Bogotá D.C., 29 de diciembre de 2025

AERO-CUCUTA-0360

Señores:
CONSORCIO INTERPISTAS 25
Atn. **Liliana Jauregui Aparicio**
Directora de Interventoría
Interconcucuta@gmail.com
Consorciointerpistas25@gmail.com
Ciudad

Referencia: CONTRATO DE OBRA No. 25000602 H4 DE 2025, cuyo objeto corresponde a "REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA".

Asunto: Solicitud de Modificación No. 2, Prorroga No. 2 y Adición No. 1 al Contrato de Obra 25000602 H4 de 2025.

Cordial saludo,

Mediante la presente nos permitimos elevar a la Interventoría **SOLICITUD DE MODIFICACIÓN NO. 2, PRORROGA NO. 2 Y ADICIÓN NO. 1 AL CONTRATO DE OBRA 25000602 H4 de 2025**, bajo los siguientes argumentos técnicos y jurídicos:

1. ANTECEDENTES DEL CONTRATO

1. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL-AEROCIVIL tramito el Proceso de Contratación número 25000602 H4 DE 2025 con objeto "REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA" a través de la plataforma SECOP II.

2. Mediante Resolución No. 01251 del 03 de junio de 2025 se adjudicó el contrato al Contratista CONSORCIO PISTA 16-34, de conformidad con la normatividad vigente, además de los criterios previstos en el Pliego de Condiciones, Anexos y demás documentos del proceso de selección.

3. La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL-AEROCIVIL y el CONSORCIO PISTA 16-34, realizaron los trámites para la suscripción del Contrato de Obra 25000602 H4 de 2025, y que conforme a su CLAUSULA 5. VALOR DEL CONTRATO, el valor del contrato se estableció en OCHO MIL OCHOCIENTOS QUINCE MILLONES

CUATROCIENTOS NOVENTA MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($8.815.490.694) incluyendo AIU e IVA sobre la utilidad.; lo anterior, además de conformidad con la CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO se determinó el plazo por SEIS (6) MESES, contados a partir de la firma del acta de inicio, sin exceder el 16 de diciembre de 2025

4. La fecha de terminación inicial del contrato de obra se encontraba establecida para el 16 de diciembre de 2025.

5. Que el quince (15) de diciembre de 2025 se suscribió la prórroga del Contrato de Obra por un plazo de VIENTICINCO (25) días calendario, teniendo nueva fecha de terminación para el día 10 de enero de 2026.

6. Que el 22 de diciembre de 2025, se suscribió la suspensión No. 1 del contrato de obra por un plazo de siete (07) días calendario, debido a la situación de orden público presentado en la zona, por lo cual la nueva fecha de terminación del contrato es el 17 de enero de 2026.

7. Cabe resaltar que actualmente no se presenta procesos sancionatorios de carácter contractual en contra del CONSORCIO PISTA 16-34, y tampoco la Supervisión del Contrato desarrollada por la misma Entidad ha radicado ningún tipo de solicitud sobre este asunto, evidenciando nuestro compromiso y cumplimiento.

8. De acuerdo con los requisitos establecidos para la ejecución del Contrato de Obra y a la suscripción de la prórroga No. 1 se tramitaron las siguientes garantías:

Tabla 1 Garantías contratista de Obra

AMPARO	NUMERO	VALOR	VIGENCIA DESDE	VIGENCIA HASTA
1. CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	PÓLIZA No. 400065453 expedido por nacional de seguros 15/12/2025. Anexo No.2	$1.763.098.138.80	15/12/2025	10/05/2026
2. PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES LABORALES		$1.763.098.138.80	15/12/2025	10/01/2029
3. BUEN MANEJO Y CORRECTA INVERSION DEL ANTICIPO		$971.597.779.00	15/12/2025	10/01/2026
4. ESTABILIDAD DE LA OBRA		$1.763.098.138.80	10/01/2026	10/01/2031
5. CALIDAD Y CORRECTO		$285.505.103.20	10/01/2026	10/01/2029

AMPARO	NUMERO	VALOR	VIGENCIA DESDE	VIGENCIA HASTA
FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES Y EQUIPOS SUMINISTRADOS				
6. CALIDAD DEL SERVICIO		$84.807.000.00	10/01/2026	10/01/2028
RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL	PÓLIZA No. 400065455 expedido por nacional de seguros 15/12/2025. Anexo No.2	$711.750.000.00	15/12/2025	10/01/2026

Fuente: Consorcio Pista 16-34.

2. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA DE LA MODIFICACIÓN No. 2, 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+900, 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+900, 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.

ÍTEM DE PAGO	CONDICIONES INICIALES CONTRATO		MODIFICACIONES VARIACIÓN PRESENTE ACTA		CONDICIONES ACTUALIZADAS	
	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	+	51176,43	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

2.1. ÍTEM 2.1 – Fresado carpeta asfáltica, incluye cargue, transporte, retiro y disposición de escombros en sitio autorizado

Unidad de pago: m²
Cantidad para adicionar: 14.797,00 m²

Necesidad técnica de la actividad: La adición del ítem de fresado de carpeta asfáltica es técnicamente necesaria para permitir la continuidad de las actividades de nivelación longitudinal y transversal de la Pista 16-34 en el tramo comprendido entre las abscisas K0+460 a la K0+730, sector que hace parte del alcance funcional del contrato y que presenta deformaciones, irregularidades y variaciones de cota similares a las observadas en los tramos ya intervenidos.

El fresado constituye una actividad previa e indispensable para:

- Retirar capas asfálticas deterioradas o con deformaciones permanentes.
- Regularizar la superficie existente antes de la colocación de nuevas capas de mezcla asfáltica.
- Garantizar la adherencia entre la estructura existente y las capas nuevas.
- Permitir el cumplimiento de las cotas de diseño aprobadas en los estudios geométricos y de pavimentos.

La experiencia constructiva acumulada en el tramo K0+000–K0+460 ha demostrado que el comportamiento del pavimento existente exige fresados controlados, variables en profundidad, para lograr una rasante compatible con los criterios de seguridad operacional exigidos por la normativa FAA y RAC 14. Por tanto, el incremento de área a fresar entre abscisas K0+460 a la K0+730, es coherente con la metodología constructiva validada y resulta indispensable para la correcta ejecución del contrato.

2.2. ÍTEM 2.2 – Suministro, extendido y compactación de mezcla asfáltica P-401 modificada con polímeros (norma FAA).

Unidad de pago: m³
Cantidad para adicionar: 3192,30 m³
Necesidad técnica de la actividad: La adición de volumen de mezcla asfáltica P-401 modificada con polímeros se requiere para ejecutar la nivelación estructural y funcional del pavimento en el tramo comprendido entre las abscisas K0+460 a la K0+730, una vez realizado el fresado y la preparación de la superficie. Las condiciones reales del pavimento existentes en este sector evidencian:

- Hundimientos diferenciales.
- Irregularidades longitudinales y transversales.
- Variaciones significativas de espesor requeridas para alcanzar la rasante de

diseño.

Estas condiciones hacen técnicamente inviable limitar la intervención a un espesor uniforme, siendo necesario aplicar espesores variables, en múltiples capas, para cumplir con:

- El diseño de pavimentos aprobado.
- Los requisitos de resistencia estructural.
- La vida útil esperada del pavimento.
- La seguridad operacional de la pista.

La cantidad para adicionar se fundamenta en cálculos volumétricos derivados de los perfiles longitudinales y transversales proyectados para el tramo K0+505–K0+850, manteniendo los mismos criterios técnicos aplicados en los sectores previamente ejecutados y validados por la Interventoría.

2.3. ÍTEM 2.5 – Suministro de imprimación con emulsión asfáltica según norma FAA P-602

Unidad de pago: m²
Cantidad para adicionar: 51.176,43m²
Necesidad técnica de la actividad: La aplicación de imprimación con emulsión asfáltica es una actividad obligatoria y complementaria al fresado y a la colocación de mezcla asfáltica en el tramo abscisas K0+460 a la K0+730, dado que:

- Garantiza la adecuada adherencia entre la superficie existente fresada y las nuevas capas asfálticas.
- Reduce la absorción de ligante por parte de capas inferiores.
- Mejora la durabilidad del sistema estructural del pavimento.
- Cumple con los requisitos técnicos establecidos en la norma **FAA P-602** y en el Anexo Técnico del contrato.

La cantidad para adicionar corresponde al área efectiva a intervenir en dicho tramo, calculada con base en el ancho operativo definido para la pista y en coherencia con las superficies realmente tratadas. La experiencia en obra ha demostrado que la no aplicación de imprimación en sectores intervenidos genera riesgos de delaminación prematura, por lo cual su inclusión es técnicamente indispensable para garantizar la calidad y estabilidad del pavimento final.

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.

2.4. 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.

2.5. 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.

2.6. Bolsa de Valores – Ítems de Ayudas Visuales y Recuperación de Pavimento

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.

3. JUSTIFICACIÓN DE PRÓRROGA

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 FINANCIERA

4.1. Análisis del valor contractual y capacidad de adición

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	**$13.223.236.041**	**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.

4.2. Justificación de Anticipo del 50% de la Adición No. 1

Se 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.

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.

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.

5. JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

5.1. Procedencia legal de la adición en plazo y valor

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.

5.2. Principio de equilibrio económico del contrato

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.

5.3. Legalidad y finalidad del anticipo en contratos estatales

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.

5.4. Principios de continuidad del servicio público y eficiencia administrativa

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.

5.5. Conclusión jurídica

En consecuencia, desde el punto de vista jurídico, la adición en plazo y valor es plenamente procedente, al encontrarse dentro de los límites legales y orientarse al cumplimiento del objeto contractual.

Adicionalmente, el anticipo del 50% del valor de la adición se encuentra debidamente justificado como mecanismo de financiación, acorde con la naturaleza del contrato de obra y las condiciones reales de ejecución y pago.

La solicitud se ajusta a la jurisprudencia reiterada del Consejo de Estado y a los principios de la contratación estatal, en particular los de equilibrio económico, planeación, economía, responsabilidad y continuidad del servicio público.

6. CONCLUSIÓN

A manera de conclusión, y con fundamento en los análisis técnicos, financieros y jurídicos expuestos, se solicita respetuosamente a la AEROCIVIL y a la Interventoría la aprobación de una prórroga del plazo contractual por **CUATRO (4) MESES**, así como la adición presupuestal al Contrato de Obra por un valor de **CUATRO MIL CUATROCIENTOS SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE PESOS ($4.407.745.347,00),** con el fin de continuar la ejecución de las actividades de nivelación de la Pista 16-34 desde la abscisa K0+460 hasta, aproximadamente la abscisa K0+730, bajo las condiciones técnicas, operativas y normativas vigentes.

Por lo que tambien, se solicita la modificación e inclusión del Balance No. 2, los cuales contemplan la inclusión del NP-01 y NP-02, inclusión de ítems para la redistribución de bolsa de valores de Ayudas Visuales, para la respectiva ejecución de las obras.

Así mismo, se solicita la autorización de un anticipo equivalente al cincuenta por ciento (50 %) del valor de la adición No. 1, como mecanismo indispensable para garantizar la disponibilidad de recursos, el adecuado flujo de caja y la continuidad de la obra, considerando las particularidades financieras informadas por la Entidad respecto a los cierres de ventanillas de pago y los tiempos proyectados de desembolso. Se deja expresa constancia de que dicho anticipo se regirá por las mismas condiciones contractuales, cláusulas, procedimientos de seguimiento, control, legalización y destinación específica establecidas para el anticipo inicialmente pactado en el contrato, incluyendo los mecanismos de control por parte de la Interventoría y la Entidad, así como las obligaciones de amortización y reporte correspondientes.

La aprobación conjunta de la prórroga No. 2, la adición No. 1 y el otorgamiento del 50% del anticipo permitirá asegurar la ejecución eficiente, segura y conforme a norma del objeto contractual, salvaguardando la operatividad del aeropuerto y el cumplimiento de los fines del contrato estatal.

Cordialmente,

GERARDO SEGURA
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO PISTA 16-34

Anexos: RAR.
Copias: Archivo
Supervisor del Proyecto – Ceidy Betin

+57 3157821034
pistacucuta@gmail.com
gerardosp@gmail.com
CL 46 A # 82 - 54 BG 1
Bogotá, D.C.

Apoyo a la supervisión- Juan Carlos Páez
JCSG-JCS/jcsg

+57 3157821034
pistacucuta@gmail.com
gerardosp@gmail.com
CL 46 A # 82 - 54 BG 1
Bogotá, D.C.