

Señores

CONSORCIO EPSILON TOLÚ

Atn: WILSON GIOVANI URREA URREA

Representante Legal

Calle 100 No. 8 A – 55, Of. 504 – Torre C- WTC.

gerente@pi-sas.com.co, coordinador_tolu@pi-sas.com.co, correspondencia_tolu@pi-sas.com.co,

corresptolu_bog@pi-sas.com.co, ingeapoyo1_tolu@pi-sas.com.co y consorcioepsilontolu@gmail.com

Ciudad.

Señores

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL

Atn. LUIS ALFONSO MARTÍNEZ CHIMENTY

Director General

direccion.general@aerocivil.gov.co

Atn.: DANIEL FELIPE SUÁREZ ESTRADA

Secretario de Servicios Aeroportuarios

daniel.suarez@aerocivil.gov.co

Avenida el Dorado No. 103 – 15

atencionalciudadano@aerocivil.gov.co

Ciudad.

Referencia: CONTRATO DE OBRA No 23000821 H4 de 2023. “REALIZAR EL MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LA PISTA, PLATAFORMA, FRANJAS DE SEGURIDAD Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO, DE TOLÚ SUCRE (VF)”.

Asunto: Alcance a los comunicados 2026-ATSC-CENV-289 y 2026-ATSC-CENV-297 relacionados con la “Solicitud de prórroga, adición y modificación del Contrato de Obra.” Respuesta al comunicado EPSILON TOLU BTA-23000882H3-179-2026 del 5 de junio de 2026.

Respetados señores,

Por medio de la presente, de la manera más atenta y respetuosa, el CONSORCIO AEROPUERTO TOLÚ SC da alcance a los comunicados 2026-ATSC-CENV-289 y 2026-ATSC-CENV-297, atendiendo las solicitudes realizadas por la Entidad y la Interventoría en las reuniones sostenidas el 9 y 10 de junio de 2026, por lo que se presenta la solicitud formal de la prórroga del plazo, adición y modificación del Contrato de Obra suscrito con la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL (“AEROCIVIL” o “Entidad” o “Contratante”), para lo cual se remiten los respectivos anexos, con el propósito de pactar las condiciones enunciadas, con ocasión de los impactos generados por circunstancias ajenas al Consorcio, así como para acometer las obras contempladas en los Estudios y Diseños aprobados, conforme a los discursos que dispone la Entidad para adicionar al Contrato de Obra que nos ocupa, en atención de la solicitud realizada por la AEROCIVIL, con base en las siguientes:

1. CONSIDERACIONES PRELIMINARES Y CONSTANCIAS/SALVEDADES DEL CONTRATISTA:

- 1.1. Que la Entidad debía entregar libres, desde el inicio del Contrato, la totalidad de las áreas necesarias para el desarrollo del objeto contractual para la intervención por parte del Contratista; sin embargo, pese a que la AEROCIVIL ha adelantado las gestiones con el Municipio de Santiago de Tolú para liberar dichas áreas y, de esa manera, permitir la movilidad de la población, mediante un convenio interadministrativo suscrito entre ambas entidades, esta gestión no ha culminado y, a la fecha, las zonas ubicadas en la vía La Perdiz y la vía de acceso al Aeropuerto continúan sin estar disponibles.

Constancias/salvedades del Contratista: Ante la falta de disponibilidad de las referidas áreas, el Contratista se encuentra en la imposibilidad de ejecutar las actividades en tales zonas, hasta tanto se cuente con los recursos necesarios para ello y las áreas sean liberadas por parte de la Entidad para la intervención que corresponda.

- 1.2. Que la AEROCIVIL informó de la querella adelantada por un tercero en contra de esta entidad, en la que reclama la perturbación de la posesión de un predio ubicado aproximadamente entre las abscisas K+490 a K1+540 a la altura de la franja de seguridad a intervenir por el Contratista. Al respecto, la AEROCIVIL remitió el concepto del 12 de marzo de 2026 con asunto “*Análisis general jurídico predial Querella Policiva Aeropuerto Tolu.*”, según el cual, el especialista en derecho urbano de la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias “*concluye que la pretensión del querellante carece de sustento legal bajo la Ley 1801 de 2016*”.

Sobre este particular, en el marco del proceso de policía verbal abreviado, la Inspección de Convivencia y Paz del Municipio de Santiago de Tolú resolvió:

“ARTÍCULO PRIMERO: NO DECLARAR RESPONSABLE de incurrir en comportamiento contrario a la convivencia a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL**, de ninguno de los comportamientos contrarios a la posesión y mera tenencia de bienes inmuebles previstos en el artículo 77 de la ley 1801 de 2016, de conformidad a lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

ARTÍCULO SEGUNDO: NEGAR EL AMPARO POSESORIO como consecuencia de lo anterior se niegan las pretensiones de la querella policiva instaurada por INVERSAN S.A. respecto del amparo a la posesión de la Finca La Perdiz, de conformidad a lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

ARTICULO TERCERO: ABSTENERSE DE IMPONER MEDIDA CORRECTIVA alguna a la querellada **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL**, toda vez que no fue declarada contraventora de las normas de convivencia ciudadana, de conformidad a lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.”

Ahora bien, según lo informado por la AEROCIVIL, frente a la decisión anterior, el querellante presentó los recursos procedentes, por lo que la decisión aún no se encuentra en firme.

En vista de lo anterior, para efectos de claridad y de evitar futuras controversias, resulta necesario ratificar que la gestión predial del proyecto se encuentra a cargo de la AEROCIVIL quien garantiza que no se cuenta con limitaciones que impidan el desarrollo de las actividades a cargo del CONTRATISTA.

Constancias/salvedades del Contratista:

- a. Considerando que la AEROCIVIL garantiza su propiedad sobre el bien de que trata la querella policiva instaurada por la empresa INVERSAN S.A., el Contratista podrá continuar con la ejecución de las actividades a su cargo en ese sector.
- b. Considerando que la gestión predial sobre los inmuebles requeridos para acometer las obras objeto del Contrato se encuentra a cargo de la AEROCIVIL, en el evento en que se concrete una interferencia predial que impida al Contratista la ejecución de las actividades a su cargo, entre otras, que implique la imposibilidad de intervenir las franjas de seguridad en el ancho requerido, ni los drenajes, la AEROCIVIL conoce de la posibilidad de que no se pueda operar el Aeropuerto conforme a la aeronave de diseño (A320), todo lo cual es de exclusiva responsabilidad de la AEROCIVIL, evento en el cual el Contratista se reserva el derecho a reclamar la utilidad dejada de percibir.
- c. Considerando que la gestión predial sobre los inmuebles requeridos para acometer las obras objeto del Contrato se encuentra a cargo de la AEROCIVIL, en el evento en que se concrete una interferencia predial, corresponde a la Entidad realizar todas las gestiones a su cargo para liberar el área afectada en el menor tiempo posible, así como a reconocer y pagar el tiempo de demora y los perjuicios ocasionados al Contratista por tales afectaciones.

- d. Considerando que la gestión predial sobre los inmuebles requeridos para acometer las obras objeto del Contrato se encuentra a cargo de la AEROCIVIL, los perjuicios que eventualmente se llegaren a reconocer al tercero por las intervenciones realizadas en cumplimiento del Contrato no serán responsabilidad del Contratista.
- 1.3. Que, con ocasión de los ejercicios realizados por el Contratista sobre el balance de cantidades conforme a los Estudios y Diseños aprobados, cuyos análisis fueron verificados en conjunto con la Interventoría, se identificó que, para la ejecución del 100% de los referidos Estudios y Diseños, se requieren recursos adicionales, preliminarmente estimados en \$47,685,481,454, sin embargo, considerando que, a la fecha, la Entidad cuenta únicamente con la disponibilidad de recursos para la adición requerida para este Contrato por la suma de \$21.932.382.172, las partes priorizarán la ejecución de las actividades de obra, con el fin de lograr la ejecución de la mayor cantidad de obra posible con estos recursos, propendiendo -en lo posible- por un aeropuerto en condiciones de operatividad y funcionalidad.
- 1.4. Que la AEROCIVIL informó la necesidad de que el Contratista retire el cerramiento actual, ubicado en las márgenes derecha e izquierda a lo largo del Hito 1 (desde la abscisa K0+000 hasta la abscisa K1+540 en límite con la ruta 9004), únicamente sobre los sectores que interfieren en la ejecución de las actividades constructivas. En ese sentido, se hace necesario contemplar la ejecución de tal actividad, de conformidad con el APU NP 16 – DESMONTE DE CERRAMIENTO PERIMETRAL EXISTENTE EN MALLA ESLABONADA CON PARALES EN TUBO GALVANIZADO CON CIMENTACIÓN. INCLUYE RETIRO, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE MATERIAL EN SITIO AUTORIZADO, el cual se encuentra conciliado con la Interventoría y se incorporará en el respectivo modificatorio, en las zonas, longitudes y ubicación que se detallan en el Formato 76 denominado “*ACTA DE MAYORES Y MENORES CANTIDADES No. 6 CON INCLUSIÓN DE DIECISIETE (17) ÍTEMS NO PREVISTOS, CON ADICIÓN DE VALOR Y PRÓRROGA*” y sus respectivas memorias de cálculo.

Constancias/salvedades del Contratista:

Se aclara que el cerramiento perimetral del Aeropuerto y/o los predios de la AEROCIVIL son responsabilidad exclusiva de la Entidad, así como la seguridad operacional del Aeropuerto y el control de semovientes y/o personal no autorizado, razón por la cual esta se encargará, bien sea directamente o a través de terceros contratistas suyos, de realizar el cerramiento correspondiente y a tomar las demás medidas para garantizar la seguridad del Aeropuerto, frente a lo cual el Contratista no tiene ninguna injerencia ni responsabilidad.

- 1.5. Que, en la reunión de 13 de abril de 2026, la AEROCIVIL expresó la necesidad de que se realice la demolición del estadio de béisbol únicamente sobre el área requerida para la ejecución de las actividades en las franjas de seguridad y los drenajes diseñados, razón por la cual la Interventoría y el Contratista realizaron un recorrido en campo el pasado 16 de abril de 2026, en el que cuantificaron las cantidades del estadio de beisbol a demoler, que se ejecutarán de conformidad con el ítem 1.1. DEMOLICIÓN DE EDIFICACIÓN CON ESTRUCTURA EN CONCRETO A TODO COSTO. NO INCLUYE TRANSPORTE, estimando un área de 480 m², recorrido en el que, adicionalmente, se advirtió la necesidad de demoler tres (3) casetas de vigilancia, en un estimado de 58,05 m², para un total de 538,06 m², tal como se detallan en el FORMATO 76 ACTA DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES – Acta No. 5y sus respectivas memorias de cálculo.
- 1.6. Que, como ha sido informado por el Contratista, entre otras, en las comunicaciones 2025-ATSC-CENV-719 y 2026-ATSC-CENV-016, se han identificado problemáticas en el sistema de drenaje del Aeropuerto, incluidos los puntos de descarga y las aguas aferentes alrededor del Aeropuerto, sectores que se encuentran fuera de las áreas objeto del Contrato de Obra, frente a lo cual en el evento en que se concrete una afectación bien sea en la posible interferencia que impida al Contratista la ejecución de las actividades a su cargo, así como que repercuta en la estabilidad de las obras que se hayan acometido, no serán del resorte ni responsabilidad del Contratista de Obra, entre otras cosas, por las siguientes razones:
- 1.6.1. Las zonas bajas inundables y los sectores con deficiencias de drenaje se localizan fuera de los límites de los polígonos R1582A230007 y R1582A230010 (zonas de intervención actuales

objeto del Contrato de Obra), situándose en zonas de expansión que no forman parte del objeto ni del alcance físico de las obras contratadas al Consorcio. Si bien tales zonas están proyectadas en el Plan Maestro del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo a cargo de la AEROCIVIL, aprobado mediante la Resolución No. 02612 de 2015, para el desarrollo futuro de la terminal y la pista, no hacen parte de la intervención del Contrato No. 23000821 H4 de 2023.

- 1.6.2. Los reflujos o acumulación de agua hacia las áreas de trabajo corresponden a una interferencia de origen externo bajo las condiciones topográficas actuales. La topografía de estas áreas, externas y ajenas a las zonas objeto de intervención del Contrato No. 23000821 H4 de 2023, presenta cotas que favorecen la acumulación de aguas lluvia.
- 1.6.3. Se identifica que el sistema de drenaje actual del Aeropuerto presenta un estado de deterioro derivado de la falta de mantenimiento histórico acumulado por años, condición que es ajena a la ejecución de este Contrato.

Constancias/salvedades del Contratista:

- a. Se aclara que cualquier afectación o inconveniente derivado del drenaje ubicado en predios fuera del área de intervención objeto del Contrato de Obra no son responsabilidad del Contratista, toda vez que las zonas bajas inundables y los sectores con deficiencias de drenaje se localizan fuera de los límites de los polígonos R1582A230007 y R1582A230010 (zonas de intervención actuales), situándose en zonas de expansión que no forman parte del objeto ni del alcance físico de las obras contratadas y, si bien tales zonas están proyectadas en el Plan Maestro del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo, aprobado mediante la Resolución No. 02612 de 2015, para el desarrollo futuro de la terminal y la pista, no hacen parte de la intervención del Contrato No. 23000821 H4 de 2023.
 - b. En el evento en que se concrete una afectación bien sea en la posible interferencia, en cuanto a lo relacionado en el literal anterior, que impida al Contratista la ejecución de las actividades a su cargo o que repercuta en la estabilidad de las obras que se hayan acometido, no serán del resorte ni responsabilidad del Contratista de Obra y las medidas que se requieran y sean ejecutadas por el Contratista para su reparación deberán ser reconocidas y pagadas a este por la AEROCIVIL.
 - c. Se aclara que el mantenimiento del sistema de drenaje del Aeropuerto se encuentra a cargo de la AEROCIVIL y no hace parte del Contrato de Obra No. 23000821 H4 de 2023.
- 1.7. Que, por otro lado, la Interventoría y la Entidad han solicitado al Contratista realizar con prontitud la excavación de los drenajes diseñados y aprobados en el marco del Contrato de Obra para, posteriormente, realizar la instalación del concreto, indicando que, en ese sentido, la AEROCIVIL pagará al Contratista la excavación una vez ejecutada, conforme al ítem 11 EXCAVACIONES VARIAS A MAQUINA SIN CLASIFICAR. NO INCLUYE TRANSPORTE DE MATERIAL SOBRENTE, y, en el evento en que se generen reprocesos que demanden una nueva excavación, previa verificación de las secciones, esta será igualmente reconocida por la AEROCIVIL, así como la instalación de concreto, conforme a los ítems 11,5 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO RESIST. 14,0 MPA (140 KG/CM²), 11,6 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO DE 28 MPA PARA CANAL RECTANGULAR B=1.2M. INCLUYE FORMALETA, CURADO, TRANSPORTE, 11,7 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO DE 28 MPA PARA CANAL RECTANGULAR B=0,60 M. INCLUYE FORMALETA, CURADO, TRANSPORTE y 11.9 ACERO DE REFUERZO FY = 60.000 PSI, sin perjuicio de las actividades requeridas para poder ejecutar los canales diseñados y aprobados, la cuales deberán ser reconocidas y pagadas al Contratista.

Constancias/salvedades del Contratista:

- a. En cuanto a los drenajes diseñados y aprobados, la Interventoría y la Entidad han solicitado que se realice con prontitud la excavación para, posteriormente, realizar la instalación del concreto. En ese sentido, la Entidad deberá pagar al Contratista la excavación ejecutada, así como las posteriores que sean necesarias, las cuales serán igualmente reconocidas por la AEROCIVIL. De otro lado, la instalación del Concreto será reconocida y pagada una vez se ejecute dicha actividad.
- b. Se aclara que el flujo de agua sobre una excavación en terreno natural, sin la protección del revestimiento definitivo, expone las paredes y el fondo del canal a fenómenos de escorrentía,

erosión y socavación por efecto de las precipitaciones, por lo que el flujo de agua podrá alterar la sección de diseño original (geometría y niveles), lo que derivará necesariamente en actividades de rectificación de excavaciones, perfilado o reconfiguración de taludes y/o ejecución de llenos compactados para recuperar la sección de diseño antes de colocar el revestimiento final, actividades que deberán ser reconocidas al CONTRATISTA por la AEROCIVIL, de conformidad con los precios unitarios del contrato o, en su defecto, mediante los ítems no previstos que se requieran incorporar, si la complejidad del reproceso lo requiere.

- c. En el evento en que, con ocasión de la excavación anticipada de los drenajes diseñados, se llegare a presentar filtraciones o afectaciones sobre estructuras como las franjas y la pista, tales afectaciones no serán responsabilidad del Consorcio y las medidas que se requieran y sean ejecutadas por el Contratista para su reparación serán reconocidas y pagadas a este por la AEROCIVIL, mediante los ítems contractuales que corresponda.

- 1.8. Que, de conformidad con lo expuesto por la AEROCIVIL en las preguntas y respuestas del proceso licitatorio, lo pactado en el Contrato de Obra y la decisión del amigable componedor del 20 de agosto de 2025, el CONTRATISTA tiene derecho al reconocimiento y pago por el Fondo de Compensaciones – Bolsa de Monto Agotable (“BMA”), entre otros, de (i) el personal adicional al previsto en el AIU y al personal mínimo detallado en las listas de que trata el numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico, (ii) los viáticos del personal adicional y del personal mínimo para el componente socio ambiental, (iii) los equipos de laboratorio para asfalto de concretos y granulares, equipos de topografía, camionetas y el servicio de vigilancia privada y (iv) las actividades y equipos no previstos en los APUs. En tal sentido el Contrato establece textualmente:

“El pago de la bolsa de monto agotable, del capítulo 14. Fondo de Compensaciones, del formulario 1. Formulario presupuesto oficial; corresponde al pago de las actividades, equipos, topografía, ensayos de laboratorio y los demás que se genere durante el contrato de obra; i) Para el componente socio ambiental (actividades (compensaciones, planes y programas) que resulten del Estudio de Impacto Ambiental y que permita la modificación de la licencia ambiental), ii) amigable componedor, iii) servicios profesionales que requiera el contratista de obra para el desarrollo de las actividades que se derive durante el desarrollo del contrato de obra.”

- 1.9. Que, en virtud de lo plasmado en la consideración anterior, el CONTRATISTA y la Interventoría llegaron a un acuerdo por valor global de CUATRO MIL DOSCIENTOS CATORCE MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL CIENTO SETENTA PESOS (\$4.214.959.170,00) sobre algunos de los ítems y valores reclamados por el CONTRATISTA para su reconocimiento por la BMA, no llegando a consenso frente a otros por un valor global de TRES MIL SEISCIENTOS DOCE MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS CINCO PESOS (\$3.612.545.705,00), como se detalló en la comunicación 2026-ATSC-CENV-254 y como se discrimina a continuación:

BMA TOLÚ	DESCRIPCIÓN	TOTAL PRETENSIÓN CONSORCIO A 30 DE ABRIL 2026 (A)	TOTAL ACEPTACIÓN INTERVENTORÍA A 30 DE ABRIL 2026 (B)	DIFERENCIA ENTRE (A) Y (B)
i) Para el componente socio ambiental (actividades (compensaciones, planes y programas) que resulten del Estudio de Impacto Ambiental y que permita la modificación de la licencia ambiental)	Plan de cargas - Personal para implementación de licencia ambiental	\$ 1.375.167.196,00	\$ 1.259.799.117,00	-\$ 115.368.079,00
iii) servicios profesionales personal Actividades de Implementación Plan de Manejo Arqueología	Plan de cargas - Personal para Arqueología	\$ 1.884.473.649,00	\$ 1.861.171.249,00	-\$ 23.302.400,00

iii) servicios profesionales que requiera el contratista de obra para el desarrollo de las actividades que se derive durante el desarrollo de obra	Plan de cargas - Personal Adicional al mínimo	\$ 1.798.755.077,00	\$ 330.651.012,00	-\$ 1.468.104.065,00
Total plan de cargas		\$5.058.395.922,00	\$ 3.451.62.378,00	-\$ 1.606.774.544,00
Parte general: Actividades, equipos, topografías, ensayos de laboratorio y los demás que se genere durante el contrato de obra.	Costos indirectos(laboratorios e&d, laboratorios topografía camioneta, vigilancia y viáticos)	\$1.779.895.395,00	\$466.175.150,00	-\$ 1.313.720.245,00
Total Costos		\$ 1.779.895.395,00	\$ 466.175.150,00	-\$ 1.313.720.245,00
i) Para el componente socio ambiental (actividades (compensaciones, planes y programas) que resulten del Estudio de Impacto Ambiental y que permita la modificación de la licencia ambiental)	Licencia ambiental + Arqueología	\$790.755.226,00	\$ 195.558.476,00	-\$ 595.196.750,00
Total Implementación de licencia ambiental		\$ 790.755.226,00	\$ 195.558.476,00	-\$ 595.196.750,00
ii) amigable componedor	Amigable componedor	\$ 198.458.332,00	\$ 101.604.166,00	-\$ 96.854.166,00
Total		\$ 7.827.504.875,00	\$ 4.214.959.170,00	-\$ 3.612.545.705,00

Constancias/salvedades del Contratista:

- a. Se deja constancia de que, de conformidad con la decisión adoptada por el Amigable Componedor, para los ítems a ser reconocidos y pagados mediante el Fondo de Compensaciones – Bolsa de Monto Agotable (BMA), se seguirán las siguientes reglas o parámetros:
 - i. Se reconocerá con cargo a la BMA el personal adicional al previsto en el AIU y al personal mínimo detallado en las listas de que trata el numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico, así como aquel discriminado en el “Personal mínimo para el desarrollo del componente socio ambiental incluido en el capítulo 14. Fondo de compensaciones, Formulario de Presupuesto Oficial”, conforme al IBC efectivamente reportado en las planillas de seguridad social, desde la fecha de vinculación al proyecto y hasta que cese tal vinculación, incluyendo, pero sin limitarse al personal que se relaciona en el Anexo 3 – PERSONAL PLAN DE CARGAS BMA.
 - ii. Se reconocerán con cargo a la BMA los viáticos del personal adicional y del personal mínimo para el componente socio ambiental.
 - iii. Se reconocerán con cargo a la BMA los equipos de laboratorio para asfalto de concretos y granulares, equipos de topografía, camionetas y el servicio de vigilancia privada.
 - iv. Se reconocerán con cargo a la BMA las actividades y equipos no previstos en los APUs.
- b. Se aclara que, atendiendo a las necesidades y dinámicas de la obra, el CONTRATISTA podrá cambiar el personal, proveedores, prestadores de servicios, insumos, entre otros, a ser reconocidos con cargo a la BMA, para la cual se surtirá el proceso de presentación ante la Interventoría para su aprobación.
- c. Se deja constancia de que el reconocimiento de las sumas con cargo al Fondo de Compensaciones – Bolsa de Monto Agotable (BMA), estimados hasta el 30 de abril de 2026, de conformidad con lo pactado el Contrato y la decisión adoptada por el Amigable Componedor, según la estimación del Contratista asciende a la suma de SIETE MIL OCHOCIENTOS VEINTISIETE MILLONES QUINIENTOS CUATRO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS MLC (COP \$ 7.827.504.875), sin perjuicio de los que se causen con posterioridad a dicha fecha y se ejecuten en desarrollo del Contrato, de los cuales la Interventoría únicamente ha viabilizado la suma de CUATRO MIL DOSCIENTOS CATORCE MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL CIENTO SETENTA PESOS (COP\$ 4.214.959.170), como se discriminó en la tabla anterior.

- d. Se deja constancia que, a la fecha, del valor convenido con la INTERVENTORÍA y viabilizado por esta, la Entidad únicamente ha pagado la suma de MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y SEIS (COP \$1.984.299.646), que considera los conceptos con cargo a la BMA hasta el Acta No. 18. De esta manera, del valor convenido con la INTERVENTORÍA y viabilizado por esta, con corte al 30 de abril, se encuentra pendiente el pago por la suma de DOS MIL DOSCIENTOS TREINTA MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS VEINTICUATRO PESOS (COP \$2.230.659.524).
- e. El Contratista se reserva el derecho a reclamar extrajudicial o judicialmente aquellos ítems, conceptos y rubros que no se concilian con la Interventoría y que no sean objeto de reconocimiento y pago por la AEROCIVIL, los que, a la fecha, se calculan y estiman en un valor global de TRES MIL SEISCIENTOS DOCE MILLONES QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS CINCO PESOS (\$3.612.545.705,00), sin limitarse a los que se detallan en el Anexo 2 en formato Excel que contiene las diferencias entre el Contratista y la Interventoría sobre el reconocimiento y pago de la BMA, cuyos conceptos globales se resumen en la tabla incluida a continuación:

BMA TOLÚ	DESCRIPCIÓN	VALOR NO CONCILIADO CON LA INTERVENTORÍA
i) Para el componente socio ambiental (actividades (compensaciones, planes y programas) que resulten del Estudio de Impacto Ambiental y que permita la modificación de la licencia ambiental)	Plan de cargas - Personal para implementación de licencia ambiental	-\$115.368.079,00
iii) servicios profesionales personal Actividades de Implementación Plan de Manejo Arqueología	Plan de cargas - Personal para Arqueología	-\$23.302.400,00
iii) servicios profesionales que requiera el contratista de obra para el desarrollo de las actividades que se derive durante el desarrollo de obra	Plan de cargas - Personal Adicional al mínimo	-\$1.468.104.065,00
Total plan de cargas		-\$1.606.774.544,00
Parte general: Actividades, equipos, topografías, ensayos de laboratorio y los demás que se genere durante el contrato de obra.	Costos indirectos(laboratorios e&d, laboratorios topografía camioneta, vigilancia y viáticos)	-\$1.313.720.245,00
Total Costos		-\$1.313.720.245,00
i) Para el componente socio ambiental (actividades (compensaciones, planes y programas) que resulten del Estudio de Impacto Ambiental y que permita la modificación de la licencia ambiental)	Licencia ambiental + Arqueología	-\$595.196.750,00
Total Implementación de licencia ambiental		-\$595.196.750,00
ii) amigable componedor	Amigable componedor	-\$96.854.166,00
Total		-\$3.612.545.705,00

- f. Se aclara que, frente a aquellos conceptos que no sean autorizados, reconocidos y/o pagados el Contratista no tiene obligación de ejecutar las actividades en ellos contempladas. No obstante, en el evento en que la ejecución del proyecto demande su ejecución o que la AEROCIVIL o la Interventoría requiera su ejecución, y el Contratista desarrolle tales actividades, este se reserva el derecho a presentar las reclamaciones a que haya lugar para obtener el reconocimiento de los costos y perjuicios correspondientes.

1.10. Que las partes son conscientes de que, para la ejecución de las actividades que se encuentran pendientes, no es necesaria la presencia en campo de la totalidad del Personal y la Maquinaria Mínima, contemplados hasta ahora en el numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato de Obra, por lo que resulta necesario realizar las respectivas precisiones al respecto.

1.11. Que, en cumplimiento de la obligación relacionada con la implementación del Plan de Manejo Arqueológico, el Contratista realizó el Salvamento No. 1 del Hallazgo No. 2 y, así mismo, se encuentra ejecutando el rescate de los diecisiete (17) hallazgos arqueológicos identificados en el proyecto, razón

por la cual, en aplicación de lo contemplado en el riesgo No. 30 de la Matriz de Riesgo, las partes realizarán el ajuste en el plazo del Contrato.

Constancias/salvedades del Contratista:

Se aclara que, en cuanto a la obligación relacionada con la implementación del Plan de Manejo Arqueológico, esta solo se extenderá por el plazo de ejecución que, según la presente solicitud, será hasta el 31 de diciembre de 2026, y, en el evento en que, una vez finalizado, no se haya concluido la etapa de laboratorio, el Contratista entregará a la AEROCIVIL la totalidad de elementos, avance, informes, en el estado en que se encuentre para que, como titular de la Licencia Ambiental y del referido Plan de Manejo Arqueológico, asuma las gestiones que correspondan.

- 1.12. Que, para la ejecución de los Estudios y Diseños aprobados incluso los concernientes a la estructura de Pavimento, así como para las demás actividades que se requieren en el Contrato que han sido referidas en las anteriores consideraciones, con los recursos actualmente disponibles por la Entidad para ser adicionados al Contrato, es necesario incorporar APU's No Previstos que se relacionan a continuación, los cuales fueron discutidos y concertados con la Interventoría en las reuniones sostenidas el 3 y 10 de junio de 2026:

No	ÍTEM NP	DESCRIPCIÓN	UND	VALOR UNITARIO TOTAL
1	NP-10	SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN DE HIDROMALLA GEOESTERA 300 CON DIMENSIONES 4 X 1,55 X 0,40 METROS CON RELLENO DE MATERIAL DRENANTE 3", NO INCLUYE BARRAS FIJADORAS PARA COLA DE ANCLAJE	UND	\$ 5,263,420.00
2	NP-11	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE REJILLA F900 HIERRO DÚCTIL RECTANGULAR (1m x 0,50 m)	UND	\$ 8,153,102.00
3	NP-12	BARRAS FIJADORAS DE ANCLAJE DE GEOESTERA CON CANAL DE (5/8") PROTEGIDAS CON TUBERIA.	UND	\$ 79,826.00
4	NP-13	DRENAJE VERTICAL D= 2" LONGITUD MÁXIMA 6 METROS	M	\$ 249,871.00
5	NP-14	SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DEL SOFTWARE Y HARDWARE DEL SISTEMA DE GUÍA DE USUARIO ALCMS (CONTROL Y MONITOREO) L-890 CERTIFICADO.	UND	\$ 925,661,956.00
6	NP-15	SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR FAA P-209 PARA ESTABILIZAR CON CEMENTO. NO INCLUYE SUMINISTRO DE CEMENTO	M3	\$ 237,940.00
7	NP-16	DESMONTE DE CERRAMIENTO PERIMETRAL EXISTENTE EN MALLA ESLABONADA CON PARALES EN TUBO GALVANIZADO CON CIMENTACIÓN. INCLUYE RETIRO, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE MATERIAL DE DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN EN SITIO AUTORIZADO A UNA DISTANCIA DE 32 KM	ML	\$ 86,024.00
8	NP-17	EXCAVACIÓN MECÁNICA PARA MONITOREO ARQUEOLÓGICO EN CAPAS HASTA DE 0.10m A LA PROFUNDIDAD REQUERIDA SEGÚN DISEÑOS EN ZONAS DE SEGURIDAD Y AMPLIACIÓN DE PISTA. NO INCLUYE TRANSPORTE DE MATERIAL SOBRANTE.	M3	\$ 68,907.00
9	NP-18	DISPOSICIÓN FINAL DE MATERIAL VEGETAL, INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN AL SITIO AUTORIZADO	M3	\$ 182,033.00
10	NP-19	INSTALACIÓN DE MATERIAL REUTILIZADO PROVENIENTE DEL DESCAPOTE DE LAS EXCAVACIONES DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN DEL PROYECTO CON ADICIÓN DE SEMILLA BRACHIARIA HASTA 10 GRAMOS POR M3 DE MATERIAL. NO INCLUYE MANTENIMIENTOS.	M3	\$ 101,973.00
11	NP-20	TALA DE ÁRBOLES CLASE 1 - H: 1 a 5 METROS INCLUYE, REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 247,699.00
12	NP-21	TALA DE ÁRBOLES CLASE 2 - H: 5,1 A 10 METROS INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 310,926.00

13	NP-22	TALA DE ÁRBOLES CLASE 3 - H: 10,1 a 15 METROS, INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 441,409.00
14	NP-23	TALA DE ÁRBOLES CLASE 4 - H: 15,1 a 20 METROS, INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 563,742.00
15	NP-24	TALA DE ÁRBOLES CLASE 5 - H: 20,1 a Mayores, INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 1,832,556.00
16	NP-25	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CANALIZACIÓN DE DUCTOS 1X2" PVC TIPO DB, INCLUYE EXCAVACIÓN, COMPACTACIÓN, DEL RELLENO DEL MATERIAL DE SITIO, RELLENO CON ARENA Y CINTA DE SEÑALIZACIÓN. EN ZONA VERDE	ML	\$ 151,052.00
17	NP-26	SUMINISTRO DE CEMENTO PARA ESTABILIZACIÓN DE BASE GRANULAR	KG	\$ 1,277.00

Ahora bien, pese a que el Contratista solicitó la aprobación de los siguientes ítems No Previstos, por considerarlos necesarios para la ejecución de las obras, no fue posible que la Interventoría los aprobara, lo cual no implica que no sea necesaria su ejecución para el desarrollo del objeto del Contrato:

No.	DESCRIPCIÓN DEL ÍTEM	UND	Vr. UNITARIO
1	EMPUJE, REPALCO Y TRASIEGO EN FRANJAS DE SEGURIDAD. NO INCLUYE TRANSPORTE DE MATERIAL SOBRANTE	M3	\$ 49.912,00
2	MANEJO DE AGUA EN ZONAS DE SUELOS SATURADOS	HORA	\$ 65.212,00

Constancia/salvedad del Contratista:

Teniendo en cuenta lo anterior, el Contratista deja constancia de que en el evento en que se ejecuten las actividades relacionadas en los Ítems descritos en el inciso anterior, dará lugar al reconocimiento económico al Contratista o, de lo contrario, este se reserva el derecho a reclamar el reconocimiento y pago de los costos, que obedecería al valor unitario presentado por el Contratista multiplicado por las cantidades ejecutadas, el respectivo reajuste de precios, en caso de aplicar, así como de los perjuicios correspondientes, en caso que se causaren.

- 1.13. Que, como consecuencia de las anteriores situaciones las Partes han advertido la necesidad de adicionar y aumentar el valor del Contrato en VEINTIÚN MIL NOVECIENTOS TREINTA Y DOS MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL CIENTO SETENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$21.932.382.172), con el propósito de ejecutar la mayor cantidad posible de las obras conforme a los Estudios y Diseños aprobados por la Interventoría, incrementando las cantidades de obra e **incorporando** en el Contrato de ítems No Previstos, por lo que resulta necesario **MODIFICAR** la **CLÁUSULA 5. VALOR DEL CONTRATO**, tal como se discrimina a continuación:

- 1.13.1. \$13.932.383.703 adicionales para el costo de ejecución de la obra con AIU e IVA 19%/U, distribuidos de la siguiente manera:

1.13.1.1. \$3.674.333.314 para aumento de valor de las mayores y menores cantidades.

1.13.1.2. \$10.258.050.389 para incorporación de APU's NPs con adición de valor.

- 1.13.2. \$7.999.998.469 adicionales para la bolsa de reajustes de precios con AIU e IVA 19%/U.

Las anteriores sumas se contemplan, sin perjuicio de que, una vez la Entidad cuente con la totalidad de los recursos para completar el 100% de los Estudios y Diseños aprobados, estos se incorporen en el Contrato mediante la respectiva modificación contractual, con la correspondiente ampliación del tiempo requerido para la ejecución de las obras faltantes.

- 1.14. Que, de conformidad con las anteriores consideraciones, se deberá elaborar la modificación de mayores y menores cantidades, para lo cual se aportan dos (2) Formatos 76 Modificación de Cantidades

No. 5 y 6, con aumento y adición de valor e incorporación de los ítems no previstos, respectivamente, y un (1) formato denominado “*REAJUSTES DE PRECIOS UNITARIOS DEL CONTRATO*”, siguiendo las claridades suministradas por la Entidad, con sus respectivas memorias y anexos.

- 1.15.** Que en virtud de las validaciones que han hecho de manera conjunta la Interventoría y el Contratista, con ocasión de las afectaciones presentadas a lo largo del Contrato, se ha encontrado que, para la ejecución de las actividades priorizadas, resulta necesario modificar la CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO, ampliando el plazo de ejecución en cinco (5) meses, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2026, considerando (i) el impacto ocasionado en el plazo de ejecución por la ejecución del salvamento No. 1, (ii) los mayores tiempos generados por la necesidad de realizar los diecisiete (17) rescates arqueológicos identificados.

Al respecto, se aclara que, considerando los tiempos requeridos para la ejecución de las actividades sobre las áreas que aún no se encuentran disponibles para intervención, ubicadas en la vía La Perdiz y la vía de acceso al aeropuerto, así como aquellas que no han sido priorizadas para la presente adición, una vez la Entidad cuente con los recursos requeridos, se acordará entre las partes la respectiva prórroga, adición y/o aumento de recursos que corresponda.

Finalmente, se deja expresa constancia/salvedad de que la suscripción de la modificatoria del Contrato no implica la renuncia del Contratista a reclamar costos, plazos, perjuicios o cualquier tipo de reconocimiento a que haya lugar por el cumplimiento tardío o incumplimiento de la Entidad, incluyendo pero sin limitarse a aquellos en los que hayan tenido o tengan que incurrir por la imposibilidad de ejecución de las actividades, utilidad dejada de percibir, mayor permanencia en obra, el cobro por el proceso de revisión adicional de los Estudios y Diseños (incluyendo pero sin limitarse a la estructura de pavimentos, con la finalidad de buscar una optimización de la estructura previamente avalada y que, sobre todo, evitara una mayor incidencia con los hallazgos arqueológicos), así como por cualquier otro hecho que haya afectado el desarrollo de las actividades.

2. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA:

Como resultado del avance de obra, del análisis de campo, de la trazabilidad de comités técnicos, del control de programación, así como de las condiciones reales encontradas durante la ejecución del proyecto, se ha identificado la necesidad de:

- 2.1.** Tramitar una prórroga inicial de cinco (5) meses, contados a partir del 31 de julio de 2026 y hasta el 31 de diciembre de 2026.
- 2.2.** Gestionar la asignación de recursos adicionales por valor estimado de VEINTIÚN MIL NOVECIENTOS TREINTA Y DOS MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL CIENTO SETENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$21.932.382.172), compensaciones técnicas y actividades complementarias requeridas para garantizar la funcionalidad operacional del aeropuerto, discriminados en:
 - 2.2.1.** \$13.932.383.703 correspondientes a actividades directas de obra, distribuidos de la siguiente manera:
 - 2.2.1.1.** \$3.674.333.314 para aumento de valor de las mayores y menores cantidades.
 - 2.2.1.2.** \$10.258.050.389 para adición de valor.
 - 2.2.2.** \$7.999.998.469 asociados a reajustes.

La necesidad del modificatorio se sustenta en circunstancias técnicas, operativas y constructivas que han impactado de manera directa el normal desarrollo de las actividades inicialmente programadas, afectando la disponibilidad de frentes de trabajo, la continuidad de procesos constructivos, la secuencia lógica de ejecución y la consolidación integral de las obras necesarias para la entrada en operación del aeropuerto bajo condiciones compatibles con aeronaves categoría Airbus A320 y equivalentes.

De igual manera, durante el desarrollo contractual se ha evidenciado la aparición de actividades no previstas inicialmente, indispensables para:

- La continuidad operacional y constructiva del proyecto.
- La funcionalidad hidráulica y geométrica del lado aire.

- El cumplimiento de los estándares de seguridad operacional exigidos por la Aerocivil.
- La mitigación de riesgos operacionales asociados a drenajes, obstáculos y áreas de seguridad, en lo referente al cono de aproximación y la instalación del material de capa vegetal de acuerdo con el alcance del Contrato de Obra.
- La adecuada transición operacional hacia una infraestructura aeroportuaria categoría 4C.

En este sentido, se requiere la incorporación de APUS No Previstos (NP), los cuales, articulados con los APUS contractuales existentes, permiten soportar técnica y económicamente actividades indispensables para garantizar la correcta terminación del proyecto y la viabilidad funcional de la infraestructura aeroportuaria.

No.	ÍTEM NP	DESCRIPCIÓN	UND	VALOR UNITARIO TOTAL
1	NP-10	SUMINISTRO, TRANSPORTE E INSTALACIÓN DE HIDROMALLA GEOESTERA 300 CON DIMENSIONES 4 X 1,55 X 0,40 METROS CON RELLENO DE MATERIAL DRENANTE 3", NO INCLUYE BARRAS FIJADORAS PARA COLA DE ANCLAJE	UND	\$ 5,263,420.00
2	NP-11	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE REJILLA F900 HIERRO DÚCTIL RECTANGULAR (1m x 0,50 m)	UND	\$ 8,153,102.00
3	NP-12	BARRAS FIJADORAS DE ANCLAJE DE GEOESTERA CON CANAL DE (5/8") PROTEGIDAS CON TUBERIA.	UND	\$ 79,826.00
4	NP-13	DRENAJE VERTICAL D= 2" LONGITUD MÁXIMA 6 METROS	M	\$ 249,871.00
5	NP-14	SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DEL SOFTWARE Y HARDWARE DEL SISTEMA DE GUÍA DE USUARIO ALCMS (CONTROL Y MONITOREO) L-890 CERTIFICADO.	UND	\$ 925,661,956.00
6	NP-15	SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR FAA P-209 PARA ESTABILIZAR CON CEMENTO. NO INCLUYE SUMINISTRO DE CEMENTO	M3	\$ 237,940.00
7	NP-16	DESMONTE DE CERRAMIENTO PERIMETRAL EXISTENTE EN MALLA ESLABONADA CON PARALES EN TUBO GALVANIZADO CON CIMENTACIÓN. INCLUYE RETIRO, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE MATERIAL DE DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN EN SITIO AUTORIZADO A UNA DISTANCIA DE 32 KM	ML	\$ 86,024.00
8	NP-17	EXCAVACIÓN MECÁNICA PARA MONITOREO ARQUEOLÓGICO EN CAPAS HASTA DE 0.10m A LA PROFUNDIDAD REQUERIDA SEGÚN DISEÑOS EN ZONAS DE SEGURIDAD Y AMPLIACIÓN DE PISTA. NO INCLUYE TRANSPORTE DE MATERIAL SOBRANTE.	M3	\$ 68,907.00
9	NP-18	DISPOSICIÓN FINAL DE MATERIAL VEGETAL, INCLUYE CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN AL SITIO AUTORIZADO	M3	\$ 182,033.00
10	NP-19	INSTALACIÓN DE MATERIAL REUTILIZADO PROVENIENTE DEL DESCAPOTE DE LAS EXCAVACIONES DE LA ZONA DE INTERVENCIÓN DEL PROYECTO CON ADICIÓN DE SEMILLA BRACHIARIA HASTA 10 GRAMOS POR M3 DE MATERIAL. NO INCLUYE MANTENIMIENTOS.	M3	\$ 101,973.00
11	NP-20	TALA DE ÁRBOLES CLASE 1 - H: 1 a 5 METROS INCLUYE, REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 247,699.00
12	NP-21	TALA DE ÁRBOLES CLASE 2 - H: 5,1 A 10 METROS INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS., TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 310,926.00
13	NP-22	TALA DE ÁRBOLES CLASE 3 - H: 10,1 a 15 METROS, INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 441,409.00
14	NP-23	TALA DE ÁRBOLES CLASE 4 - H: 15,1 a 20 METROS, INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 563,742.00

15	NP-24	TALA DE ÁRBOLES CLASE 5 - H:20,1 a Mayores, INCLUYE REPIQUE DE TRONCOS Y RAMAS, TRANSPORTE HASTA ACOPIO INTERNO, NO INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL NI EXTRACCIÓN DE LA RAÍZ.	UND	\$ 1,832,556.00
16	NP-25	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CANALIZACIÓN DE DUCTOS 1X2" PVC TIPO DB, INCLUYE EXCAVACIÓN, COMPACTACIÓN, DEL RELLENO DEL MATERIAL DE SITIO, RELLENO CON ARENA Y CINTA DE SEÑALIZACIÓN. EN ZONA VERDE	ML	\$ 151,052.00
17	NP-26	SUMINISTRO DE CEMENTO PARA ESTABILIZACIÓN DE BASE GRANULAR	KG	\$ 1,277.00

Que, particularmente, para la actividad de DESMONTE DE CERRAMIENTO PERIMETRAL EXISTENTE EN MALLA ESLABONADA CON PARALES EN TUBO GALVANIZADO CON CIMENTACIÓN. INCLUYE RETIRO, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE MATERIAL DE DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN EN SITIO AUTORIZADO A UNA DISTANCIA DE 32 KM, el CONTRATISTA la ejecutará en 2703 ML que permita la ejecución de las actividades en las franjas de seguridad en su ancho total de diseño y las obras de drenaje de pista; la cual será reconocida y pagada conforme al APU NP No. 16, conciliado con la Interventoría a ser incorporado con el modificadorio correspondiente, por lo que, con la suscripción de dicho documento, la AEROCIVIL autorizará expresa e irrevocablemente la ejecución de la actividad referida, por lo cual el CONTRATISTA no requerirá acudir a la Entidad ni la Interventoría para que autoricen su ejecución.

Ahora bien, teniendo en cuenta que, como es de conocimiento de la Entidad y la Interventoría, para la ejecución de la totalidad de las obras conforme a los Estudios y Diseños aprobados se requieren recursos adicionales y, considerando que, por ahora, la Entidad sólo cuenta con disponibilidad de una parte de ellos, se han priorizado de manera conjunta el desarrollo de las siguientes actividades, para ser ejecutadas en un plazo que se extendería hasta el 31 de diciembre de 2026, en el siguiente orden de prioridad:

- 1) Pista de aterrizaje con configuración final de 2.200 metros lineales de longitud y 45 metros de ancho.
- 2) Ejecución hasta su culminación de las redes eléctricas y sistemas asociados a ayudas visuales y operación lado aire, conforme a los diseños aprobados, de conformidad con lo pactado en el Contrato de Obra y sus especificaciones técnicas.
- 3) Adecuación y mantenimiento de la plataforma existente, incluyendo intervención de placas deterioradas y empalmes operacionales, incluyendo la demolición y reconstrucción de quince (15) placas de la Plataforma existente con su estructura en el empalme con la ampliación de Plataforma, conforme a la información suministrada por el Consorcio y avalada por la Interventoría.
- 4) Construcción de las obras de drenaje correspondientes a la ampliación de la Plataforma de acuerdo con los diseños aprobados.
- 5) Suministro e instalación de rejillas metálicas y estructuras hidráulicas en zona perimetral e interna de la Plataforma, conforme a los diseños presentados por el Consorcio y aprobados por la Interventoría.
- 6) Ejecución de la señalización horizontal y vertical de conformidad con la documentación/diseño suministrados por la AEROCIVIL, conforme a RAC 14 y las especificaciones técnicas aeroportuarias. Esta actividad se desarrollará de conformidad con lo pactado en el Contrato de Obra y sus especificaciones técnicas y será reconocida y pagada, una vez sea ejecutada.
- 7) Ejecución de la actividad de DEMOLICIÓN DE EDIFICACIÓN CON ESTRUCTURA EN CONCRETO A TODO COSTO. NO INCLUYE TRANSPORTE, que actualmente interfieren en la ejecución de las actividades en las zonas de seguridad del proyecto, es decir, demolición del muro del estadio en un área calculada de 480 m² y tres (3) casetas de vigilancia, en un estimado de 58,05 m², de conformidad con lo detallado en el Formato 76 de mayores y menores cantidades No. 5 y sus respectivas memorias de cálculo. En todo caso, en el evento en que se requiera la demolición de infraestructura adicional, conforme a las validaciones, verificaciones y mediciones conjuntas (Interventoría y Contratista) que se hagan en obra, se procederá con su ejecución. Se aclara que, con la suscripción del respectivo modificadorio, la AEROCIVIL autorizará expresa e irrevocablemente la ejecución de las actividades determinadas en el presente numeral, por lo cual el Contratista no requerirá acudir a la Entidad ni la Interventoría para que autoricen su ejecución. Se aclara que la actividad de demolición se ejecutará y pagará de conformidad con el ítem contractual No. 1,1, es decir, por la unidad de M2, cuya especificación, en lo relacionado a su medida y forma de pago, establece expresamente que: *"Se medirá y pagará por metro cuadrado (M2) debidamente ejecutado y recibido a satisfacción por la Interventoría. La medida será obtenida por cálculos realizados sobre planos arquitectónicos"*, lo que implica que, para efectos de

la medición, se deben considerar todas las representaciones que conforman un plano arquitectónico, en las cuales se describen los distintos elementos que conforman una edificación (muros, losas, escaleras, entre otros), definiendo su forma, ubicación y dimensiones.

- 8) Conformación de la sección de canales perimetrales en tierra, los cuales fueron diseñados para la evacuación de las aguas de escorrentía de la ampliación de la pista. Se aclara que no se encuentran priorizados los descoles y demás estructuras no especificadas, quedando únicamente, por ahora, con un descole generalizado ubicado en la zona de la plataforma.
- 9) Construcción y estabilización de franjas de seguridad y zonas RESA, conforme a los parámetros de seguridad operacional aplicables, en las zonas actualmente disponibles. Se precisa que el área total a construir de estas zonas estará sujeta a la disponibilidad de los recursos, priorizando, sobre estas, las demás zonas, de manera que, con el saldo de los recursos disponibles se avanzará con las actividades de que trata este numeral.
- 10) Ejecución de talas adicionales según las valoraciones de los especialistas de seguridad operacional, así como las instrucciones impartidas por la AEROCIVIL y la Interventoría, para asegurar el cumplimiento de las superficies limitadoras de obstáculos horizontales, cuando estos correspondan a individuos arbóreos que se encuentren dentro del área licenciada de la AEROCIVIL. Estas actividades serán reconocidas mediante los ítems no previstos NP-21 al NP-24.

Sin perjuicio de lo anterior, las Partes han concebido que conforme al comportamiento actual de la programación, a las restricciones técnicas y operativas identificadas, al volumen real de actividades pendientes de ejecución y la disponibilidad presupuestal de la Entidad, posteriormente se realizaría la respectiva verificación para la adición y/o aumento de recursos y la prórroga del plazo, con el fin de completar la totalidad de las obras del proyecto conforme a los Estudios y Diseños aprobados, bajo criterios de funcionalidad, estabilidad, seguridad operacional y sostenibilidad técnica, pues, con la adición de recursos por la suma de \$21.932.382.172 y en un plazo hasta el 31 de diciembre de 2026, que mediante el presente documento se solicita, no resulta técnicamente posible finalizar la integralidad del proyecto.

Lo anterior cobra especial relevancia considerando que el proyecto corresponde a una infraestructura aeroportuaria estratégica para la región, cuya finalidad consiste en permitir la operación segura de aeronaves categoría ATR-72, Airbus A320 y equivalentes, conforme a la recategorización operacional prevista para el Aeropuerto Golfo de Morrosquillo.

Finalmente, considerando que las partes son conscientes de que, para la ejecución de las actividades que se encuentran pendientes, no es necesaria la presencia en campo de la totalidad del Personal y la Maquinaria Mínima, contemplados hasta ahora en el numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato de Obra, resulta necesario realizar las respectivas precisiones al respecto, para lo cual, se solicita:

- (i) **ACLARAR** que, en cuanto a la Maquinaria Mínima, el Anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato de Obra, en el literal b del numeral 7, establece que tales equipos deben estar **disponibles** durante toda la etapa de construcción del Contrato, razón por la cual, el Contratista únicamente mantendrá en campo aquellos que, de conformidad con las actividades programadas en el Plan de Trabajo, se requieran en la obra. En ese sentido, con la suscripción del modificatorio y conforme al respectivo Plan de Trabajo, se autorizará al Contratista el retiro de equipos mínimos no necesarios en obra, bajo la premisa de que, solo en el evento en que el Contratista considere que realmente se requieren, serán movilizados al frente de trabajo
- (ii) **ACLARAR** que el Personal Mínimo contemplado en el numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato de Obra, deberá estar disponible en toda la etapa de construcción del Contrato, razón por la cual, el Contratista únicamente mantendrá en campo aquellos que, de conformidad con las actividades programadas en el Plan de Trabajo, se requieran en la obra, por lo cual se solicita **MODIFICAR** la referida disposición, la cual quedará de la siguiente manera:

“El personal mínimo requerido para la ejecución de la obra y sus actividades que deberá estar disponible durante toda la etapa de construcción del Contrato es el siguiente:

No.	Perfil o Rol	Cantidad de Profesionales
1	Director de Obra.	1
2	Coordinador Técnico de Obra.	1
3	Ingeniero Residente de Obra.	1
4	Ingeniero SST	1

Personal mínimo para el desarrollo del componente socio ambiental incluido en el capítulo 14. Fondo de compensaciones, Formulario 1. Formulario de Presupuesto Oficial que deberá estar disponible durante la etapa de construcción del Contrato es el siguiente:

No.	Perfil o Rol	Cantidad de Profesionales
1	Profesional Ambiental	
2	Profesional Social	1
3	Topógrafo	1
4	Cadenero 1	1
5	Cadenero 2	1

1. JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

El Artículo 209 de la Constitución Política y el Artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo Ley 1437 de 2011, establecen algunos de los principios de la Función Administrativa, dentro de los que se encuentran el de la igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, buena fe, responsabilidad, coordinación y transparencia, los cuales son totalmente aplicables en materia de contratación estatal para la consecución de los fines del Estado.

Por su parte, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, establece lo siguiente:

"Los servidores públicos tienen en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continuidad y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administradores que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines

Los particulares por su parte tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar los contratos con las entidades estatales que colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones".

Aunado a lo anterior, el Artículo 40 de la misma Ley dispone que las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y que se requieran para el cumplimiento de los fines estatales.

Por su parte, tenemos que el Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil, en concepto del 13 de agosto de 2009 - radicación No.: 11001-03-06-000-2009-00033-00(1952), consejera Ponente Enrique José Arboleda Perdomo, se estableció lo siguiente:

"La ley permite una cierta discrecionalidad en la toma de las decisiones de modificar los contratos, pues es muy difícil regular detalladamente el tema, en especial ante la infinidad de situaciones que pueden presentarse durante la ejecución. Por esto utiliza locuciones relativamente amplias, a las que debe someterse la administración. A manera de ejemplo, se citan las siguientes tomadas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública: mantener las condiciones técnicas, económicas y financieras, (artículo 4.8), no sobrevenga mayor onerosidad, (artículo 4.9), acordaran los mecanismos y procedimientos pertinentes para precaver o solucionar (...) diferencias, (ibidem), evitar la paralización y la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación,

(artículo 14) etc. Nótese que, sin embargo, en ellas van inmersas las ideas de una causa cierta y unos fines públicos que hay que salvaguardar”.

El mencionado concepto, también ha considerado en relación con la viabilidad de modificar los contratos estatales, lo siguiente:

"En general, es válido afirmar que la actividad de la administración está determinada por la realización de los fines que le son propios, no solo en cuanto a los genéricos del Estado, sino de aquellos concretos que le son asignados a cada estructura pública. La organización del Estado, los procedimientos, el reparto de competencias, la actuación material de sus agentes, etc., están concebidos para el cumplimiento de sus fines, como aparece en el artículo 2° de la Constitución Política. La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal, se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado."

Por lo cual, estando frente a la imposibilidad de prever desde el momento de la estructuración del contrato todas las posibles situaciones que se puedan presentar posteriormente durante la ejecución y desarrollo del mismo, y en aras de evitar conflictos entre los contratantes o afectaciones al desarrollo de aquel, se permiten las modificaciones de ciertos aspectos del contrato, los cuales no deben afectar las condiciones sustanciales para la adjudicación y celebración del mismo, así como no violar el Principio de Igualdad de oferentes.

En línea con lo anterior, específicamente, en relación con el aumento y/o la adición del valor del contrato estatal, el Consejo de Estado ha establecido recientemente que:

"En el marco de las transacciones negociales, las personas naturales y jurídicas y, entre ellas las entidades que conforman el aparato estatal, se obligan a través de los contratos a llevar a cabo obligaciones de dar, hacer o no hacer¹, las que se convienen bajo unas condiciones estimadas y según un análisis de costo-beneficio. Con todo, en ocasiones el querer de los sujetos del negocio jurídico cambia y/o surgen problemas en la ejecución de lo pactado, aspectos que justifican que el acuerdo de voluntades pueda ser modificado en objeto y/o plazo o incluso terminado anticipadamente, por virtud de la máxima del derecho según la cual las cosas se hacen como se deshacen y en concordancia con el consentimiento como elemento esencial del vínculo contractual².

En cuanto a los contratos estatales, la jurisprudencia ha ratificado esta situación, en el sentido de indicar que estos pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, en consideración a que los bienes y servicios que se adquieren por medio de tal figura no son producto de actividades pétreas y rígidas sino de la volatilidad de las transacciones de dichos productos, que están sujetos a su disponibilidad o escasez, a la variación de su costo, a la existencia de los insumos para su producción y a otros factores endógenos y exógenos³.

Ahora bien, el Consejo de Estado también se ha referido a aquellos casos en que, a propósito de una modificación del contrato de obra, se incorporan nuevas obligaciones, para lo cual distinguió los conceptos de obras adicionales de las mayores cantidades de obra, en el sentido de que las primeras se generan cuando se adicionan actividades que no formaban parte del

¹ Código Civil. "artículo 1495. Contrato o convención es un acto por el cual una parte se obliga para con otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa. Cada parte puede ser de una o de muchas personas".

² Código Civil. "Artículo 1502. Requisitos para obligarse. Para que una persona se obligue a otra por un acto o declaración de voluntad, es necesario: 1o.) que sea legalmente capaz. 2o.) que consienta en dicho acto o declaración y su consentimiento no adolezca de vicio. 3o.) que recaiga sobre un objeto lícito. 4o.) que tenga una causa lícita. La capacidad legal de una persona consiste en poderse obligar por sí misma, sin el ministerio o la autorización de otra".

³ Corte Constitucional. Sentencia C-300 del 25 de abril de 2012.

objeto contractual, mientras que las segundas se dan en casos de contratos pactados bajo la modalidad de precios unitarios y en los que el valor ejecutado de los ítems sobrepasa los cálculos efectuados inicialmente⁴.⁵

Ahora bien, en particular, respecto de la prórroga de los contratos estatales, el Consejo de Estado ha considerado que:

“Por otra parte, la prórroga del plazo de los contratos tiene el sustento jurídico de que el plazo no constituye un elemento de la esencia de los contratos a que alude el artículo 1501 del Código Civil y, por tanto, se puede modificar por acuerdo de las partes, pues no es una de ‘... aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degenera en otro contrato diferente’. Tampoco es un elemento de la naturaleza del contrato, esto es el que, no siendo esencial en él, se entiende pertenecerle sin la necesidad de una cláusula especial, dado que, si no se pacta, no existe norma legal que lo establezca. El plazo es, por tanto, un elemento accidental del contrato en razón a que, en los términos del mismo artículo, ni esencial ni naturalmente le pertenece a éste, y se le agrega por medio de cláusulas especiales, es decir que no es necesario para la formación del acto ni se sobreentiende como integrante de él. De consiguiente, no siendo el plazo un elemento de la esencia del contrato sino meramente accidental, se puede modificar por acuerdo de las partes, pues éstas lo establecen en el respectivo contrato.”⁶

Así mismo, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado

“Cuestión diferente ocurre en el campo de los contratos del sector público. Así, cabe precisar que ni la Ley 80 de 1993 ni las demás leyes que regulan la actividad contractual del Estado prohíben la prórroga, pero la Corte Constitucional como el Consejo de Estado han considerado, por ejemplo, que no resultan viables las prórrogas automáticas en esta especie de negocios jurídicos. Vale la pena destacar que, de un profundo estudio jurisprudencial efectuado en el Concepto del 2252 de 2015, varias veces citado, la Sala arribó a las siguientes conclusiones sobre la prórroga en los contratos estatales:

- (i) La prórroga de tales contratos no resulta en sí misma ilegal ni inconstitucional, porque la ley no la prohíbe, salvo en casos especiales, ni es contraria a los principios y las normas constitucionales que regulan el ejercicio de la función pública y, en particular, la contratación estatal.*
- (ii) Sin embargo, resulta inconstitucional e ilegal la prórroga automática de los contratos estatales, porque desconoce varios principios que deben regir la actividad contractual de todas las entidades, órganos y organismos del Estado, como la libre competencia económica, el derecho de las personas a participar en la vida económica de la nación en igualdad de condiciones, la prevalencia del interés público, el deber de planeación y los principios de selección objetiva, economía, transparencia y eficiencia, entre otros.*
- (iii) Por las mismas razones, resultarían inconstitucionales las normas y las cláusulas que permitan la prórroga sucesiva e indefinida de esta clase de contratos, pues se reitera «la perpetuidad es extraña e incompatible al concepto de obligación, [y] contraría el orden público de la Nación por suprimir ad eternum la libertad contractual», tal como lo dijo la Sala en el concepto 2150 de 2013.*
- (iv) En cualquier caso, tanto la decisión de prorrogar un contrato celebrado por alguna entidad pública, como la duración y las condiciones de dicha prórroga, deben obedecer a lo previsto en la ley y a la aplicación de los principios generales que gobiernan la contratación estatal. En general, la prórroga puede celebrarse si constituye en cada*

⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia del 22 de agosto de 2023. Radicado 85001-23-33-000-2015-00211-01 (58.634).

⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 19 de mayo de 2025. Radicado 68001-23-33-000-2016-00565-01 (68140).

⁶ Consejo de Estado. Sección Quinta. sentencia del 24 de agosto de 2005. exp. 3171A. C.P. Darío Quiñones Pinilla.

caso concreto un medio adecuado, eficiente, económico y eficaz para realizar el interés público o general involucrado en el respectivo contrato. Id Documento: 11001030600020230062200180000080011.

- (v) *En consecuencia, la prórroga de cualquier contrato celebrado por una entidad estatal debe obedecer, no solamente a la voluntad de las dos partes elevada a escrito, sino en especial, a la decisión informada de la entidad pública contratante, luego de evaluar las opciones jurídicas que tenga a su disposición en cada caso, con relación a la terminación o a la continuación del contrato, y de analizar cuidadosamente sus costos, riesgos, ventajas y, en general, sus pros y contras.*
- (vi) *No puede considerarse que la prórroga de los contratos estatales constituya un derecho del contratista.*

De lo explicado se concluye que la prórroga es un supuesto permitido por la ley, que implica la extensión del contenido obligacional de un contrato estatal siempre que se mantengan las condiciones o elementos esenciales que dieron lugar a su suscripción, es decir, sin que se alteren o modifiquen las cláusulas que motivaron partes a ponerse de acuerdo respecto del objeto, contenido y contraprestación, pero que, en todo caso, no puede ser estipulada como una cuestión automática. Mutatis mutandis, en líneas generales, la prórroga es una figura jurídica que impacta el aspecto temporal de un negocio jurídico, que puede o no implicar un cambio en el aspecto económico del mismo."

A su vez, la Corte Constitucional respecto de la modificación contractual, en Sentencia C-300 de 2012, determinó lo siguiente:

"Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para "(...) evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, entre otros.

"Vale la pena destacar lo señalado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto del 13 de agosto de 2009: "La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, ¡las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado.

La modificación de los contratos estatales es especialmente importante en aquellos por naturaleza incompletos, es decir, (i) los afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, y (ii) en el marco de las cuales, por esa misma razón, es difícil prever ex ante los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo. En efecto, con el paso del tiempo, pueden surgir nuevas exigencias sociales, tecnológicas, culturales, etc. sobre la forma como el Estado debe cumplir sus fines y sobre cómo se deben prestar los servicios públicos, o simplemente pueden aparecer circunstancias extraordinarias e imprevisibles al momento del diseño del negocio, para las que tampoco era posible, en dicho momento, prever un remedio adecuado y específico. En este tipo de contratos es preciso entonces el diseño de reglas que permitan la adaptación y la resolución pacífica de las controversias para evitar el fracaso."

De esta forma, es posible afirmar que las modificaciones al contrato estatal son posibles, siempre y cuando se realicen con el fin de obtener la consecución del objeto del contrato estatal y la finalidad pública, para lo cual la jurisprudencia de la Corte Constitucional y los conceptos de la Sala de Consulta y Servicio Civil, coinciden en establecer que, para las modificaciones contractuales, es necesario que exista "*una causa real y cierta, contemplada en la ley, diferente a la mera voluntad de los contratantes*" y que dicha modificación sea "*en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica*".

Por lo antes expuesto, se tiene que es posible la modificación del contrato estatal siempre que:

- (I) Ocurra una causa real y cierta.
- (II) Que genere la necesidad de un cambio en lo estipulado en el contrato para la consecución del objeto contractual.
- (III) Que las partes estén de acuerdo en dicha modificación.
- (IV) Que la modificación no sea de un elemento sustancial del contrato o del pliego de condiciones y,
- (V) Que no se viole el principio de igualdad de oferentes, cuando resulte aplicable.

Teniendo en cuenta que todos los puntos atrás mencionados se cumplen en el presente caso, se puede concluir que la solicitud de modificación se enmarca en los presupuestos establecidos, tanto en la Ley, como en la propia jurisprudencia que ha desarrollado este asunto.

2. SOLICITUD:

Con fundamento en lo anterior, se solicita a la AEROCIVIL prorrogar el plazo, adicionar el valor y realizar las demás modificaciones y aclaraciones del Contrato anteriormente mencionadas, dejando las constancias/salvedades del Contratista que reposan a lo largo de este documento.

De esta manera, agradecemos de antemano la atención prestada y quedamos atentos a su pronta y oportuna respuesta sobre el documento remitido, con el fin de realizar las gestiones correspondientes para su formalización.

Cordialmente,



ANÍBAL ENRIQUE OJEDA CARRIAZO
Representante Legal
CONSORCIO AEROPUERTO TOLÚ SC.

Anexos: Se remiten los siguientes:

1. Carpeta de anexos de la Modificatoria No. 5, que pueden ser consultados en el siguiente enlace: [MODIFICATORIO DEL CONTRATO No. 5 VF2](#). En la referida carpeta se incluyen:
 - 1.1. FORMATO 76 ACTA DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES – Acta No. 5, con memorias de cálculo.
 - 1.2. Anexo al formato 76 denominado "ACTA DE MAYORES Y MENORES CANTIDADES No. 5 CON AUMENTO DE VALOR"
 - 1.3. FORMATO 76 ACTA DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES – Acta No. 6, con memorias de cálculo.
 - 1.4. Anexo al formato 76 denominado "ACTA DE MAYORES Y MENORES CANTIDADES No. 6 CON INCLUSIÓN DE DIECISIETE (17) ÍTEMS NO PREVISTOS, CON ADICIÓN DE VALOR Y PRÓRROGA"
 - 1.5. Formato denominado "REAJUSTES DE PRECIOS UNITARIOS DEL CONTRATO".
 - 1.6. Paquetes de APUS NPs a incorporar con sus respectivos soportes.
2. Un (1) archivo en formato Excel que contiene las diferencias entre el Contratista y la Interventoría sobre el reconocimiento y pago de la BMA y que puede ser consultado en el siguiente enlace: [20260502 ANEXO 1 DIFERENCIAS BMA.xlsx](#)