1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO			
Contrato:	CONTRATO DE OBRA		
Número:	25000602 H4 DE 2025	**Fecha:**	08/07/2025
Objeto: REALIZAR LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA			
Contratista:	CONSORCIO PISTA 16-34 BIO MAQUINARIA Y EQUIPOS S.A.S. con NIT 901.606.416-0 con un porcentaje de participación del 30% CONSTRUCCIONES EL CAPIRO S.A.S con NIT 901.046.210-7 con un porcentaje de participación del 70%		
Interventor y/o Supervisor:	CONSORCIO INTERPISTAS 25 1. NISSI SHAMMAH S.A.S. con NIT. 901.765.934-5 con un porcentaje de participación del 30% 2. INTERCONSTRUCCIONES & DISEÑO S.A.S. con NIT. 900.235.041-6 con un porcentaje de participación del 30% 3. JOSE MANUEL GUARDO POLO, con cédula de ciudadanía No. 9.063.517-9 con un porcentaje de participación del 40%		
Valor inicial del contrato:	$ 8.815.490.694,00		
Plazo inicial de ejecución del contrato:	Hasta el 16 de diciembre de 2025		
Fecha de inicio del contrato:	11/07/2025	**Fecha de terminación del contrato:**	16/12/2025

PRÓRROGAS	
Número de Prórroga	**Plazo**
1. Prórroga No. 1	Veinticinco (25) días
2. Prórroga No. 2	Cuatro (4) meses
Fecha de terminación final del contrato de acuerdo con la(s) prórroga(s):	16/12/2025

ADICIONES	
Número de Adición	**Valor ($)**
1. Adición No. 1	$ 4.407.745.347,00
Valor total del contrato:	**$ 13.223.236.041,00**

SUSPENSIONES	
Número del Acta de Suspensión	**Tiempo**
1. No. 1	Siete (07) días
2. No. 2	Once (11) días
3. No. 3	Veinte (20) días
4. Ampliación No.1 a la suspensión No.3	Diez (10) días.
5. Suspensión No.4	Doce (12) días.
6. Ampliación No.1 a la suspensión No.4	Diez (10) días.
Fecha de terminación del contrato de acuerdo con la suspensión:	30/07/2026

MODIFICACIONES CONTRACTUALES (OTROSÍ)		
Número de la Modificación	**Cláusula Nº**	**Descripción**
1. No.1	**CUARTA**	Prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025 por veinticinco (25) días calendario, hasta el 10 de enero de 2026.
2. No.2	**CUARTA Y QUINTA**	Prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025 por cuatro (4) meses. Adicionar al valor total, la suma de adición por la suma de CUATRO MIL CUATROCIENTOS SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SIETE PESOS MTC ($4.407.745.347,00) incluido IVA y todos los impuestos a que haya lugar, quedando el valor total del contrato en la suma de $13.223.236.041,00 pesos M/CTE incluido de IVA y todos los impuestos a que haya lugar.
3. No.3	**CUARTA**	Prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025 por tres (3) meses, hasta el 29 de octubre de 2026.

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

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

GARANTÍAS SOLICITADAS EN EL CONTRATO	
Clase de Garantía:	GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO Asegurado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL NIT: 899.999.059 – 3 GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL Asegurado: UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL NIT: 899.999.059 – 3

Número de Garantía:	400065453 Anexo 6 Póliza de cumplimiento 400065455 Anexo 6 Responsabilidad civil extracontractual El Contratista se compromete a tramitar las garantías de cumplimiento y RCE actualizadas conforme a la solicitud de modificación y prorroga objeto del presente documento.		
Fecha de Expedición de la Garantía.	07/07/2026	**Fecha de Aprobación de la garantía**	08/07/2026
Descripción del Amparo:	**Buen manejo y correcta inversión del** anticipo / A partir de la fecha de suscripción del contrato. Hasta la fecha de terminación del contrato y seis (6) meses más, que en todo caso deberá mantenerse vigente hasta la liquidación del contrato. **Cumplimiento** / A partir de la fecha de suscripción del contrato. Hasta la fecha de terminación del contrato y seis (6) meses más, que en todo caso deberá mantenerse vigente hasta la liquidación del contrato **Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales** / A partir de la fecha de suscripción del contrato. Hasta la fecha de terminación del contrato y tres (3) años más. **Calidad del Servicio /** A partir de la fecha de suscripción de los planos récord por parte del contratista y avalados por la interventoría Hasta la fecha de terminación del plazo de la garantía técnica que cubra los servicios contratados o productos entregados establecidos en las Especificaciones Técnicas del documento Complemento al Anexo 1 – Anexo Técnico, esto es Dos (2) años contados a partir de la suscripción del acta de recibo del contrato. **Calidad y Correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados** / A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del Contrato Hasta la fecha de terminación del plazo de la garantía técnica que cubra los bienes establecida Anexo 1 – Anexo técnico y complemento, esto es (3) años. **Estabilidad y calidad de la obra /** A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato. Por cinco (5) años más. **Responsabilidad civil Extracontractual** / Igual al período de ejecución del contrato. El seguro de responsabilidad civil extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3° del artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.		
Porcentaje:	**Cumplimiento:** En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato. **Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales:** En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato. **Estabilidad y calidad de la obra:** En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor total del contrato con una vigencia de cinco (5) años contados a partir del Acta de recibo final. **Buen manejo y correcta inversión del anticipo:** En una cuantía equivalente al 100% del anticipo. **Calidad del Servicio:** En una cuantía equivalente al treinta por ciento [30%] del valor del ítem 1.1. **Calidad y Correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados:** En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor de los ítems de suministro e instalación de bienes y equipos del ítem 3.1. Bolsa de monto agotable para intervención de ayudas visuales del presupuesto oficial.		

Anexo:	400065453 – Anexo 6 400065455 – Anexo 6

3. ESTADO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL

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

2.1 ESTADO TÉCNICO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

1. Las pólizas se encuentran activas y aprobadas por la entidad.
2. Se han realizado dos modificaciones previas al contrato según se relacionó en el apartado de modificaciones.
3. No se ha tramitado ni formalizado ningún incumplimiento durante la ejecución del contrato de obra.

2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

BALANCE GENERAL

CONCEPTO	**VALOR CONTRATO**	**VALOR EJECUTADO**	**VALOR ORDEN DE PAGO**
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$ 8.815.490.694,00		
ADICIONES	$4.407.745.347,00		
AJUSTES			
MAYOR CANTIDAD OBRA			
OBRA EJECUTADA		$ 11.935.695.659,00	$ 1.287.540.384,00
SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR			
OTROS			
VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA			
VALOR TOTAL CONTRATO	$13.223.236.041,00	$ 11.935.695.659,00	$ 1.287.540.384,00

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

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

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

TIPO DE MODIFICACIÓN	MODFICACIÓN No.3 AL CONTRATO DE OBRA POR AMPLIACIÓN DE PLAZO
PRÓRROGA	PRORROGA DE TRES (3) MESES
ADICIÓN	VALOR EN NÚMEROS: N/A VALOR EN SMMLV: N/A
OTRA	N/A.

Lo anterior toda vez que existe la siguiente justificación:

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

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

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

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN No. 3 CON INCLUSIÓN DE DOS (2) ITEMS NO PREVISTOS.

1.1 Intervención de márgenes de seguridad y franjas de seguridad para garantizar la seguridad operacional de la Pista 16-34 en el sector comprendido entre la K0+000 al K0+940.

La ejecución del contrato de obra No. 25000602 H4 de 2025 cuyo objeto es la nivelación de la pista 16-34 en el 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 y transversal, 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+940 y de acuerdo con el balance financiero disponible a la fecha.

Durante la ejecución del Contrato de Obra, se efectuó la verificación en campo de las condiciones geométricas resultantes de la intervención de la rasante definitiva hasta aproximadamente la abscisa K0+940. Como resultado de dicha verificación se identificó que la intervención de la superficie principal de pista requiere ser complementada con la nivelación y conformación de las márgenes y franjas de seguridad adyacentes, con el fin de garantizar la continuidad de pendientes transversales y longitudinales entre el pavimento intervenido y las áreas laterales de protección. Lo anterior, conforme a los comunicados de Obra AERO-CUCUTA-0277 de fecha 13 de noviembre de 2025, AERO-CUCUTA-0126 de fecha 03 de septiembre

de 2025,AERO-CUCUTA-0118 de fecha 03 de septiembre de 2025, AERO-CUCUTA-0107 de fecha 28 de agosto de 2025, AERO-CUCUTA-0090 de fecha 23 de agosto de 2025,AERO-CUCUTA-0076 de fecha 18 de agosto de 2025, AERO-CUCUTA-0075 de fecha 18 de agosto de 2025, AERO-CUCUTA-0037 de fecha 05 de agosto de 2025, AERO-CUCUTA-0027 de fecha 31 de julio de 2025.AERO-CUCUTA-0005 de fecha 14 de julio de 2025, entre otros.

De la misma manera, se identificó esta situación mediante recorridos en campo conjuntos diarios durante la ejecución del proyecto con interventoría, y conjunto con la Entidad los pasados 12 de febrero de 2026, 16 de abril de 2026 y 27 de mayo de 2026.

Al confrontar en campo la rasante definitiva de la pista con las condiciones reales de márgenes y franjas, se generó una necesidad de intervención de estas zonas para efectos de garantizar la continuidad de pendientes y empalmes transversales y longitudinales en el sector comprendido entre abscisas K0+000 al K0+940, según la normativa vigente en RAC 14, ya que el alcance inicial no incorporaba cantidades suficientes para corregir las transiciones laterales generadas por la nivelación

Por ello, el Contratista de Obra alerto en etapa temprana del proyecto como lo es la etapa de preconstrucción sobre la generación de dichos escalonamientos, y que las cantidades necesarias para su intervención no se encontraban contempladas en el presupuesto oficial de obra, situación que podría ser critica al avanzar y terminar las actividades de intervención de asfalto en Pista, la cual correspondencia únicamente a 45 metros de ancho, quedando por fuera estas zonas de márgenes de pista y franjas de pista o seguridad. Nuevamente en la etapa de construcción se alertó de manera insistente por parte de este Contratista de Obra, situación que fue aceptada por la Entidad, tomando la decisión de intervenir bajo el objeto contractual estas zonas adyacentes a la pista con el fin de mitigar cualquier riesgo de seguridad operacional garantizando la homogeneidad de pendientes longitudinales y transversales.

La necesidad técnica no obedece a una modificación del objeto contractual ni a una actividad ajena a la finalidad del proyecto, sino a la materialización integral del alcance funcional de la nivelación de pista. La intervención ejecutada dentro del ancho de pista genera transiciones laterales que, en caso de no ser corregidas, podrían producir escalonamientos, zonas de empozamiento, pérdida de homogeneidad geométrica, afectación de drenajes, discontinuidades laterales y condiciones no deseables para la operación segura del aeródromo, entre otros.

La intervención de márgenes y franjas de seguridad entre las abscisas K0+000 y K0+940 resulta necesaria para asegurar que la pista recuperada no quede limitada a una solución parcial de la superficie de rodadura, sino que se entregue integrada con sus áreas adyacentes, manteniendo condiciones de seguridad operacional, continuidad geométrica y funcionalidad del sistema lado aire. Esta condición adquiere especial relevancia por tratarse de una infraestructura en operación y por la necesidad de mantener la continuidad del servicio aeroportuario durante la ejecución de los trabajos.

La solución propuesta mediante la conformación y estabilización mecánica de márgenes y franjas con reutilización de material fresado RAP corresponde a una alternativa técnica de optimización del recurso disponible, orientada a corregir transiciones, perfilar superficies, mejorar la condición geométrica lateral y

reducir riesgos derivados de los escalonamientos. El alcance debe entenderse como una intervención funcional y operacional sobre franjas y márgenes, sin que ello sustituya la necesidad de estudios geotécnicos especializados para eventuales soluciones estructurales definitivas asociadas a fenómenos profundos de subrasante o suelos expansivos.

No obstante, frente a las condiciones de seguridad operacional y la necesidad de mantener la pista en servicio, se considera técnica, operativa y operacionalmente necesaria la intervención en nivelación de las márgenes de pista y franjas de pista o seguridad con el fin de garantizar la correcta transición de pendientes transversales entre la pista 16-34 intervenida recientemente entre abscisas K0+000 al K0+940 y las márgenes y franjas de pista o de seguridad, en ambos costados, con el fin de mitigar los escalonamientos derivados de la Intervención de la meta física del contrato, en los bordes de pista. Esto, a fin de garantizar la homogeneización de pendientes, nivelar las márgenes y franjas, garantizar la mitigación de riesgos y la recuperación funcional de la pista. Es importante mencionar, que las pendientes de la rasante de campo del asfalto intervenido están directamente relacionadas con las pendientes de las zonas adyacentes, como lo son las márgenes de pista y franjas de seguridad, que conforme al RAC 14, deben cumplir tanto en sección transversal como en perfil longitudinal, con unos mínimos por norma. Lo anterior, para efectos de que las aeronaves sigan su trayectoria en estas superficies, evitando escalonamientos que pudiesen generar riesgos en la seguridad operacional de las actividades de rodadura, despegue y aterrizaje, en la pista 16-34 (cabecera 16).

De la misma manera, por solicitud de la Entidad y la Interventoría en recorridos conjuntos de reconocimiento de estas zonas, se requiere intervenir la calle de viraje entre abscisas K0+060 al K0+140, en un ancho de 12 metros, el cual es mayor al de las márgenes de pista y franjas de pista o seguridad. Para ello, se contempla el retiro de las luces de taxeo incluidos sus cables y demás conectores, para posteriormente ejecutar la actividad del NP002 en las zonas de márgenes y franjas de pista o seguridad, garantizando las que no solo permitan inhabilitar dicha calle de viraje, sino además garantice la homogeneidad de pendientes entre la pista, márgenes y franjas de seguridad de manera continua y según lo estipulado en la normatividad RAC 14.

En este contexto, resulta técnica, operativa y contractualmente necesario tramitar una Modificación No.3 y Prórroga No.3 del plazo contractual, que permita continuar la ejecución de las actividades de nivelación de márgenes de seguridad y franjas de seguridad. La no adopción de estas medidas implicaría dejar la pista con una intervención conforme a la meta física pero con unas zonas críticas sin corregir correspondientes a las transiciones hacia las márgenes de pista y franjas de pista o seguridad, situación que no fue contemplada por la Entidad en la estructuración del presente proceso de Obra Pública, en especial entre el tramo comprendido entre abscisas K0+000 al K0+940. Lo anterior, conforme a 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.

La ejecución de estas actividades requiere ampliar el plazo contractual por tres (3) meses, debido a que involucra tareas sucesivas de topografía, retiro y protección de elementos de ayudas visuales, conformación por sectores, compactación, control de pendientes, reinstalación de luces, borrado y ajuste de señalización, verificación funcional, limpieza final, recibo técnico, actualización de planos y cierre documental. Estas actividades no pueden ejecutarse de forma simultánea e indiscriminada, dado que se desarrollan en área

operacional, bajo restricciones de seguridad aeroportuaria, coordinación con operaciones y necesidad de mantener condiciones controladas de intervención en pista.

1.2 JUSTIFICACIÓN DE ITEMS NO PREVISTOS

- **Precio No Previsto NP-01 - SUMINISTRO Y APLICACIÓN DE PINTURA IMPRIMANTE ACRÍLICA PARA BORRADO DE SEÑALIZACIÓN EXISTENTE EN LA PISTA. LA ACTIVIDAD INCLUYE LA DILUCIÓN CONTROLADA DEL IMPRIMANTE MEDIANTE DISOLVENTE TIPO XILOL, SEGÚN ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE.**

JUSTIFICACIÓN

Previo a la ejecución del traslado del umbral del Aeropuerto Internacional Camilo Daza, una vez culminada la meta física a intervenir, se deberán realizar actividades de borrado de demarcación horizontal de pintura existente correspondientes al umbral temporalmente activo en el aeropuerto (desplazamiento temporal), producto de las ondulaciones e irregularidades en la Pista 16-34.

Es por ello, que resulta técnicamente indispensable la aplicación de una pintura imprimante acrílica color negro, que permita borrar el umbral temporalmente activo en el aeropuerto y posteriormente se pueda aplicar la pintura de demarcación horizontal necesaria del umbral definitivo, 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 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.

La inclusión del NP-01 se justifica en la necesidad de ejecutar una actividad no prevista en el presupuesto inicial: el borrado técnico de señalización horizontal existente asociada al umbral temporal de la Pista 16-34, como condición previa para restablecer la señalización definitiva una vez culminada la meta física de nivelación, e intervenidas las márgenes y franjas de pista, al verse afectadas con la aplicación de la emulsión asfáltica. La permanencia simultánea o residual de marcas anteriores y definitivas podría generar confusión operacional, interpretación errónea por tripulaciones y afectación a la seguridad en las maniobras de aproximación, aterrizaje o despegue.

La actividad no corresponde a una pintura convencional de demarcación, sino a un tratamiento preparatorio específico mediante imprimante acrílico de borrado, aplicado con dilución controlada y conforme a las recomendaciones del fabricante, para neutralizar visualmente marcas existentes y permitir la correcta aplicación posterior de la señalización definitiva. En consecuencia, no existe un ítem contractual equivalente que cubra de forma suficiente el procedimiento, insumos, preparación superficial, control de aplicación y acabado requeridos.

La discriminación de ubicación del ítem, abscisa de localización, y cantidad se encuentra ubicado en los planos récord de intervención de Pista en el ANEXO 9- PLANOS RECORD Y AYUDAS VISUALES en documento PDF titulado “PLANOS RECORD PLANTA -CUCUTA-10072026”, así como en la memoria de cálculo del presente modificatorio.

- **Precio No Previsto NP-02 - CONFORMACIÓN Y ESTABILIZACIÓN MECÁNICA DE MÁRGENES Y FRANJAS DE SEGURIDAD MEDIANTE REUTILIZACIÓN DE MATERIAL FRESADO RAP, INCLUYENDO DISPOSICIÓN DEL MATERIAL EN SITIO, EXTENDIDO, HOMOGENIZACIÓN, CONTROL DE HUMEDAD, CONFORMACIÓN GEOMÉTRICA, NIVELACIÓN, PERFILADO Y COMPACTACIÓN. NO INCLUYE SUMINISTRO DEL MATERIAL RAP, NI TRANSPORTE EXTERNO NI INTERNO DEL MATERIAL, NI RIEGO SUPERFICIAL CON EMULSIÓN CRR-1. INCLUYE MANO DE OBRA, EQUIPOS, HERRAMIENTAS, DENTRO DEL FRENTE DE TRABAJO Y DEMÁS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA SU CORRECTA EJECUCIÓN.**

JUSTIFICACIÓN

Esta actividad consiste en la ejecución integral para la adecuación y reconformación de la zona lateral de seguridad del aeropuerto, como márgenes de pista y franjas de pista mediante:

- **Disposición del material RAP:** El material fresado RAP será dispuesto en montículos controlados a lo largo de las márgenes de pista y franjas de pista, de acuerdo con el volumen requerido, el ancho de intervención y el espesor proyectado para la capa a conformar.

- **Extendido inicial del material:** Una vez dispuesto el material fresado RAP en montículos controlados sobre la franja de intervención, la motoniveladora realizará el extendido inicial mediante pases longitudinales sucesivos, distribuyendo homogéneamente el material sobre el ancho proyectado de las márgenes de pista y franjas de pista y garantizando una adecuada conformación preliminar de la sección.

- **Control y ajuste de humedad del RAP:** Considerando que el material fresado RAP ha permanecido previamente acopiado durante periodos prolongados antes de su incorporación al frente de trabajo, podrá presentar pérdida parcial de humedad debido a la exposición a condiciones ambientales, radiación solar, viento y temperatura propias del entorno aeroportuario. Por lo anterior, se realizará la incorporación controlada y uniforme de agua mediante carrotanque con apoyo operativo de la motoniveladora, con el fin de recuperar las condiciones de humedad requeridas para mejorar la trabajabilidad del material, reducir segregaciones, facilitar su conformación geométrica y optimizar el proceso de compactación. La humectación deberá ejecutarse de manera gradual y uniforme sobre toda la superficie intervenida, evitando excesos localizados de agua, encharcamientos, bombeos o pérdida de estabilidad superficial.

- **Compactación inicial:** : Una vez alcanzadas las condiciones adecuadas de humedad y uniformidad del material, se ejecutará la compactación inicial mediante vibro compactador liso tipo Caterpillar CB7 de 9 toneladas o equivalente, realizando tres (3) pasadas completas sobre la totalidad de la superficie intervenida, con el fin de densificar la capa, mejorar el acomodo de las partículas del material RAP y garantizar la estabilidad inicial requerida para las actividades posteriores de perfilado y conformación geométrica.

- **Perfilado y acabado final:** Posteriormente se realizará la corrección de irregularidades superficiales y el perfilado final de las márgenes de pista y franjas de pista, garantizando las pendientes, niveles y condiciones geométricas definidas para el proyecto.

- **Compactación final:** Una vez alcanzadas las condiciones adecuadas de humedad y conformación geométrica, se ejecutará la compactación final mediante vibro compactador liso tipo Caterpillar CB7 de 9 toneladas o equivalente, realizando seis (6) pasadas completas sobre la totalidad de la superficie intervenida, hasta obtener una superficie uniforme, estable y densificada. Limpieza final mediante barredora mecánica: Una vez finalizadas las actividades de conformación, perfilado y compactación de las márgenes de pista y franjas de pista, se realizará limpieza mecánica mediante Barredora mecánica cepillo 3658 mm, con el fin de retirar material suelto, partículas dispersas y residuos generados durante la ejecución de los trabajos, garantizando la adecuada presentación del área intervenida y las condiciones requeridas para su aceptación por parte de la Interventoría.

Los equipos presentan tiempos operacionales asociados a maniobras, coordinación, posicionamiento, espera de frente, transición entre actividades y apoyo operativo, derivados de ciclos reales de cargue, transporte interno, control de humedad, aplicación de emulsión, homogenización y compactación por pases sucesivos, condiciones que afectan directamente la velocidad efectiva de trabajo y, en consecuencia, el rendimiento real de ejecución de la actividad.

El presente APU no incluye suministro de material RAP ni transporte en volqueta, toda vez que el material corresponde al producto del fresado del ítem contractual 2.1 y su traslado/disposición para reutilización en las márgenes y franjas de pista se asume dentro del manejo y disposición en sitio autorizado asociado a dicho ítem. En consecuencia, el precio unitario reconoce únicamente las actividades de extendido, homogenización, control de humedad, nivelación, perfilado, conformación geométrica y compactación del material en sitio.

Esta actividad prioriza la nivelación y homogenización de pendientes de manera temporal, sobre las grietas y estabilidad estructural de estas zonas, que conforme a ser una Pista con Clave 4C, se comportan como franjas de seguridad. De la misma manera, conforme a las condiciones establecidas en el pliego de condiciones, está actividad no se encuentra contemplada para las garantías y al ser atípica, la cobertura de igual manera es atípica. Por ello, la entidad debe analizar la pertinencia de tramitar un proceso que solucione de fondo la problemática de las grietas en márgenes de pista y por ende su estabilidad, al presumirse que existen fallas geológicas profundas en este sector, aunado al comportamiento agresivo de las arcillas expansivas de la subrasante de terreno, las cuales deben ser solucionadas de manera completa, lo cual no es del alcance del objeto de este contrato y sobrepasa los recursos económicos del mismo.

La inclusión del NP-02 se justifica en la necesidad técnica y operacional de conformar y homogeneizar las márgenes y franjas de seguridad adyacentes a la Pista 16-34, dentro del tramo K0+000 a K0+940, como consecuencia directa de la nivelación de la pista principal y de los escalonamientos o discontinuidades generados hacia las zonas laterales. La actividad busca garantizar transiciones geométricas seguras, control de pendientes, reducción de desniveles, manejo superficial del material y continuidad funcional entre la pista intervenida y sus áreas de seguridad.

Durante la etapa de estudios y diseños, la ejecución de la obra y los recorridos conjuntos con la Entidad e interventoría se verificó que el presupuesto contractual no contenía un ítem específico que permitiera ejecutar la conformación mecánica de márgenes y franjas mediante reutilización de material fresado RAP. El NP-02 responde a esa necesidad particular, sin constituir modificación del objeto contractual, pues su finalidad es asegurar la funcionalidad y seguridad operacional de la nivelación de la pista.

La actividad comprende la disposición controlada del RAP en sitio, extendido, homogenización, control de humedad, conformación geométrica, nivelación, perfilado, compactación y limpieza final. Debe precisarse

que el alcance del NP corresponde a una intervención de conformación y regularización superficial de márgenes y franjas, no a una solución estructural definitiva de patologías geotécnicas profundas. Por tanto, el expediente debe diferenciar claramente entre la mitigación operacional requerida para entregar la intervención actual y las eventuales soluciones futuras de estabilización profunda que superen el objeto contractual.

La discriminación de ubicación del ítem, abscisa de localización, y cantidad se encuentra ubicado en los planos récord de intervención de Pista en el ANEXO 9- PLANOS RECORD Y AYUDAS VISUALES en documento PDF titulado “PLANOS RECORD PLANTA -CUCUTA-10072026”, así como en la memoria de cálculo del presente modificatorio.

La actividad será recibida conforme al alcance específico aprobado, mediante control geométrico, verificación de pendientes, control de compactación operativa, inspección superficial y aceptación de interventoría, sin que ello implique garantía estructural sobre patologías geotécnicas profundas no incluidas en el alcance contractual. Lo anterior, por cuanto se prioriza la nivelación y homogenización de pendientes de las márgenes de pista y franjas de pista, y según la solicitud de la Entidad en mesas de trabajo conjuntas del 28 de mayo de 2026, en donde se modificó por solicitud de la Entidad la especificación técnica y proceso constructivo la aplicación de cemento y emulsión de rompimiento lento en el material de reutilización de fresado.

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN No.3 CON INCLUSIÓN DE DOS (2) ITEMS NO PREVISTOS Y PRÓRROGA NO. 3.

Esta solicitud de Prórroga No.3 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 la misma manera, atender condiciones de ejecución no contempladas por la Entidad al estructurar su proceso, como la intervención de las márgenes de seguridad, con el fin de evitar zonas críticas por escalonamiento, que impidan una interrupción de la operación de la Pista 16-34.

El análisis técnico evidencia que una vez realizada la intervención de nivelación ejecutada a la fecha hasta la abscisa K0+940, y por efectos del diseño de pavimentos presentado y de la elevación de la rasante de diseño en el diseño geométrico aprobado, se presenta la necesidad de realizar la intervención de márgenes y franjas de seguridad. También, se destacan los siguientes aspectos:

a) Dentro del Presupuesto inicial de obra no fueron previstas las cantidades para realizar la intervención de márgenes de seguridad y franjas de seguridad, al calcularse únicamente cantidades para 900 metros de longitud, 45 metros de ancho y 10 cm de alto aproximadamente. Dicha situación fue extensamente documentada por el Contratista de Obra a la Interventoría.

b) En comité de seguimiento No.39 se concertó entre Contratista, Interventoría y la Entidad reutilizar el material de fresado para intervenir las márgenes de pista y franjas de pista, haciéndose necesario el trámite del Precio No Previsto- NP 002 para nivelación de márgenes y franjas de seguridad.

c) En reunión virtual del 28 de mayo de 2026 la Entidad solicito la modificación al proceso constructivo y especificación técnica del NP02 entregado mediante comunicado AERO-CUCUTA-0572 de fecha 22 de mayo de 2026, simplificando el proceso constructivo y eliminando el uso de cemento portland y mezcla con imprimante de rompimiento lento para efectos de estabilizar el material de fresado reutilizado. Lo anterior, justificado en la clave de la Pista 16-34 la cual es 4C, y por ello, el comportamiento de estas márgenes como franjas de seguridad según el RAC14.

d) Se presume que existe una falla geológica profunda en el sector de las márgenes, que generan además agrietamientos con movimientos verticales, por suelos expansivos por arcilla de subrasante, lo cual no es objeto del presente modificatorio, y se debe analizar por la Entidad en futuros procesos, con el fin de darle solución definitiva a la intervención.

La presente solicitud de prórroga busca ejecutar una intervención funcional y operacional para corregir transiciones y reducir riesgos inmediatos de seguridad, sin pretender resolver de forma definitiva patologías geotécnicas profundas que deberán ser objeto de estudios y procesos futuros.

e) Que derivado a la simplificación del proceso constructivo del NP 02 el Contratista de Obra realizará una garantía por un periodo de seis (6) meses sobre el trabajo solicitado, por cuanto se modificaron las condiciones técnicas del proceso constructivo. No obstante, por la diferencia de espesores en las márgenes de seguridad, no es posible realizar ningún ensayo de calidad por estabilización de RAP. Lo anterior, conforme a lo concertado en mesa conjunta del 28 de mayo de 2026 entre Contratista de Obra, Interventoría y la Entidad. De la misma manera, conforme a las condiciones establecidas en el pliego de condiciones, está actividad no se encuentra contemplada para las garantías y al ser atípica, la cobertura de igual manera es atípica.

Esta actividad afecta de manera considerable el cronograma de ejecución, debido a la inclusión de nuevos equipos para intervenir las márgenes de pista y franjas de seguridad, las restricciones en ventanas operativas NOTAM, las demoras de ingreso de vehículos, los días hábiles de jornada laboral, lluvias, y otros aspectos de rendimientos propios de la actividad.

f) La intervención de márgenes de seguridad y franjas de seguridad genera obligatoriamente el retiro de las luces de bordes de pista, y posterior a la nivelación de las márgenes de pista y franjas de seguridad, se procederá con la reinstalación de dichas luces.

g) Se requiere la inclusión del NP 001 de imprimante de borrado para trasladar a la posición original del umbral de la cabecera 16. Esta actividad afecta el cronograma de ejecución, ya que es una actividad necesaria para dejar operativa la Pista 16-34 (cabecera 16), restableciendo la posición original del umbral desplazo, una vez culminadas la totalidad de actividades en pista, márgenes de pista y/o franjas de pista o seguridad, incluidas todas las actividades de ayudas visuales. De la misma manera, se requiere la inclusión del NP 002 de intervención de márgenes y franjas de pista. Esto condiciona la terminación del contrato.

En este contexto, se solicita la Modificación No.3 así como la prórroga de **TRES (3) MESES,** pues se tiene como finalidad continuar la ejecución de las actividades de nivelación de márgenes de seguridad y franjas de seguridad entre las abscisas K0+000 al K0+940, maximizando el aprovechamiento de los recursos públicos y asegurando una mejora sustancial en las condiciones de seguridad, operatividad y servicio de la pista.

.

. **JUSTIFICACIÓN DE PRÓRROGA No. 3**

Conforme a las cantidades adicionales para intervención de márgenes y franjas de seguridad, 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 tres (3) 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, 19 de julio de 2026.

Debido a las irregularidades geométricas y estructurales del pavimento existe que fueron corregidas mediante rasante definitiva hasta la abscisa K0+940, se hace necesaria la homogenización de pendientes transversales y longitudinales de las zonas adyacentes a la pista, como márgenes de seguridad y franjas de seguridad, mediante reutilización de material de fresado y acopiado actualmente en el aeropuerto, con el objetivo de garantizar que no existan escalonamientos verticales entre la pista-márgenes de seguridad-franjas de seguridad.

Lo anterior, como condición indispensable para la seguridad operacional del aeropuerto. Estas transiciones deben cumplir pendientes longitudinales y transversales compatibles con la normativa aeronáutica (RAC 14 y lineamientos FAA) o similar, lo cual demanda tiempos adicionales de conformación, nivelación compactación, señalización y verificación, así como sus correspondientes actividades de ayudas visuales para las luces del borde de pista, 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.

En este contexto, la prórroga de tres (3) meses no obedece a ineficiencias operativas, sino a la aplicación estricta de una metodología constructiva condicionada por la operación aeroportuaria, la geometría existente de la pista intervenida con rasante nueva de pavimento y los estándares técnicos exigidos.

La prórroga de tres (3) meses se fundamenta en la necesidad de ejecutar, controlar y recibir técnicamente las actividades complementarias asociadas a la nivelación de márgenes de pista y franjas de pista o seguridad de la Pista 16-34, en el sector comprendido entre las abscisas K0+000 y K0+940, así como las actividades conexas de ayudas visuales, señalización, control geométrico, limpieza, verificación funcional y cierre técnico del contrato.

El plazo adicional solicitado no corresponde a una ampliación genérica del contrato, sino al tiempo requerido para desarrollar una secuencia constructiva técnicamente condicionada por la operación aeroportuaria. Las actividades deben ejecutarse por sectores, respetando ventanas operacionales, condiciones de seguridad lado aire, coordinación con el explotador aeroportuario, disponibilidad de frentes, retiro y reinstalación de

elementos de ayudas visuales, control de pendientes, verificación topográfica y recibo por parte de la interventoría.

La ruta crítica de la prórroga se compone, como mínimo, de las siguientes actividades: i) levantamiento topográfico detallado y replanteo de zonas de transición; ii) retiro controlado y protección de luces y elementos de ayudas visuales afectados; iii) conformación mecánica de márgenes y franjas con material RAP; iv) perfilado, control de humedad y compactación por capas o sectores; v) verificación de pendientes transversales y longitudinales; vi) ajuste de la calle de viraje entre las abscisas K0+060 y K0+140, según corresponda; vii) reinstalación, alineación y pruebas de ayudas visuales; viii) aplicación de imprimante para borrado o ajuste de señalización en el umbral de cabecera 16; ix) limpieza final y retiro de material; x) elaboración de memorias, planos récord, actas de recibo y cierre documental.

La ejecución de dichas actividades dentro del plazo vigente no resulta técnicamente razonable, dado que el contrato se encuentra en una etapa avanzada de ejecución, las cantidades adicionales se derivan de la verificación de condiciones reales de la rasante y de las transiciones laterales, y su ejecución exige controles técnicos sucesivos que no pueden omitirse sin comprometer la calidad, seguridad operacional y trazabilidad del recibo de obra.

En consecuencia, la prórroga de tres (3) meses resulta proporcional, necesaria y razonable para asegurar que la intervención de la Pista 16-34 no quede limitada a la superficie principal de rodadura, sino que se entregue funcionalmente integrada con sus márgenes, franjas de seguridad, ayudas visuales y señalización, garantizando el cumplimiento del objeto contractual, la continuidad del servicio aeroportuario y la protección del interés público.

Para ello, se hace entrega del ANEXO 6- CRONOGRAMA PDT en donde reposa el archivo Project "*CRONOGRAMA AEROPUERTO CUCUTA LINEA BASE 21062026.mpp"*, correspondiente al Plan Detallado de Trabajo para la Prórroga No.3.

JUSTIFICACIÓN LEGAL

Procedencia legal de la Modificación No.3 con inclusión de dos (2) ítems no previstos y Prórroga No.3 del plazo contractual.

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 la Modificación No.3 y Prorroga No.3.

La jurisprudencia del Consejo de Estado – Sección Tercera ha reiterado que las modificaciones 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 modificación y prorroga solicitada tiene como finalidad continuar la nivelación de las márgenes y parte de la franja de seguridad, para garantizar la homogeneidad de pendientes entre la pista intervenida y las áreas adyacentes de la misma, para evitar escalonamientos críticos y condiciones que puedan afectar la seguridad operacional de la pista 16-34.

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 garantizar la homogeneidad de pendientes entre la pista, márgenes y franja de seguridad, 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.

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 ampliación del plazo contractual, se rige 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.

Conclusión jurídica

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

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.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Desde el punto de vista financiero, la prórroga no implica solicitud de recursos adicionales ni genera adición al valor del contrato. De la misma manea, no excede el limite previsto en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, teniendo en cuenta que no sobrepasa el 50% permitido para adicionar el contrato.

EVIDENCIAS APORTADAS

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

- **Comunicados -** Esta carpeta contiene los comunicados de remisión y solicitud realizada por el contratista:
  - ✓ AERO-CUCUTA-0650 de fecha 08 de julio de 2026
  - ✓ FORMATO 76 ACTA DE MODIFICACION DE CANTIDADES DE OBRA V3
  - ✓ ANEXO AL FORMATO 76 V3

- **Pólizas - Esta carpeta contiene:**
  - ✓ 400065455 ANEXO 6
  - ✓ 400065453 ANEXO 6

CONCEPTO INTERVENTOR O SUPERVISOR

En mi calidad de Interventor del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, y en ejercicio de las funciones de vigilancia, control y seguimiento técnico, administrativo, financiero y contractual, me permito emitir concepto favorable respecto de la Modificación No. 3, la cual comprende la Prórroga No. 3 por el término de tres (3) meses y la inclusión de dos (2) ítems no previstos, relacionados con las actividades requeridas para la culminación integral de la intervención de la Pista 16-34 del Aeropuerto Internacional Camilo Daza de Cúcuta.

La solicitud fue objeto de revisión por parte de esta Interventoría, considerando las condiciones actuales de ejecución del contrato, las verificaciones realizadas en campo, el balance de las actividades pendientes, las memorias de cantidades, los análisis de precios unitarios, los soportes técnicos presentados y la necesidad de incorporar los ítems no previstos NP-01 y NP-02. Como resultado de dicha revisión, se estableció que la

ampliación del plazo y la inclusión de dichos ítems resultan técnica y operativamente necesarias para culminar adecuadamente las actividades pendientes asociadas a la intervención de la Pista 16-34.

La necesidad de la modificación se origina en las condiciones geométricas verificadas en campo entre la rasante definitiva de la pista intervenida y las áreas laterales adyacentes, en las cuales se presentan transiciones y diferencias de nivel que requieren ser corregidas para evitar escalonamientos, discontinuidades geométricas, empozamientos, presencia de material suelto y demás condiciones no deseables que puedan afectar la funcionalidad de las márgenes y franjas de seguridad y la operación segura de la infraestructura aeroportuaria.

La intervención pendiente comprende igualmente actividades complementarias relacionadas con ayudas visuales, retiro y reinstalación de luces, señalización, verificación topográfica, control de cotas y pendientes, conformación, perfilado y compactación por sectores, limpieza, pruebas funcionales, recibo técnico, actualización de planos récord y cierre documental.

El plazo adicional de tres (3) meses se considera razonable y proporcional al alcance pendiente, teniendo en cuenta que las actividades asociadas a la Modificación No. 3 y a los ítems no previstos NP-01 y NP-02 deben desarrollarse en un área operacional, bajo coordinación permanente con las dependencias del aeropuerto, restricciones de acceso, ventanas autorizadas de trabajo, controles topográficos sucesivos, retiro y reinstalación de ayudas visuales, verificación de calidad, recibo por sectores y actualización documental. Por lo anterior, no resulta técnicamente adecuado ejecutar dichas actividades de manera apresurada ni sin los controles correspondientes.

Desde el punto de vista jurídico y contractual, la solicitud se encuentra orientada al cumplimiento de los fines de la contratación estatal, particularmente a garantizar la continua y eficiente prestación del servicio público, la seguridad operacional y la protección del interés general. Asimismo, se enmarca en la autonomía contractual reconocida por el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, conforme a la cual las partes pueden incorporar las estipulaciones necesarias y convenientes para el cumplimiento de los fines estatales, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público ni a los principios de la contratación estatal.

La Modificación No. 3, incluyendo la Prórroga No. 3 y los ítems no previstos NP-01 y NP-02, no modifica ni desnaturaliza el objeto contractual, no implica adición de recursos y tiene como finalidad disponer del tiempo y de los instrumentos contractuales necesarios para culminar integralmente las actividades requeridas bajo condiciones técnicas controladas, garantizando la seguridad operacional, la adecuada terminación de las obras, la continuidad del servicio aeroportuario y la protección de la inversión pública.

En consecuencia, esta Interventoría considera técnica, jurídica y contractualmente procedente la Modificación No. 3 al Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, con la inclusión de los ítems no previstos NP-01 y NP-02 y la Prórroga No. 3 por el término de tres (3) meses, contados a partir de la fecha de terminación vigente del contrato, y emite concepto favorable para que la Entidad adelante el trámite correspondiente y adopte la decisión que en derecho corresponda.

Nombre: NESTOR CAMILO ARTUNDUAGA AVILA

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