CONSORCIO AEROCOIN

NIT. 901.900.414-6

Bogotá D.C., 09 de mayo de 2026

AEROCOIN-24001365-410

SEÑORES:
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL
ATN: Ing. Jorge Emmanuel Villamil Segura
Supervisor
Bogotá D.C.

REF.: **CONTRATO DE INTERVENTORÍA N° 24001365 H3-2024:** cuyo objeto es "REALIZAR INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL NACIONAL Y URBANISMO DEL AEROPUERTO LA FLORIDA DE TUMACO, NARIÑO (VF)"

ASUNTO: Concepto de interventoría sobre la solicitud de prórroga del contrato de obra No 24001263 H4-2024 - Oficio No 24001263 H4 –086 – 2025 – "Solicitud modificación contractual No 2 - prórroga del Contrato"

Cordial saludo,

En atención a la solicitud presentada por el CONSORCIO EL MORRO – TUMACO mediante comunicación No 24001263 H4 – 086 – 2025, relacionada con la modificación contractual No 2 consistente en la prórroga del Contrato de Obra No 24001263 H4-2024, cuyo objeto es "REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL NACIONAL Y URBANISMO DEL AEROPUERTO LA FLORIDA DE TUMACO, NARIÑO (VF)", esta Interventoría, en ejercicio de sus funciones de seguimiento técnico, administrativo, contractual y programático, se permite emitir concepto integral sobre la procedencia de la solicitud.

1. Alcance de la revisión efectuada por la Interventoría

La Interventoría revisó la solicitud de prórroga presentada por el contratista, la trazabilidad contractual disponible, los antecedentes técnicos del proyecto, las comunicaciones previas relacionadas con el Modificatorio No 1, las solicitudes de suspensión, los informes de seguimiento, el estado de avance físico del contrato y el planteamiento de programación allegado por el Contratista como soporte de la solicitud.

La revisión se realiza de manera integral por parte de la Interventoría, considerando los componentes técnico, programático, administrativo y contractual del proyecto, sin que el presente concepto implique aprobación directa de la modificación contractual, toda vez que dicha decisión corresponde a la Entidad Contratante, en el marco de sus competencias contractuales, presupuestales y administrativas.

2. Antecedentes relevantes

De acuerdo con la documentación revisada, el Contrato de Obra No 24001263 H4-2024 inició el 12 de febrero de 2025 y su fecha de terminación contractual vigente se encuentra prevista para el 6 de agosto de 2026.

Durante la ejecución contractual se surtió la Etapa 1 de apropiación, complementación y actualización de los estudios y diseños del Terminal Nacional y Urbanismo. En desarrollo de dicha etapa se identificaron interferencias y condiciones técnicas que exigieron ajustar la implantación inicialmente prevista, con el fin de evitar afectaciones a infraestructura aeroportuaria existente y en operación, entre ellas la Estación SEI, la caseta de iluminación de pista y el pozo profundo de abastecimiento de agua potable.

Conforme quedó sustentado en el Formato 69 del Modificatorio No 1, el ajuste de implantación no correspondió a la corrección de un error de diseño, sino a una adecuación técnica necesaria para armonizar el proyecto con las condiciones reales de operación aeroportuaria y con la normatividad técnica aplicable. Dicho ajuste implicó la necesidad de actualizar la exploración geotécnica, toda vez que la nueva huella de implantación dejó por fuera parte de los sondeos disponibles de la consultoría anterior, siendo necesario dar cumplimiento a los parámetros de la NSR-10 respecto de la localización de sondeos dentro del área proyectada de construcción.

Como resultado de la campaña geotécnica complementaria y del Estudio de Respuesta Sísmica Local, se identificaron condiciones de licuación y variabilidad estratigráfica que obligaron a actualizar el sistema de cimentación del Terminal Nacional, pasando de una placa apoyada directamente sobre terreno natural a una placa aérea apoyada sobre pilotes. Esta modificación técnica generó ajustes en cimentación, estructura y especialidades asociadas, así como la incorporación de ítems no previstos indispensables para ejecutar el objeto contractual en condiciones de seguridad estructural y cumplimiento normativo.

En ese contexto, en el marco del Modificatorio No 1 se definió el alcance técnico requerido para la continuidad del proyecto, correspondiente a la construcción del Terminal Nacional y las obras de urbanismo básicas, manteniendo el objeto contractual, las actividades indispensables para la funcionalidad del proyecto y el ajuste de cantidades mediante balance de mayores y menores, sin adición al valor contractual.

Por lo anterior, la solicitud de prórroga objeto del presente concepto no se analiza como una petición aislada, sino como la consecuencia programática de los ajustes técnicos, presupuestales y contractuales sustentados en el marco del Formato 69 del Modificatorio No 1, los cuales inciden directamente en la secuencia y plazo real de ejecución del contrato.

Este antecedente resulta determinante para el análisis de la prórroga, toda vez que el Formato 69 del Modificatorio No 1 ya consolidó la justificación técnica, presupuestal y contractual de los ajustes requeridos para la continuidad del proyecto. En consecuencia, la prórroga solicitada hasta el 31 de diciembre de 2026 no corresponde

a una modificación autónoma del alcance, sino al plazo requerido para ejecutar el alcance técnico ya definido en el trámite del Modificatorio No 1.

3. Análisis técnico y programático

Del seguimiento efectuado por esta Interventoría se evidencia que el plazo contractual vigente resulta insuficiente para culminar las actividades objeto del contrato en las condiciones actuales del proyecto.

La necesidad de prórroga se soporta en la relación directa entre los ajustes técnicos sustentados en el Formato 69 del Modificatorio No 1 y el tiempo requerido para ejecutar las actividades que de ellos se derivan.

El Modificatorio No 1 incorporó ajustes técnicos indispensables para la continuidad del contrato, entre ellos la actualización de la solución de cimentación, la incorporación de ítems no previstos y el balance de mayores y menores cantidades, orientados a ejecutar el Terminal Nacional y las obras de urbanismo básicas necesarias para garantizar conectividad, accesibilidad y funcionalidad operativa.

Estas actividades no corresponden a una simple redistribución administrativa del cronograma. Se trata de actividades constructivas que modifican la secuencia real de ejecución, particularmente en lo relacionado con demolición, cimentación profunda, estructura, placa aérea, urbanismo básico, redes y actividades complementarias necesarias para la puesta en operación del Terminal Nacional.

El Contratista allegó un planteamiento de programación en el cual proyecta la ejecución de las actividades hasta el 31 de diciembre de 2026, como soporte de la prórroga solicitada. Esta fecha guarda correspondencia con el alcance actualmente definido en el marco del Modificatorio No 1 y con la necesidad de contar con una ventana contractual suficiente para adelantar las actividades derivadas de dicho modificatorio. La programación que se adopte para el seguimiento del nuevo plazo contractual deberá ajustarse a la fecha de formalización de la prórroga y a las condiciones que queden establecidas en el respectivo modificatorio.

En consecuencia, desde el punto de vista técnico y programático, la ampliación del plazo hasta el 31 de diciembre de 2026 resulta necesaria para ejecutar el objeto contractual bajo las condiciones actualmente definidas para la continuidad del proyecto.

Sin dicha ampliación, el plazo vigente hasta el 6 de agosto de 2026 no permite desarrollar de manera completa, ordenada y verificable las actividades principales pendientes del Terminal Nacional y su urbanismo básico.

4. Estado de ejecución y necesidad de ampliación del plazo

De acuerdo con el seguimiento de la Interventoría, el contrato presenta un desfase relevante entre el tiempo contractual transcurrido y el avance físico acumulado de obra.

Este desfase se relaciona con las definiciones técnicas y contractuales requeridas para ejecutar las actividades principales del proyecto, especialmente aquellas asociadas al Terminal Nacional, demolición de infraestructura existente, cimentación profunda, estructura, urbanismo básico y actividades complementarias.

El Formato 69 del Modificatorio No 1 dejó trazabilidad de que, al corte allí reportado, el contrato presentaba avance programado de 4,60 % y avance ejecutado de 4,00 %, y que la ejecución adelantada correspondía principalmente a las etapas de apropiación y actualización de estudios y diseños, diseños del Terminal Provisional y construcción del Terminal Provisional. Este avance debe analizarse frente a la secuencia técnica real del proyecto, toda vez que la apropiación final de los estudios y diseños del Terminal Nacional, que constituye el objeto principal del contrato, se consolidó el 2 de diciembre de 2025; la entrega formal de la infraestructura construida correspondiente a la Terminal Provisional se realizó el 17 de marzo de 2026, como hito previo a su entrada en operación; y la entrada en operación de dicha Terminal Provisional, necesaria para habilitar el traslado operativo, la demolición de la infraestructura existente y el inicio de las obras principales del Terminal Nacional, se produjo el 21 de marzo de 2026. En ese contexto, conforme al seguimiento semanal de Interventoría, al corte del informe semanal No 61, último radicado a la fecha, se registraba un tiempo contractual transcurrido del 82,26 % y un avance físico acumulado de obra del 4,00 %, situación que evidencia un desfase material entre el plazo consumido y la ejecución física, asociado a la secuencia técnica y operativa requerida para habilitar la construcción del Terminal Nacional.

La prórroga solicitada hasta el 31 de diciembre de 2026 permite que el plazo contractual se ajuste al alcance real de ejecución definido para el proyecto en el marco del Modificatorio No 1. En ese sentido, la ampliación del plazo no modifica el objeto contractual ni constituye una ampliación injustificada, sino que permite ejecutar el Terminal Nacional y las obras de urbanismo básicas dentro de una secuencia constructiva viable.

En relación con los antecedentes de suspensión referidos en la solicitud del Contratista, se precisa que el presente concepto se limita al análisis de la prórroga solicitada hasta el 31 de diciembre de 2026 y toma como referencia la fecha de terminación contractual vigente prevista para el 6 de agosto de 2026, sin reconocer, aplicar ni cuantificar efectos derivados de una suspensión contractual formal. Lo anterior no desconoce la trazabilidad existente sobre dicha solicitud, pero mantiene separado el objeto del presente pronunciamiento, sin perjuicio del seguimiento y ejecución de las actividades que, durante la vigencia contractual, cuenten con condiciones técnicas, contractuales, operativas y administrativas para su desarrollo.

5. Relación entre el Modificatorio No. 1 y la prórroga solicitada

El Modificatorio No 1 constituye antecedente directo de la prórroga solicitada, en la medida en que definió el alcance técnico y presupuestal bajo el cual debe continuar la ejecución del contrato.

Dicho modificatorio permitió definir el alcance técnico y presupuestal requerido para continuar la ejecución del contrato, correspondiente a la construcción del Terminal Nacional y las obras de urbanismo básicas, con el propósito de conservar la funcionalidad del proyecto, garantizar los accesos vehiculares y peatonales necesarios, mantener la conectividad con el barrio El Morrito y asegurar la ejecución de las actividades indispensables dentro de la disponibilidad presupuestal.

Así mismo, el Modificatorio No 1 incorporó trece ítems no previstos y el balance de mayores y menores cantidades, requeridos para ejecutar las actividades derivadas de la actualización de estudios y diseños, especialmente en cimentación, estructura y componentes asociados.

En consecuencia, la prórroga hasta el 31 de diciembre de 2026 es necesaria para ejecutar el alcance técnico definido en el Modificatorio No 1. La ampliación del plazo no introduce un nuevo objeto contractual ni modifica la finalidad del contrato; su finalidad es permitir que el objeto pactado se ejecute conforme al alcance técnico, presupuestal y programático sustentado en el trámite contractual precedente.

6. Alcance de la prórroga frente a reconocimientos económicos

La prórroga del plazo contractual, en caso de ser aprobada por la Entidad, debe entenderse como una modificación temporal necesaria para permitir la culminación del objeto contractual.

No obstante, la ampliación del plazo no implica, por sí misma, reconocimiento automático de mayores costos, permanencias, gastos administrativos, costos indirectos, reclamaciones económicas o compensaciones a favor del contratista.

Cualquier eventual reconocimiento económico asociado a la ampliación del plazo deberá ser objeto de análisis independiente, debidamente soportado, cuantificado, justificado y tramitado conforme al contrato, la normatividad aplicable y las competencias de la Entidad Contratante.

7. Alcance frente a los 18 meses mencionados por el contratista

La Interventoría advierte que, en su comunicación, el contratista manifiesta que el plazo que considera realmente necesario correspondería a 18 meses adicionales contados a partir del vencimiento actual del plazo contractual. Sin embargo, la solicitud concreta formulada en el documento consiste en prorrogar el contrato hasta el 31 de diciembre de 2026.

En consecuencia, el presente concepto se limita a analizar la viabilidad de la prórroga solicitada hasta el 31 de diciembre de 2026, sin que ello implique aceptación, aval o concepto favorable frente a una eventual ampliación de 18 meses, ni frente a modificaciones futuras que no hacen parte del trámite actualmente revisado.

Cualquier necesidad adicional de plazo, derivada de nuevas actividades, ítems no previstos adicionales, modificaciones posteriores o decisiones futuras de la Entidad, deberá ser evaluada de manera independiente, con los soportes técnicos, programáticos, presupuestales y contractuales correspondientes.

8. Concepto de la Interventoría

Con fundamento en la revisión integral de la solicitud presentada por el Contratista, el planteamiento de programación allegado como soporte de dicha solicitud, la trazabilidad contractual disponible, los informes de seguimiento y el Formato 69 del Modificatorio No 1, esta Interventoría conceptúa favorablemente la prórroga del Contrato de Obra No 24001263 H4-2024 hasta el 31 de diciembre de 2026.

El concepto favorable se sustenta en que el plazo contractual vigente hasta el 6 de agosto de 2026 no permite culminar el objeto contractual bajo el alcance técnico actualmente definido para el proyecto, considerando que la apropiación final de los estudios y diseños del Terminal Nacional se consolidó el 2 de diciembre de 2025, que la entrega formal de la Terminal Provisional se realizó el 17 de marzo de 2026 y que su entrada en operación, como condición necesaria para habilitar la demolición y posterior construcción del Terminal Nacional, se produjo el 21 de marzo de 2026. A partir de dicha secuencia, resulta necesario ejecutar las actividades derivadas de la actualización de estudios y diseños, el cambio de solución de cimentación y estructura, la incorporación de ítems no previstos, la demolición de la infraestructura existente, la construcción del Terminal Nacional y la ejecución de las obras de urbanismo básicas definidas en el marco del Modificatorio No 1.

La prórroga solicitada mantiene el objeto contractual y permite contar con el plazo requerido para ejecutar el alcance definido en el marco del Modificatorio No 1. El planteamiento de programación presentado por el Contratista sirve como soporte de la fecha solicitada para la terminación de las actividades al 31 de diciembre de 2026; en todo caso, la programación que se utilice para el seguimiento del nuevo plazo contractual deberá ajustarse a la fecha de formalización de la prórroga y a las condiciones que queden definidas en el modificatorio correspondiente.

En consecuencia, esta Interventoría emite concepto técnico favorable sobre la prórroga del Contrato de Obra No 24001263 H4-2024 hasta el 31 de diciembre de 2026, para que la Entidad Contratante, en el marco de sus competencias contractuales, presupuestales y jurídicas, adelante la evaluación y, de encontrarlo procedente, la formalización del modificatorio correspondiente.

9. Aspectos que deben quedar incorporados en el modificatorio de prórroga

Para la formalización del modificatorio de prórroga, se considera necesario que el documento contemple, como mínimo, los siguientes aspectos:

- Nueva fecha de terminación del Contrato de Obra No 24001263 H4-2024: 31 de diciembre de 2026.

- Programación de obra ajustada a la fecha de formalización de la prórroga, con terminación al 31 de diciembre de 2026, como instrumento de seguimiento y control del nuevo plazo contractual.
- Actualización de garantías conforme al nuevo plazo contractual.
- Precisión expresa de que la prórroga no modifica el objeto contractual ni constituye adición de valor.
- Precisión expresa de que la prórroga no implica reconocimiento automático de mayores costos, permanencias, gastos administrativos, costos indirectos, perjuicios, reclamaciones económicas ni compensaciones a favor del contratista.
- Continuidad de la ejecución y seguimiento de las actividades que cuenten con condiciones técnicas, contractuales, operativas y administrativas para su desarrollo durante la vigencia contractual.
- Obligación de mantener actualizada la trazabilidad técnica, programática, administrativa, ambiental, social y SST requerida para el seguimiento integral del proyecto.

10. Conclusión

La Interventoría considera técnicamente viable y contractualmente justificado conceptuar favorablemente la prórroga solicitada hasta el 31 de diciembre de 2026, por cuanto el plazo vigente no resulta suficiente para culminar el objeto contractual, considerando la secuencia técnica y operativa del proyecto, la apropiación final de los estudios y diseños del Terminal Nacional, la entrega y entrada en operación de la Terminal Provisional como hito habilitante para la demolición, y el alcance técnico definido para la ejecución del Terminal Nacional, la cimentación profunda, la estructura, las actividades complementarias y las obras de urbanismo básicas definidas en el marco del Modificatorio No 1.

El concepto favorable se limita a la ampliación del plazo solicitada hasta dicha fecha, no implica reconocimiento económico automático, no avala ampliaciones superiores no tramitadas formalmente y no exonera al contratista del cumplimiento de sus obligaciones contractuales durante la vigencia del contrato.

Cordialmente,

GERMAN ADOLFO PERDOMO PACHÓN
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO AEROCOIN

Copia CONSORCIO EL MORRO-TUMACO
ATN. Ing. Fernando Ramírez Gasca
Representante Legal
Archivo
Anexos: Comunicación No. 24001263 H4 – 086 – 2025
Planteamiento de programación allegado por el Contratista para la prórroga hasta el 31 de diciembre de 2026.
Proyectó: CHSA

24001263 H4 –086 - 2025

Bogotá D.C., 4 de Mayo de 2025

Señores
CONSORCIO AEROCOIN
Ing. Germán Perdomo
Representante Legal
Ciudad.

Referencia: *CONTRATO No. 24001263 H4, CUYO OBJETO ES "REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL NACIONAL Y URBANISMO DEL AEROPUERTO LA FLORIDA DE TUMACO, NARIÑO (VF)."*

Asunto: Solicitud modificación contractual No. 2 - prórroga del Contrato.

Respetado Ingeniero:

Por medio del presente documento, en mi calidad de Representante Legal del **CONSORCIO EL MORRO – TUMACO**, en cumplimiento de las obligaciones contractuales derivadas del Contrato de Obra No. 24001263 H4 y en ejercicio de los derechos que le asisten al contratista de obra, me permito solicitar la modificación del contrato, consistente en la prórroga del plazo contractual, atendiendo a las circunstancias que se han presentado durante la ejecución del proyecto.

En efecto, las situaciones que se expondrán a continuación, plenamente enmarcadas dentro del desarrollo del contrato, han puesto en evidencia la necesidad de ajustar los tiempos inicialmente previstos, con el fin de aterrizar el proyecto a la realidad técnica observada y de esta manera, garantizar la correcta culminación de las actividades contratadas.

Lo anterior, aclarando que la fecha actual de vencimiento del plazo contractual esta prevista para el mes de agosto de 2026, siendo un plazo a todas luces insuficiente para la ejecución del proyecto, dado que, como es de su conocimiento las condiciones inicialmente convenidas han variado a posteriori, impidiendo la culminación de las obras en el tiempo inicialmente pactado, por hechos no atribuibles al consorcio que represento.

Con el objetivo de soportar la solicitud se ponen de presente las justificaciones de orden técnico y jurídico pertinentes, previas las siguientes consideraciones:

I. CONSIDERACIONES PREVIAS.

1. Mediante el comunicado No. 24001263 H4 – 222 – 2025 del 14 de octubre de 2025, el Consorcio el Morro Tumaco, oportunamente y con la debida justificación técnica y jurídica, presentó a la interventoría solicitud de prórroga, en razón a las circunstancias que alteraron el normal desarrollo del proyecto.

2. Por medio del comunicado No. 24001263 H4 – 231 – 2025 del 11 de noviembre de 2025, se reiteró por parte del Contratista la solicitud de prórroga y se dio alcance al oficio No. 24001263 H4 – 222 – 2025, ampliando la justificación técnica.

3. En virtud del comunicado No. No. 24001263 H4 – 250 – 2025 del 4 de diciembre de 2025, el Consorcio contratista, solicito con la debida justificación, la modificación contractual No. 1, con base en los siguientes aspectos:

    1. *Aclaración sobre el alcance del contrato conforme a la alternativa No. 1 aprobada por la interventoría y la entidad.*
    2. *Legalizar el acta de mayores y menores cantidades de obra.*
    3. *La incorporación de ítems no previstos, necesarios e indispensables para garantizar el adecuado cumplimiento del objeto contractual.*
    4. *La aprobación de la reprogramación del proyecto.* ***Nota:*** *Se remiten dos versiones de programación de actividades, (1) la* ***actual*** *conforme al plazo contractual vigente con fecha de terminación 6 agosto de 2026; y (2) la* ***real****, considerando la prórroga solicitada y que es necesaria para poder cumplir el objeto en las condiciones actuales, dados todos los antecedentes y las situaciones de orden técnico sobrevivientes, suficientemente expuestas en la trazabilidad documental.*
    5. *Teniendo en cuenta que, por las razones expuestas, no fue posible agotar la disponibilidad presupuestal para esta vigencia, solicitamos se realicen las correspondientes reservas presupuestales para las siguientes vigencias.*

4. Como se puede observar, desde la solicitud de Modificación No. 1, el contratista dejó la salvedad, en el sentido de indicar la necesidad inminente de que se tramite la prórroga del contrato, para poder cumplir el objeto en las condiciones actuales, dados todos los antecedentes y las situaciones de orden técnico sobrevivientes, suficientemente expuestas en la trazabilidad documental.

5. Mediante comunicado No. 24001263 H4 – 074 – 2025, se remitió programación de obra, dejando la siguiente salvedad:

> *Si bien es cierto se remite la programación de obra con una fecha de finalización del 6 de agosto de 2026, teniendo en cuenta las condiciones actuales del contrato, las circunstancias que se han presentado durante la ejecución del proyecto, el tiempo de ejecución con el que actualmente cuenta el contrato y conforme se ha motivado en la trazabilidad documental y en especial mediante los oficios 24001263 H4 – 222 – 2025 del 17 de octubre de 2025, oficios 24001263 H4 – 231 – 2025 y 24001263 H4 – 232 – 2025 del 11 de noviembre de 2025, oficio 24001263 H4 – 250 – 2025 del 4 de diciembre de 2025, es evidente la imposibilidad material de poder ejecutar el objeto contractual dentro del plazo actual, en razón de la modificación de las condiciones inicialmente convenidas, por lo que una vez se legalice el modificatorio No.1, se debe proceder a realizar la prorroga del contrato, tal como lo viene solicitando el Consorcio El Morro-Tumaco desde el mes de octubre de 2025.*

6. Por medio del comunicado No. 24001263 H4 – 078 – 2025, del 31 de marzo de 2026, se reiteró la necesidad de la legalización del Modificatorio No. 1 y se reiteró solicitud de suspensión efectuada por existir trámites y gestiones que no dependen del Consorcio el Morro Tumaco, dejando la siguiente consideración:

> *"Conforme a lo expuesto, de manera comedida solicitamos e insistimos conforme a nuestra petición inicial, para que la interventoría estudie y avale la suspensión del contrato por el término de cuarenta y cinco días (45) calendario o hasta que cesen los motivos que originaron la solicitud. De igual manera, solicitamos, conforme a las consideraciones previamente expuestas, se culmine el trámite y se formalice el modificatorio No.1, teniendo en cuenta que, como se ha manifestado reiteradamente, constituye una actuación de carácter urgente para garantizar la seguridad jurídica y contractual del contrato y de este contratista, para permitir la ejecución y avance del objeto contractual, máxime teniendo*

en cuenta que, el Consorcio ya ha cumplido con su obligación de entregar el terminal provisional y a la fecha el personal administrativo y operativo esta en sitio, sin poder desarrollar actividades, con los consecuentes costos y perjuicios que ello implica para el contratista de obra, de lo cual se ha dejado constancia en la trazabilidad documental, en este escrito y en comités, por lo que es inminente la necesidad de que se formalice el documento contractual solicitado."

II. ANTECEDENTES CONTRACTUALES Y JUSTIFICACIÓN TÉCNICA:

1. El contrato de la referencia se firmó el día 26 de diciembre de 2024 y el acta de inicio del contrato se firmó el día 12 de febrero de 2025.

2. La entrega oficial de los estudios y diseños realizados por la universidad nacional, fue realizada por parte de la Entidad el 24 de febrero de 2025; una vez contamos con esa información se dio cumplimiento a la realización de la visita al sitio de la obra la cual se llevó a cabo entre los días 26 al 28 de febrero de 2025.

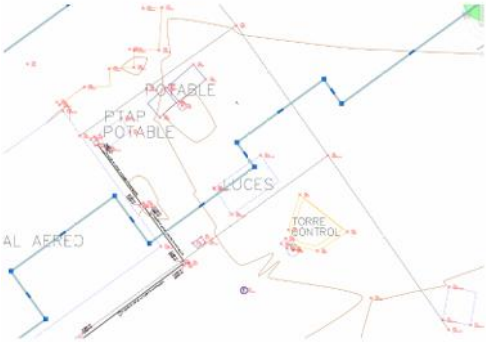
3. El informe de la visita al sitio de la obra fue remitido por parte del Consorcio El Morro-Tumaco, el día 3 de marzo de 2025 en el cual se realizaron, entre otras las siguientes advertencias, de acuerdo a lo evidenciado en la visita:

   "Una vez realizado el recorrido por las instalaciones y cotejada la implantación del proyecto de acuerdo a los diseños realizados por la Universidad Nacional de Colombia, se encontraron las siguientes situaciones relacionadas con la ubicación y los diseños del nuevo terminal de pasajeros:

   1. *De acuerdo con la implantación establecida en los diseños del nuevo terminal se presentan afectaciones a edificaciones existentes: estación de bomberos y caseta de iluminación de pista, según se aprecia en las siguientes imágenes obtenidas del plano ACAD-PLANO TUMACO--05 Noviembre 2014.dwg:*



Interferencia Terminal Nacional proyectado y estación de Bomberos actual
Fuente: Consultoría UNAL



Interferencia Terminal Nacional proyectado y caseta de luces de pista actual
Fuente: Consultoría UNAL

2. *El urbanismo planteado afecta gran variedad de individuos arbóreos, lo cual podría dificultar el trámite de aprovechamiento forestal, considerando que además se encuentran algunas especies protegidas, tales como el mangle:*



Individuos arbóreos en el Aeropuerto La Florida
Fuente: Google Earth



Individuos arbóreos en el Aeropuerto La Florida
Fuente: Consorcio El Morro Tumaco

3. *Se inspeccionaron los sistemas de agua potable, aguas residuales y de drenaje de aguas lluvias. SISTEMA DE AGUA POTABLE Se realizó una inspección visual de los componentes del sistema de agua potable, comenzando con el análisis de las fuentes de abastecimiento. Actualmente, el suministro proviene de dos fuentes:*

a) Un pozo profundo con una Planta de Tratamiento de Agua Potable (PTAP).

b) Una acometida del acueducto municipal operado por Aguas de Tumaco.

No obstante lo anterior, el abastecimiento a través del acueducto municipal no es constante, ya que el suministro se realiza únicamente entre una y dos veces al mes. Por esta razón, el aeropuerto depende principalmente del agua extraída del pozo profundo. ***Durante la revisión de la implantación del nuevo terminal de pasajeros, se identificó que el pozo profundo, la PTAP y los tanques de almacenamiento (elevado y subterráneo) deben ser removidos para dar paso a la nueva infraestructura. Por lo tanto, es prioritario iniciar la construcción de un nuevo pozo****, su respectiva PTAP y los tanques de almacenamiento en la ubicación definitiva; Sin embargo, al evaluar la nueva localización propuesta para la PTAP, se evidenció que al parecer el espacio previsto actualmente está ocupado por instalaciones de las Fuerzas Militares, lo que impide su construcción. En consecuencia, es urgente revisar la implantación y de ser necesario definir una nueva ubicación para la planta y actualizar los diseños existentes para adaptarlos a esta nueva disposición. Una alternativa viable para la ubicación de la PTAP podría ser al occidente de la terminal de pasajeros.* ***Mientras se implementa el nuevo sistema de abastecimiento (pozo + PTAP), el suministro de agua durante la operación del terminal provisional deberá realizarse mediante carrotanques*** *y la red del acueducto municipal. Adicionalmente, se podría considerar la explotación del pozo existente en la unidad de bomberos como una opción complementaria.*

TERMINAL DE PASAJEROS PROVISIONAL: Se verificaron las posibles zonas para la instalación del terminal de pasajeros provisional, basados en las siguientes premisas:

a) Espacio disponible con un área de 700 – 1000 m2.
b) Ubicación que no afecte la operatividad del aeropuerto (visibilidad de la torre de control y cercanía a la plataforma)
c) Facilidades de acceso desde la zona de parqueaderos
d) Facilidad de conexión a las redes de servicios públicos

Una vez realizado el recorrido y considerando las condiciones requeridas, se determinó que la zona para la ubicación del terminal provisional, será en el área entregada recientemente por el Ejército Nacional a la Aeronáutica Civil según se aprecia en las siguientes imágenes:



Vista localización terminal provisional
Fuente: Consultoría UNAL



Vista localización terminal provisional
Fuente: Consultoría UNAL

Adicionalmente, en reunión con el señor Gerente del aeropuerto se analizaron los requerimientos establecidos en el anexo técnico para las necesidades del terminal provisional, encontrando que necesidades adicionales, las cuales se presentan en el siguiente listado:

1. El diseño deberá contemplar un cerramiento para aislar el terminal de las edificaciones vecinas y garantizar la seguridad de la zona.
2. De acuerdo con el formato 1A del pliego de condiciones, el terminal provisional deberá garantizar la operatividad y cumplir con los siguientes requisitos:

- La estructura debe presentar adecuado comportamiento estructural ante los niveles de amenaza sísmica, eólica, de inundación y licuefacción del suelo del municipio de Tumaco.
- Se requiere una sala de espera con capacidad para 100 pasajeros cuya área mínima sea de 150 m2. - Se requiere una zona de oficinas con área mínima de 90 m2.
- Se requiere una zona de bandas transportadoras con área mínima de 120 M2.
- Se requiere una zona para baños públicos debidamente acondicionada.
- Todos los espacios dispuestos deben brindar las condiciones de confort apropiada para prestar el servicio de calidad. Esto incluye ventilación, refrigeración, instalaciones eléctricas, puntos de conexión, sistemas de conexión de voz y datos y demás necesarios.

En la reunión se analizan los requerimientos anteriormente mencionados y por parte de la gerencia del aeropuerto se efectúan las siguientes aclaraciones y recomendaciones:

SALA DE ESPERA:

- *Se considera que la capacidad de 150 pasajeros es la adecuada incluyendo la capacidad de la cafetería de la zona interna y la sala de abordaje, a pesar de que eventualmente se reciben de manera simultánea 3 vuelos con una capacidad sumada de 180 pasajeros.*
- *Dadas las condiciones climáticas de la zona y el viento costero, la sala de espera deberá ser abierta y con la altura suficiente para tener condiciones de confort adecuadas.*
- *Deberá contar con baños para hombres, mujeres y personas con movilidad reducida.*

ZONA ADMINISTRATIVA:

- Las dependencias de esta zona serán: Oficinas administrativas de la gerencia con baño, sanidad con baño, oficinas de las aerolíneas (2), policía aeroportuaria, seguridad y control, zona de servicios generales y baños.

ZONA COMERCIAL:

- Se requiere contar con los locales y zonas comerciales que en la actualidad operan en el aeropuerto y que tienen contratos de arrendamiento vigentes: Local de café, cafetería de la zona de abordaje, agencia de viajes, artesanías y venta de mariscos.
- Espacio para los puntos de venta ambulantes (3).

SALA DE ABORDAJE:

- La capacidad de la sala de abordaje estará inmersa en la capacidad de 150 pasajeros incluida la sala de espera y la cafetería. Deberá contar con baños para hombres, mujeres y personas con movilidad reducida.

ZONA DE EQUIPAJE:

- Deberá contar con el área suficiente para reinstalar la banda de transporte de maletas existente.

SALA DE DESEMBARQUE

-Deberá contar con el área para ubicar los puntos comerciales de las agencias de viaje y turismo (6).
- No requiere de baños.

VISITA CORPONARIÑO:

Se realizó visita a las dependencias de CORPONARIÑO, la cual fue atendida por la directora regional, Dra. Marcela Caviedes.
En la reunión se confirmó la necesidad de adelantar varios trámites y permisos para el proyecto, tales como son:

- *Permiso de vertimientos. (Duración aproximada del trámite: 12 meses)*
- *Permiso de prospección de pozo profundo y concesión de aguas.*
- *Permiso de aprovechamiento forestal.*
- *Plan de Manejo Ambiental del proyecto.*
- *Plan de RCD.*
- *Permiso de explotación de agregados.*

Adicionalmente, durante la reunión se informó por parte de las funcionarias de la entidad, que los permisos de vertimiento y concesión de aguas actuales se encuentran vencidos y que deberán ser actualizados a la mayor brevedad.

CONCLUSIONES:

1. Considerando las afectaciones a la estación de bomberos y la caseta de control de luces de pista, se debe validar con la entidad contratante las diferentes alternativas para su resolución.
2. Teniendo en cuenta el gran número de individuos arbóreos, las especies protegidas y el porte de los mismos, se considera necesario realizar un rediseño total del urbanismo, para evitar afectar la mayor cantidad de árboles y facilitar el trámite de aprovechamiento forestal.
3. No se encuentra necesario diseñar la red de 34,5 KV.
4. Se requiere adelantar los estudios para el trámite de prospección de aguas profundas.
5. El trámite del permiso de vertimientos tendrá una duración mayor al de la Etapa 1, situación que puede presentarse de igual manera para los demás permisos, considerando que los tiempos dependen de las entidades encargadas de su aprobación.
6. Se debe definir con la entidad contratante las áreas definitivas del terminal de pasajeros provisional, considerando que las condiciones actuales que debe ser suplidas, difieren significativamente de las previstas en el Anexo Técnico.
7. Confirmar la ubicación para la PTAP y ajustar los diseños correspondientes de ser el caso.
8. Antes del inicio de las obras, se deberá asegurar el abastecimiento de agua al terminal provisional mediante carrotanques y la red del acueducto municipal, con la posibilidad de utilizar temporalmente el pozo de la unidad de bomberos.

4. Posteriormente, fue remitido por parte del Consorcio El Morro-Tumaco, el informe de arqueología documental el día 7 de marzo de 2025 en el cual se realizaron, entre otras las siguientes observaciones:

1. *"LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO: Se encuentran los planos, cálculos e informe, los cuales se encuentran en revisión por parte del equipo de topografía. No obstante lo anterior y siendo conocedores que la consultoría se ejecutó en el año 2014, la topografía deberá ser revisada y complementada, considerando que en la visita realizada los días 26,27 y 28 de febrero se observaron variaciones del levantamiento por edificaciones recientemente construidas, así como diferencias en las características y cantidad de individuos arbóreos en los predios del aeropuerto.*

2. *ESTUDIO DE SUELOS Y CIMENTACIONES:*
   *• **No se encuentra estudios de suelos para la zona del urbanismo.***
   *• **Se debe validar el número de sondeos por cada unidad estructural, según tabla H 3.2-1 NSR-10.***

3. *DISEÑO ARQUITECTÓNICO:*
   *• **No se encuentra el estudio de análisis bioclimático, que sustente el sistema de confort térmico, diseños mecánicos y electromecánicos, ni los diseños de las fachadas y envolventes de la edificación.***
   • Se aprecian ampliaciones de los espacios y cortes fachada, pero no se encuentran detalles constructivos específicos.
   • En el diseño de seguridad humana no se encuentra el informe, ni el análisis de los medios de evacuación del segundo piso.

4. *DISEÑO ESTRUCTURAL: Se encuentran planos y memorias por cada unidad estructural. No obstante lo anterior, es necesario continuar con la revisión de los documentos para verificar que los diseños se encuentran completos y cumplen con las condiciones requeridas para la ejecución de las obras.*

5. *ESTUDIO Y DISEÑO HIDROSANITARIO: Una vez revisados los archivos entregados, no se encuentra la siguiente información requerida para el proyecto:*
   *• **Documento de justificación de localización, capacidad y diseño del pozo profundo y su equipo de bombeo.***

6. *DISEÑO ELÉCTRICO Y CONECTIVIDAD: Una vez revisados los archivos entregados, nos e encuentra la siguiente información requerida para el proyecto:*
   - *Análisis de riesgo contra descargas atmosféricas según NTC 4552.*
   - *Estudio de coordinación de protecciones.*
   - *Memorias iluminación según RETILAP.*
   - *Cálculos fotométricos.*
   - *Diseño de control de iluminación.*
   - *Autodeclaración diseñador. Se tiene memorial de responsabilidad, pero no en formato exigido por RETIE y RETILAP.*
   - *Planos DWG y PDF del diseño de voz y datos del urbanismo.*
   - *Planos DWG y PDF, ni memorias del diseño de control de acceso del urbanismo.*
   - *Planos DWG y PDF, ni memorias de CCTV del urbanismo.*
   - *Planos DWG y PDF, ni memorias de detección de incendios del urbanismo.*
   - *Planos DWG y PDF del diseño de sonido ambiental del urbanismo.*
   - *Proyecto diseñado en formato electrificadora CEDENAR.*
   - *Aprobación del proyecto por la electrificadora.*

5. El día 10 de marzo el Consorcio El Morro-Tumaco, presenta el primer análisis y las siguientes alternativas de solución a las interferencias evidenciadas en la implantación del terminal nacional:

"ESTACIÓN PARA EQUIPO SEI

ALTERNATIVA No.1: Construcción de una estación provisional para el equipo de SEI, con un sistema de módulos tipo domo, estructura en aluminio extruido y cobertura en PVC recubierta en textil de polyester.

ALTERNATIVA No.2: Construcción de la Fase 1 de la estación definitiva del equipo SEI, la cual correspondería a la cimentación, estructura de los 3 pisos y acabados del primer piso.

ALTERNATIVA No.3: Construcción de la Estación definitiva del equipo SEI.

CASETA CONTROL ILUMINACION PISTA

ALTERNATIVA 1: Reubicación de la caseta de control de iluminación de pista en la subestación a construir en la zona de la estación de SEI.

ALTERNATIVA 2: Reubicación de la caseta de control de iluminación de pista en el primer piso del Terminal de pasajeros en la zona contigua al acceso al módulo 1.

INDIVIDUOS ARBOREOS

Realización del inventario forestal, caracterización de especies arbóreas y definición del tratamiento silvicultural, para validar el diseño urbano o determinar los posibles ajustes del mismo.

SISTEMA DE AGUA POTABLE

Durante la revisión de la implantación del nuevo terminal de pasajeros, se identificó que los pozos profundos, la PTAP y los tanques de almacenamiento (elevado y subterráneo) deben ser removidos para dar paso a la nueva infraestructura. Por lo tanto, es prioritario iniciar la construcción de un nuevo pozo, su respectiva PTAP y los tanques de almacenamiento en la ubicación definitiva.

NOTA:
Es de aclarar que se debe garantizar que el pozo profundo y la PTAP estén funcionando antes de realizar las demoliciones y desmontes del sistema actual.

TERMINAL DE PASAJEROS PROVISIONAL

Una vez realizado el recorrido y considerando las condiciones requeridas, se determinó que la zona para la ubicación del terminal provisional, será en el área entregada recientemente por el Ejército Nacional a la Aeronáutica Civil.

No obstante la ubicación preliminarmente definida y considerando la necesidad de resolver la afectación a la Estación SEI actual, para plantear su construcción o montaje en esta área, se plantea una nueva posible ubicación para el terminal provisional, en el área contigua al terminal de pasajeros.

ALTERNATIVA:
Construcción del terminal provisional, con un sistema de módulos tipo domo, con estructura en aluminio extruido y cobertura en PVC recubierta en textil de polyester.

El terminal tendría un área de 728 M2 aproximadamente y contaría con las siguientes dependencias:

DEPENDENCIA	*ÁREA M2*
• Sala de ingreso y espera	*98*
• Locales comerciales	*43*

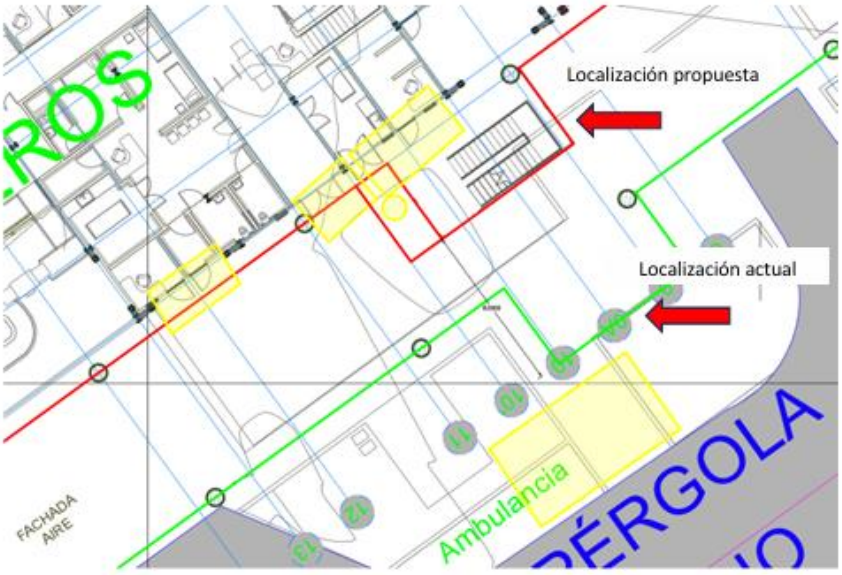
• *Área administrativa, servicios, circulaciones*		*285*
• *Sala de abordaje con restaurante*	*178*	
• *Zona de carga*	*72*	
• *Sala de llegada*	*52*	

ÁREA TOTAL APROXIMADA *728 M2*

Posteriormente, en comité que se llevó a cabo en las instalaciones de la Aerocivil el día 14 de marzo de 2025, la entidad informó que las tres alternativas planteadas no son viables por no encontrarse dentro del objeto contractual, por lo cual se solicitó plantear una cuarta alternativa.

El día 20 de marzo de 2025, el Consorcio El Morro-Tumaco hizo entrega de un nuevo informe que contiene la cuarta alternativa, así:

ALTERNATIVA 4: Considerando que las instalaciones del equipo de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), el pozo profundo y la caseta de iluminación de pista se ven afectadas directa o indirectamente por la nueva edificación, se haría necesaria su demolición total. Como posible solución a esta situación, se plantea el desplazamiento del Terminal de pasajeros ocho (8) metros hacia el norte y un (1) metro hacia el occidente, como se aprecia en la siguiente imagen:



Desplazamiento Terminal de pasajeros
Fuente: Consultoría UNAL - Consorcio El Morro - Tumaco

VENTAJAS:

• *Con el desplazamiento se evita la afectación del Terminal de pasajeros a la Estación SEI y a la caseta de control de iluminación de pista, garantizando un*

espacio adecuado entre las edificaciones que permita la ejecución de las obras y no afecte los diseños del Terminal.

• Se genera la posibilidad de conservar el pozo profundo de abastecimiento de agua potable que en la actualidad surte al terminal de pasajeros.

• La alternativa se enmarca dentro del objeto contractual.

• Se evita afectación a la actual caseta de luces, con la construcción de la cimentación.

Es de anotar, que a pesar del desplazamiento de la edificación para permitir que al actual pozo profundo del Terminal de pasajeros quede por fuera de la huella de la edificación para considerar la posibilidad de su uso futuro, no se puede garantizar esta situación, hasta tanto se culminen los trabajos de cimentación, se verifique que los mismos no generaron afectaciones al pozo y que se realicen pruebas de capacidad, caudal y calidad del agua del mismo. Teniendo en cuenta la cercanía del pozo con respecto a la cimentación, es posible que el pozo se vea afectado, situación de la cual el Consorcio no se haría responsable y consecuentemente, se generaría la necesidad de construir un nuevo pozo y realizar los estudios para el mismo*. Adicional a lo anterior, en el momento no se cuenta con la información necesaria para determinar si el actual pozo, cuenta con el caudal suficiente para abastecer el terminal aéreo a construir.*

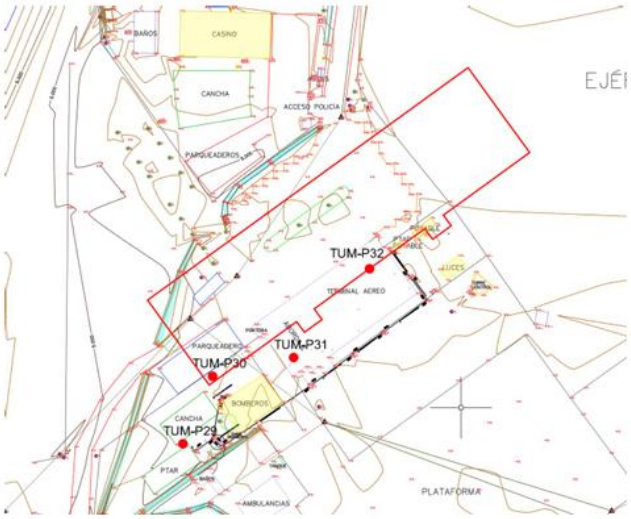
DESVENTAJAS:

• El desplazamiento del Terminal de pasajeros afecta los diseños del urbanismo, el cual deberá ser ajustado en su totalidad, al igual que los diseños de las redes húmedas y secas externas al Terminal. (Área aproximada de ajuste: 10.895 m2).



Ajuste de urbanismo
Fuente: Consultoría UNAL - Consorcio El Morro - Tumaco

• Se deberán realizar sondeos complementarios al estudio de suelos realizado por la consultoría de la UNAL, considerando que por el desplazamiento de la edificación al parecer solo dos (2) sondeos se ubican dentro de la huella de las unidades estructurales del proyecto:



Sondeos Terminal de pasajeros
Fuente: Consultoría UNAL - Consorcio El Morro - Tumaco

TERMINAL DE PASAJEROS PROVISIONAL

El terminal tendría un área de 725 M2 aproximadamente y contaría con las siguientes dependencias:

DEPENDENCIA	*ÁREA M2*	
• Sala de ingreso y espera	*78*	
• Locales comerciales		*34*
• Área administrativa, servicios, circulaciones		*253*
• Sala de abordaje con restaurante	*175*	
• Zona de carga	*63*	
• Sala de llegada	*122*	
ÁREA TOTAL APROXIMADA		*725 M2*

ALTERNATIVA 1:

Construcción del terminal provisional, con un sistema de módulos tipo domo, con estructura en aluminio extruido y cobertura en PVC recubierta en textil de polyester.

ALTERNATIVA 2:
Construcción del terminal provisional, con un sistema de Hangar tipo carpa con estructura metálica y recubrimiento en membrana arquitectónica.

RECOMENDACION:
Considerando que las ventajas de las dos alternativas son similares, pero que los riesgos del transporte de la alternativa 1 la hacen menos favorable, se recomienda aprobar la alternativa 2, con el área establecida en la distribución propuesta.

Considerando que el anexo técnico contempló un área de 360 m2 para el terminal provisional y que el área requerida la supera, se propone realizar los diseños definitivos, cuantificar y elaborar el presupuesto y en caso de presentarse un mayor valor al presupuesto asignado para esta actividad, considerar la posibilidad de realizar un balance de mayores y menores cantidades de obra.

El valor del presupuesto se determinará mediante cotizaciones y estudio de mercado, los cuales serán presentados a la interventoría para su revisión y aprobación".

En este mismo documento se realiza la siguiente recomendación:

"Elaborar un estudio bioclimático del sitio en el que se desarrolla el proyecto para validar las condiciones del proyecto y el cumplimiento de los estándares mínimos.
Considerando que este estudio no se encuentra contemplado en el anexo técnico, pero que el contrato de obra No. 24001263 H4 cuenta con el rubro "BOLSA PARA ENSAYOS DE LABORATORIO Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS", se propone ejecutar este estudio con cargo a dichos recursos.
El valor del estudio se determinará mediante la presentación de (3) cotizaciones de especialistas, los cuales serán presentados a la interventoría para su revisión y aprobación.

SOLICITUD

Considerando que las situaciones anteriormente mencionadas son hechos sobrevinientes que han afectado la etapa 1 de apropiación, complementación y/o actualización de los estudios y diseños y que en consecuencia la fecha de finalización del contrato se verá afectada, al igual que el balance económico del contrato, me permito solicitar lo siguiente:

• Reorganizar el cronograma de trabajo previsto en el anexo técnico, para ampliar la fase 1 de apropiación de estudios y diseños en dos (2) meses y medio.
• Ampliar el plazo para la construcción del terminal de pasajeros provisional a dos (2) meses.
• Realizar el balance de mayores y menores cantidades de obra del contrato, para mantener el equilibrio económico del mismo".

6. El día 25 de marzo de 2025, la interventoría mediante el oficio AEROCOIN-24001365-027, emite los siguientes conceptos:

"INTERFERENCIA ENTRE LA TERMINAL DISEÑADA Y LAS INSTALACIONES EXISTENTES.

En cuanto a la solución sobre las evidentes e inconvenientes interferencias entre las construcciones nuevas con las edificaciones e instalaciones existentes, (situación que si o si se debe subsanar), encontramos procedente optar por el traslado o desplazamiento del proyecto de tal manera que no sea necesario intervenir la actual estación del SEI, la caseta de luces y de paso tratar de mantener el pozo de potable funcionando mientras la obra. En consecuencia, recomendamos a la Entidad, permitir dicha reubicación, teniendo en cuenta que, al salvar las estructuras mencionadas, se evitan sobrecostos.

TERMINAL PROVISIONAL.

En lo referente a la Terminal Provisional, estamos de acuerdo en tomar en cuenta los requerimientos del Señor Gerente del aeropuerto y parte de las exigencias que la norma establece en esta materia; pues se debe tener en cuenta precisamente, que se trata de instalaciones provisionales, que solo funcionarán mientras se construyen las edificaciones definitivas.

Esta Interventoría aclara que para los diseños de HVAC, se debe partir del Estudio Bioclimático, que no se contempló en los diseños elaborados por la Universidad Nacional, motivo por el cual se considera necesario incluirlo como base para ajustar los diseños definitivos de los equipos de aire acondicionado, garantizando de esta manera la optimización de los costos asociados al proyecto.

El día 28 de marzo de 2025, el Consorcio El Morro-Tumaco remitió el oficio 24001263 H4 – 022 – 2025 - Solicitud reconocimiento estudios y actividades complementarias:

OBSERVACIÓN 1 – ESTUDIO BIOCLIMÁTICO

SOLICITUD:
Considerando que este estudio no se encuentra contemplado en el anexo técnico, pero que el contrato de obra No. 24001263 H4 cuenta con el rubro "BOLSA PARA ENSAYOS DE LABORATORIO Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS", se propone ejecutar este estudio con cargo a dichos recursos.
El valor del estudio se determinará mediante la presentación de (3) cotizaciones de especialistas, los cuales serán presentados a la interventoría para su revisión y aprobación.

OBSERVACIÓN 2 – INTERFERENCIAS DEL TERMINAL DE PASAJEROS

RECOMENDACIÓN: Para su desarrollo de la alternativa seleccionada, se deberá realizar el ajuste de los diseños de la totalidad del urbanismo (10.895 M2), un estudio geotécnico complementario para realizar los sondeos requeridos de acuerdo a la NSR-10, así como los estudios necesarios para la validación del adecuado funcionamiento y servicio del pozo profundo.

SOLICITUD:
Considerando que las modificaciones de la totalidad del urbanismo ni los estudios requeridos para el pozo profundo se encuentran contemplados en el anexo técnico, pero que el contrato de obra No. 24001263 H4 cuenta con el rubro "BOLSA PARA ENSAYOS DE LABORATORIO Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS", se propone ejecutar estas actividades con cargo a dichos recursos.
El valor de las mismas se determinará mediante la presentación de (3) cotizaciones de especialistas, las cuales serán presentados a la interventoría para su revisión y aprobación.

OBSERVACIÓN 4: TERMINAL DE PASAJEROS PROVISIONAL

Una vez realizadas las mesas de trabajo con la interventoría, el área aprobada para el diseño del terminal es de 631 M2 aproximadamente.

SOLICITUD:

Considerando que el anexo técnico contempló un área de 360 m2 para el terminal provisional y que el área aprobada es de 631 m2, se propone realizar los diseños definitivos, cuantificar y elaborar el presupuesto y en caso de presentarse un mayor valor al presupuesto asignado para esta actividad, considerar la posibilidad de realizar un balance de mayores y menores cantidades de obra.

Por último y considerando que las situaciones anteriormente mencionadas son hechos sobrevinientes que han afectado la etapa 1 de apropiación, complementación y/o actualización de los estudios y diseños y que en consecuencia la fecha de finalización del contrato se verá afectada, me permito solicitar adicionalmente lo siguiente:

• Reorganizar el cronograma de trabajo previsto en el anexo técnico, para ampliar la fase 1 de apropiación de estudios y diseños en dos meses y medio (2,5 m), considerando que los estudios y actividades complementarias requieren de ese tiempo aproximado y que el mismo afecta la apropiación de los estudios y diseños, toda vez que los resultados que se obtendrán, serán indispensables para los ajustes y complementaciones correspondientes.
• Ampliar el plazo para la construcción del terminal de pasajeros provisional a dos (2) meses, considerando que la fabricación o adquisición del sistema a implementar toma un tiempo aproximado de 30 días, sin contar las obras complementarias requeridas para su instalación y puesta en servicio, los cuales tomarían por lo menos 30 días adicionales".

7. Teniendo en cuenta la trazabilidad mencionada, el día 31 de marzo de 2025 se llevó a cabo una mesa de trabajo con la participación de los especialistas de geotecnia de la interventoría y del contratista en la cual se definió la pertinencia de realizar un estudio de suelos complementario, para lo cual se debía remitir una propuesta de la campaña a realizar.

8. El día 3 de abril de 2025, el Consorcio El Morro-Tumaco remitió el oficio 24001263 H4 – 026 – 2025 con la propuesta de la campaña de estudio de suelos complementario y estudio de respuesta sísmica local y a su vez, la solicitud del reconocimiento económico de estos estudios complementarios.

9. El día 8 de abril de 2025, la interventoría con el oficio AEROCOIN-24001365-036, remitió observaciones a la campaña de geotecnia, las cuales son respondidas por el contratista el 10 de abril de 2025 con el oficio 24001263 H4 – 031 – 2025.

10. El día 16 de abril de 2025, el Consorcio Aerocoin por medio del oficio AEROCOIN-24001365-039, presentó el siguiente concepto:

"De acuerdo con nuestras obligaciones contractuales y en cumplimiento de estas nos dirigimos a ustedes, dando alcance al oficio AEROCOIN- 24001365- 036 del 08 de abril y teniendo en cuenta el oficio 24001263 H4 -031-2025 en el que el contratista de obra da respuesta a cada una de las inquietudes planteadas de nuestra parte respecto a la justificación técnica para determinar: número, profundidad y cantidad de sondeos, así como la determinación de efectuar 4 de ellos con piezocono; al respecto manifestamos luego de obtener el concepto de nuestro Especialista en

Geotecnia, el Ingeniero Andrés Navia Llorente, estar de acuerdo con el planteamiento establecido para la campaña de Geotecnia.

En relación al estudio bioclimático el cual no fue previsto en los diseños realizados en el año 2014 por la Universidad Nacional como Consultor, precisamos que es importante realizar dicho estudio, pues el mismo es necesario para optimizar el componente mecánico que va a redundar en el confort de los usuarios del terminal.

Como interventoría consideramos que la realización de estos nuevos estudios técnicamente es viable y necesario para tener datos confiables al realizar la revisión y posibles ajustes a la cimentación del terminal y la utilización de equipos para el sistema de aire acondicionado óptimos.

Con respecto a la solicitud del contratista de obra de ampliar el plazo para la ejecución de la ETAPA 1: ETAPA DE APROPIACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS en 2.5 meses, consideramos que el tiempo solicitado está acorde, pues dentro del plazo se encuentra: desplazamiento de los equipos, la toma de muestras, la llevada de éstas al laboratorio, el estudio, análisis y su posterior recomendación de cimentación, debiéndose posteriormente realizar los ajustes o complementaciones que se requiera, en lo referente al tema de geotecnia. Adicionalmente el estudio bioclimático se puede ir realizando en paralelo.
Al respecto manifestamos que se trata de una estimación que puede estar ajustada a la realidad de ese tipo de trabajos; por lo que recomendamos a la Entidad, conceder dicha prórroga y que se establezca un compromiso por parte del Contratista de adelantar dicha campaña en simultáneo con los demás estudios y diseños, con el fin de evitar nuevos desfases en esta etapa del proyecto".

11. El día 30 de abril de 2025, el Consorcio El Morro-Tumaco mediante el oficio 24001263 H4 – 040 – 2025 realizó una serie de solicitudes dentro de la cual se encontraba que se incluyera dentro del alcance del contrato, los siguientes estudios complementarios:

- *"Estudio Bioclimático*
- *Estudio de suelos complementario y estudio de respuesta sísmica local*
- *Estudios y construcción de nuevo pozo*

Con respecto al terminal provisional se ratifica el área aprobada para el mismo por parte de la entidad y de la interventoría de 631 m2 y que el presupuesto será estructurado de acuerdo a la metodología establecida por el pliego de condiciones con el soporte de los análisis de precios unitarios y memorias de cálculo de cantidades.

Nuevamente se solicita un mes más para la construcción del terminal provisional y ampliar el plazo para la etapa de apropiación y actualización de los estudios y diseños en 2.5 meses, autorizar una prórroga de ejecución del contrato de 2.5 meses y autorizar el reconocimiento económico del estudio bioclimático y del estudio de suelos complementario".

12. El 7 de mayo de 2025, en el comité de seguimiento realizado en las instalaciones de la Aerocivil, el Contratista expuso nuevamente toda la trazabilidad antes mencionada. Por su parte, la interventoría presentó su concepto respecto de las solicitudes formuladas por el Consorcio El Morro - Tumaco, definiéndose la necesidad de realizar estudios complementarios, los cuales serían objeto de reconocimiento económico.

13. Posteriormente, el 2 de julio de 2025 se firmó por las tres partes - Entidad, Interventoría y Contratista- el Acta de acuerdo No.1, mediante la cual se estableció lo siguiente:

- *"Realizar el estudio bioclimático.*
- *Realizar el estudio de suelos complementario.*
- *Realizar el estudio de respuesta sísmica local.*
- *Se ratifica que el área establecida para el terminal provisional en los pliegos de condiciones es de 360m2 y que el área aprobada para el terminal provisional es de 631 m2.*
- *Con respecto al presupuesto de obra del terminal provisional, se aclara que el mismo podrá tener una modificación para lo cual se utilizara la metodología del balance de mayores y menores cantidades de obra y que el valor final será el resultado de los análisis de precios unitarios y las memorias de cálculo de cantidades.*
- *Modificar el cronograma del contrato en el plazo de ejecución de la ETAPA 1: ETAPA DE APROPIACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS en un tiempo adicional de dos (2.0) meses, el cual se requiere para la realización de los estudios complementarios y consecuentes ajustes a los diseños del proyecto, sin que se afecte el plazo final de ejecución del contrato de obra. Es de anotar que el plazo no incluye los tiempos requeridos para la obtención del permiso de construcción por parte de la Dirección de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios, la cual deberá ser tramitada una vez se cuente con el acta de apropiación definitiva de los estudios y diseños*
- *Modificar el plazo en el cronograma del contrato para la ETAPA 3.1 CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL DE PASAJEROS PROVISIONAL a dos (2) meses, considerando que la fabricación o adquisición del sistema a implementar toma un tiempo aproximado de 30 días, sin contar las obras complementarias requeridas para su instalación y puesta en servicio, los cuales tomarían por lo menos 30 días adicionales.*
- *Traslapar la Etapa 1 apropiación complementación y/o actualización de los estudios y diseños con la Etapa 3.1 correspondiente a la construcción del terminal*

provisional, así mismo autorizar el inicio de la construcción del terminal de pasajeros provisional, una vez se obtenga la aprobación de los diseños y presupuesto del mismo, con el fin de disminuir el impacto de la ampliación del plazo de dos (2.0) meses de la ETAPA 1. DE APROPIACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS. Es de anotar que el inicio de la construcción del terminal provisional estará supeditado a la obtención del permiso de obstáculos por parte de la Dirección de Autoridad a los Servicios Aeroportuarios.

- *Permitir la Apropiación del Producto II (Diseño definitivo del Urbanismo) individualmente, con el objeto de iniciar actividades de construcción, una vez se tenga la respectiva acta de Apropiación, de los Estudios y diseños del Urbanismo, suscrita por los contratistas de Obra e Interventoría, así como los Planes y Programas del contrato aprobados por la Interventoría.*
- *Traslapar la Etapa 1 apropiación complementación y/o actualización de los estudios y diseños con la Etapa 3.3 correspondiente a la construcción de Urbanismo, así mismo autorizar el inicio de la construcción del urbanismo, una vez se obtenga la aprobación de los diseños y presupuesto del mismo, con el fin de disminuir el impacto de la ampliación del plazo de dos (2.0) meses de la ETAPA 1. DE APROPIACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS.*

Teniendo en cuenta lo anterior se acuerda el siguiente cronograma, en cual se evidencia que, con las fechas finales acordadas para cada etapa, no se afecta ni modifica el plazo de ejecución del contrato:

ETAPA	ACTIVIDAD / PRODUCTOS	F.I	F.T
	Firma del acta de inicio	12/02/2025	12/02/2025
ETAPA 1	**APROPIACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, Y/O ACTUALIZACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS**		
	Apropiación de los estudios y diseños del terminal nacional	12/02/2025	3/06/2025
		12/02/2025	14/08/2025
	Apropiación de los estudios y diseños del urbanismo	12/02/2025	28/07/2025
	Permiso de aprovechamiento forestal	28/07/2025	28/07/2025
ETAPA 2	**DISEÑOS DE FACTIBILIDAD Y A DETALLE DEL TERMINAL PROVISIONAL**		
	Diseños de factibilidad y a detalle del terminal provisional	4/06/2025	4/07/2025
		21/04/2025	2/07/2025
	Presupuesto del terminal provisional	30/05/2025	11/07/2025
	Concepto de obstáculos	11/07/2025	11/07/2025
ETAPA 3	**FASE DE CONSTRUCCIÓN DE OBRA** (compuesta por los siguientes subnumerales)		
	3.1 Construcción del terminal provisional	5/07/2025	5/08/2025
		14/07/2025	15/09/2025
	3.2 Construcción del terminal nacional	4/06/2025	6/08/2026
		15/09/2025	6/08/2026
	Trámite permiso de construcción	15/08/2025	14/09/2025
	3.3. Construcción del urbanismo	6/12/2025	6/08/2026
		29/07/2025	6/08/2026
ETAPA 4	**ELABORACIÓN DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO**	21/07/2026	6/08/2026

III. ESTADO ACTUAL DE LAS ETAPAS DEL CONTRATO

Ahora bien, con el fin de brindar mayor claridad sobre el estado de ejecución del contrato de la referencia, a continuación, se presenta el avance actual de las diferentes etapas contractuales:

- **TERMINAL PROVISIONAL**

Los diseños del terminal provisional fueron aprobados el 29 de septiembre de 2025. Se estableció un plazo de dos (2) meses para la ejecución de las obras, fijándose como fecha de entrega el 29 de noviembre de 2025, sin embargo, como se expuso en la trazabilidad documental, se presentaron situaciones no imputables al contratista (paros, bloqueos y derrumbes en la vía, visita presidencial – suspensión de actividades) que alteraron el normal desarrollo de las actividades, debiéndose reprogramar la fecha de entrega para el 20 de diciembre de 2025. **En la actualidad el terminal provisional ya fue entregado y recibido a satisfacción.**

- **URBANISMO**

Con respecto a la entrega de los estudios y diseños de urbanismo, tal como fue informado a la entidad y a la interventoría por parte del Consorcio el Morro-Tumaco el día 24 de julio de 2025, la entrega total del componente se vio afectada teniendo en cuenta que en desarrollo de los diseños del urbanismo se tuvo conocimiento sobre el tránsito de tracto camiones en el aeropuerto, situación que no había sido prevista al no contarse con un estudio de tránsito. En consecuencia, fue necesario ajustar en su totalidad el diseño geométrico, lo cual incidió en los tiempos de apropiación del componente de urbanismo, dado que las modificaciones introducidas impactaron los demás componentes del proyecto, tales como redes secas, redes húmedas y presupuesto.

La entrega de los componentes correspondientes a los diseños de urbanismo se efectuó entre el 24 y el 28 de julio de 2025, completándose el 1 de agosto del mismo año. Posteriormente, la Interventoría emitió observaciones los días 4 y 5 de agosto, las cuales fueron atendidas y respondidas por el Consorcio El Morro - Tumaco el 8 de agosto de 2025.

Los días 20 y 21 de agosto se llevaron a cabo mesas de trabajo para la revisión de los componentes de instalaciones hidrosanitarias y de urbanismo/paisajismo, los cuales, a esa fecha, aún no contaban con aprobación por parte de la Interventoría. El 27 de agosto de 2025 se realizó la entrega final para firmas de la Interventoría; sin embargo, con posterioridad surgieron nuevas observaciones, las cuales fueron conciliadas en mesas de trabajo virtuales y presenciales.

Como resultado de dicho proceso, el Consorcio El Morro - Tumaco efectuó nuevas entregas de la siguiente manera:

- 12 de septiembre de 2025: Componentes eléctrico, hidrosanitario y paisajismo.
- 13 de septiembre de 2025: Componente de pavimentos.
- 16 de septiembre de 2025: Componentes de urbanismo y diseño geométrico.

Adicional a lo anterior, es importante aclarar que el Consorcio el Morro-Tumaco realizó todos los esfuerzos necesarios para la apropiación de los estudios y diseños del urbanismo; sin embargo, debido a la magnitud de los ajustes requeridos, este proceso demandó un mayor tiempo de ejecución para lograr la apropiación en debida forma, por hechos no atribuibles al contratista, la cual se concluyó el día 29 de octubre del 2025.

En relación con el informe final del inventario forestal, se informa que este fue remitido por parte del Consorcio El Morro-Tumaco a la interventoría el día 4 de junio de 2025, procediéndose a recibir observaciones el 1 de julio de 2025 por parte de la interventoría y el 9 de julio de 2025 por parte de la Entidad.

El Consorcio el Morro-Tumaco, dio respuesta a estas observaciones el día 19 de julio de 2025. Posteriormente, el día 12 de agosto de 2025 la entidad definió que la madera producto de la tala de árboles la donaría, y en la visita al sitio donde se van a desarrollar las obras, que tuvo como fin la entrega de los predios por parte del Ejercito Nacional y la Policía Antinarcóticos a la Aerocivil, se identificó que existen árboles que se encontraban dentro inventario forestal que no requieren talarse por no estar dentro de los predios de la Aerocivil, por lo tanto, se debió realizar un ajuste al informe forestal el cual fue remitido a la interventoría el día 29 de agosto de 2025.

El día 11 de septiembre de 2025 se recibieron nuevas observaciones al informe forestal por parte de la Entidad, las cuales fueron respondidas el 12 de septiembre de 2025. El día 18 de septiembre de 2025 nos solicitan diligenciar el formulario único nacional actualizado y nos suministran los datos necesarios para su diligenciamiento; el mismo se remite el 22 de septiembre de 2025.

Finalmente, la entidad realizó el radicado del permiso de aprovechamiento forestal en Corponariño – Pasto, el 30 de septiembre de 2025, obteniendo el permiso el día 4 de noviembre del 2025, razón por la cual, a partir de esa fecha fue posible dar inicio a la construcción de las obras de urbanismo, no obstante de forma posterior el día 7 de noviembre de 2025, la interventoría procedió a suspender la ejecución de las obras de urbanismo.

- **TERMINAL NACIONAL DEFINITIVO**

La fecha inicialmente prevista para la apropiación de los diseños del terminal nacional se vio afectada por causa de todas las situaciones que se han presentado a la fecha. Esta afectación temporal se deriva de la alternativa aprobada por la interventoría mediante el oficio radicado No. AEROCOIN-24001365-027, que consiste en realizar un desplazamiento en la implantación del Terminal de pasajeros con el fin de evitar la interferencia con la Estación SEI, la caseta de luces de pista y el pozo profundo, por lo cual, se requirió el desarrollo de una campaña de geotecnia complementaria a la realizada por la Universidad

Nacional de Colombia, considerando que el número de sondeos que quedan incluidos en la huella de la edificación son insuficientes de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente y según el análisis efectuado por los Geotecnistas al Documento "ANÁLISIS GEOTÉCNICO AEROPUERTO LA FLORIDA MUNICIPIO DE TUMACO IFT-1853-1224-15 /GEOCEM / CARLOS AUGUSTO SÁNCHEZ RONDÓN / FECHA DE EMISIÓN 31 DE ENERO DE 2014 / FECHA DE VERSIÓN PARA REVISIÓN DEL CLIENTE 3 DE AGOSTO DE 2015, del estudio de suelos realizado por la consultoría y entregado por la Aerocivil:

> *"página 23PDF Parámetros sísmicos – define el perfil de suelos como D. Concluye que por la condición de licuación del terreno se recomiendan cimientos profundos. Comentario de revisión: no se incluye memoria de cálculo que justifique el tipo de perfil definido en el estudio, según los resultados del análisis presentado en página 28PDF el perfil de suelos para la zona del Terminal tiene un potencial de riesgo por licuación entre 0m y 10m, por lo que el perfil de suelos no es consistente con el definido en Tabla A.2.4-1 de la NSR-10.*
>
> *Dada la condición de licuación identificada durante la elaboración del estudio, objeto de la presente revisión, se sugiere adelantar la elaboración de un estudio sísmico particular de clasificación en el sitio siguiendo los lineamientos de A.2.10 de la NSR-10, dando cumplimiento a lo estimado en A.2.4.5.1 de la NSR-10."*

Una vez realizado el estudio de suelos complementario y el estudio de respuesta sísmica local, arroja como resultado: Cambio en los parámetros sísmicos del diseño y amenaza de licuación del suelo lo que conlleva a que se deba realizar un nuevo diseño de la cimentación y de la estructura del terminal nacional, pasando de una losa de contrapiso apoyada directamente sobre el terreno, a una losa de primer nivel tipo aéreo apoyada sobre pilotes, por lo que resulta indispensable que se deban modificar el tipo de perfiles de acero dando cumplimiento a los requisitos de compacidad de estos de acuerdo con la zona de amenaza sísmica donde se ubica el proyecto.

De acuerdo a lo anterior, se deben realizar las siguientes gestiones:

- Diseño de los nuevos perfiles de acero seleccionados.
- Diseño de conexiones de acuerdo con los requisitos del reglamento para el sistema estructural seleccionado.
- Diseño de elementos de concreto que constituyen la nueva cimentación, como los son pedestales, dados de pilotes, pilotes, vigas de losa de contrapiso aérea y sus losas macizas.
- Generación de memorias de cálculo.

Las modificaciones antes mencionadas, consecuentemente generaron ajustes en los diseños adelantados, de las demás especialidades que componen los diseños del terminal

nacional y que requirieron de una coordinación entre las mismas, lo que incluyó el presupuesto final de obra, el cual no era posible finiquitar hasta no tener cerrados todos los componentes del diseño.

En ese orden de ideas, es claro que como consecuencia del resultado del estudio de suelos complementario fue necesario realizar un nuevo diseño de cimentación y estructura de los cuales derivaron ajustes a los diseños de las demás especialidades, por lo cual el tiempo pactado para la apropiación de los diseños del terminal nacional, resultó insuficiente.

Es importante aclarar que para el momento en que se pactó como fecha para la entrega de los diseños del terminal nacional el 14 de agosto de 2025, no se contaba con el resultado del estudio de suelos y para ese momento se esperaba que los cambios que se pudieran generar en la cimentación y estructura, como resultado de este estudio de suelos, serian cambios menores teniendo en cuenta la homogeneidad del terreno; sin embargo, una vez se obtienen los resultados del nuevo estudio de suelos, se evidenciaron las falencias del estudio de suelos realizado por la consultoría de la Universidad Nacional el cual no tuvo en cuenta la condición de licuación del suelo, **lo que consecuentemente llevó a requerir de plazo mayor al contemplado, pues no se trató de un ajuste a los diseños de cimentación y estructura, sino de un diseño totalmente nuevo.**

Una vez realizados los diseños estructurales, se establecieron entre otros, los siguientes cambios en la cimentación y estructura para dar cumplimiento a la NSR-2010:

- Pasar de pilotes con diámetros de 50 y 60 cm a pilotes de 80, 90 y 100 cm, con una profundidad de 25 metros, los cuales deben ir embebidos en la roca un mínimo de 2 metros y deben ser encamisados 10 metros.

- Adicionalmente, se deberá construir una placa de contrapiso aérea, cuyas vigas deberán apoyarse en cimentación profunda, lo cual impacta en las cantidades de pilotes inicialmente previstas en el contrato.

Es de anotar, que el resultado del estudio complementario de suelos y los cambios en los diseños y el tipo de cimentación del terminal nacional, no solo tendrán un impacto en el tiempo de ejecución de la etapa 1, sino que también tendrán un impacto de gran relevancia en el tiempo de ejecución de la etapa de obra.

A la fecha, se concluyeron los ajustes a los diseños de las diferentes especialidades, los cuales cuentan con la aprobación de la interventoría (acta apropiación del 2 de diciembre de 2025).

	CAPITULO	ALCANCE	VR. TOTAL
0.1	APROPIACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	100%	$ 1.035.727.500
0.2	TERMINAL AEREO PROVISIONAL	100%	$ 2.266.227.494
0.3	AMIGABLE COMPONEDOR	100%	$ 430.000.000
	TERMINAL AEREO		
1,1	PRELIMINARES	100%	$ 581.068.620
1,2	EXCAVACIONES Y RELLENOS	100%	$ 271.834.778
1,3	CIMENTACIÓN	100%	$ 19.808.546.151
1,4	ESTRUCTURAS EN CONCRETO	100%	$ 13.700.891.768
1,5	ESTRUCTURAS METÁLICAS	100%	$ 22.389.854.315
1,6	MAMPOSTERÍA Y MUROS	100%	$ 2.041.515.075
1,7	FACHADA	100%	$ 3.654.100.231
1,8	INSTALACIONES ELÉCTRICAS	100%	$ 3.664.514.826
1,9	INSTALACIONES HIDROSANITARIAS	100%	$ 428.423.981
1,10	RED GENERAL CONTRAINCENDIO	100%	$ 4.184.099.151
1,11	VENTILACIÓN MECÁNICA	100%	$ 2.783.359.977
1,12	PAÑETES	100%	$ 415.185.021
1,13	CARPINTERÍA METÁLICA	100%	$ 1.018.621.526
1,14	VENTANERÍA Y VIDRIO	100%	$ 4.328.204.398
1,15	PISOS Y BASES	100%	$ 2.440.347.222
1,16	ACABADOS, ENCHAPES Y ACCESORIOS	100%	$ 1.407.225.220
1,17	APARATOS SANITARIOS Y GRIFERÍAS	100%	$ 277.547.899
1,18	CIELO RASO	100%	$ 767.534.113
1,19	PINTURA	100%	$ 352.036.175
1,20	CUBIERTAS E IMPERMEABILIZACIONES	100%	$ 3.871.889.588
1,21	SEÑALIZACIÓN	100%	$ 206.378.900
1,22	INSTALACIONES RED VOZ Y DATOS	100%	$ 6.763.583.961
1,23	EQUIPOS ESPECIALES	100%	$ 2.121.048.178
1,24	MOBILIARIO	100%	$ 1.149.148.679
1,25	OBRAS FINALES	100%	$ 64.191.406
	URBANISMO Y VIAS		
4,1	PRELIMINARES	100%	$ 834.236.345
4,2	EXPLANEACIÓN Y EXCAVACIONES	100%	$ 335.188.337
4,3	ESTRUCTURAS DE PAVIMENTO	100%	$ 7.353.277.014
4,4	ANDENES Y SARDINELES	100%	$ 2.149.700.946
4,5	ILUMINACION EXTERIOR Y SUBESTACIÓN ELÉCTRICA	100%	$ 4.175.275.271
4,6	REDES EXTERIORES HIDROSANITARIAS	100%	$ 4.329.665.875
4,8	SEÑALIZACIÓN	100%	$ 141.409.630
4,9	ARBORIZACIÓN	100%	$ 21.391.920
VALOR INC AIU			$ 118.031.296.498
IVA			$ 509.680.599
VALOR TOTAL DE LA CONSTRUCCIÓN			$ 118.540.977.097
VALOR TOTAL DEL PROYECTO			$ 122.272.932.091
VALOR CONTRACTUAL			$ 103.380.691.278
DIFERENCIA		MAYOR VR.	-$ 18.892.240.813

Por lo anterior y considerando que debido a los ajustes requeridos en los diseños, especialmente en lo relacionado con la cimentación y la estructura, el presupuesto del proyecto sobrepasa el valor del contrato en $18.892.240.813 y que la ejecución total del mismo requeriría de una adición presupuestal, se presentaron ante la entidad mediante el oficio con radicado No. 24001263 H4 – 247 – 2025 del 26 de noviembre de 2025 l Dos (2) alternativas para la ejecución del alcance contractual enmarcadas en el valor actual del contrato, optando la entidad por la siguiente:

ALTERNATIVA 1:

CONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL NACIONAL Y OBRAS DE URBANISMO (BÁSICAS)

Descripción:

En esta alternativa se plantea la construcción de los dos pisos del Terminal Nacional, exceptuando algunas actividades de obra y suministros que no afectan el normal funcionamiento de la edificación, así como el uso de las instalaciones por parte de los funcionarios y usuarios en general.

Los ítems del presupuesto que no se ejecutarían en su totalidad en esta alternativa y que son susceptibles de realizar en fases posteriores sin generar impactos en el proyecto, se discriminan en el cuadro resumen de presupuesto por capítulos que se detalla a continuación.

Con relación al urbanismo, se realizarían las obras básicas necesarias para garantizar la conectividad del flujo vehicular desde Tumaco hacia el barrio El Morrito, así como el acceso vehicular y peatonal al Terminal Nacional y al Terminal Provisional, aprovechando el urbanismo existente, considerando que el mismo se encuentra en buen estado.

Presupuesto por capítulos:

	CAPITULO	ALCANCE	VR. TOTAL
0.1	APROPIACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE ESTUDIOS Y DISEÑOS	100%	$ 1.035.727.500
0.2	TERMINAL AEREO PROVISIONAL	100%	$ 2.137.407.614
0.3	AMIGABLE COMPONEDOR	17%	$ 72.000.000
	TERMINAL AEREO		
1,1	PRELIMINARES	100%	$ 581.068.620
1,2	EXCAVACIONES Y RELLENOS	100%	$ 271.834.778
1,3	CIMENTACIÓN	100%	$ 19.808.546.151
1,4	ESTRUCTURAS EN CONCRETO	100%	$ 13.700.891.768
1,5	ESTRUCTURAS METÁLICAS	100%	$ 22.389.854.315
1,6	MAMPOSTERÍA Y MUROS	100%	$ 2.041.515.075
1,7	FACHADA	0% PANEL ONDULADO MICROPERFORADO (PASARELA EXT.) 0% MATERAS Y GUAYA	$ 3.280.803.225
1,8	INSTALACIONES ELÉCTRICAS	100%	$ 3.664.514.826
1,9	INSTALACIONES HIDROSANITARIAS	100%	$ 428.423.981
1,10	RED GENERAL CONTRAINCENDIO	100%	$ 4.184.099.151
1,11	VENTILACIÓN MECÁNICA	100%	$ 2.783.359.977
1,12	PAÑETES	100%	$ 415.185.021
1,13	CARPINTERÍA METÁLICA	100% PISO 1 Y 2 0% LOCKER	$ 976.060.224
1,14	VENTANERÍA Y VIDRIO	100%	$ 4.328.204.398
1,15	PISOS Y BASES	100%	$ 2.440.347.222
1,16	ACABADOS, ENCHAPES Y ACCESORIOS	100%	$ 1.407.225.220
1,17	APARATOS SANITARIOS Y GRIFERÍAS	100%	$ 277.547.899
1,18	CIELO RASO	100%	$ 767.534.113
1,19	PINTURA	100%	$ 352.036.175
1,20	CUBIERTAS E IMPERMEABILIZACIONES	100% TERMINAL NACIONAL 0% PASARELA	$ 3.146.378.207
1,21	SEÑALIZACIÓN	0%	$ -
1,22	INSTALACIONES RED VOZ Y DATOS	0% EQUIPOS SONIDO AMBIENTAL	$ 5.416.081.756
1,23	EQUIPOS ESPECIALES	100%	$ 2.121.048.178
1,24	MOBILIARIO	0%	$ -
1,25	OBRAS FINALES	100%	$ 64.191.406
	URBANISMO Y VIAS		
4,1	PRELIMINARES	OBRAS ASOCIADAS A T.P. Y LADO AIRE DE T.N.	$ 223.298.924
4,2	EXPLANEACIÓN Y EXCAVACIONES	OBRAS ASOCIADAS A T.P. Y LADO AIRE DE T.N.	$ 55.868.025
4,3	ESTRUCTURAS DE PAVIMENTO	OBRAS ASOCIADAS A T.P. Y LADO AIRE DE T.N.	$ 762.286.468
4,4	ANDENES Y SARDINELES	OBRAS ASOCIADAS A T.P. Y LADO AIRE DE T.N.	$ 131.073.720
4,5	ILUMINACION EXTERIOR Y SUBESTACIÓN ELÉCTRICA	100% SUBESTACION Y TODO LO REQUERIDO PARA T.N. 0% URBANISMO	$ 3.006.029.682
4,6	REDES EXTERIORES HIDROSANITARIAS	100% TODO LO REQUERIDO PARA T.N. 0% URBANISMO	$ 679.472.566
4,8	SEÑALIZACIÓN	0%	$ -
4,9	ARBORIZACIÓN	0%	$ -
VALOR INC AIU			$ 99.704.781.073
IVA			$ 430.543.373
VALOR TOTAL DE LA CONSTRUCCIÓN			$ 100.135.324.445
VALOR TOTAL DEL PROYECTO			$ 103.380.459.559
VALOR CONTRACTUAL			$ 103.380.691.278
DIFERENCIA		**MAYOR VALOR**	**$ 231.719**

Calle 117 No. 6a-60 Oficina 409
Tel: 601 6944390
Bogota D.C - Email: consorciomorrotumaco@gmail.com

En efecto, después del análisis correspondiente por parte de la interventoría y entidad contratante se aprobó para ejecución la alternativa No. 1 que conlleva la construcción del terminal nacional y obras de urbanismo (básicas), buscando conservar las obras necesarias para garantizar el acceso tanto al terminal nacional como al terminal provisional, así como el cerramiento requerido en el predio de la Aerocivil que colinda con el de la Policía Nacional y adicionalmente, se contempla el acondicionamiento de la vía existente.

Precisamente en virtud de la anterior aprobación y para aterrizar el contrato a la alternativa No. 1, se suscribió el modificatorio No.1, encaminado a dar claridad del alcance del proyecto, legalizar acta de mayores y menores cantidades de obra, aprobación de ítems no previstos necesarios para el cumplimiento del objeto contractual y reprogramación de actividades.

IV. ITEMS NO PREVISTOS

Teniendo en cuenta las necesidades del proyecto, y por ser actividades necesarias e indispensables para el cumplimiento del objeto contractual, en virtud del Modificatorio No. 1, se incorporaron los siguientes ítems no previstos:

TERMINAL NACIONAL					
	PRELIMINARES				
NP 1.1-1	DEMOLICION DE CIMIENTOS	M3	100,00	$ 596.020	$ 59.602.000
	CIMENTACIÓN				
NP 1.3-1	VIGA DE AMARRE EN CONCRETO 5000 PSI	M3	1.207,89	$ 1.909.194	$ 2.306.096.341
NP 1.3-2	DADOS EN CONCRETO 5000PSI	M3	358,51	$ 1.760.479	$ 631.149.326
NP 1.3-3	PILOTE PRE EXCAVADO D=80 CM EN CONCRETO DE 5000 PSI, INC. CAMISA RECUPERABLE METALICA Y PERFORACION EN ROCA 2 MTS	ML	4.700,00	$ 2.229.328	$ 10.477.841.600
NP 1.3.-4	PILOTE PRE EXCAVADO D=90 CM EN CONCRETO DE 5000 PSI, INC. CAMISA RECUPERABLE METALICA Y PERFORACION EN ROCA 2 MTS	ML	2.126,00	$ 2.535.838	$ 5.391.191.588
NP 1.3-5	PILOTE PRE EXCAVADO D=100 CM EN CONCRETO DE 5000 PSI, INC. CAMISA RECUPERABLE METALICA Y PERFORACION EN ROCA 2 MTS	ML	240,00	$ 2.975.568	$ 714.136.320
NP 1.3-6	PLASTICO DE 3,5 MM PARA AISLAMIENTO ENTRE RECEBO Y ELEMENTOS CIMENTACION	M2	2.000,00	$ 6.734	$ 13.468.000
NP 1.3-7	DILATACIONES PLACAS	ML	4.604,60	$ 12.880	$ 59.307.248
	ESTRUCTURAS EN CONCRETO				
NP 1.4-1	COLUMNA CIRCULAR 5000 PSI	M3	68,71	$ 2.298.871	$ 157.955.426
URBANISMO Y VIAS					
	PRELIMINARES				
NP-4.1-01	TALA ARBOLES CLASE II, H= desde 5m hasta 10m, Incluye desenraice, retiro y disposición final.	UN	38,00	$ 912.923	$ 34.691.074
NP-4.1-02	TALA ARBOLES CLASE III, H=>a 10m a 15m, Incluye desenraice, retiro y disposición final.	UN	16,00	$ 1.378.317	$ 22.053.072
NP-4.1-03	TALA ARBOLES CLASE IV, H=> a 15m, Incluye desenraice, retiro y disposición final.	UN	12,00	$ 2.062.585	$ 24.751.020
	ESTRUCTURAS DE PAVIMENTO				
NP-4.4-01	ÍTEM: NP4.4-01 ANDEN EN CONCRETO 0.10 3000 PSI ESCOBIADO Y GUALEADO	m2	1.000,00	$ 262.003	$ 262.003.000

V. SOLICITUD SUSPENSION Y TRAMITE DE MODIFICATORIO No. 1

En diversos comunicados, pero en especial mediante el comunicado 24001263 H4 – 078 – 2025, del 31 de marzo de 2026, se reiteró la necesidad de la legalización del Modificatorio No. 1 y se reiteró solicitud de suspensión efectuada por existir trámites y gestiones que no dependen del Consorcio el Morro Tumaco, dejando las siguientes consideraciones:

"Teniendo en cuenta las condiciones actuales del contrato, las circunstancias que se han presentado durante la ejecución del proyecto y el tiempo de ejecución con el que actualmente cuenta el contrato, por medio del presente documento, y en mi calidad de Representante Legal del ***CONSORCIO EL MORRO – TUMACO****, en cumplimiento de las obligaciones contractuales derivadas del Contrato de Obra No. 24001263 H4, me permito nuevamente insistir y reiterar la solicitud de suspensión del contrato de la referencia, así como la necesidad inminente de que se finalice el trámite de legalización del modificatorio No.1, conforme a la urgencia, seguridad jurídica y contractual que se requiere para dar continuidad y avanzar en el cumplimiento del objeto pactado, lo cual, se ha expuesto en las múltiples reuniones y comités que conjuntamente se han llevado a cabo entre contratista, entidad e interventoría.*

En efecto, se insiste nuevamente en que se de igualmente tramite a la solicitud de suspensión, conforme se ha motivado en la trazabilidad documental y en especial mediante los oficios No. OBRA 24001263 H4 – 056 – 2025 y No. OBRA 24001263 H4 – 065 – 2025, No. OBRA 24001263 H4 – 069 – 2025 por un término de cuarenta y cinco (45) días calendario, o hasta que cesen los motivos que originan la solicitud, recordando que si bien los hechos allí planteados no son imputables al Contratista, afectan de manera directa la normal ejecución del proyecto, como ha sido explicado ampliamente por este Consorcio tanto por escrito como en los distintos comités de seguimiento.

En ese orden de ideas, con el propósito de evitar que tanto el contrato como el contratista, se sigan viendo afectados tanto desde el punto de vista económico como desde la óptica de la seguridad jurídica y contractual, a continuación, se exponen y reiteran las justificaciones de orden técnico y jurídico, que soportan la solicitud, ya descritas en el citado documento, pero que nuevamente reiteramos y que evidencian la imposibilidad temporal de continuar con la ejecución de actividades en las condiciones actualmente existentes, resaltando que, como ha sido informado, desde el pasado 7 de marzo de 2026, el Consorcio no está

ejecutando actividad alguna, aún contando con el personal administrativo y operativo en sitio, con los consecuentes costos y perjuicios que ello implica.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA:

En efecto, en la visita técnica realizada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Aerocivil, entre los días 26,27, y 28 de enero de 2026, se solicitó la ejecución de una serie de actividades adicionales y/o la implementación de modificaciones técnicas, las cuales no se encontraban contempladas dentro de los diseños previamente revisados, aprobados y validados por las partes, y algunas gestiones que dependen de la entidad contratante, tal como se encuentra registrado y suscrito por la partes en el Acta No. 002-ELE (ver Anexo).

Con respecto a lo anterior, para el 25 de febrero de 2025 las actividades a cargo de Consorcio El Morro-Tumaco, ya estaban finalizadas y recibidas a satisfacción por parte de la interventoría, quedando pendientes en esta fecha solamente las actividades a cargo de la Entidad.

Adicional a lo anterior y de acuerdo al recorrido realizado por parte de la Supervisión del contrato, interventoría y contratista, para la entrega y recibo del terminal provisional, la supervisión emitió observaciones las cuales fueron trasladadas por parte de la interventoría al contratista el día 26 de febrero de 2026 mediante oficio AEROCOIN-24001365-364, observaciones que quedaron resueltas por parte del Consorcio el 2 de marzo de 2026, tal como se informó a la interventoría mediante el oficio No. OBRA 24001263 H4 – 066 – 2025; de igual manera se informó a la Entidad el mismo día durante la reunión que se llevó a cabo en las instalaciones de la Entidad.

El día 3 de marzo de 2025 el ing. Victor Soler funcionario de la Aerocivil, realizó visita y emitió nuevas solicitudes, las cuales aún siendo actividades adicionales, fueron atendidas por el Consorcio quedando recibidas a satisfacción por parte de la interventoría el 7 de marzo de 2026, situación que es de conocimiento de la Entidad.

Sin perjuicio de las anteriores consideraciones, y en la medida en que la continuidad del contrato depende de autorizaciones, definiciones y decisiones que no se encuentran bajo el control del contratista, y de gestiones que debe adelantar la Aerocivil, esta situación constituye una justa causa que fundamenta la solicitud de suspensión del contrato.

Adicionalmente, concurren otras circunstancias no imputables al Consorcio que han impedido el inicio de las actividades de demolición y construcción de la Terminal Nacional, en tanto resulta indispensable que la entidad informe la fecha estimada de entrega de la Terminal Nacional, fecha que al día de hoy no está definida por parte de la Aerocivil, para efectos de permitir al contratista programar oportunamente dichas actividades y garantizar una adecuada coordinación entre

las partes involucradas, lo que bajo los mismos términos, fundamenta la presente solicitud de suspensión.

De igual manera el hecho de no contar a la fecha con la legalización del modificatorio No.1, represente una importante afectación al normal desarrollo del proyecto, pese a los compromisos adquiridos por las partes en reuniones para su pronta formalización; compromisos que el Consorcio ha cumplido de la manera más ágil y en el menor tiempo posible, considerando la urgencia de contar con este modificatorio, sin que a la fecha la entidad haya cumplido su compromiso de la firma del documento contractual, lo que imposibilita al Consorcio para dar inicio a la contratación de las actividades preliminares que complementan la demolición del terminal actual, así como las actividades de la cimentación y compra del acero de refuerzo para la misma, actividades que representan el 30% del valor del contrato, lo cual tiene un impacto relevante en tiempo, pues la realización y legalización de estos contratos más la logística para los traslados de equipo, materiales y personal hasta la ciudad de Tumaco, requieren de un tiempo importante.

*Es decir que una vez se cuente con el modificatorio, el Consorcio el Morro-Tumaco necesariamente debe contar con un tiempo no menor a **30** días para contratación y logística.*

La solicitud del modificatorio No.1 se realizó el 4 de diciembre de 2025, posterior a esta fecha la entidad realizó observaciones a los documentos técnicos que hacen parte del mismo, se realizaron varias mesas de trabajo entre entidad, interventoría y contratista y las últimas observaciones que realizó la Aerocivil en la reunión que se llevó a cabo en sus oficinas el día 11 de febrero de 2026, fueron atendidas el 12 de febrero y validadas por parte de la entidad para proceder a firmar el 13 de febrero de 2026, el 14 de febrero el Consorcio el Morro-Tumaco remitió todos los documentos del modificatorio debidamente firmados y en archivos editables y la interventoría ese mismo se los remitió a la entidad.

Posteriormente, nuevamente se llevó a cabo reunión en las instalaciones de la entidad el 2 de marzo de 2026, con el fin de aclarar el estado del modificatorio y la fecha de legalización del mismo, obteniendo como respuesta que el documento quedaría firmado por parte de la entidad en máximo (2) dos días, sin embargo, posterior a esa fecha, la Entidad emitió nuevas observaciones al formato 76, se llevó a cabo reunión virtual el día 7 de marzo de 2026, quedando como compromiso una nueva reunión para revisión del formato ajustado según las nuevas observaciones.

El día 9 de marzo de 2026, se llevó a cabo reunión conjunta, y en su desarrollo, surgió una inquietud por parte de la interventoría y del contratista, acerca de aquellos ítems que de acuerdo a la limitación presupuestal del contrato, actualmente tienen cantidad cero, pero que en caso de existir una adición, su

cantidad será uno o una cantidad superior, y como el valor ya se encuentra pactado el ítem se puede recuperar sin necesidad de generar un ítem no previsto, frente a lo cual, quedo como compromiso por parte de la entidad resolver la inquietud en el transcurso del día siguiente.

Sin embargo, al no obtener respuesta por parte de la entidad y tener el formato conciliado con la interventoría, el mismo fue remitido por parte del Consorcio a la Interventoría para su aprobación, el día 10 de marzo de 2026 y la interventoría lo remitió a su vez a la Entidad el 11 de marzo de 2026, tal como fue informado por las partes en desarrollo del comité de obra que se llevó a cabo el 12 de marzo de 2026.

Ahora bien, el sábado 14 de marzo de 2026 se llevó a cabo una nueva mesa de trabajo virtual con el fin de revisar los documentos del modificatorio, en la cual la entidad presentó un informe acerca de la revisión y unas observaciones muy puntuales, las cuales fueron atendidas en debida forma, por lo que, los documentos que conforman el modificatorio No.1 quedaron radicados oportunamente, sin que a la fecha la entidad haya firmado el modificatorio.

Lo anterior, evidencia que desde el momento en que la entidad conceptuó que todos los documentos que conforman el modificatorio estaban presentados en debida forma y aprobó la remisión de los mismos firmados y fueron enviados a la entidad para su firma, el 14 de febrero de 2026, ha pasado 1 mes y medio sin que a la fecha se tenga la legalización del mismo, por hechos no atribuibles a este contratista.

Sumado a ello, es necesario que se suministre el permiso de construcción por parte de la Aeronáutica Civil, pues constituye un requisito indispensable para el inicio de las actividades constructivas. En ausencia de dicho permiso, el Consorcio se encuentra legal y técnicamente impedido para adelantar actividades como demolición de estructuras existentes, ejecución de pilotaje y demás obras civiles asociadas al inicio formal del proyecto en la terminal nacional, toda vez que estas intervenciones inciden directamente sobre áreas operacionales y de seguridad aeronáutica.

Con respecto a este permiso, nos permitimos aclarar que los documentos requeridos por la entidad para el permiso de construcción (Plano Georeferenciación Coordenadas Terminal Tumaco, Plano Primer Nivel y Sección Transversal, Archivo KMZ y Formato Solicitud de Evaluación de Obstáculos por Altura, Interferencias Radioeléctricas y Usos de Suelo), fueron remitidos a la interventoría con el oficio 24001263 H4 – 159 – 2025 del 19 de agosto de 2025 para revisión, observaciones o su aprobación, y los mismos no tuvieron observaciones por parte de la interventoría, razón por la cual, el 8 de septiembre de 2025 se remitieron por parte del Consorcio, los planos en formato PDF firmados.

El 10 de septiembre se dio alcance de la entrega remitiendo archivo KMZ correspondiente a la localización del terminal nacional, según requerimiento de la interventoría.

El día 24 de marzo de 2026, la Aerocivil emitió el memorando con radicado No 2026344000011195 ID: 2514728, el cual contiene observaciones de las cuales algunas no aplican y otras en realidad son nuevas solicitudes realizadas por la Entidad, sumado al cambio de formato respecto del inicialmente remitido, observaciones que, llegaron seis meses y medio después de que el Consorcio radicó la solicitud inicial del permiso de construcción del terminal nacional en debida forma, de acuerdo a lo requerido por la entidad, en el momento en que se realizó la solicitud del mismo.

Los documentos para el permiso de construcción del Terminal Nacional ajustados de acuerdo a las nuevas solicitudes de la entidad, serán remitidos por parte del Consorcio el 1 de abril de 2026.

En consecuencia, la falta del permiso expedido por la Aerocivil imposibilita el arranque efectivo de la obra, situación que no es imputable al contratista y afecta de manera directa el normal desarrollo del cronograma contractual, por lo que este hecho también motiva la inminente necesidad de suspensión.

En razón a lo expuesto anteriormente, es evidente que se está consumiendo el plazo del contrato sin que se esté ejecutando alguna actividad, por causas no imputables al Consorcio El Morro-Tumaco, generando afectaciones y perjuicios económicos que pueden llegar a ocasionar un desequilibrio económico al Consorcio, siendo también evidente que los tiempos de respuesta por parte de la entidad han sido considerablemente largos, máxime teniendo en cuenta que el plazo del contrato sigue su curso y se esta agotando.

Así las cosas, la presente solicitud se fundamenta en las siguientes situaciones específicas:

- *Entrega del Terminal Nacional por parte de la Entidad.*
- *Ausencia de permiso de construcción por parte de la Aerocivil.*
- *Legalización de Modificatorio No.1*

Todas estas, situaciones no atribuibles al contratista pero que afectan la normal continuidad del proyecto."

Ahora bien, a la fecha, se encuentra pendiente de que el modificatorio No. 1 suscrito por las partes, se publique en la plataforma del Secop, para los efectos jurídicos correspondientes y el inicio de las actividades de construcción, que en efecto requieren de un plazo considerable, ya conocido, para su culminación, lo cual por supuesto también motiva la presente solicitud.

VI. JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

Así las cosas, a pesar de que no se pueda desarrollar el contrato de la manera inicialmente prevista, el Contratista quiere manifestar que cuenta con la absoluta voluntad y mejor disposición para efectos de desarrollar y llevar a buen término la terminación de las obras contratadas, y precisamente por ello, y ante la evidente imposibilidad material de poder ejecutar el objeto contractual dentro del plazo actual, solicita la extensión en el tiempo, con el fin de que las partes puedan ejecutar, conforme a las especificaciones técnicas, las actividades contratadas, en pro del interés general y el beneficio de la comunidad.

En ese orden, en nuestra condición de contratista y de acuerdo con los derechos y deberes contemplados en el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 80 de 1993[1], en concordancia con las obligaciones pactadas en el contrato de obra No. 24001263 H4, y teniendo en cuenta que el contrato se encuentra vigente y que existe justificación técnica, bajo el margen del criterio de oportunidad, se extiende la presente solicitud para que se estudie la viabilidad y razonabilidad de modificar el contrato, en el sentido de prorrogarlo.

Cabe resaltar que, se debe priorizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales, en pro de la comunidad beneficiada y de los fines estatales. Es necesario tener en cuenta que es conveniente la extensión del tiempo de ejecución del contrato con el fin de poder ejecutar todas las actividades contratadas, conforme a las especificaciones técnicas y definiciones previstas.

Respecto a la prórroga de los Contratos, el Consejo de Estado la ha definido como:

> *(...) la modificación que las partes acuerdan de uno de los elementos (generalmente accidentales) del contrato, como es el plazo, en el sentido de ampliarlo o extenderlo. Sin embargo, en la medida en que, una vez prorrogado el contrato, este continúa generando obligaciones (y derechos correlativos) entre las partes por un tiempo adicional, la prórroga del contrato puede entenderse, desde una perspectiva más profunda, como la renovación del consentimiento o acuerdo de voluntades que las*

[1] Artículo 5º.- De los Derechos y Deberes de los Contratistas. Para la realización de los fines de que trata el artículo 3o. de esta Ley, los contratistas:
2o. Colaborarán con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad.

partes expresaron inicialmente al celebrar el contrato, en relación con el objeto del mismo[2].

Por otra parte, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, Sentencia 3171 del 24 de agosto de 2005 con Magistrado Ponente Darío Quiñónez, estableció que:

> *"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. En relación con los contratos estatales, la jurisprudencia y la doctrina han coincidido en la posibilidad de su prórroga, aunque también en la exigencia de que se pacte antes del vencimiento del plazo inicialmente establecido en el contrato."*

Así mismo, el Consejo de Estado ha realizado una serie de precisiones en lo concerniente a la prórroga de los Contratos, por lo que, entre otros aspectos esta figura debe caracterizarse principalmente por ser un medio idóneo para realizar el interés público:

> *"(...)*
>
> *(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, entre ellos el de planeación.* ***En general, la prórroga puede celebrarse si constituye en cada caso concreto un medio adecuado, eficiente, económico y eficaz para realizar el interés público o general involucrado en el respectivo contrato (...)***

Con la sentencia C-400 de 1999, la Corte Constitucional reafirmó que el respeto por el Estado Social de Derecho y la prevalencia del interés general constituyen los principios axiológicos de la contratación estatal:

> "*la teleología* [de la normatividad contractual] (…) *no es otra que la de asegurar la prevalencia del interés general, valor fundante del Estado colombiano al tenor del primer artículo de nuestra Carta Fundamental*"[3].

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:

---

[2] Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil., Concepto 2252 del 2 de diciembre de 2015. C.P Álvaro Namén Vargas.

[3] Ibídem.

> *"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."*

Finalmente, resulta procedente señalar que de conformidad con lo expresado en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, las entidades podrán celebrar los acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y se requieran para el cumplimiento de los fines estatales, sin limitar o restringir su ejecución en el tiempo y que en ellos podrán incluirse modalidades, condiciones, 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 la Ley 80 de 1993, y a los de la buena administración; lo cual para efectos del presente caso permite ampliar el plazo de ejecución inicialmente pactado conforme a la justificación técnica y jurídica expuesta a lo largo del presente documento.

VII. SOLICITUD

Conforme a lo expuesto, de manera comedida solicitamos a la interventoría estudie y apruebe la modificación contractual en el sentido de ***prorrogar el Contrato de obra hasta el 31 de diciembre de 2026***; término que fue socializado con la entidad y la interventoría en mesas de trabajo conforme a la necesidad de ejecutar las activadas objeto del modificatorio No. 1, de acuerdo a las situaciones presupuestales expuestas por la Aerocivil.

No obstante, como se ha manifestado tanto en la trazabilidad documental como en las reuniones conjuntas y comités, el plazo que realmente necesita el contrato es de 18 meses contados a partir del vencimiento actual del plazo, aclarando que, como es de conocimiento de las partes, es necesario incluir ítems no previstos adicionales en cumplimiento del objeto contractual pactado.

Una vez expuestos los supuestos de hecho y de derecho, queda claro que existe necesidad y conveniencia para efectuar la modificación al mencionado contrato, comoquiera que se pretende garantizar los fines estatales y el debido cumplimiento del objeto contractual.

Agradezco la atención prestada. Se anexa la correspondiente reprogramación de actividades.

Atentamente,



ING. VICTOR FERNANDO RAMIREZ GASCA
Representante Legal
CONSORCIO EL MORRO – TUMACO