PROINCELECT SAS
NIT. 900.435.606-5

GCH-039-25

Barranquilla, 05 de Diciembre del 2025.

Dr. ANDRES FÉLIPE HORTA ROJAS
REPRESENTANTE LEGAL SUPLENTE
EMPRESA DE ENERGÍA DEL PACÍFICO SA ESP (DISPAC)
Av. Calle 26 No. 69D – 91
Centro Empresarial Arrecife - Torre 1 Of. 804
Bogotá

REFERENCIA: CONTRATO DE OBRA DG-082-2025 CUYO OBJETO ES "CONTRATO DE OBRA PARA LA IMPLEMENTACION DE LA CENTRAL DE GENERACIÓN HIDRIDA PARA LA AMPLIACIÓN DE LA COBERTURA A LAS COMUNIDADES DE LA ZONA DE INFLUENCIA DE GUACHALITO EN EL MUNICIPIO DE NUQUI, DEPARTAMENTO DEL CHOCÓ BOGOTA" CELEBRADO ENTRE DISPAC SA ESP Y UNIÓN TEMPORAL INTERNUQUI-2025.

ASUNTO: AVAL SOLICITUD DE PRORROGA AL CONTRATO DE OBRA.

Cordial saludo

En mi calidad de interventor derivado del referenciado contrato de obra, nos permitimos estudiar y remitir para su conocimiento la solicitud de prorroga recibida por parte del contratista de obra Unión Temporal Internuquí 2025 el 03 de Diciembre de 2025. Por medio del presente, se remite aval a la solicitud por un término de treinta y nueve (39) días calendario adicionales, es decir, hasta el treinta (30) de enero del 2026, teniendo en cuenta lo siguiente:

I. CAUSAS QUE MOTIVAN LA PRORRÓGA

De acuerdo con la solicitud recibida por interventoría mediante radicado No. GCH-EJE-2025-18 del 03 de Diciembre de 2025, el contratista de obra Unión Temporal Internuquí 2025, solicita una prórroga por un término de treinta y nueve (39) días calendario, modificando el plazo del referenciado contrato de obra, argumentando lo siguiente:

> *(…)* ***1. Contingencias concurrentes por orden público y cierre total del corredor vial Chocó – Risaralda, con afectación directa al cronograma contractual***
>
> *Durante las gestiones logísticas adelantadas para el transporte de equipos y materiales necesarios para la ejecución del proyecto, la UT enfrentó dos contingencias externas, imprevisibles y no atribuibles a su gestión, que afectaron de manera directa el cumplimiento del cronograma contractual.*
>
> *En primer lugar, en el puerto de La Palera, en el marco de las averiguaciones para coordinar el despacho de carga desde Buenaventura hacia Nuquí, personas no identificadas se acercaron al personal encargado indicando que cualquier movimiento de carga en ese punto estaría condicionado al pago de sumas de dinero*

para permitir el tránsito, señalando actuar bajo el nombre del grupo denominado "los dueños del pueblo".

Esta situación configuró un riesgo real e inmediato para la integridad del personal y la seguridad de los equipos, lo que obligó a la suspensión de cualquier operación logística en ese puerto.

Como consecuencia directa de este riesgo —totalmente ajeno a la UT—, y dado que los materiales ya se encontraban ubicados en Buenaventura, fue necesario habilitar una ruta alterna de emergencia, desplegando un transporte terrestre mediante dos camiones desde Buenaventura hacia Pereira, con el fin de posteriormente continuar la movilización hacia el puerto de Meluk, punto viable para proseguir con el tránsito hacia Nuquí y Guachalito.

No obstante lo anterior, durante la ejecución de esta ruta alterna, el día 2 de diciembre de 2025 se presentó un derrumbe de grandes proporciones en la vía que comunica los departamentos de Chocó y Risaralda, ocasionando el cierre total del corredor vial, dejando incomunicadas ambas regiones e impidiendo el tránsito de carga, equipos y personal técnico. Este evento, por su naturaleza súbita, irresistible y no previsible, constituye un claro caso de fuerza mayor en los términos de la normativa contractual y jurisprudencial aplicable.

La combinación de estas dos contingencias —riesgo de orden público en La Palera y cierre total del eje vial Chocó–Risaralda— generó retrasos logísticos inevitables, incremento en los tiempos de tránsito y la necesidad de adelantar nuevas coordinaciones operativas para salvaguardar la integridad del personal y asegurar, en la medida de lo posible, la continuidad del proyecto.

Es importante destacar que ambos eventos fueron informados y discutidos con la Interventoría y la Supervisión durante la reunión de seguimiento del 26 de noviembre de 2025, quedando plenamente reconocido que estas circunstancias externas afectan de manera directa el cronograma contractual y no son atribuibles a la UT, configurándose causales objetivas de prórroga conforme al régimen de contratación pública y al principio de equilibrio económico del contrato.

Tiempo de afectación: 19 días

2. Contingencias en los Sistemas Informáticos Electrónicos de la DIAN que afectan la cadena de importación

Nos permitimos informar que, conforme a la trazabilidad logística del proyecto, se confirmó el arribo a puerto del embarque requerido para la ejecución contractual, con los siguientes detalles: Motonave MAERSK SKARSTIND, Muelle Buenaventura – TC BUEN SA, con Arribo (ATA) el 26 de noviembre de 2025 a las 18:00 horas, procedente de Shanghái y con destino Buenaventura, teniendo como fecha estimada de desconsolidación el 29 de noviembre de 2025, según Manifiesto No. 116575016339092, buque de bandera Liberia.

Sin embargo, pese a que el cargamento arribó en la fecha indicada, a la fecha no se ha recibido la nacionalización de los equipos, debido a contingencias externas ajenas por completo a la UT Internuquí. En particular, los Sistemas Informáticos Electrónicos de la DIAN han presentado fallas severas, ampliamente divulgadas y reconocidas por la propia autoridad aduanera, las cuales han paralizado funciones críticas de comercio exterior.

Estas afectaciones se encuentran registradas en los Comunicados Oficiales DIAN Nos. 236 y 237, que dan cuenta de lo siguiente:

Comunicado 236: suspensión de los servicios de carga de importaciones, exportaciones y del sistema SYGA, lo que impide procesar operaciones indispensables para avanzar en las etapas de levante y retiro de mercancías.

Comunicado 237: suspensión de los servicios electrónicos de fiscalización, PQSR y del sistema para el registro de contratos de importación de tecnología, impactando trámites conexos y complementarios al proceso aduanero.

A ello se suma la evidencia periodística difundida por Revista Semana, que reporta la paralización de diversas plataformas tecnológicas esenciales para el comercio exterior, generando demoras sustanciales en los tiempos de levante, nacionalización y salida de mercancías desde los depósitos portuarios.

En consecuencia, estas circunstancias —institucionales, imprevisibles y completamente externas a la UT Internuquí— han afectado de manera directa la disponibilidad oportuna de los equipos e insumos esenciales para la ejecución contractual, impidiendo a la fecha su nacionalización dentro de los tiempos previstos y generando retrasos no imputables al contratista.

Dado que la nacionalización constituye un requisito indispensable para el retiro, traslado y posterior instalación de los equipos en sitio, la persistencia de estas contingencias afecta el cronograma contractual, configurando una causal objetiva para su ajuste en los términos del régimen de contratación pública y del principio de equilibrio económico.

Tiempo de afectación: 10 días a la fecha con posible afectación de más tiempo.

3. Restricciones logísticas marítimas y terrestres en el Pacífico colombiano

Durante los meses de octubre y noviembre de 2025, la Dirección General Marítima (DIMAR), el IDEAM y las Capitanías de Puerto emitieron múltiples alertas por fuertes mareas, mar de fondo, oleaje peligroso y condiciones oceánicas adversas en el Pacífico colombiano. Entre el 20 y el 27 de octubre, DIMAR advirtió sobre un incremento significativo del nivel del mar y oleaje anómalo que obligó a suspender la navegación de embarcaciones menores.

De igual forma, en noviembre se registraron fenómenos de marea viva y mar de leva que afectaron la operación marítima en Nuquí, Bahía Solano y el Parque Nacional Utría, generando cierres temporales de playas, restricciones de desembarque y suspensión de rutas marítimas. Estas condiciones —públicas, verificables y completamente externas al contratista— han limitado de manera estructural la posibilidad de ejecutar un flujo logístico regular hacia el litoral chocoano.

Tiempo de afectación: 10 días.

(…)

II. CONCEPTO DE INTERVENTORÍA Y AVAL A LA SOLICITUD DE PRORROGA DEL CONTRATO DE OBRA Y SOLICITUD DE PRORROGA DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA

Una vez analizada la solicitud elevada por el contratista, así como todos los documentos técnicos, logísticos y administrativos allegados, esta interventoría procede a emitir el presente concepto orientado a determinar la procedencia y justificación de la prórroga requerida para el contrato de obra. En cumplimiento de nuestras funciones se llevó a cabo la verificación integral de los anexos remitidos, del cronograma actualizado, de la trazabilidad logística, de la evidencia documental, y de los registros de seguimiento que reposan en la interventoría, constatando que la información presentada por la UT es coherente, completa y consistente con las circunstancias expuestas.

Del análisis técnico efectuado se estableció que el contratista enfrentó contingencias externas, imprevisibles y no atribuibles a su gestión, que impactaron de manera directa la ruta crítica del proyecto y afectaron el cumplimiento del cronograma contractual. En primer lugar, se notificó la existencia de un riesgo de orden público en el puerto de La Palera por parte del contratista de obra en reunión de seguimiento, donde personas no identificadas intentaron condicionar el movimiento de carga al pago de sumas de dinero alegando actuar bajo el nombre de un grupo ilegal, situación que constituyó un riesgo real para la integridad del personal y obligó a suspender cualquier operación logística en dicho punto. Debido a esta circunstancia, la UT debió habilitar una ruta alterna de emergencia para proteger su personal y garantizar la continuidad del proyecto. Paralelamente, durante la ejecución de esta ruta alterna entre Buenaventura, Pereira y Puerto Meluk, se presentó el 2 de diciembre de 2025 un derrumbe de grandes proporciones en el corredor vial que comunica los departamentos de Chocó y Risaralda, ocasionando el cierre total de la vía e impidiendo la movilización de carga, equipos y personal técnico. Este evento, por su carácter súbito e irresistible, constituye un claro caso de fuerza mayor (LINK). Asimismo, se verificó información oficial y se constató por parte de la interventoría que adicionalmente el día 03 de diciembre del 2025 integrantes del ELN incendiaron furgones en la vía Panamericana entre Risaralda y Chocó, lo que agravó aún más las restricciones de movilidad en la región y aumentó la afectación al transporte de materiales indispensables para la ejecución contractual (LINK). En conjunto, estas contingencias generaron un impacto certificado de diecinueve (19) días sobre el cronograma de obra, plenamente justificados y no imputables al contratista.

De igual manera, el embarque correspondiente a los equipos requeridos para el proyecto, verificando que el buque MAERSK SKARSTIND arribó a Buenaventura el 26 de noviembre de 2025. No obstante, a la fecha de la revisión no ha sido posible obtener la nacionalización de la carga debido a fallas severas en los Sistemas Informáticos Electrónicos de la DIAN, ampliamente reconocidas por la propia autoridad aduanera en los Comunicados Oficiales 236 y 237. Estas fallas incluyen la suspensión de los servicios de carga de importaciones, del sistema SYGA, de los servicios electrónicos de fiscalización, de PQRS y del sistema de registro de contratos de importación de tecnología, afectando directamente los trámites de levante y retiro de mercancías. Esta interventoría verificó que dichas fallas, sumadas a la congestión operativa generada, han impedido completar el proceso de nacionalización en los tiempos previstos, ocasionando una afectación acumulada de diez (10) días a la fecha, con la posibilidad cierta de extenderse, pues la problemática continúa vigente y su duración depende exclusivamente de la restitución de los sistemas de la DIAN, un factor completamente externo al contratista.

Adicionalmente, se confirmó que durante los meses de octubre y noviembre de 2025 se presentaron restricciones marítimas y terrestres en el Pacífico colombiano derivadas de alertas oficiales emitidas por DIMAR, IDEAM y las Capitanías de Puerto, relacionadas con mareas vivas, mar de fondo, oleaje anómalo, cierre temporal de playas y suspensión de operaciones de embarcaciones menores en Nuquí, Bahía Solano y el Parque Nacional Utría. Estas condiciones, plenamente acreditadas, limitaron de manera significativa la posibilidad de ejecutar un flujo logístico regular hacia la zona de intervención y generaron retrasos adicionales por un total de diez (10) días no atribuibles al contratista.

Con base en la verificación exhaustiva de la evidencia documental aportada, del cronograma impactado y de la naturaleza externa e imprevisible de los eventos descritos, esta interventoría concluye que las afectaciones reportadas son reales, debidamente acreditadas y corresponden a hechos constitutivos de fuerza mayor. El contratista ha demostrado haber actuado de manera diligente, adoptando rutas alternas, protegiendo a su personal, manteniendo comunicación permanente con la interventoría y la supervisión, y documentando cada una de las contingencias que han incidido sobre la ejecución del contrato. En virtud de lo anterior, y considerando que los eventos descritos tienen incidencia directa sobre la ruta crítica del proyecto y afectan el equilibrio económico y operativo del contrato, esta interventoría avala la solicitud de prórroga presentada por el contratista, por encontrarse plenamente justificada y ajustada al marco normativo aplicable, recomendando la autorización de la ampliación correspondiente conforme a los tiempos de afectación verificados en el análisis técnico efectuado.

Lo anterior según lo indicado en la cláusula 35 “fuerza mayor y caso fortuito”, en donde se indica:

> *(…) Por fuerza mayor o caso fortuito se entenderá cualquier hecho o evento imprevisible e irresistible que impida la ejecución total o parcial del contrato, que no pueda ser superado realizando diligencias razonables por la parte afectada, sus empleados, subcontratistas o proveedores y que no haya sido provocado por la acción u omisión negligente de la parte afectada (…)*

Al integrar todos los elementos descritos, esta interventoría concluye que los hechos presentados por el contratista corresponden efectivamente a situaciones externas, ajenas a su control y de carácter irresistible, que impiden el cumplimiento del cronograma original y justifican la necesidad de una prórroga del plazo contractual. Los tiempos adicionales solicitados, equivalentes a treinta y nueve (39) días calendario, guardan coherencia con la programación vigente y resultan razonables y proporcionales frente a los impactos identificados.

En consecuencia, esta interventoría conceptúa de manera favorable la solicitud de prórroga del contrato de obra, al considerar que se encuentra debidamente soportada y justificada en hechos no atribuibles al contratista. La ampliación del plazo resulta necesaria para garantizar la correcta ejecución técnica, ambiental y administrativa del proyecto, evitando posibles incumplimientos y asegurando la culminación integral de la planta con los estándares de calidad y oportunidad establecidos.

Por lo anterior, se avala la prórroga del contrato de obra hasta el 30 de enero de 2026, manteniendo las demás condiciones contractuales, económicas y técnicas inicialmente pactadas.

De igual forma, se solicita que el contrato de interventoría DG-088-2025 prorrogado por el mismo periodo de tiempo que se prorrogue el contrato de obra, teniendo en cuenta la Cláusula 2 “Plazo de Ejecución”, en la cual se establece:

> *(…) La duración del contrato de interventoría, será igual al de la ejecución y liquidación de los contratos de obra, incluidos los otrosíes que se llegaren a suscribir, más cuatro meses para efectos de liquidación de estos contratos de obra; no obstante, el acta de finalización de la interventoría tiene como requisito la suscripción del acta de liquidación final del contrato de obra sobre el cual se está realizando la presente interventoría. (…)*

Los anteriores tiempos y solicitudes están ligados a la aprobación por parte del IPSE con relación a los tiempos contractuales del Contrato Interadministrativo IPSE No. 267 - 2024.

Se anexa al presente comunicado:

1. Solicitud de prórroga del contratista de obra del 03 de Diciembre de 2025.
2. Soportes a la solicitud de prórroga del contratista de obra.
3. Cronograma propuesto detallado de actividades, ajustado con los nuevos tiempos de ejecución.

Atentamente,

JASMIN AMARIS DE AVILA.
PROINCELECT S.A.S.
Representante Legal