CONSORCIO INTERPISTAS 25

Cúcuta, 08 de julio de 2026

Oficio No. INTCU - PST – 0716

Señores:

AERONÁUTICA CIVIL
Supervisión Contrato de Interventoría
Atn. Ing. Gisell Sánchez Pastrana

CC CONSORCIO PISTA 16-34
Atn. Juan Carlos Sánchez Gafaro
Director de obra
La Ciudad

REFERENCIA: **CONTRATO No. 25000713 H3 de 2025 CUYO OBJETO ES "REALIZAR LA INTERVENTORIA INTEGRAL A LA NIVELACIÓN DE LA PISTA 16-34 DEL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CÚCUTA"**

ASUNTO: **Concepto técnico de Interventoría y aval a la solicitud de Modificación No. 3 y Prórroga No. 3 al Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.**

Respetada ingeniera,

En atención al alcance presentado por el CONSORCIO PISTA 16-34 mediante Oficio No. AERO-CUCUTA-0650 del 08 de julio de 2026, mediante el cual da alcance a los comunicados AERO-CUCUTA-0638 del 12 de junio de 2026 y AERO-CUCUTA-0572 del 22 de mayo de 2026, y solicita la Modificación No. 3 y Prórroga No. 3 al Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025, esta Interventoría, en ejercicio de sus funciones de seguimiento, control y vigilancia, se permite emitir el concepto técnico para consideración de la Entidad.

Para efectos del trámite documental, se precisa que la solicitud de Prórroga No. 3 se desarrolla en el Formato 69, mientras que el Balance de Mayores y Menores Cantidades y la inclusión de los ítems no previstos NP-001 y NP-002 se encuentran contenidos y soportados en el Formato 76 y su respectivo anexo. No obstante, dichos componentes hacen parte integral de la Modificación No. 3 al Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.

Una vez revisados los antecedentes contractuales, los balances físico-financieros, las mesas técnicas realizadas con la Entidad, los recorridos de verificación efectuados en campo y la documentación técnica actualizada aportada por el Contratista, se evidencia que durante la ejecución del proyecto surgió la necesidad técnica, operativa y operacional de intervenir las márgenes y franjas de seguridad adyacentes a la Pista 16-34, con el fin de garantizar la continuidad geométrica, funcional y operacional entre la pista intervenida y las zonas laterales de seguridad, en el tramo comprendido entre las abscisas K0+000 al K0+940.

Del análisis técnico consolidado se verifica que la intervención ejecutada sobre la pista permitió alcanzar la meta física hasta la abscisa K0+900; no obstante, las condiciones reales evidenciadas durante la ejecución generaron diferencias de nivel y escalonamientos laterales entre la nueva rasante de pista ejecutada y las márgenes y franjas de seguridad existentes. Esta situación requiere una intervención complementaria para garantizar condiciones adecuadas de transición transversal y

longitudinal, mitigando riesgos operacionales asociados a discontinuidades geométricas, potencial generación de FOD y afectaciones a la seguridad operacional de la infraestructura aeroportuaria.

La necesidad anteriormente descrita no se encontraba plenamente prevista dentro de las cantidades inicialmente contempladas en el alcance contractual ni dentro de la Adición No. 1 aprobada previamente, particularmente en lo relacionado con la intervención de márgenes y franjas de seguridad, la conformación geométrica lateral, las actividades de ayudas visuales asociadas al retiro, desinstalación, reinstalación, suministro y puesta en funcionamiento de elementos del sistema de iluminación, así como las actividades requeridas para la homogenización geométrica y operacional de las áreas laterales intervenidas.

En ese sentido, la presente Modificación No. 3 tiene como finalidad ejecutar las actividades complementarias requeridas para garantizar la adecuada transición entre la pista intervenida y las áreas laterales de seguridad, manteniendo las condiciones operacionales exigidas conforme a los lineamientos del RAC 14, la normativa FAA y demás disposiciones técnicas aplicables a la infraestructura aeroportuaria.

La ampliación del alcance técnico solicitado se soporta principalmente en la necesidad de efectuar el Balance de Mayores y Menores Cantidades e incorporar actividades no previstas directamente asociadas a:

i. Intervención, nivelación, conformación y estabilización mecánica de márgenes y franjas de seguridad entre las abscisas K0+000 al K0+940, en ambos costados de la pista, mediante reutilización de material fresado RAP, incluyendo disposición del material en sitio, extendido, homogeneización, control de humedad, conformación geométrica, nivelación, perfilado y compactación; sin incluir suministro del RAP, transporte externo ni interno del material, ni riego superficial con emulsión CRR-1;

ii. ejecución de actividades de localización, replanteo, verificación topográfica, fresado, imprimación y conformación geométrica lateral, incluyendo las cantidades actualizadas requeridas para la intervención de la pista, sus empalmes y transiciones;

iii. retiro, desinstalación, reinstalación, suministro y puesta en funcionamiento de elementos de ayudas visuales, incluyendo bases, conectores, cableado secundario, ranurado y luces de pista, conforme con las cantidades y actividades actualizadas por el Contratista;

iv. suministro y aplicación de pintura imprimante acrílica para el borrado de señalización existente, requerido para el traslado y restitución operacional del umbral de la cabecera 16.

De acuerdo con la solicitud actualizada del Contratista y con la revisión efectuada por esta Interventoría, las actividades complementarias serán financiadas mediante el Balance de Mayores y Menores Cantidades y la inclusión de los Precios No Previstos NP-001 y NP-002, sin requerir adición al valor del Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.

Así mismo, durante la ejecución contractual se identificó la necesidad técnica de incorporar y/o ajustar ítems no previstos y mayores cantidades de obra, los cuales no desnaturalizan el objeto contractual y resultan indispensables para garantizar la continuidad funcional, la seguridad operacional y la correcta terminación de las obras ejecutadas en la Pista 16-34.

En particular, se incluye el ítem no previsto NP-001 correspondiente al suministro y aplicación de pintura imprimante acrílica para borrado de señalización existente, requerido para las actividades de traslado y restitución operacional del umbral de la cabecera 16 y posterior aplicación de señalización horizontal definitiva.

De igual forma, se incluye el ítem no previsto NP-002 correspondiente a la conformación y estabilización mecánica de márgenes y franjas de seguridad mediante reutilización de material fresado RAP, incluyendo disposición del material en sitio, extendido, homogeneización, control de humedad, conformación geométrica, nivelación, perfilado y compactación, sin incluir suministro del material RAP, transporte externo ni interno del material, ni riego superficial con emulsión CRR-1.

Adicionalmente, se consideran las actividades asociadas al retiro, desinstalación, reinstalación, suministro y puesta en funcionamiento de elementos de ayudas visuales requeridos para mantener la funcionalidad del sistema de iluminación de pista, conforme a las cantidades y actividades actualizadas por el Contratista.

En relación con el plazo, esta Interventoría considera técnicamente justificada la prórroga solicitada por un término de tres (3) meses, la cual se encuentra directamente asociada a la ejecución de las actividades complementarias requeridas para garantizar la continuidad operacional y geométrica entre la pista intervenida y las áreas laterales de seguridad.

La ampliación del plazo se fundamenta en los rendimientos reales observados en obra, las restricciones derivadas de la operación aeroportuaria, las actividades asociadas a ayudas visuales y sistemas eléctricos, así como en la metodología constructiva requerida para la conformación, estabilización mecánica, compactación, señalización y control de las márgenes y franjas de seguridad, todo ello en cumplimiento de las especificaciones técnicas y de la normativa aeronáutica vigente aplicable.

En consecuencia, esta Interventoría concluye que la Modificación No. 3 y la Prórroga No. 3 por tres (3) meses resultan técnica, operativa y contractualmente procedentes, en tanto permiten garantizar la continuidad funcional y operacional de la intervención ejecutada sobre la Pista 16-34, la homogeneización geométrica entre la pista y las áreas laterales de seguridad, la correcta operación de las ayudas visuales y la protección de la inversión pública, sin desnaturalizar el objeto contractual ni modificar el valor vigente del contrato de obra.

Por lo anterior, esta Interventoría emite concepto técnico favorable y otorga aval a la solicitud actualizada presentada por el CONSORCIO PISTA 16-34 mediante Oficio No. AERO-CUCUTA-0650 del 08 de julio de 2026, para que la Entidad adopte la decisión que en derecho corresponda.

Cordialmente,

NESTOR CAMILO ARTUNDUAGA AVILA
Representante Legal
CONSORCIO INTERPISTAS 25

Anexos:

1. Oficio No. AERO-CUCUTA-0650 del 08 de julio de 2026, mediante el cual el CONSORCIO PISTA 16-34 da alcance a los comunicados AERO-CUCUTA-0638 del 12 de junio de 2026 y AERO-CUCUTA-0572 del 22 de mayo de 2026, y solicita la Modificación No. 3 y Prórroga No. 3 al Contrato de Obra No. 25000602 H4 de 2025.
   Anexo 1. Formato 76 – Acta de Modificación de Cantidades de Obra, en archivos Excel y PDF.
   Anexo 2. Anexo al Formato 76 – Acta No. 3 de Modificación de Cantidades de Obra con Inclusión de Ítems No Previstos, sin aumento de valor.
   Anexo 3. Formato 69 – Solicitud de Modificación de Contrato, en archivos Word y PDF.
   Anexo 4. Precios No Previstos.
   Anexo 5. Balance de Mayores y Menores Cantidades – Actividades de Ayudas Visuales.
   Anexo 6. Cronograma PDT.
   Anexo 7. Antecedentes.
   Anexo 8. Pólizas.