facturación mensual estimada en mil doscientos millones de pesos por mes.

c) Conforme a la programación financiera del proyecto, para marzo de 2026 se estima haber ejecutado aproximadamente el 50% del valor de la adición, lo que generaría una presión significativa sobre el flujo de caja del contrato en ausencia de anticipo.

d) El otorgamiento del anticipo garantiza la continuidad de la obra, mitiga riesgos de desfinanciamiento, evita sobrecostos financieros y protege el principio de economía del contrato.

e) Teniendo en cuenta la suspensión de actividades de suministro de asfalto por paros armados que se vienen presentando en la zona, que no permiten el desplazamiento de los transportadores de asfalto de la ciudad de Barrancabermeja a Cucuta de manera periódica y fluida, consideramos necesario comprar el producto de asfalto modificado con polímeros y emulsión asfáltica con anticipación para poder terminar a tiempo y en los plazos contractuales la ejecución de todas las actividades en la pista 16-34.

f) El anticipo del 50% es totalmente viable, teniendo en cuenta que en otros procesos de la Entidad como el proceso de obra pública No. 25001321 H4 de 2025 se evidencia un anticipo del 40%. En este sentido, es potestad de la Entidad Contratante aceptar dicho anticipo y definir los acuerdos de pago según las disponibilidades presupuestales.

Desde la óptica del valor ganado, el anticipo permite mantener una relación equilibrada entre el Valor Planificado (PV), el Valor Ganado (EV) y el Costo Real (AC), evitando desviaciones críticas en la curva S del proyecto.

JUSTIFICACIÓN LEGAL

La presente solicitud de prórroga encuentra su fundamento en los principios de buena fe, equilibrio económico y ejecución continua del contrato estatal, consagrados en la Ley 80 de 1993, que rige las relaciones contractuales entre las entidades públicas y los contratistas del Estado. De manera expresa, el artículo 4° numeral 8 de la citada Ley dispone que las entidades estatales deben:

ARTÍCULO 4.- De los Derechos y Deberes de las Entidades Estatales. (…)

8o. Adoptarán las medidas necesarias para mantener durante el desarrollo y ejecución del contrato las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de proponer en los casos en que se hubiere realizado licitación o concurso, o de contratar en los casos de contratación directa. Para ello utilizarán los mecanismos de ajuste y revisión de precios, acudirán a los procedimientos de revisión y corrección de tales mecanismos si fracasan los supuestos o hipótesis para la ejecución y pactarán intereses moratorios.

Sin perjuicio de la actualización o revisión de precios, en caso de no haberse pactado intereses moratorios, se aplicará la tasa equivalente al doble del interés legal civil sobre el valor histórico actualizado. (…)"

En armonía con lo anterior, el numeral 9° del mismo artículo 4° establece el deber de las entidades de:

" (…) 9o. Actuarán de tal modo que por causas a ellas imputables, no sobrevenga una mayor onerosidad en el cumplimiento de las obligaciones a cargo del contratista. Con este fin, en el menor tiempo posible, corregirán los desajustes que pudieren presentarse y acordarán los mecanismos y procedimientos pertinentes para precaver o solucionar rápida y eficazmente las diferencias o situaciones litigiosas que llegaren a presentarse. (…)

De esta forma, el marco jurídico impone a la Entidad Contratante la obligación de adoptar las medidas necesarias para restablecer las condiciones contractuales iniciales cuando, durante la ejecución, se presentan circunstancias imprevistas, sobrevinientes o ajenas a la voluntad del contratista que afectan la normal ejecución del objeto contractual.

Bajo esta premisa, la prórroga del contrato constituye un instrumento jurídico legítimo y procedente para restablecer el equilibrio contractual, cuando las condiciones iniciales se ven alteradas por factores externos incluida la Interventoría, esta última al no reconocer las cantidades reales de los volúmenes de asfalto, que inciden directamente en el cumplimiento del plazo contractual, sin que ello implique modificación del objeto o del valor del contrato.

Asimismo, el artículo 15 de la Ley 80 de 1993, relativo a la Interpretación Unilateral, dispone que cuando surjan discrepancias que puedan conducir a la paralización o afectación grave del servicio público, la entidad deberá adoptar decisiones motivadas para garantizar la continuidad de la ejecución contractual. En este caso, la solicitud de prórroga constituye precisamente una medida preventiva para evitar la afectación del servicio público aeronáutico, asegurando que las obras de nivelación de la pista 16-34 del Aeropuerto Internacional Camilo Daza se culminen bajo condiciones técnicas seguras y dentro de los estándares de calidad exigidos por la AEROCIVIL y la normativa FAA P-401.

"(…) ARTÍCULO 15.- De la Interpretación Unilateral. Si durante la ejecución del contrato surgen discrepancias entre las partes sobre la interpretación de algunas de sus estipulaciones que puedan conducir a la paralización o a la afectación grave del servicio público que se pretende satisfacer con el objeto contratado, la entidad estatal, si no se logra acuerdo, interpretará en acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia. (…)"

De igual manera, el artículo 16 de la misma Ley, referente a la Modificación Unilateral del Contrato, establece que:

"(…) ARTÍCULO 16.- De la Modificación Unilateral. Si durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se deba satisfacer con él, fuere necesario introducir variaciones en el contrato y previamente las partes no llegan al acuerdo respectivo, la entidad en acto administrativo debidamente motivado, lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. (…)"

Si las modificaciones alteran el valor del contrato en veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, el contratista podrá renunciar a la continuación de la ejecución. En este evento, se ordenará la liquidación del contrato y la entidad adoptará de manera inmediata las medidas que fueren necesarias para garantizar la terminación del objeto del mismo.

Si bien, en este caso no se trata de una modificación de fondo en el objeto contractual, la prórroga del contrato se enmarca dentro del mismo espíritu del artículo 16, en tanto busca evitar la afectación grave del servicio público aeroportuario y asegurar la no terminación adecuada de las obras, de conformidad con los estándares técnicos, ambientales y operativos exigidos, tratando de equilibrar de manera justa la conciliación de cantidades de Obra, de tal forma que se logre el resultado esperado y se puedan continuar con los trabajos.

En este orden de ideas, a la fecha se encuentra superado más del 50% en las cantidades de asfalto, por que le solicitamos a la Interventoría y a la Entidad tramitar la prórroga respectiva por lo anteriormente sustentada.

De conformidad con los principios que rigen la contratación estatal, en especial los de planeación, economía, responsabilidad, continuidad del servicio público y prevalencia del interés general, las entidades estatales se encuentran habilitadas para introducir modificaciones contractuales cuando estas resulten necesarias para garantizar la adecuada ejecución del objeto contractual, siempre que no se altere su naturaleza y se respeten los límites legales establecidos.

El artículo 40 de la Ley 80 de 1993 autoriza expresamente la modificación de los contratos estatales durante su ejecución, señalando que estos "*podrán ser modificados cuando las necesidades del servicio lo exijan o las circunstancias lo aconsejen*". En concordancia, la Ley 1150 de 2007 y su reglamentación permiten las

adiciones en valor hasta por el cincuenta por ciento (50%) del valor inicial del contrato, límite que se respeta plenamente en la presente solicitud.

La jurisprudencia del Consejo de Estado – Sección Tercera ha reiterado que las adiciones contractuales no solo son válidas, sino necesarias, cuando se presentan circunstancias técnicas sobrevinientes que no pudieron ser previstas razonablemente al momento de la estructuración del contrato. En este sentido, se ha precisado:

> *"La modificación del contrato estatal durante su ejecución es jurídicamente viable cuando responde a la necesidad de cumplir adecuadamente el objeto contractual y de satisfacer el interés público comprometido, siempre que no se desnaturalice el contrato ni se vulneren los límites legales."* **Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 26 de abril de 2006, Exp. 15022.**

En el caso concreto, la adición solicitada tiene como finalidad continuar la ejecución del objeto inicialmente pactado, esto es, la nivelación de la Pista 16-34, frente a circunstancias técnicas verificadas durante la ejecución (ajustes de diseño, mayores espesores, condiciones reales del pavimento y restricciones operativas), sin que ello implique una modificación sustancial del objeto contractual ni la introducción de actividades ajenas al mismo.

El equilibrio económico del contrato constituye uno de los pilares del régimen de contratación estatal. Conforme a la doctrina y jurisprudencia, este principio garantiza que las condiciones económicas existentes al momento de la celebración del contrato se mantengan durante su ejecución, de modo que ninguna de las partes asuma cargas que no le son imputables.

El Consejo de Estado ha señalado de manera reiterada que, cuando sobrevienen circunstancias imprevistas o modificaciones técnicas necesarias para la ejecución del objeto, la Entidad tiene el deber jurídico de restablecer el equilibrio económico del contrato:

> *"Cuando hechos sobrevinientes, no imputables al contratista, alteran de manera significativa la ecuación económica del contrato, la Administración está obligada a adoptar las medidas necesarias para su restablecimiento, so pena de vulnerar el principio de equidad contractual."* **Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 9 de febrero de 2011, Exp. 18080.**

La necesidad de ampliar el plazo y adicionar recursos para continuar la nivelación de la pista hasta una abscisa técnicamente razonable responde precisamente a la obligación de preservar dicho equilibrio, evitando que el contratista asuma costos financieros, técnicos y operativos derivados de situaciones que no estaban plenamente determinadas al momento de la contratación.

El otorgamiento de un anticipo dentro de una adición contractual se encuentra plenamente habilitado por el ordenamiento jurídico colombiano, siempre que esté debidamente justificado y sujeto a mecanismos de control y amortización. El anticipo no constituye un pago anticipado, sino un instrumento financiero para garantizar la ejecución adecuada del contrato.

Sobre este punto, el Consejo de Estado ha sido enfático al señalar:

> *"El anticipo es un mecanismo de financiación del contrato estatal que tiene por finalidad permitir al contratista contar con los recursos necesarios para iniciar o continuar la ejecución del objeto contractual, sin que ello implique un pago por actividades no ejecutadas."* **Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 19 de agosto de 2010, Exp. 18059.**

Así mismo, la jurisprudencia ha reconocido que el anticipo es particularmente procedente en contratos de obra pública, donde la ejecución demanda una alta inversión inicial, adquisición de materiales, movilización de equipos y contratación de personal especializado:

> *"En los contratos de obra, el anticipo cumple una función esencial de apalancamiento financiero, orientada a asegurar la continuidad del proyecto y la correcta ejecución de las obligaciones contractuales."*
> **Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 28 de abril de 2014, Exp. 25022.**

En el presente caso, la solicitud de anticipo del 50% del valor de la adición se justifica, además, por una circunstancia objetiva y documentada: la imposibilidad temporal de pago oportuno por parte de la Entidad para las actividades ejecutadas entre finales de diciembre de 2025 y febrero de 2026, las cuales serán reconocidas hasta finales de marzo de 2026; previsión del material asfaltico para mantenerlo en la planta de producción, teniendo en cuenta que pueden continuar los paros armados en la zona que impidan poder tener el suministro de asfalto a tiempo y se pueda paralizar la obra.

Esta situación, ajena al contratista, genera un impacto directo en el flujo de caja del contrato, lo que hace jurídicamente razonable y proporcional el otorgamiento del anticipo solicitado.

La obra objeto del contrato se ejecuta sobre una infraestructura aeroportuaria estratégica, cuya operación se encuentra directamente vinculada a la seguridad aérea y a la prestación de un servicio público esencial. En este sentido, la jurisprudencia ha reconocido que las decisiones contractuales deben orientarse a garantizar la continuidad y eficiencia del servicio:

> *"La Administración debe adoptar las decisiones contractuales necesarias para asegurar la continuidad del servicio público, evitando interrupciones injustificadas que comprometan el interés general."* Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 3 de diciembre de 2007, Exp. 16215.

La adición en plazo y valor, junto con el anticipo solicitado, se erige entonces como una medida jurídica razonable, proporcional y necesaria para asegurar la continuidad de la intervención en la Pista 16-34, evitando suspensiones por desfinanciamiento y protegiendo la inversión pública ya ejecutada.

En consecuencia, y conforme al marco normativo expuesto, la Adición No. 1 y Prórroga No. 2 del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025 se presenta como una medida necesaria, legalmente procedente y ajustada

a los principios de eficacia, economía y buena administración, garantizando la continuidad del servicio público y el cumplimiento cabal de los fines estatales previstos en el contrato.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Considerando la presente solicitud de Adición No. 1 al contrato de Obra por el monto del contrato de **CUATRO MIL CUATROCIENTOS SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE PESOS M/CTE ($ 4.407.745.347,00),** De acuerdo con lo presentado, se evidencia que el contrato no ha superado en sus adicciones, el 49.99% del valor inicial permitido por la Ley 80 de 1993, es decir, se está solicitando con la adición No. 1 un incremento de 3.096 SMMLV para el 2025 para un valor total adicionado del 50% en SMMLV, que se detalla a continuación:

Concepto	Valor (COP)	Equivalente en SMLMV 2025
Valor del contrato inicial	$8.815.490.694	6.193 SMLMV
Valor Adición No. 1	$4.407.745.347	3.096 SMLMV
NUEVO VALOR DEL CONTRATO	**$13.224.070.161**	**9.289 SMLMV**

Nota: El equivalente en Salarios Mínimos Legales Vigentes (SMLV) se calculará con base en el SMLV vigente al momento de la suscripción de la adición, redondeado a cero (0) decimales, conforme a los criterios presupuestales de la Entidad.

Por lo anterior, la adición solicitada se encuentra dentro del límite legal del cincuenta por ciento (50%) del valor inicial del contrato, permitiendo financiar la continuación de las actividades de nivelación sin desbordar los topes establecidos por la normativa de contratación estatal.

Adicionalmente, se precisa que el contrato de obra no presenta a la fecha atraso alguno a corte del 26 de diciembre de 2025, de acuerdo con la reprogramación de aprobada por la Interventoría, a fecha enero 10 de 2026, y debido a ello, no existe impedimento alguno para contar con la Adición No. 1 y Prórroga No. 2 solicitada.

En consecuencia, el anticipo solicitado no constituye un beneficio financiero indebido para el contratista, sino una herramienta de gestión contractual orientada a asegurar la eficiencia, continuidad y economía del contrato, en concordancia con los principios que rigen la contratación estatal, y bajo el entendido de que dicho anticipo se someterá a los mismos mecanismos de control, seguimiento, legalización y amortización establecidos contractualmente para el anticipo inicial.

EVIDENCIAS APORTADAS

Adjunto a este documento, se presenta el siguiente conjunto de anexos organizados por carpetas temáticas:

- **Comunicados -** Esta carpeta contiene los comunicados de remisión y solicitud realizada por el contratista:

- ✓ AERO-CUCUTA-0318
- ✓ FORMATO 76 ACTA DE MODIFICACION DE CANTIDADES DE OBRA
- ✓ Cronograma de prorroga No. 2

- **Pólizas - Esta carpeta contiene:**

- ✓ 400065455_1
- ✓ 400065453 ANEXO 1

CONCEPTO INTERVENTOR O SUPERVISOR

En mi calidad de Interventor del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, y con fundamento en el seguimiento técnico, administrativo y financiero efectuado durante la ejecución del proyecto, me permito emitir concepto técnico favorable a la Modificación No. 2, Adición No. 1 y Prórroga No. 2 solicitadas.

Mediante el Oficio No. INTCU-PST-0437 del 29 de diciembre de 2025, esta Interventoría otorgó aval técnico a la modificación solicitada, al verificarse que, como resultado de la etapa de apropiación de los estudios y diseños definitivos, así como de las condiciones reales del pavimento existente, se hizo necesario realizar un balance de mayores y menores cantidades de obra para garantizar el cumplimiento del objeto contractual.

En particular, se evidenció la necesidad de incrementar cantidades en actividades críticas tales como fresado de carpeta asfáltica, suministro, extendido y compactación de mezcla asfáltica P-401 modificada con polímeros, y aplicación de imprimación con emulsión asfáltica, derivadas de irregularidades longitudinales y transversales, hundimientos diferenciales y variaciones significativas de espesor en el tramo comprendido aproximadamente entre las abscisas K0+460 y K0+730, conforme a los perfiles y cálculos volumétricos validados por la Interventoría.

Así mismo, se justifica técnicamente la inclusión de ítems no previstos, tales como la aplicación de imprimante acrílico previo a la demarcación horizontal y la rehabilitación estructural puntual mediante geomalla, así como la utilización de la bolsa de ayudas visuales y recuperación de pavimento, actividades indispensables para garantizar la calidad, durabilidad y seguridad operacional de la pista, sin desnaturalizar el objeto contractual.

Las variaciones de cantidades obedecen a condiciones técnicas objetivas, debidamente sustentadas en el Formato 76 y su anexo de justificación, y no son imputables al contratista. En consecuencia, la modificación solicitada resulta técnicamente procedente, necesaria y coherente con los principios de planeación, continuidad del servicio público y protección de la inversión pública, razón por la cual esta Interventoría emite concepto técnico favorable para su trámite y aprobación por parte de la Entidad.

Nombre: NESTOR CAMILO ARTUNDUAGA AVILA

Cargo: REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO INTERPISTAS 25 – NIT: 901.959.447-3