1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO			
Contrato:	CONTRATO DE OBRA		
Número:	24001282 H4 de 2024	**Fecha:**	12-05-2025
Objeto: ***REALIZAR EL MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FISICA DEL LADO AIRE, INCLUYE ROCERÍA, CANALES Y CERRAMIENTOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ DE BARRANQUILLA, ATLÁNTICO (VF)***			
Contratista:	CONSORCIO AEREO SMP-25 SION INGENIERIA Y CONSTRUCCION SAS 45% PYP INGENIERIA Y CONSTRUCCION SAS 10% MAQUICONSTRUCCIONES 45% Representante legal: XIMENA CASTRO CELY		
Interventor y/o Supervisor:	CONSORCIO BELAIRE 25 Representante Legal: NESTOR CAMILO ARTUNDUAGA AVILA		
Valor inicial del contrato:	NUEVE MIL QUINCE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS SETENTA Y DOS PESOS ($ 9.015.664.972)		
Plazo inicial de ejecución del contrato:	19 meses sin exceder el 31 de julio del 2026.		
Fecha de inicio del contrato:	12/05/2025	**Fecha de terminación inicial del contrato:**	31/07/2026

PRÓRROGAS	
Número de Prórroga	**Plazo**
N/A	
Fecha de terminación final del contrato de acuerdo con la(s) prórroga(s):	

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

SUSPENSIONES	
Número del Acta de Suspensión	**Tiempo**
1. N/A	N/A

Fecha de terminación del contrato de acuerdo con la suspensión:	31/07/2026

MODIFICACIONES CONTRACTUALES (OTROSÍ)		
Número de la Modificación	**Cláusula Nº**	**Descripción**
1. MODIFICATORIO 1 DEL 14 DE NOVIEMBRE 2025	N/A	INCLUSION DE 8 ITEMS NO PREVISTOS SIN ADICION NI PRORROGA

CESIONES	
Cedente	**Cesionario**
1. N/A	N/A

SANCIONES IMPUESTAS CON ANTERIORIDAD		
Causal	**Acto Administrativo**	**(Clase de Sanción)**
1. N/A	N/A	N/A

GARANTÍAS SOLICITADAS EN EL CONTRATO	
Clase de Garantía:	PÓLIZA DE SEGURO DE CUMPLIMIENTO ENTIDAD ESTATAL
Número de Garantía:	400063195
Fecha de Expedición de la Garantía.	08-04-2025
Descripción del Amparo:	Cumplimiento del contrato / RCE
Porcentaje:	• Buen Manejo Y Correcta Inversión Del Anticipo – 100% - Monto Que El Contratista Reciba A Título De Anticipo, • Cumplimiento – 20% - Valor Del Contrato. • Pago De Salarios, Prestaciones Sociales E Indemnizaciones Laborales – 20% - Valor Del Contrato • Estabilidad Y Calidad De La Obra – 20% - Valor Total Del Contrato.
Anexo:	1
Clase de Garantía:	PÓLIZA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL DERIVADA DE CUMPLIMIENTO
Número de Garantía:	400063196
Fecha de Expedición de la Garantía.	08-04-2025
Descripción del Amparo:	• Predios, Labores Y Operaciones (PLO) • Contratistas Y Subcontratistas • Perjuicios Extrapatrimoniales • Responsabilidad Civil Patronal • vehículos Propios Y No Propios

Porcentaje:	10% del valor de la perdida
Anexo:	1

Una vez aprobada la presente adición y prórroga contractual, el contratista procederá con la actualización, ampliación y/o prórroga de la garantía única de cumplimiento, conforme a las nuevas condiciones de plazo y valor del contrato, en los términos establecidos contractualmente.
En tal sentido, se ajustarán los amparos y vigencias correspondientes, garantizando que las coberturas resultantes respalden adecuadamente las obligaciones derivadas de la ejecución contractual bajo las condiciones modificadas, para su respectiva revisión y aprobación por parte de la Entidad.
Lo anterior, en concordancia con las obligaciones contractuales relacionadas con el mantenimiento, renovación y ampliación de garantías derivadas de modificaciones contractuales.

Lo anterior, bajo lo establecido en la minuta del Contrato de Obra, CLÁUSULA 18. GARANTÍAS, ***"18.1. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO, 18.2. ESTABILIDAD DE LA OBRA Y PERIODO DE GARANTÍA, 18-1. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL"***

2. ESTADO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL

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

2.1 ESTADO TÉCNICO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

A la fecha de corte del 12 de mayo de 2026, y de conformidad con lo reportado en el Acta No. 11, el Contrato de Obra cuyo objeto es **"Realizar el mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura física del lado aire, incluyendo rocería, canales y cerramientos del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla, Atlántico (VF)"**, ejecutado por el **Consorcio Aéreo SMP 25**, registra un avance físico acumulado del **75,94 %**.

Durante el período evaluado se mantuvieron activos diversos frentes de trabajo, permitiendo la ejecución simultánea de actividades fundamentales para la conservación y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria. Entre las principales labores desarrolladas se destacan la rocería manual y mecanizada en el campo de vuelo, las actividades de fumigación, la limpieza y mantenimiento de canales de drenaje, la ejecución de los ensayos de fricción y evaluación del Índice de Condición del Pavimento (PCI), la remoción de caucho en la pista, la demarcación de la señalización horizontal y la intervención de los puntos críticos identificados en el cerramiento perimetral del aeropuerto.

Estas actividades han contribuido al cumplimiento de las metas contractuales programadas, garantizando condiciones adecuadas de seguridad operacional, mantenimiento y conservación de la infraestructura del lado aire del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

El contrato se encuentra activo y vigente, desarrollándose conforme a las condiciones técnicas y administrativas establecidas.

Si bien al momento del corte había transcurrido el 82,02 % del plazo contractual, esta circunstancia no constituye un atraso en la ejecución del contrato, toda vez que el cronograma aprobado contempló una primera etapa destinada al diagnóstico integral de la infraestructura aeroportuaria, la cual comprendió la ejecución de inspecciones especializadas, levantamientos de información en campo, evaluación del Índice de Condición del Pavimento (PCI), caracterización de las áreas de intervención y elaboración del correspondiente Plan de Mantenimiento. Estas actividades eran requisito indispensable para definir técnicamente las estrategias de intervención y las prioridades de mantenimiento, por lo que consumieron tiempo de ejecución sin reflejarse proporcionalmente en el avance físico medido mediante cantidades de obra.

Se cuenta con un avance financiero del acumulado del 75,94%, equivalente a $ 6.846.678.556 frente a un valor total contractual de $ 9.015.664.972. A la fecha, el saldo pendiente por facturar corresponde al 24,06%, equivalente a $ 2.168.986.416.

ACTA	PERIODO	VALOR TOTAL
1	12 DE MAYO DE 2025 AL 20 DE JUNIO DE 2025	$ 545.582.470,00
2	21 DE JUNIO DE 2025 AL 20 DE JULIO DE 2025	$ 461.361.865,00
3	21 DE JULIO DE 2025 AL 20 DE AGOSTO DE 2025	$ 274.852.516,00
4	21 DE AGOSTO DE 2025 AL 20 DE SEPTIEMBRE DE 2025	$ 914.714.636,30
5	21 DE SEPTIEMBRE DE 2025 AL 20 DE OCTUBRE DE 2025	$ 1.606.769.757,00
6	21 DE OCTUBRE DE 2025 AL 20 DE NOVIEMBRE DE 2025	$ 883.945.309,00
7	21 DE NOVIEMBRE DE 2025 AL 20 DE DICIEMBRE DE 2025	$ 526.744.909,00
8	21 DE DICIEMBRE DE 2025 AL 20 DE FEBRERO DE 2026	$ 689.427.259,00
9	21 DE FEBRERO DE 2026 AL 21 DE MARZO DE 2026	$ 393.411.691,00
10	21 DE MARZO DE 2026 AL 20 DE ABRIL DE 2026	$ 338.906.374,00
11	21 DE ABRIL DE 2026 AL 12 DE MAYO DE 2026	$ 210.961.771,00

TOTAL ACUMULADO FACTURADO	**$ 6.846.678.556**
VALOR DEL CONTRATO	**$ 9.015.664.972**
VALOR DEL ANTICIPO	$ 949.016.946
AMORTIZACION DEL ANTICIPO	$ 949.016.946
PORCENTAJE DEL ANTICIPO POR AMORTIZAR	0%
SALDO DEL CONTRATO POR FACTURAR	**$ 2.168.986.416**
% FACTURADO ACUMULADO DEL CONTRATO	75,94%
% POR FACTURAR DEL CONTRATO	24,06%

2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

BALANCE GENERAL

CONCEPTO	VALOR CONTRATO	VALOR EJECUTADO	VALOR ORDEN DE PAGO
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$ 9.015.664.972	$ 0	$ 0
ADICIONES	$ 0	$ 0	$ 0
AJUSTES	$ 0	$ 0	$ 0
MAYOR CANTIDAD OBRA	$ 0	$ 0	$ 0
OBRA EJECUTADA	$ 0	$ 6.846.678.556	$ 6.846.678.556
SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR	$ 0	$ 0	$ 0
OTROS	$ 0	$ 0	$ 0
VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA	$ 0	$ 0	**$ 2.168.986.416**
VALOR TOTAL CONTRATO	**$ 9.015.664.972**	$ 6.846.678.556	**$ 9.015.664.972**

AMORTIZACIÓN DEL ANTICIPO

Se precisa que el mecanismo de amortización del anticipo se encuentra establecido expresamente en el numeral 5.1 del Anexo Técnico del Contrato, el cual dispone que la amortización se realizará mediante deducciones efectuadas sobre las actas parciales de pago, bajo el control de la interventoría.

En particular, se establece que la cuota de amortización se determina multiplicando el valor de la respectiva acta por la relación existente entre el saldo del anticipo y el saldo del valor del contrato, razón por la cual no existe un porcentaje fijo de amortización aplicable a todas las actas de pago.

El mismo Anexo Técnico prevé que el contratista podrá amortizar un porcentaje superior al resultante de dicha relación y establece como condición que la amortización total del anticipo deberá realizarse, como máximo, al alcanzar el sesenta por ciento (60%) del avance financiero del contrato.

Cuadro de Seguimiento a la Amortización del Anticipo	
Concepto	**Valor**
Valor inicial del contrato	$9.015.664.972
Valor del anticipo desembolsado	$949.016.946
Anticipo pendiente de desembolso	$ 0,00
Valor amortizado Acta No. 1	$57.429.708
Valor amortizado Acta No. 2	$48.564.385
Valor amortizado Acta No. 3	$28.931.831
Valor amortizado Acta No. 4	$96.285.708
Valor amortizado Acta No. 5	$169.133.584
Valor amortizado Acta No. 6	**$93.046.833**
Valor amortizado Acta No. 7	$55.446.808
Valor amortizado Acta No. 8	$400.178.089
Valor total amortizado	$949.016.946
Porcentaje de amortización acumulada	100%
Porcentaje pendiente de amortización	0,0%

La Interventoría ha realizado seguimiento, control y verificación técnica y presupuestal, por lo cual se confirma que las deducciones de amortización se realizaron en cada una de las ocho (8) Actas de Cobro, sin superar el 60% del avance financiero del contrato conforme a lo contractualmente pactado.

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: La modificación solicitada corresponde a una adición por inclusión de ítems no previstos, junto con una solicitud de prórroga de tiempo, necesarias para garantizar la correcta ejecución técnica y funcional del proyecto, sin modificar el objeto del contrato.

TIPO DE MODIFICACIÓN	ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN
PRÓRROGA	134 DIAS
ADICIÓN	VALOR EN NUMEROS: $4.244.772.861 VALOR EN SMMLV: 2.424,33 PORCENTAJE DE ADICION EN SMLMV: 38,27% DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACION DEL ALCANCE TÉCNICO DEL CONTRATO La presente adición contractual tiene como propósito garantizar la continuidad y culminación de las actividades contempladas en el objeto del contrato, las cuales resultan esenciales para preservar las condiciones de seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la infraestructura del lado aire del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz. Estas actividades se desarrollan en cumplimiento de los lineamientos y estándares establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), particularmente en lo relacionado con el mantenimiento de áreas de movimiento, control de vegetación y obstáculos, conservación de los sistemas de drenaje y mantenimiento de los cerramientos perimetrales. En este sentido, la adición solicitada permitirá asegurar la ejecución ininterrumpida de las labores requeridas para mantener las condiciones adecuadas de operación aeroportuaria, mitigando riesgos asociados a la seguridad operacional y garantizando la disponibilidad y funcionalidad de la infraestructura. De esta manera, se asegura la prestación eficiente y segura del servicio aeroportuario, así como la continuidad de las actividades de mantenimiento hasta el mes de diciembre de 2026.
OTRA	CLÁUSULA PARA MODIFICAR: Suscripción de acta de modificación de cantidades N°2 con inclusión de 2 ítems no previstos
	Se requiere la modificación contractual mediante la inclusión de dos (2) Ítems No Previstos (NP), en atención a la necesidad de implementar actividades de mantenimiento especializadas que no fueron contempladas en el alcance inicial

del contrato, pero que resultan indispensables para garantizar la conservación, funcionalidad y seguridad operacional del pavimento aeronáutico de la pista del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.
La necesidad de incorporar estos ítems surge a partir de las condiciones reales identificadas durante la ejecución contractual y de los resultados obtenidos en la evaluación del Índice de Condición del Pavimento (PCI), los cuales permitieron evidenciar deterioros superficiales y funcionales que requieren intervenciones específicas para evitar su progresión hacia daños estructurales de mayor magnitud. Estas patologías no fueron identificadas con el nivel de detalle requerido durante la etapa de estructuración del proyecto, debido a que su alcance y localización sólo pudieron determinarse mediante las inspecciones y ensayos realizados en campo.
Las actividades propuestas corresponden a tratamientos de mantenimiento preventivo y correctivo de carácter no invasivo, orientados a prolongar la vida útil del pavimento, preservar sus características funcionales, mantener los niveles de servicio exigidos para la operación aeronáutica y evitar la generación de riesgos asociados al desprendimiento de materiales, infiltración de agua y deterioro progresivo de la superficie de rodadura.
En consecuencia, y considerando que dichas intervenciones son necesarias para mantener las condiciones de seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la infraestructura aeroportuaria, se hace indispensable la incorporación de dos (2) Ítems No Previstos (NP), cuya descripción, alcance y justificación técnica se presentan a continuación.

La inclusión de los ítems no previstos y sus respectivas cantidades se encuentra técnicamente justificada en el documento denominado ***"2.2. Anexo Justificación al Formato 76 - NP***", en el cual se detallan las condiciones técnicas, normativas y constructivas que sustentan su incorporación dentro del alcance del proyecto.

¿Cómo se modificará?

Se incluirán los siguientes dos(2) NPs

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD
	N.P. PAVIMENTOS	
NP 9	Suministro y aplicación de recubrimiento asfaltico de alto desempeño / R.A.A.D sobre carpeta asfáltica. Incluye: Suministro y aplicación de materiales, equipo, herramienta y todo lo necesario para su correcta ejecución.	M2
NP 10	Suministro y aplicación de Superficie de Protección Asfáltica / SUPRA sobre carpeta asfáltica. Incluye: Suministro y aplicación de materiales, equipo, herramienta y todo lo necesario para su correcta ejecución.	M2

Lo anterior toda vez que existe la siguiente justificación:
Relacione la justificación técnica, legal o económica que sustenta la solicitud de modificación.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA
Durante la ejecución del contrato se llevaron a cabo los ensayos de Índice de Condición del Pavimento (PCI), mediciones de fricción, inspecciones visuales especializadas y la elaboración del diagnóstico de la infraestructura existente y del respectivo Plan de Mantenimiento de los pavimentos del lado aire del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla. Como resultado de estas actividades se obtuvo una caracterización detallada del estado funcional de la pista, permitiendo identificar deterioros superficiales que, aunque actualmente no comprometen la capacidad estructural del pavimento, evidencian procesos de envejecimiento y degradación progresiva que requieren intervención oportuna para evitar su evolución hacia daños de mayor severidad. El Índice de Condición del Pavimento (PCI) constituye una metodología internacionalmente reconocida para evaluar el estado superficial y funcional de pavimentos aeroportuarios, mediante una escala de valoración entre 0 y 100. Esta herramienta permite determinar el nivel de servicio del pavimento, establecer prioridades de intervención, definir estrategias de mantenimiento y optimizar la inversión de recursos destinados a la conservación de la infraestructura aeroportuaria. Los resultados obtenidos indican que la pista presenta un PCI promedio de 68, clasificación correspondiente a una condición “Satisfactoria” o “Aceptable”, con valores que oscilan entre 63 y 75 para las diferentes secciones evaluadas. Si bien estos resultados evidencian que el pavimento mantiene condiciones adecuadas para la operación aeronáutica, también permiten identificar una alta incidencia de deterioros superficiales asociados principalmente al desgaste por envejecimiento, agrietamiento por reflexión de juntas y desprendimiento de agregados. Estas patologías son características de procesos naturales de oxidación y envejecimiento de la carpeta asfáltica ocasionados por la exposición permanente a la radiación solar, variaciones térmicas, acción del agua y condiciones ambientales propias de la zona de influencia del aeropuerto. De no ser atendidos oportunamente, estos deterioros pueden acelerar la pérdida de material superficial, favorecer la infiltración de agua hacia capas inferiores y generar un deterioro progresivo que comprometa la condición funcional y estructural del pavimento. Adicionalmente, desde el punto de vista de la seguridad operacional, la presencia y evolución de estas fallas incrementa el riesgo de generación de material suelto (FOD – Foreign Object Debris), reduce las características superficiales del pavimento y puede afectar las condiciones de operación de las aeronaves, especialmente durante maniobras de aterrizaje y despegue bajo condiciones meteorológicas adversas.

Con fundamento en los resultados del diagnóstico realizado y en las recomendaciones derivadas del análisis PCI, se concluye que la alternativa técnicamente más eficiente corresponde a la implementación de tratamientos superficiales preventivos orientados a recuperar las propiedades funcionales de la carpeta asfáltica, retardar los procesos de deterioro identificados y prolongar la vida útil del pavimento, evitando la necesidad de intervenciones correctivas o rehabilitaciones de mayor complejidad y costo en el corto plazo.

En consecuencia, surge la necesidad de incorporar dos (2) Ítems No Previstos (NP), los cuales no fueron contemplados durante la estructuración inicial del contrato debido a que la magnitud, localización y tipología de los deterioros sólo pudieron establecerse mediante los ensayos, inspecciones y evaluaciones ejecutadas durante la etapa de diagnóstico. Estos ítems permitirán ejecutar tratamientos especializados de conservación superficial encaminados a mejorar la condición funcional del pavimento, incrementar los valores de PCI hacia rangos clasificados como “Buenos”, preservar los niveles de servicio exigidos para la operación aeroportuaria y garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional establecidos por la Aeronáutica Civil y las mejores prácticas internacionales para el mantenimiento de infraestructura aeroportuaria.

Para la ejecución de estas actividades se emplearán mezclas y materiales que cumplen con las especificaciones técnicas establecidas por la FAA, particularmente las contenidas en la Circular AC 150/5370-10H “Standard Specifications for Construction of Airports”, garantizando la calidad, compatibilidad y desempeño de los tratamientos propuestos sobre la superficie de la pista.

Así mismo, se cuenta con el respectivos Certificados de Disponibilidad Presupuestal (CDP) que ampara la adición de los Ítems No Previstos y mayores cantidades, como se define a continuación:

- **Número CDP ítems no previstos:** 130126
- **Fecha:** 2026-06-30
- **Valor:** $4.244.772.861
- **Vigencia fiscal:** Actual

Copia del respectivo CDP, se encuentra dentro de los anexos, carpeta denominada FORMATOS 69 SOLICITUD DE MODIFICACIÓN.

A continuación, se presenta la descripción de los 2 items no previstos, apoyados en los estudios realizados en el marco de la ejecución del presente contrato y en cumplimientos de la normativa.

- **ÍTEM NO PREVISTO NP 9 – Suministro y ampliación de recubrimiento asfaltico de alto desempeño / R.A.A.D sobre carpeta asfáltica. Incluye: Suministro y aplicación de materiales, equipo, herramienta y todo lo necesario para su correcta ejecución.**

Cantidad: 31.783,61 m2

Este ítem no previsto se origina como resultado de los ensayos de Índice de Condición del Pavimento (PCI), las evaluaciones de fricción y el diagnóstico integral de la infraestructura del lado aire, se determinó que la pista del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz presenta un PCI promedio de 68, correspondiente a una condición funcional **Satisfactoria**, con valores entre 63 y 75 en las diferentes secciones evaluadas.

Si bien estos resultados evidencian que el pavimento conserva una capacidad de servicio adecuada para la operación aeronáutica, también permiten identificar deterioros superficiales asociados principalmente al envejecimiento de la carpeta asfáltica, agrietamiento por reflexión de juntas y desprendimiento de agregados. Estas patologías, aunque actualmente no comprometen la estructura del pavimento, constituyen indicadores claros de un proceso progresivo de degradación que, de no ser intervenido oportunamente, acelerará la disminución del PCI y aumentará el riesgo de deterioros de mayor complejidad y costo de reparación.

Con fundamento en las recomendaciones derivadas del diagnóstico PCI, la estrategia técnicamente más eficiente corresponde a la implementación de tratamientos superficiales de conservación mediante Recubrimiento Asfáltico de Alto Desempeño (R.A.A.D.), tecnología que permite sellar microfisuras, impermeabilizar la superficie, restaurar la macrotextura y preservar las características funcionales del pavimento sin requerir intervenciones invasivas ni cierres prolongados de la pista.

La aplicación de este tratamiento resulta plenamente pertinente para las condiciones actuales del aeropuerto, toda vez que el pavimento se encuentra en un estado donde las acciones preventivas generan el mayor beneficio técnico y económico, prolongando la vida útil de la infraestructura, mejorando los niveles de servicio y contribuyendo a mantener condiciones adecuadas de seguridad operacional. Adicionalmente, esta tecnología ha sido implementada exitosamente en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz durante años anteriores, demostrando un comportamiento satisfactorio bajo las condiciones de operación y clima propias de la región.

En consecuencia, se considera técnica y económicamente justificada la inclusión del Ítem No Previsto NP 9, correspondiente al suministro y aplicación de Recubrimiento Asfáltico de Alto Desempeño (R.A.A.D.), como medida de conservación preventiva orientada a preservar la

condición funcional del pavimento, retardar su deterioro y garantizar la continuidad segura de las operaciones aeronáuticas.

- ÍTEM NO PREVISTO NP 10 – SUMINISTRO Y APLICACIÓN DE SUPERFICIE DE PROTECCIÓN ASFÁLTICA / SUPRA SOBRE CARPETA ASFÁLTICA. INCLUYE: SUMINISTRO Y APLICACIÓN DE MATERIALES, EQUIPO, HERRAMIENTA Y TODO LO NECESARIO PARA SU CORRECTA EJECUCIÓN.

Cantidad: 2.931,550 m2

Como resultado de las actividades de diagnóstico desarrolladas durante la ejecución contractual, incluyendo las inspecciones visuales especializadas, los ensayos de fricción y la evaluación de la condición superficial del pavimento mediante la metodología PCI, se identificaron sectores localizados de la pista con deterioros superficiales avanzados, caracterizados principalmente por pérdida de agregados, desgranamiento, desgaste acelerado de la capa de rodadura y reducción de la macrotextura superficial.
Si bien estas patologías no evidencian una falla estructural del pavimento, sí afectan sus condiciones funcionales y pueden comprometer progresivamente los niveles de fricción requeridos para garantizar operaciones seguras de aterrizaje y despegue, especialmente bajo condiciones de humedad. En consecuencia, el Plan de Mantenimiento derivado del diagnóstico recomienda la implementación de tratamientos de conservación especializados que permitan recuperar las características superficiales del pavimento antes de que los deterioros evolucionen hacia estados que requieran intervenciones de rehabilitación de mayor complejidad y costo.
Para atender estas áreas específicas se considera técnicamente pertinente la incorporación del Ítem No Previsto NP 10, correspondiente al suministro y aplicación de Superficie de Protección Asfáltica (SUPRA), tratamiento superficial de alto desempeño diseñado para rehabilitar pavimentos con desgaste avanzado de la capa de rodadura, pérdida de textura y desprendimiento de agregados.
La tecnología SUPRA permite reconstruir la macrotextura superficial mediante la incorporación de agregados de alta resistencia y ligantes modificados con polímeros, mejorando las condiciones de fricción, impermeabilizando la superficie y protegiendo la carpeta asfáltica frente a los efectos del envejecimiento, la acción del agua y las condiciones ambientales propias de la operación aeroportuaria. Adicionalmente, su aplicación se realiza sin necesidad de fresados o intervenciones estructurales, conservando la geometría existente del pavimento y minimizando la afectación de las operaciones aéreas debido a sus reducidos tiempos de ejecución y habilitación al servicio.

La inclusión de este ítem se encuentra plenamente justificada, toda vez que constituye la alternativa técnicamente más eficiente para recuperar las condiciones funcionales de las zonas con deterioro superficial avanzado identificadas durante la auscultación del pavimento, contribuyendo a mantener los niveles de seguridad operacional exigidos por la normativa aeronáutica vigente, prolongar la vida útil de la infraestructura y optimizar los recursos destinados a la conservación del activo aeroportuario.

Adicionalmente, esta tecnología ha sido utilizada satisfactoriamente en intervenciones anteriores dentro del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, evidenciando un desempeño favorable bajo las condiciones operacionales y climáticas propias de la región, lo que respalda su viabilidad técnica y su conveniencia como medida de mantenimiento preventivo y correctivo superficial.

Cuadro de equivalencias de Actividades No Previstas					
NP	**Descripción del Ítem No Previsto**	**Ítem(s) del presupuesto que podrían considerarse similares**	**Numeral del presupuesto**	**¿Existe equivalencia?**	**Justificación técnica**
NP9	**Suministro y ampliación de recubrimiento asfaltico de alto desempeño / R.A.A.D sobre carpeta asfáltica. Incluye: Suministro y aplicación de materiales, equipo, herramienta y todo lo necesario para su correcta ejecución.**	N/A	NP 9	**N/A**	Corresponde a la aplicación de recubrimientos asfalticos de alto desempeño en áreas de la pista donde el PCI sea superior a 60.
NP10	**Suministro y aplicación de superficie de protección asfáltica / supra sobre carpeta asfáltica. incluye: suministro y aplicación de materiales, equipo, herramienta y todo lo necesario para su correcta ejecución.**	N/A	NP 10	**N/A**	Corresponde a la aplicación de recubrimientos asfalticos de superficie de protección en las zonas de contacto de la pista.

En cumplimiento de lo establecido en el numeral 2.3.4.3 del Manual de Contratación y con el propósito de acreditar que los Ítems No Previstos NP-9 y NP-10 no coinciden ni presentan equivalencia técnica, funcional o económica con las actividades incluidas en el presupuesto contractual, la Interventoría realizó la revisión integral de los ítems originalmente pactados relacionados con la conservación, reparación y rehabilitación de pavimentos asfálticos.

La revisión comprendió la comparación de la finalidad de cada actividad, el tipo de deterioro que atiende, el procedimiento constructivo, los materiales y equipos requeridos, la profundidad de intervención, el resultado físico esperado, la unidad de medida, los rendimientos y la estructura de costos.

Como resultado de este análisis se estableció que los Ítems No Previstos NP-9 y NP-10 corresponden a tecnologías especializadas de conservación superficial que no estaban contempladas en el presupuesto inicial y que difieren sustancialmente de las actividades tradicionales de fresado, riego de liga, reposición de mezcla asfáltica y sellado localizado de fisuras.

- **Caracterización de los ítems no previstos**

NP-9 – Suministro y aplicación de Recubrimiento Asfáltico de Alto Desempeño (R.A.A.D.) sobre carpeta asfáltica

El NP-9 corresponde a un tratamiento superficial continuo de conservación preventiva y correctiva menor, aplicado sobre la carpeta asfáltica existente sin efectuar su demolición, fresado o reemplazo. Su finalidad es impermeabilizar la superficie, proteger el ligante frente al envejecimiento y la oxidación, controlar el desprendimiento inicial de agregados, sellar microfisuras no estructurales y recuperar las características funcionales de textura y uniformidad superficial.

Este tratamiento se encuentra dirigido principalmente a sectores con deterioros superficiales moderados, en los cuales el pavimento conserva su capacidad estructural y no requiere reposición de la carpeta asfáltica.

NP-10 – Suministro y aplicación de Superficie de Protección Asfáltica (SUPRA) sobre carpeta asfáltica

El NP-10 corresponde a un tratamiento superficial especializado de mayor capacidad de recuperación funcional, destinado a sectores localizados que presentan desgaste avanzado de la capa de rodadura, pérdida significativa de agregados, desgranamiento, superficie pulida o reducción de la macrotextura.

Su finalidad es conformar una superficie de protección con mayor aporte de agregados y mayor capacidad de restauración de la textura que la prevista para el NP-9, sin que ello implique el retiro y reemplazo estructural de la carpeta asfáltica existente.

En consecuencia, aunque ambos ítems hacen parte de una estrategia general de conservación superficial, atienden niveles de deterioro diferentes, tienen dosificaciones,

materiales, procedimientos, rendimientos y costos distintos, y se aplican en áreas previamente delimitadas de acuerdo con el diagnóstico PCI, los ensayos de fricción y las inspecciones de campo.

- **Comparación con los ítems originalmente contratados**

Ítem originalmente contratado	**Finalidad y procedimiento**	**Comparación con NP-9 y NP-10**	**Conclusión sobre equivalencia**
Ítem 4.2 – Fresado de pavimento asfáltico para parcheo, mínimo 5 cm de profundidad	Actividad invasiva que consiste en retirar mecánicamente una parte de la carpeta asfáltica existente, con una profundidad mínima de 5 cm, para preparar el área donde posteriormente se colocará una nueva mezcla asfáltica. Produce material fresado, requiere cargue, retiro y disposición.	Los NP-9 y NP-10 no retiran la carpeta existente, no reducen el espesor del pavimento, no generan material fresado y no preparan una cavidad para la colocación de mezcla asfáltica. Se aplican directamente sobre la superficie existente como tratamientos continuos de conservación.	**No existe equivalencia técnica, funcional ni económica.** El fresado es una actividad de remoción; los NP son actividades de conservación y protección superficial.
Ítem 4.3 – Riego de liga INVÍAS 421-22	Aplicación de una emulsión asfáltica de adherencia entre una superficie existente y una nueva capa de mezcla asfáltica. Es una actividad auxiliar o preparatoria dentro de un sistema tradicional de repavimentación, sobrecarpeta o parcheo.	Los NP-9 y NP-10 constituyen tratamientos terminados y funcionales. No se ejecutan como capa de adherencia para recibir posteriormente una mezcla asfáltica convencional. Sus materiales, dosificaciones y resultados corresponden a una superficie final de protección y rodadura.	**No existe equivalencia.** El riego de liga es una actividad intermedia de adherencia; los NP conforman tratamientos superficiales completos.
Ítem 4.4 – Suministro, extendido y compactación	Actividad correctiva de carácter estructural o semiestructural que comprende la	Los NP-9 y NP-10 no corresponden a mezclas asfálticas en caliente tipo P-401, no	**No existe equivalencia técnica, funcional ni económica.** El

de mezcla asfáltica modificada P-401 FAA para bacheos y parcheos	colocación y compactación de mezcla asfáltica en caliente para reponer material retirado mediante fresado o excavación. Implica aporte de espesor, compactación con equipos pesados y restablecimiento volumétrico del pavimento.	se colocan para reponer un volumen previamente demolido, no aportan un espesor estructural equivalente a una carpeta asfáltica y no requieren el mismo proceso de extendido y compactación.	P-401 repone o rehabilita estructura; los NP preservan y recuperan funcionalmente la superficie existente.
Ítem 4.5 – Sello de fisuras en pavimento asfáltico con ruteo	Tratamiento localizado y lineal que comprende la apertura o conformación de un reservorio sobre una fisura individual, limpieza y aplicación de material sellante. Su medición se realiza en metros lineales.	Los NP-9 y NP-10 se aplican en áreas continuas medidas en metros cuadrados. No incluyen el tratamiento individual de grietas mediante ruteo ni sustituyen la función específica de un sellante colocado dentro de un reservorio. Aunque un recubrimiento puede contribuir al sellado de microfisuras superficiales, esta función accesoria no lo convierte en equivalente a un sistema especializado de sellado lineal.	**No existe equivalencia.** El sello de fisuras atiende discontinuidades puntuales en metros lineales; los NP restauran y protegen áreas superficiales continuas en metros cuadrados.
Ítem 4.6 – Demolición de losa de pavimento rígido	Retiro total o parcial de elementos de concreto hidráulico, mediante corte, demolición, cargue y disposición del material.	Los NP-9 y NP-10 se aplican sobre pavimento asfáltico existente y no contemplan demolición de concreto rígido.	**No existe equivalencia técnica, funcional, material ni económica.**
Ítem 4.7 – Reposición de pavimento hidráulico MR	Construcción de losas nuevas de concreto hidráulico, con refuerzo, juntas y procedimientos	Los NP corresponden a tratamientos superficiales de carpetas asfálticas y no	**No existe equivalencia de ninguna naturaleza.**

45 MPa según FAA P-501	propios de pavimentos rígidos.	construyen elementos estructurales de concreto hidráulico.	
Ítem 4.8 – Sello de fisuras en pavimento rígido con ruteo	Tratamiento localizado de juntas o fisuras en pavimento de concreto, ejecutado linealmente mediante ruteo, limpieza y aplicación de sellante.	Los NP-9 y NP-10 se aplican sobre carpetas asfálticas en superficies continuas. No atienden juntas o grietas de losas de concreto ni utilizan el mismo procedimiento constructivo.	**No existe equivalencia técnica, funcional, material ni económica.**

- **Comparación específica entre NP-9 y NP-10**

Con el fin de demostrar que los dos nuevos ítems tampoco representan una duplicidad entre sí, se presenta la siguiente comparación:

Criterio	NP-9 – R.A.A.D.	NP-10 – SUPRA
Nivel de deterioro atendido	Deterioro superficial moderado, oxidación, envejecimiento, pérdida inicial de finos y microfisuración.	Deterioro superficial avanzado, desgranamiento, pérdida significativa de agregados, desgaste y macrotextura deficiente.
Objetivo principal	Preservar, impermeabilizar y retardar el envejecimiento de la carpeta existente.	Recuperar con mayor intensidad la textura y proteger sectores con desgaste superficial avanzado.
Tipo de intervención	Conservación preventiva y correctiva menor.	Recuperación funcional superficial localizada de mayor capacidad.
Aporte de agregados y textura	Menor aporte, orientado a protección y conservación general.	Mayor aporte de agregados y reconstrucción funcional de la superficie de rodadura.
Áreas de aplicación	Sectores continuos con condición superficial susceptible de conservación preventiva.	Sectores específicos delimitados con pérdida de textura y desgranamiento avanzado.
Dosificación y materiales	Sistema R.A.A.D. con formulación y consumo propios.	Sistema SUPRA con formulación, granulometría y consumo diferentes.
Rendimiento	Mayor rendimiento por tratar deterioros moderados mediante una intervención superficial menos intensiva.	Menor rendimiento por requerir mayor preparación, aporte de materiales y recuperación superficial.

Costo unitario	Estructura de costos correspondiente al sistema R.A.A.D.	Estructura de costos superior y diferenciada, propia del sistema SUPRA.
Resultado esperado	Protección, impermeabilización, sellado superficial y prolongación de vida útil.	Recuperación de macrotextura, resistencia al desgaste y protección reforzada de la capa de rodadura.

Por consiguiente, el NP-9 y el NP-10 no son actividades intercambiables ni duplicadas. La selección de cada tecnología depende de la severidad y tipología del deterioro existente en cada sector, conforme con la zonificación técnica definida mediante los estudios PCI, los ensayos de fricción, las inspecciones visuales y los respectivos planos de localización.

- **Inexistencia de equivalencia económica**

La inexistencia de equivalencia no se limita al procedimiento constructivo. También se verifica desde el punto de vista económico, por las siguientes razones:

1. Los NP-9 y NP-10 cuentan con análisis de precios unitarios propios, elaborados a partir de materiales, equipos, mano de obra, rendimientos y dosificaciones específicos de cada tecnología.
2. Sus costos no se obtienen mediante la modificación de cantidades o el ajuste del precio de un ítem contractual existente.
3. Ninguno de los ítems originalmente contratados contiene la totalidad de los componentes necesarios para ejecutar los sistemas R.A.A.D. o SUPRA.
4. La unidad de pago en metros cuadrados no implica equivalencia con otros tratamientos medidos en la misma unidad, dado que la equivalencia debe analizarse con base en la naturaleza de la actividad, sus insumos, procedimiento, rendimiento y resultado final, y no únicamente por su unidad de medida.
5. La conformación de los precios se encuentra respaldada mediante análisis de precios unitarios y estudio de mercado independiente, lo cual demuestra que cada tecnología posee una estructura de costos propia.

- **Conclusión del análisis comparativo**

Una vez revisado el presupuesto contractual y comparados los ítems originalmente pactados con los Ítems No Previstos NP-9 y NP-10, se concluye que:

- No existe en el contrato un ítem que contemple el suministro y aplicación integral de un Recubrimiento Asfáltico de Alto Desempeño R.A.A.D.
- No existe en el contrato un ítem que contemple el suministro y aplicación integral de una Superficie de Protección Asfáltica SUPRA.

- Los ítems existentes corresponden principalmente a procesos tradicionales de remoción, adherencia interlaminar, reposición estructural de mezcla asfáltica o sellado localizado de fisuras.
- Los NP-9 y NP-10 corresponden a tratamientos superficiales continuos, especializados y no invasivos de conservación y recuperación funcional.
- Los NP no pueden ejecutarse mediante la combinación razonable de los ítems existentes, dado que estos no contienen los materiales, equipos, procedimientos, dosificaciones ni resultados funcionales requeridos para las tecnologías propuestas.
- La utilización de los ítems contractuales existentes para pagar las actividades de R.A.A.D. o SUPRA implicaría reconocer bajo una actividad diferente una tecnología no contemplada, contrariando la correspondencia que debe existir entre la actividad realmente ejecutada, su especificación técnica, su unidad de pago y su precio unitario.
- Tampoco existe duplicidad entre el NP-9 y el NP-10, pues cada uno atiende condiciones de deterioro distintas y cuenta con materiales, dosificaciones, rendimientos, precios y áreas de aplicación diferenciadas.

En consecuencia, se acredita el cumplimiento del requisito previsto en el numeral 2.3.4.3 del Manual de Contratación, al verificarse que los Ítems No Previstos NP-9 y NP-10 no coinciden ni tienen equivalencia técnica, funcional o económica con ninguno de los ítems originalmente contratados.

Además, en el desarrollo del Contrato de Obra cuyo objeto corresponde a **"Realizar el mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura física del lado aire, incluye rocería, canales y cerramientos del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz de Barranquilla, Atlántico (VF)"**, y como resultado del seguimiento técnico efectuado durante su ejecución, se evidenciaron circunstancias sobrevinientes que modifican las necesidades inicialmente previstas durante la etapa de planeación del contrato, haciendo necesario ampliar el plazo contractual en **ciento treinta y cuatro (134) días calendario**, hasta el **12 de diciembre de 2026**.

Es importante precisar que la presente solicitud **no obedece a retrasos, incumplimientos o deficiencias en la ejecución contractual**, toda vez que el contrato presenta un avance físico y financiero acorde con la programación aprobada por la Interventoría y las actividades inicialmente contratadas se han venido ejecutando conforme al cronograma establecido. La necesidad de ampliar el plazo surge de la **modificación del alcance material del contrato**, derivada de hechos técnicos identificados durante la ejecución y no previsibles con el nivel de detalle existente en la etapa precontractual.

Durante el desarrollo del contrato se realizaron inspecciones especializadas, evaluaciones funcionales de pavimentos, ensayos de fricción, estudios del Índice de Condición del Pavimento (PCI) y la elaboración del Plan de Mantenimiento de la infraestructura del lado aire, actividades que permitieron identificar deterioros funcionales y superficiales cuya magnitud, localización y tratamiento específico únicamente pudieron determinarse con la información obtenida durante la ejecución contractual. Como consecuencia de estos resultados se hizo necesaria la incorporación de los **Ítems No Previstos NP-9 – Recubrimiento Asfáltico de Alto Desempeño (R.A.A.D.)** y **NP-10 – Superficie de Protección Asfáltica (SUPRA)**, tecnologías de conservación que no hacían parte del presupuesto inicial y cuya ejecución demanda recursos adicionales y un plazo de ejecución que excede el inicialmente pactado.
La incorporación de estos ítems no previstos implica la ejecución de actividades especializadas sobre superficies significativas del pavimento aeroportuario, las cuales deben desarrollarse bajo las restricciones propias de la operación del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz. Debido a que las intervenciones únicamente pueden ejecutarse durante las ventanas operacionales autorizadas mediante NOTAM, con tiempos limitados de cierre de pista, los rendimientos diarios son necesariamente restringidos, circunstancia que incrementa el tiempo requerido para su ejecución y hace materialmente imposible desarrollarlas dentro del plazo contractual vigente sin afectar la operación aeronáutica ni comprometer las condiciones de seguridad operacional.

Adicionalmente, el balance de cantidades de obra elaborado durante la presente modificación contractual evidencia que aún deben ejecutarse los **ciclos periódicos de mantenimiento** previstos para el segundo semestre de 2026, correspondientes, entre otros, a actividades de rocería manual y mecanizada, control de vegetación y obstáculos, fumigación, limpieza y mantenimiento de canales de drenaje, mantenimiento del cerramiento perimetral, seguimiento al estado funcional de los pavimentos mediante ensayos de fricción y evaluaciones PCI, así como la atención de las condiciones identificadas durante el seguimiento permanente de la infraestructura aeroportuaria. Estas actividades hacen parte del alcance contractual originalmente previsto y responden a frecuencias de intervención definidas técnicamente para garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional establecidos en el **RAC 14**, el **Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** y demás disposiciones aeronáuticas aplicables.

En consecuencia, el plazo inicialmente pactado hasta el **31 de julio de 2026** resulta insuficiente para atender simultáneamente: **(i)** la ejecución de los nuevos Ítems No Previstos derivados de los hechos técnicos identificados durante la ejecución contractual; y **(ii)** la

culminación de los ciclos periódicos de mantenimiento previstos en el balance de cantidades hasta el cierre de la vigencia operacional programada para diciembre de 2026.
De igual manera, la ampliación del plazo permite garantizar que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil disponga del tiempo necesario para adelantar los procedimientos administrativos y contractuales requeridos para estructurar, contratar y poner en ejecución el contrato que dará continuidad al mantenimiento de la infraestructura del lado aire, evitando la interrupción de actividades críticas para la operación del aeropuerto y la generación de riesgos asociados al crecimiento de vegetación, deterioro progresivo de los sistemas de drenaje, afectación de los cerramientos perimetrales y disminución de las condiciones funcionales de los pavimentos aeronáuticos.
La ausencia de un contrato de mantenimiento durante dicho periodo generaría una afectación directa a la conservación de la infraestructura aeroportuaria y podría comprometer el cumplimiento de las obligaciones que, en materia de mantenimiento y seguridad operacional, corresponden al explotador del aeródromo conforme a los **Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC 14**, al **Anexo 14 de la OACI** y al **Documento OACI 9137 – Manual de Servicios de Aeropuertos**, los cuales establecen la obligación de mantener permanentemente las áreas de movimiento, los sistemas de drenaje, el control de obstáculos, la gestión de fauna y las demás condiciones necesarias para garantizar operaciones aéreas seguras.

En ese contexto, la prórroga solicitada constituye una modificación contractual necesaria, razonable y proporcional, directamente relacionada con el incremento del alcance técnico derivado de la incorporación de los Ítems No Previstos NP-9 y NP-10, con la culminación de los ciclos de mantenimiento previstos en el balance de cantidades y con la necesidad institucional de garantizar la continuidad del mantenimiento aeroportuario mientras la Entidad adelanta el correspondiente proceso de contratación, preservando en todo momento la seguridad operacional, la continuidad del servicio público de transporte aéreo y la adecuada conservación de la infraestructura del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.
En el tiempo adicional solicitado por el Consorcio Aereo smp 25, permitiría terminar las obras contractuales en el tiempo establecido, así:

DESCRIPCIÓN	**INICIO**	**FIN**
Fecha de iniciación	12/05/2025	
Fecha de vencimiento inicial	**31/07/2026**	
Prórroga solicitada (134 días)	31/07/2026	12/12/2026
Fecha de terminación tentativa	**12/12/2026**	

En consecuencia, se elaboró una reprogramación detallada del cronograma **(Ver Anexo . Programación prorroga diciembre barranquilla)**, la cual se adjunta como soporte técnico y evidencia la nueva secuencia lógica de actividades conforme a las condiciones reales de obra. Por lo anterior, se sustenta la solicitud de una prórroga de 134 dias calendario, como medida necesaria para garantizar la seguridad operacional hasta el mes de diciembre.

JUSTIFICACIÓN LEGAL

Con el fin de permitir la inclusión de nuevos ítems de obra se consideraron el desarrollo de actividades necesarias para darle alcance al objeto contractual y por tal motivo se requiere un reconocimiento de lo pactado.

Los ítems no previstos no coinciden y no tienen equivalencia técnica con ninguno de los ítems contratados.

Considerando lo pactado en el Contrato de Obra, es posible la inclusión de los ítems no previstos, conforme a lo establecido en el FORMATO 8A ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, que establece:

"3.12 ESPECIFICACIONES DE ACTIVIDADES NO PREVISTAS EN EL CONTRATO.

Una vez definido el valor, el CONTRATISTA se obliga a presentar el acta de modificación de no previstos el balance económico del contrato con aprobación de la INTERVENTORIA, para posterior presentación y aprobación ante el Comité de Contratación.

Además, se siguen los parámetros establecidos por la Aeronáutica Civil, para la inclusión de los Items No previstos dando cumplimiento ANEXO 1 – ANEXO TÉCNICO LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 3) en el subcapítulo 6.2.12 ESPECIFICACIONES DE ACTIVIDADES NO PREVISTAS EN EL CONTRATO.

Una vez se cuente con la aprobación formal del Comité de Contratación, el CONTRATISTA se obliga a presentarle a la INTERVENTORÍA el Acta de Modificación de Cantidades, Especificaciones Técnicas y balance del contrato.

Que, el Manual de Contratación en su numeral 2.3.4 MODIFICACIONES A LOS CONTRATOS establece:

“Las modificaciones contractuales son las variaciones que puede tener un contrato durante su ejecución, por acuerdo entre las partes, o por aplicación de las cláusulas excepcionales establecidas en el Estatuto General De Contratación de la Administración Pública, o las normas que lo modifiquen o sustituyan, cuando

sea procedente.

Lo anterior, deberá realizarse de conformidad con los procedimientos y en las proformas establecidas para tal efecto en el Sistema de Gestión de Calidad de la entidad.

Para que se lleve a cabo la modificación del contrato o convenio, esta debe ser solicitada por el ordenador del gasto previo concepto escrito por parte supervisor y/o interventor, según corresponda, indicando de manera clara y precisa las razones o fundamentos que dan origen a la solicitud de modificación, teniendo presente que a no se altere el objeto del contrato, ni sea consecuencia de un presunto incumplimiento por parte del contratista.

En todo caso y de manera excepcional, el ordenador del gasto podrá presentar la solicitud de modificación sin el concepto previo del supervisor y o interventor, siempre que esté debidamente justificado por él y se expliquen los motivos por los cuales no cuenta con los conceptos en mención.

Así mismo todas las modificaciones a los contratos o convenios, deben ir acompañas del soporte del cumplimiento por parte del contratista de sus obligaciones con los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas De Compensación Familiar, Instituto Colombiano Y Bienestar Familiar y Servicio Nacional De Aprendizaje cuando a ello haya lugar, en cumplimiento del artículo 50 de la ley 789 de 2002.

Cualquier modificación de las condiciones contractuales este constar por escrito"

Adicionalmente, en el numeral 2.3.4.3. INCLUSIÓN DE ÍTEMS NO PREVISTOS, del Manual de Contratación establece: "2.3.4.3. INCLUSIÓN DE ÍTEMS NO PREVISTOS *Tal como lo ha definido el Consejo de Estado las obras adicionales o complementarias hacen referencia a ítems o actividades no contempladas o previstas dentro del contrato que requieren ser ejecutadas para la obtención y cumplimiento del objeto contractual y, por tal motivo, para su reconocimiento se requiere de la modificación de lo pactado.*

En tal sentido, el contratista debe justificar por escrito al supervisor o interventor, según el caso, la necesidad de la utilización de los ítems no previstos dentro del proyecto. El supervisor o interventor tiene la obligación de revisarlos, conceptuar sobre su aprobación haciendo una descripción de las consideraciones y causales que dieron soporte a la decisión - y remitirlos al ordenador del gasto.

Los requisitos que la interventoría o la supervisión debe tener en cuenta para la aprobación de los ítems no previstos son los siguientes:

• El ítem no previsto no debe coincidir ni tener ninguna equivalencia técnica con ninguno de los ítems contratados.
• La descripción del ítem no previsto deberá contener la especificación general, particular o norma técnica que lo regula.
• Para la aprobación de los ítems no previstos por parte del interventor/supervisor, el contratista deberá allegar el estudio de mercado efectuado, que incluya como mínimo tres (3) cotizaciones de empresas especializadas en la producción o comercialización del insumo específico junto con los esquemas y memorias de cálculo a que haya lugar, que justifiquen el valor de los ítems no previstos a la fecha de presentación. Por regla general se seleccionará la cotización de menor valor.

Para aquellos casos hoy en que el estudio mercado determine que el grado de especificidad del insumo sólo permite contar con un único proveedor, la supervisión interventoría deberá validar y certificar tal información presentando todos los soportes a que haya lugar. Cuando la Aerocivil cuente con una base de precios de referencia, para determinar el valor de los ítems no previstos se aplicará el procedimiento indicado por el administrador de dicha base.

Cuando se trate de ítems no previstos que no se encuentren incluidos en la base de precios de referencia, una vez aprobados deberán reportarse a la oficina de analítica para su inclusión".

Que de acuerdo con el inciso b. "Documentos que entregará la Entidad para la ejecución del contrato" del numeral 6 "CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO", del documento Anexo 1 – Anexo técnico, se menciona lo siguiente: *"Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que el contratista pretenda efectuar a los estudios y diseños deberán ser tramitadas por el contratista para su aprobación por la Interventoría, sin que ello se constituya en causa de demora en la ejecución del proyecto. (…) Para el trámite de análisis de precios unitarios de ítems no previstos durante la ejecución del contrato, el contratista debe emitir la documentación debidamente soportada a la interventoría para su análisis y aprobación, desglosando el precio unitario de cada ítem no previsto, implementando la aplicación de los costos de insumos, mano de obra y tarifas contemplados en los precios unitarios que soportan los análisis inicialmente aprobados y que corresponden a los valores de cada ítem relacionado en la propuesta económica."*

Que de acuerdo al formato 8A Especificaciones técnicas del contrato de Obra, OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA, inciso 8 *"El ajuste a las cantidades finales se dará con la aprobación de la Interventoría, luego de la finalización de la ingeniería de detalle de los sistemas de ayudas visuales y la aprobación de esta por parte de la autoridad aeronáutica."*

Adicionalmente, en el formato 8A Especificaciones técnicas, numeral 3.11. CANTIDADES DE OBRA, indica que: *"El CONTRATISTA deberá cumplir con el alcance total de los trabajos que se hayan pactado con la AEROCIVIL a la firma del contrato y que serán vigilados por la INTERVENTORÍA; sin embargo y teniendo en cuenta que uno de los principales objetos del Contrato es la verificación, complementación y apropiación de los diseños además de la elaboración del Diagnóstico;* ***las cantidades y condiciones iniciales podrán variar acorde al resultado técnico, el cual deberá estar sustentado, optimizado y aprobado por la INTERVENTORÍA, lo cual obliga al CONTRATISTA a su ejecución en cumplimiento de sus obligaciones contractuales."***

La modificación contractual se soporta en las normas que regulan la contratación estatal y que permiten prórrogas y adiciones cuando se requiere asegurar la correcta ejecución del objeto y la continuidad del servicio público:

• **Ley 80 de 1993**
• **Artículos 14, 16 y 40:** la administración puede modificar los contratos para garantizar los fines del Estado, la continuidad del servicio y la correcta ejecución del objeto contractual.
• Se permite la modificación por acuerdo entre las partes cuando sea necesaria para cumplir adecuadamente el objeto contractual.
• Las entidades pueden pactar cláusulas necesarias para el objeto contractual, respetando la Constitución y la ley. Su parágrafo limita las adiciones contractuales a un máximo del 50% del valor inicial, expresado en salarios mínimos legales mensuales

• **Ley 1474 de 2011 – Artículos 83 y 85**
Establece que la interventoría debe mantenerse durante todo el tiempo en que exista ejecución contractual o actividades de cierre, recibo final y liquidación, así como en las prórrogas del contrato de obra.

La contratación estatal tiene como fin satisfacer el interés general y asegurar la prestación de servicios; por ello es procedente realizar modificaciones (adiciones, prórrogas o contratos adicionales) cuando sean indispensables para cumplir el objeto contractual. Tales modificaciones deben estar sustentados técnica, jurídica y financieramente, respetar el marco normativo y no desnaturalizar el contrato.

En contratos a precios unitarios es esperable la variación de cantidades que se reconocen mediante aplicación de los precios pactados; en cambio, las obras adicionales son prestaciones no previstas que aumentan el alcance y el valor del contrato y, si implican incremento, requieren formalizarse mediante modificación contractual.

Así pues, conformidad a lo consagrado en el artículo 14 de la Ley 80 de 1993, "De los medios que pueden utilizar las Entidades Estatales para el Cumplimiento del Objeto Contractual", la entidad estatal puede acordar con el contratista las modificaciones que resulten necesarias para orientar el cumplimiento de la finalidad del contrato; con el único objeto de evitar la paralización o la afectación grave de los servicios.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

El valor correspondiente a la inclusión de los ítems no previstos (NP) asciende a **$ 4.244.772.861**, con AIU e IVA incluido 2.424,33 SMMLV el cual se encuentra sustentado en la incorporación de dos (2) actividades necesarias para garantizar la correcta ejecución del mantenimiento en la pista del aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz de la ciudad de barranquilla.

Así mismo, se precisa que los valores asociados a estos ítems han sido determinados con base en análisis de precios unitarios, condiciones de mercado y ajustes derivados del cambio de vigencia, lo cual permite garantizar que los costos reflejan condiciones reales de ejecución y mantienen la coherencia económica del proyecto.

En este sentido, la inclusión de los ítems no previstos asciende a un valor de $**4.244.772.861** con AIU e Iva incluido, esto permite garantizar la coherencia entre el presupuesto contractual y las condiciones reales de ejecución del proyecto, asegurando la adecuada inversión de los recursos y la sostenibilidad financiera del contrato. El valor se empleara así:

N.º	DESCRIPCIÓN	UND.	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
4	**PAVIMENTOS**				
NP-9	Suministro y aplicación de recubrimiento asfaltico de alto desempeño / R.A.A.D sobre carpeta asfáltica. Incluye: Suministro y aplicación de materiales, equipo, herramienta y todo lo necesario para su correcta ejecución.	M2	31.783,61	$ 114.855,00	$3.650.506.633,79
NP-10	Suministro y aplicación de Superficie de Protección Asfáltica / SUPRA sobre carpeta asfáltica. Incluye: Suministro y aplicación de materiales, equipo, herramienta y todo lo necesario para su correcta ejecución.	M2	2.931,55	$ 202.714,00	$ 594.266.226,70
TOTAL NPS					**$4.244.772.861**

Este valor de adición correspondiente a ítems no previstos equivale al 38,27% del valor contractual del proyecto, yendo en concordancia con el artículo 40 de la ley 80 de 1993 donde indica que "limita las adiciones contractuales a un máximo del 50% del valor inicial, expresado en salarios mínimos legales mensuales"

Para cada ítem se identifica la metodología empleada para la determinación de su precio unitario, precisando que los dos (2) ítems fueron estructurados mediante Análisis de Precios Unitarios elaborados bajo la misma estructura económica del contrato, utilizando como soporte un estudio de mercado realizado por insumos con consulta a proveedores especializados. En dicho proceso se obtuvieron entre tres (3) y cuatro (4) cotizaciones por ítem, las cuales fueron consolidadas en una matriz comparativa que permitió seleccionar, para cada insumo, el menor valor que cumpliera con las especificaciones técnicas y condiciones de calidad requeridas para el proyecto. En consecuencia, para el presente trámite no fue necesario aplicar la excepción de proveedor único.

En relación con el límite previsto en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, se precisa que la presente solicitud corresponde exclusivamente a la incorporación de ítems no previstos por valor de $4.244.772.860,49, suma respaldada mediante el respectivo Certificado de Disponibilidad Presupuestal y que se encuentra dentro de los límites legalmente permitidos. La verificación del límite máximo de adición fue realizada tomando como referencia el valor inicial del contrato expresado en salarios mínimos legales mensuales vigentes, evidenciándose que el monto solicitado en este trámite representa un porcentaje inferior al límite del cincuenta por ciento (50%) previsto por la normativa aplicable.

Respecto del cambio de vigencia, los precios unitarios fueron validados y actualizados mediante el estudio de mercado realizado para la presente solicitud, incorporando cotizaciones vigentes y condiciones reales de mercado al momento de la estructuración de los APU. En consecuencia, los valores reflejados en la modificación contractual corresponden a precios actualizados y verificables documentalmente, conforme a las cotizaciones obtenidas y a la matriz económica consolidada que hace parte integral de los soportes de la presente actuación.

NP	Descripción	UND	Cantidad	VR. Costo Directo	AIU	VR. con AIU	IVA sobre Utilidad	Valor Total Final	Metodología de Determinación	Nº Cotizaciones	Proveedor Único	Fuente / Soporte
NP9	RAAD	M2	31.783,61	$91.884	25%	$ 113.982	$873	$114.855	APU + Estudio de mercado	4	No	Matriz de cotizaciones y APU
NP10	SUPRA	M2	2.931,55	$162.171	25%	$201.173	$1.541	$202.714	APU + Estudio de mercado	4	No	Matriz de cotizaciones y APU

Cuadro de Incidencia sobre la funcionalidad del aeropuerto Ernesto Cortissoz barranquilla bajo los No Previstos presentados						
Ítem	**Relación directa con el objeto contractual**	**Frente de obra**	**Plano o diseño que lo soporta**	**Consecuencia técnica de no ejecutarlo**	**Incidencia sobre la funcionalidad**	**Razón por la cual no tiene autonomía técnica, funcional o económica**
NP9 RAAD	Hace parte del mantenimiento de los pavimentos en la pista.	pista	PCI, FRICCION, CANTIDAD DE DAÑO POR SECCION Y UM.	Deterioro progresivo de la superficie de rodadura de la pista.	Compromete la seguridad operacional y la vida útil de los pavimentos.	Constituye un ítem central del mantenimiento de la carpeta asfáltica de la pista.
NP10 SUPRA	Hace parte del mantenimiento de los pavimentos en la pista.	pista	PCI, FRICCION, CANTIDAD DE DAÑO POR SECCION Y UM.	Deterioro progresivo de la zona de contacto en la superficie de rodadura de la pista.	Compromete la seguridad operacional y la vida útil de los pavimentos.	Constituye un ítem central del mantenimiento de la carpeta asfáltica de la pista específicamente en la zona de contacto.

Así mismo una vez verificados los resultados financieros del CONSORCIO AEREO SMP 25, se evidencia que el contratista cumple con la totalidad de los indicadores de capacidad financiera y organizacional exigidos en el proceso de selección, superando los valores mínimos requeridos, incluyendo el capital de trabajo exigido como porcentaje del presupuesto oficial.

En consecuencia, se concluye que el contratista cuenta con la solvencia y capacidad financiera suficiente para asumir el alcance técnico ampliado del contrato, garantizando la correcta ejecución de las actividades objeto de la adición sin afectar la estabilidad financiera del proyecto.

ARMONIZACIÓN DEL VALOR CONTRACTUAL ACUMULADO

Componente	Valor (COP)	Valor acumulado del contrato	Soporte técnico/documental	Respaldo presupuestal
Valor inicial del Contrato No. 24001282 H4 DE 2024	$9.015.664.972	$9.015.664.972	Contrato de Obra No. 224001282 H4 DE 2024	Presupuesto inicial del contrato
Ítems no previstos	$4.244.772.861	**$13.260.437.833**	Formato 69, memorias de cantidades, APUs, estudio de mercado y especificaciones técnicas	**CDP No. 130126**
TOTAL MODIFICACIÓN SOLICITADA	**$4.244.772.861**	**$13.260.437.833**	Soportada mediante la documentación técnica, económica y financiera que integra el expediente	El respaldo presupuestal definitivo para cada componente será el que determine y expida la Aeronáutica Civil dentro del trámite administrativo correspondiente.

EVIDENCIAS APORTADAS

1. OFERTA ECONOMICA
2. ANEXO FORMATO 76
   - 2.1. BALANCE MAYORES Y MENORES CANTIDADES Formato 76 (EXCEL Y PDF)
   - 2.2. MEMORIA DE CANTIDADES (EXCEL y PDF)
   - 2.3. APUS (EXCEL y PDF)
   - 2.4. ESPECIFICACIONES TECNICAS (WORD Y PDF)
   - 2.5. ESTUDIO DE MERCADO (EXCEL Y PDF)
3. FORMATO 69
4. RP
5. SOLICITUD INCLUSION NPS
   - 5.1. PROGRAMACION (PDF)
   - 5.2. ENSAYO DE PCI
   - 5.3. ENSAYO DE FRICCION
   - 5.4. PCI POR UNIDAD DE MUESTRA
   - 5.5. CANTIDADES DE DAÑOS POR SECCION
   - 5.6. CANTIDADES DE DAÑO POR UM

CONCEPTO INTERVENTOR O SUPERVISOR
La Interventoría otorga su aval a la incorporación de dos (2) ítems No Previstos (NP) al Contrato No. 24001282 H4 de 2024, en tanto que estos se encuentran debidamente justificados y cuentan con los soportes necesarios, tales como cotizaciones, especificaciones técnicas y justificación detallada. Los ítems propuestos están en concordancia con los valores de mercado y responden a necesidades detectadas durante el desarrollo del proyecto. En este orden de ideas, la Interventoría recomienda a la Entidad Contratante aprobar la modificación del contrato mencionada, considerando que los ítems No Previstos (NPS) son indispensables para alcanzar el objeto del contrato y corresponden a actividades complementarias requeridas para la adecuada ejecución de este. En este sentido, se verifica que la adición solicitada por concepto de Ítems No Previstos asciende a la suma de CUATRO MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES SETECIENTOS SETENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y UN PESOS M/CTE ($**4.244.772.861**), valor que corresponde al 38,27% del valor inicial del contrato, encontrándose dentro de los límites establecidos por la normatividad vigente. La Interventoría, una vez revisada y analizada la solicitud de modificatorio presentada, manifiesta que la adición propuesta cumple con los requerimientos establecidos y resulta necesaria para garantizar la adecuada culminación del alcance contractual del proyecto de acuerdo al desarrollo y nivelación de los Ítems no Previstos de obra realizado por el contratista Consorcio aéreo smp 25 en compañía de la Interventoría. **Firma:**
Nombre: NESTOR CAMILO ARTUNDUAGA AVILA
Cargo: REPRESENTANTE LEGAL CONSORCIO BELAIRE 25– Contrato de Interventoría No. 24001300 H3 DE 2024