| AERONÁUTICA CIVIL<br>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL | **FORMATO** | | |
|---|---|---|---|
| | FORMATO 69 SOLICITUD MODIFICACIÓN DE CONTRATO | | |
| **Principio de procedencia:**<br>xxxx.092 | **Clave: GCON-1.0-12-152** | **Versión:1** | **Fecha de aprobación: 14/May/2020** |

| **1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO** | | | |
|---|---|---|---|
| **Contrato:** | OBRA PÚBLICA | | |
| **Número:** | 24001291 H4 – LOTE 1 | **Fecha:** | 18/12/2024 |
| **Objeto:** REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FISICA LADO AIRE DE LOS AEROPUERTOS NEIVA Y PITALITO HUILA, IBAGUE TOLIMA, PUERTO ASIS PUTUMAYO Y FLORENCIA CAQUETA (POR LOTES) (VF). LOTE 1 | | | |
| **Contratista:** | CONSORCIO AERO JK NIT:901900338-4 INTEGRADO POR JMS INGENIERIA SAS NIT 900.527.061-7 Participación 90% KOUMI SAS NIT 901.529.044-4 Participación 10% | | |
| **Interventor y/o Supervisor:** | CONSORCIO AEROPUERTOS SB - NIT 901.901.166-9 INTEGRADO POR SERVICIOS DE INGENIERÍA Y CONSTRUCCION SAS NIT- 800.252.997-0 Participación DEL 90% BETMAF SAS NIT- 900.224.669-3 Participación DEL 10% | | |
| **Valor inicial del contrato:** | $ 8.637.492.312,00 | | |
| **Plazo inicial de ejecución del contrato:** | VEINTE MESES (20) SIN EXCEDER EL 31 DE JULIO DE 2026 | | |
| **Fecha de inicio del contrato:** | 23-01-2025 | **Fecha de terminación del contrato:** | 31-07-2026 |

| **PRÓRROGAS** | |
|---|---|
| **Número de Prórroga** | **Plazo** |
| No aplica | No aplica |
| **Fecha de terminación final del contrato de acuerdo con la(s) prórroga(s):** | No aplica |

| **ADICIONES** | |
|---|---|
| **Número de Adición** | **Valor ($)** |
| **No aplica** | No aplica |
| **Valor total del contrato:** | No aplica |

| **SUSPENSIONES** | |
|---|---|
| **Número del Acta de Suspensión** | **Tiempo** |
| No. 1 | 12 días |
| Prorroga No. 1 al Acta de suspensión temporal No.1 | 16 días |
| Prorroga No. 2 al Acta de suspensión temporal No.1 | 14 días |
| Prorroga No. 3 al Acta de suspensión temporal No.1 | 10 días |
| **Fecha de terminación del contrato de acuerdo con la suspensión:** | 21 de septiembre de 2026 |

| **MODIFICACIONES CONTRACTUALES (OTROSÍ)** | | |
|---|---|---|
| **Número de la Modificación** | **Cláusula Nº** | **Descripción** |
| No aplica | No aplica | No aplica |

| **CESIONES** | |
|---|---|
| **Cedente** | **Cesionario** |
| No aplica | No aplica |

| **SANCIONES IMPUESTAS CON ANTERIORIDAD** | | |
|---|---|---|
| **Causal** | **Acto Administrativo** | **(Clase de Sanción)** |
| No aplica | No aplica | No aplica |

| **GARANTÍAS SOLICITADAS EN EL CONTRATO** | | | |
|---|---|---|---|
| **Clase de Garantía:** | 1. Póliza de responsabilidad civil extracontractual derivada de cumplimiento<br><br>2. Póliza de cumplimiento a favor de entidades estatales | | |
| **Número de Garantía:** | 4000608867-400060887 | | |
| **Fecha de Expedición de la Garantía.** | 7/01/2025 | **Fecha de Aprobación de la Garantía** | 7/01/2025 |
| **Descripción del Amparo:** | **Responsabilidad Civil Extracontractual**:<br>PLO Predios, labores y operaciones<br>Contratistas y subcontratistas<br>Perjuicios extrapatrimoniales<br>Responsabilidad civil patronal<br>Vehículos propios y no propios<br><br>**Cumplimiento a favor de entidades estatales:**<br>Cumplimiento del contrato<br>Buen manejo y correcta inversión del anticipo<br>Pago salarios, prestaciones sociales, indemnización.<br>Estabilidad y calidad de la obra | | |
| **Porcentaje:** | **Responsabilidad Civil Extracontractual**:<br>PLO Predios, labores y operaciones<br>Contratistas y subcontratistas<br>Responsabilidad civil patronal<br>Vehículos propios y no propios<br>(500SMMLV) Para contratos cuyo valor sea superior a cinco mil (5.000) SMMLV e inferior o igual a diez mil (10.000) SMMLV<br><br>**Cumplimiento a favor de entidades estatales:**<br>Cumplimiento del contrato: 30% Vr. contrato<br>Buen manejo y correcta inversión del anticipo: 100%<br>Estabilidad y calidad de la obra: 30% Vr. contrato<br>Pago de salarios y prestaciones sociales: 20% Vr. Contrato | | |
| **Anexo:** | Ninguno | | |

Una vez formalizada la modificación contractual, el contratista deberá ampliar y ajustar las vigencias o valores asegurados cuando corresponda de la garantía única de cumplimiento y de la póliza de

responsabilidad civil extracontractual, de conformidad con el plazo modificado, las estipulaciones contractuales y la normativa aplicable.
En tal sentido, se ajustarán los amparos y vigencias correspondientes, garantizando que las coberturas resultantes respalden adecuadamente las obligaciones derivadas de la ejecución contractual bajo las condiciones modificadas, para su respectiva revisión y aprobación por parte de la Entidad.
Lo anterior, en concordancia con las obligaciones contractuales relacionadas con el mantenimiento, bajo lo establecido en la minuta del contrato de obra, CLAUSULA DE GARANTIA numeral "18 GARANTÁS".

## 2. ESTADO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL

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

### 2.1 ESTADO TÉCNICO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Actualmente se avanza en la ejecución del mantenimiento del lado aire en los aeropuertos Perales de Ibagué y Benito Salas de Neiva. Al corte del 29 de julio de 2026, el estado técnico de las principales actividades es el siguiente:

**En el Aeropuerto Perales de Ibagué**, la ejecución total es de 94,58 %. La actividad de localización aparece con un 100,00 % de ejecución. La actividad de rocería figura con un valor de 91,87 %. En estructuras y drenajes se tiene de 83,58 %. El ítem de pavimentos muestra un porcentaje de 87.54%. La señalización y demarcación está registrada con un 100,0 %. La descontaminación de pista se presenta con un 100,00 %. El cerramiento tiene un valor de 100,0%. La bolsa de monto agotable está anotada con un porcentaje de 93,60 %.

**En el Aeropuerto Benito Salas de Neiva**, la ejecución total es de 97,41 %. La actividad de localización tiene un 100,00 %. La rocería presenta un registro de 99,0 %. En estructuras y drenajes se consigna un porcentaje de 98,50 %. El ítem de pavimentos muestra un 93,23 %. La señalización y demarcación registra un 98,88 %. La descontaminación de pista registra un 100,00 %. El cerramiento se reporta con un 87,32 %. Finalmente, la bolsa de monto agotable tiene un porcentaje de ejecución de 99,82 %.

### 2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

**BALANCE GENERAL**

| CONCEPTO | VALOR CONTRATO | VALOR EJECUTADO | VALOR ORDEN DE PAGO |
|---|---|---|---|
| VALOR INICIAL DEL CONTRATO | $ 8.637.492.312,00 | | |
| ADICIONES | | | |
| AJUSTES | | | |
| MAYOR CANTIDAD OBRA | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| OBRA EJECUTADA | | $ 8.408.495.427,89 | $ 8.408.495.427,89 |
| SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR | | | |
| VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA | | | |
| **VALOR TOTAL CONTRATO** | $ 8.637.492.312,00 | $ 8.408.495.427,89 | $ 8.408.495.427,89 |

## SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

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

Se solicita prorrogar por UN (1) mes el plazo de ejecución del contrato, contado a partir del **22 de septiembre 2026 hasta el 21 de octubre de 2026**, con el fin de ejecutar las actividades pendientes debidamente identificadas en la programación actualizada, incluidas las asociadas a los ítems no previstos cuya incorporación se solicita, sin modificar el objeto contractual.

| TIPO DE MODIFICACIÓN | ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN |
|---|---|
| PRÓRROGA | __ DÍAS<br>_1_ MESES<br>___ AÑOS |
| ADICIÓN | **VALOR EN NÚMEROS:** $ 0,00<br><br>**VALOR EN SMMLV:** N/A. |
| OTRA | Inclusión de cuatro (04) ítems no previstos, los cuales son los siguientes:<br><br>• **Ítem NP-01.** SUMINISTRO E INSTALACIÓN CARPETA DE RODADURA MEZCLA ASFÁLTICA MDC-19<br>• **Ítem NP-02.** DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN.<br>• **Ítem NP-03.** DEMOLICIÓN DE MURO EN MAMPOSTERÍA.<br>• **Ítem NP-04.** |

| | |
|---|---|
| | DESMONTE PARTE METÁLICA DE CERRAMIENTO EXISTENTE. |

- **Modificar la Cláusula 4 – Plazo del contrato**, con el fin de prorrogar la fecha de terminación de la ejecución hasta el **21 de octubre de 2026**, para garantizar las actividades de mantenimiento lado aire en los aeropuertos Perales de Ibagué y Benito Salas de Neiva, así como la ejecución de las actividades no previstas incorporadas en el Balance No. 02.

- **Modificar el Formulario 1 – Presupuesto Oficial**, modificar el Formulario 1, mediante el balance No. 2 de mayores y menores cantidades de obra e incorporar los ítems NP-01 a NP-04, sin adición de recursos. Lo anterior para ejecutar aquellas actividades derivadas de los NP tramitados en la presente modificación, que como se explica a lo largo del texto, permiten preservar la seguridad operacional y la adecuada prestación del servicio aeroportuario.

**JUSTIFICACIÓN TÉCNICA**

En desarrollo del Contrato 24001291 H4 – LOTE 1., cuyo objeto consiste “Realizar el mantenimiento de la infraestructura física lado aire de los aeropuertos Neiva y Pitalito Huila, Ibagué Tolima, puerto Asís putumayo y Florencia Caquetá (por lotes) (vf). LOTE 1 • AEROPUERTO PERALES DEL MUNICIPIO DE IBAGUÉ EN EL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA. • AEROPUERTO BENITO SALAS DEL MUNICIPIO DE NEIVA EN EL DEPARTAMENTO DEL HUILA.”, se ha presentado la necesidad de realizar una modificación en el contrato con el fin de cubrir las necesidades de cada aeropuerto, con el fin de cumplir con las actividades planteadas durante la etapa ejecución.

Es importante precisar que la prórroga, e inclusión de NPs del contrato no modifican el alcance contractual inicialmente pactado, en tanto las mismas se enmarcan en la necesidad de garantizar la calidad, estabilidad y seguridad operacional de la infraestructura aeroportuaria, de conformidad con las especificaciones técnicas aprobadas.

La Cláusula Cuarta de la minuta prevé que, una vez aprobado el Plan de Mantenimiento por la interventoría, se ejecutarán las actividades derivadas del mismo conforme a las cantidades y periodicidad establecida, incluyendo actividades de adecuación; adicionalmente, establece que dicho plan debe responder al diagnóstico inicial de la infraestructura y a las necesidades efectivas de cada aeropuerto durante toda la vigencia contractual. De igual forma, el alcance contractual fue pactado a precios unitarios y el complemento técnico permite que las cantidades y condiciones inicialmente estimadas varíen conforme al resultado técnico debidamente sustentado y aprobado por la interventoría, lo que habilita legal y técnicamente la modificación del Formulario 1 cuando la realidad de obra así lo impone.

En ese contexto, se requiere modificar el Formulario 1 – Presupuesto Oficial con el propósito de adicionar cantidades de obra tanto en actividades contractuales de mantenimiento como en ítems no previstos previamente identificados y justificados, con el fin de garantizar la continuidad, suficiencia y cobertura de las intervenciones necesarias durante el plazo adicional solicitado. La

modificación comprende, por una parte, la ampliación de cantidades en actividades contractuales asociadas al mantenimiento rutinario y correctivo, tales como localización, rocería, estructuras y drenajes, pavimentos, señalización y demarcación, descontaminación de pista, cerramiento y bolsa de monto agotable, y, por otra, la incorporación y ampliación de cantidades en ítems no previstos, cuya necesidad técnica fue identificada, cuantificada y avalada por la interventoría en el Balance.

En particular, se solicita formalizar el Balance de mayores y menores cantidades de obra con inclusión de cuatro ítems no previstos, a saber: NP-01 “Suministro e instalación carpeta de rodadura mezcla asfáltica MDC-19”; NP-02 “Demolición de viga de cimentación”; NP-03 “Demolición de muro en mampostería”; y NP-04 “Desmonte parte metálica de cerramiento existente”. Estos ítems fueron aprobados por la interventoría y responden a condiciones verificadas en campo que no se encontraban explícitamente cubiertas en los ítems contractuales originales, especialmente en el Aeropuerto Benito Salas de Neiva.

Frente al NP-01, se acreditó que la mezcla asfáltica FAA P-401 prevista inicialmente no se encuentra disponible comercialmente en la región en los volúmenes efectivamente requeridos por el proyecto, circunstancia que fue advertida por el contratista, revisada por la interventoría y sustentada mediante concepto técnico especializado. Como alternativa viable para actividades puntuales de parcheo y bacheo, se aprobó el uso de mezcla MDC-19, condicionada a control estricto de calidad y a su aplicación exclusiva en reparaciones localizadas, lo que permitió estructurar técnicamente el NP-01 y vincularlo al mantenimiento de pavimentos lado aire del aeropuerto de Neiva.

De igual forma, los ítems NP-02, NP-03 y NP-04 se soportan en la necesidad de intervenir el cerramiento perimetral del Aeropuerto Benito Salas de Neiva mediante actividades previas de demolición y desmonte de elementos existentes que presentan deterioro, discontinuidad o incompatibilidad con la solución de reposición requerida. El análisis técnico efectuado en el Balance concluyó que las actividades de demolición de viga de cimentación, demolición de muro en mampostería y desmonte de la parte metálica del cerramiento no se encuentran expresamente comprendidas dentro de los ítems contractuales vigentes, pero resultan necesarias para ejecutar con trazabilidad, seguridad y cumplimiento normativo la reposición integral del cerramiento perimetral.

Adicionalmente, la prórroga del plazo contractual hasta el **21 de octubre de 2026** se justifica por la necesidad de mantener la ejecución de las actividades de mantenimiento lado aire durante un término adicional suficiente para cubrir las necesidades del servicio y ejecutar las cantidades requeridas tanto en los ítems contractuales como en los no previstos.

Las actividades que deben mantenerse durante el plazo adicional —localización, rocería, estructuras y drenajes — son esenciales para preservar las condiciones de seguridad operacional, funcionalidad, drenaje, visibilidad, control perimetral y conservación general de las áreas de movimiento. En consecuencia, la modificación del Formulario 1 y la prórroga de la Cláusula Cuarta se encuentran materialmente ligadas, en la medida en que la ampliación del término debe ir acompañada de suficiencia en cantidades y recursos para garantizar la ejecución real y continua de las actividades previstas durante el tiempo adicional solicitado.

Las actividades que fundamentarán la modificación del Formulario 1 – Presupuesto serán las siguientes:

**NP-01. SUMINISTRO E INSTALACIÓN CARPETA DE RODADURA MEZCLA ASFÁLTICA MDC-19**

Este ítem se propone específicamente para el Aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva (SKNV), con el fin de atender actividades de mantenimiento correctivo mediante parcheos y bacheos puntuales en las áreas de pavimento lado aire.

Originalmente, el contrato contemplaba una mezcla asfáltica tipo FAA P-401. No obstante, se constató que dentro del radio de acción logística y el mercado regional de materiales cercano al aeropuerto de Neiva, la mezcla P-401 solo se produce comercialmente en volúmenes mínimos de pedido significativamente superiores a las necesidades reales actualizadas del proyecto. Esta situación fue advertida por el contratista en los primeros meses después del inicio de ejecución del contrato y fue verificada por la interventoría de acuerdo con la cotización de la planta Omega del 08-jul-2025. Por lo anterior, se estableció que las plantas locales no cuentan con stock comercial de P-401 para pedidos de baja cuantía debido a la especialidad de sus agregados y ligantes; producirla exclusivamente para los volúmenes requeridos por el contrato implicaría costos logísticos y de operación de planta que harían el ítem económicamente inviable o provocarían un desabastecimiento crítico por falta de proveedores dispuestos a despachar tales cantidades.

Como solución técnica y operativa, se propone la implementación de la mezcla asfáltica en caliente tipo MDC-19, diseñada mediante el método Marshall y producida por las plantas de Pavimentos de la región.

Esta mezcla cumple estándares de especificaciones INVIAS y cuenta con diseño de mezcla propio, que incluye la caracterización de agregados de la región, la definición de la curva granulométrica, la determinación del contenido óptimo de asfalto, así como los resultados de los diferentes ensayos de laboratorio requeridos.

La propuesta se formaliza inicialmente mediante la comunicación con radicado de interventoría RA-CASB-0297-2025-VT, en la cual se presenta el diseño Marshall de la mezcla MDC-19 para ser utilizada como fórmula de trabajo en las actividades de reparcheo de pavimentos lado aire del Aeropuerto Benito Salas. En respuesta, a través del oficio CO-CASB-0284-2025-VT, la interventoría solicita una evaluación técnica que demuestre el cumplimiento de la mezcla propuesta frente a las especificaciones FAA P-401 modificadas, así como la presentación de un inventario detallado de daños en el pavimento, georreferenciado y representado sobre planos topográficos actualizados, en coherencia con los requerimientos del plan de mantenimiento del contrato.

A partir de esta solicitud, se desarrolla un proceso de análisis técnico especializado que culmina con la emisión del concepto técnico contenido en el documento CE-PEST-333_2025_MDC19-Neiva_30072025, anexo a la comunicación CO-CASB-0444-2025-VT del 30-07-2025, elaborado por

el especialista de pavimentos de la interventoría. En dicho concepto se comparan de manera detallada las propiedades de la mezcla MDC-19 frente a los parámetros exigidos por la especificación FAA P-401. El especialista concluye que la gradación de la mezcla MDC-19 se asemeja a la franja tipo 2 de la P-401, que el contenido óptimo de asfalto de 5,5% se encuentra dentro del rango aceptado por la FAA, que la resistencia Marshall de 12.800 N supera el mínimo de 9.510 N, y que tanto los vacíos como los vacíos en el agregado mineral (VMA) se ajustan o se aproximan a los límites superiores de tolerancia definidos. Adicionalmente, se confirma que las propiedades de los agregados cumplen las especificaciones INVIAS y que el ligante asfáltico PG 64-22 es compatible con las condiciones de servicio y con las recomendaciones de la FAA para mezclas tipo P-401.

No obstante, el mismo concepto técnico enfatiza que la mezcla MDC-19 no es funcional ni estructuralmente equivalente a la mezcla P-401, en la medida en que esta última se diseña bajo criterios de desempeño más exigentes (incluyendo ensayos con compactador giratorio y criterios más severos de resistencia a deformación permanente y fatiga), orientados a capas principales de alto tráfico aéreo. Aun así, el especialista concluye que, dado que el uso propuesto de la MDC-19 se restringe a intervenciones puntuales de parcheo y bacheo, y no a la rehabilitación completa de la capa de rodadura, la mezcla puede considerarse viable para dicho fin siempre y cuando se garantice un estricto control de calidad en la producción y en la ejecución en campo, y se limite su aplicación a reparaciones localizadas de baja a media exigencia estructural. De esta manera, la aceptación técnica de la mezcla se enmarca en una viabilidad condicionada a su uso en mantenimiento puntual, lo cual es coherente con el alcance del ítem NP-01 que se propone incluir en el Balance No. 02.

Desde el punto de vista normativo y contractual, la modificación se soporta en los lineamientos del Anexo Técnico Complementario del contrato (especialmente su numeral 5.3, que admite ajustes de especificaciones ante restricciones justificadas de materiales) y en el Manual de Contratación de la Aeronáutica Civil adoptado mediante Resolución 02059 de 2024. Además, el procedimiento específico para tramitar modificaciones de cantidades de obra se encuentra definido en el documento “Porcedimiento-Acta-76-Modificacion-de-Cantidades.pdf”, emitido por la Secretaría de Servicios Aeroportuarios el 10 de septiembre de 2025. Este procedimiento exige que toda modificación de cantidades ya sea por balance o por inclusión de ítems no previstos, cuente con justificación técnica, económica y jurídica, así como con el visto bueno de la interventoría y de las dependencias internas de AEROCIVIL, garantizando trazabilidad y consistencia documental con los formatos 69 (solicitud de modificación de contrato) y 76 (acta de modificación de cantidades).

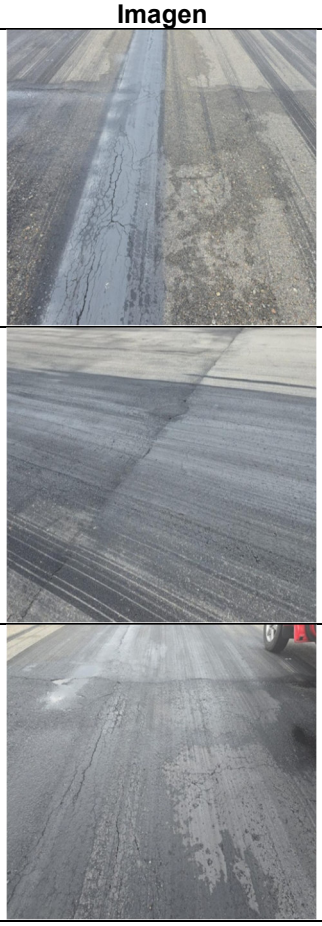
En cumplimiento de dicho procedimiento se presenta la solicitud formal de cambio de asfalto mediante el comunicado con radicado de interventoría RA-CASB-0864-2025-VT, en el cual se remite el Formato 69 en editable para gestionar el cambio de mezcla P-401 a MDC-19 en el Aeropuerto Benito Salas, adjuntando el Análisis de Precio Unitario (APU) conciliado con la interventoría. Posteriormente, a través del oficio CO-CASB-0642-2025-VT, de fecha 23 de octubre de 2025, el Consorcio Aeropuertos SB, en su calidad de interventor, comunica que, luego de revisar la información, se adjunta firmado el APU no previsto para el ítem de suministro e instalación de mezcla MDC-19. En ese mismo oficio se indica expresamente que, para continuar el trámite de modificación

contractual, el contratista debe presentar el Balance No. 02 de mayores y menores cantidades, incluyendo dicho precio unitario.

La cantidad por incorporar en el Balance No. 02 corresponde a 539,97 m³ de mezcla MDC-19, pasando de una cantidad inicial de 0 m³ a una nueva cantidad de 539,97 m³ para el ítem NP-01 “Suministro e instalación carpeta de rodadura mezcla asfáltica MDC-19”. Este valor representa el impacto presupuestal directo asociado a la inclusión del ítem no previsto y se encuentra dentro de los límites aceptables y gestionables para el contrato, considerando que responde a una condición real de mercado (no disponibilidad comercial de la mezcla P-401 en la región) y garantiza la ejecución de las actividades de mantenimiento requeridas sin comprometer la calidad ni la seguridad operacional del aeropuerto.

La trazabilidad del trámite se encuentra plenamente documentada mediante una cadena de comunicaciones que inicia con la presentación del diseño MDC-19 (RA-CASB-0297-2025-VT), continúa con las observaciones de interventoría (CO-CASB-0284-2025-VT), la emisión y remisión del concepto de especialista (CE-PEST-333_2025 y CO-CASB-0373-2025-VT), las observaciones complementarias (CO-CASB-0444-2025-VT), las respuestas técnicas del contratista (RA-CASB-0583-2025-VT), la remisión del Formato 69 con el cambio de asfalto solicitado (RA-CASB-0864-2025-VT) y culmina con la aprobación del APU y la instrucción de elaborar el Balance No. 02 (CO-CASB-0642-2025-VT). Esta secuencia de documentos garantiza que la propuesta de cambio de material ha sido debidamente estudiada, sustentada y avalada por las instancias competentes antes de ser elevada a la entidad para la formalización mediante el Formato 76 – Acta de Modificación de Cantidades de Obra.

En síntesis, la inclusión del ítem NP-01 “Suministro e instalación carpeta de rodadura mezcla asfáltica MDC-19” en el Balance No. 02 se justifica técnica, económica y contractualmente por la falta de disponibilidad comercial de la mezcla P-401 en la región, para los volúmenes requeridos por el aeropuerto Benito Salas de Neiva, la existencia de un diseño de mezcla MDC-19 certificado y compatible con el uso propuesto, la viabilidad técnica condicionada definida por el especialista de pavimentos, la disponibilidad de un proveedor local con capacidad de producción adecuada, el cumplimiento del procedimiento formal de modificación de cantidades establecido por AEROCIVIL y el visto bueno expreso de la interventoría respecto al análisis de precios y al alcance de la intervención. En consecuencia, se recomienda la aprobación de esta modificación, manteniendo como condición esencial que el uso de la mezcla MDC-19 se limite a parcheos y bacheos puntuales, bajo control estricto de calidad y con supervisión permanente, en cumplimiento de las especificaciones técnicas, los lineamientos de seguridad operacional y la normativa aplicable al mantenimiento de la infraestructura lado aire del Aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva.

| Imagen | Hallazgo | Relación con NP-01 | Necesidad técnica |
|---|---|---|---|
|  | Desnivelaciones longitudinales y transversales en la superficie de la pista, generan cambios bruscos de nivel, pérdida de uniformidad y presencia de fisuras y desprendimientos puntuales. | El hallazgo se vincula directamente con el ítem NP-01, relativo a la reposición de mezcla asfáltica en zonas de parcheo y corrección de desnivelaciones. | Se requiere ejecutar parcheo estructural mediante fresado localizado y reposición de mezcla asfáltica, a fin de eliminar escalones y ondulaciones que afectan el confort de rodaje, la seguridad en operaciones de despegue y aterrizaje y el cumplimiento de los parámetros de regularidad superficial establecidos para pavimentos de aeródromo. |

**JUSTIFICACIONES DE NPS POR DEMOLICIÓN/DESMONTE DE CERRAMIENTO PERIMETRAL**

La presente justificación se fundamenta en la revisión técnica del cerramiento perimetral del sector intervenido, el registro fotográfico del estado actual, y en los criterios del Protocolo “Adjunto 3 al RAC 160 - Requisitos mínimos de infraestructura para la seguridad de la aviación civil”, Versión 07 (10/10/2022), específicamente en el Capítulo E – Seguridad del perímetro, que establece que el cerramiento debe evaluarse como un sistema integral considerando vulnerabilidades, topografía, deterioro y vida útil de materiales, y que su objeto es delimitar el perímetro, disuadir el acceso no autorizado y facilitar la detección de intrusos.

Asimismo, el RAC 160 indica que el nivel de protección del cerramiento depende, entre otros aspectos, de su altura, método de construcción, material empleado y características adicionales de

seguridad, por lo que el análisis de necesidad de intervención debe considerar tanto el estado físico de los componentes como su capacidad real de cumplir la función de barrera de seguridad.

Para aeropuertos con operación comercial regular como es el caso del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, el RAC 160 establece como criterios generales del cerramiento, entre otros, altura mínima de 2,50 m incluida la defensa superior y borde inferior sujeto con base de hormigón armado para impedir el paso por la parte inferior (Capítulo E, numeral 1.1, literal b, numerales 1 y 2).

Adicionalmente, en los parámetros de construcción del cerramiento (Capítulo E, numeral 1.1.1), se exige altura mínima de 2,50 m en toda su extensión, malla y elementos metálicos galvanizados, defensa superior y consideraciones de cimentación que garanticen estabilidad y anclaje del cerramiento. Finalmente, se realizó el análisis de los ítems contractuales del capítulo de cerramiento, entre la interventoría y contratista, revisando su especificación técnica y el desglose del precio unitario validando que las actividades que se presentan en esta modificación no son contempladas explícitamente en ninguno de los ítems contractuales.

**NP-02. DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN.**

La inclusión del ítem NP-02. DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN se justifica por la necesidad de retirar los elementos civiles existentes que conforman el soporte longitudinal inferior del cerramiento perimetral en los tramos intervenidos, los cuales presentan deterioro, discontinuidad y/o configuración no compatible con la reposición integral del cerramiento proyectado.

Del análisis del registro fotográfico se evidencian bases y elementos de apoyo con pérdida de integridad física, sectores con desprendimientos y heterogeneidad constructiva (mampostería/concreto), situación que afecta la continuidad del apoyo del cerramiento y compromete la estabilidad global del sistema. Estas condiciones resultan incompatibles con un cerramiento perimetral que debe funcionar como barrera de seguridad permanente, con adecuada estabilidad y eficacia disuasiva, conforme a los criterios del Capítulo E del RAC 160.

La necesidad de demolición se soporta normativamente en que, para aeropuertos con operación comercial regular, el RAC 160 exige que el cerramiento disponga de borde inferior sujeto con base de hormigón armado para impedir el paso por la parte inferior (Capítulo E, numeral 1.1 literal b, numeral 2).

Asimismo, el mismo protocolo establece en los parámetros de construcción que debe considerarse una cimentación que garantice la estabilidad del cerramiento y su anclaje, recomendando en general cimentación en concreto reforzado (Capítulo E, numeral 1.1.1 literal h).

De manera específica, el RAC 160 contempla elementos civiles como viga de amarre en concreto de 3000 psi, sección 0,20 m x 0,30 m, así como cimientos para pies de amigo y pedestales, lo cual evidencia que el soporte civil del cerramiento es parte esencial del desempeño estructural y de seguridad del sistema, y no un elemento accesorio.

Desde el punto de vista constructivo, la permanencia de la viga de cimentación existente (o de los elementos equivalentes que hoy cumplen esa función) impide la correcta ejecución de una nueva línea de cerramiento con geometría uniforme, anclajes adecuados y alineación/nivelación consistente a lo largo del tramo intervenido. Además, en sectores con variación de nivel del terreno, el RAC 160 dispone que se debe nivelar el cerramiento con el cimiento cuando dicha variación afecte la seguridad de la aviación civil, lo cual refuerza la necesidad de reconstrucción del soporte civil con criterios uniformes.

En consecuencia, el ítem NP-02 se requiere como actividad previa e indispensable para la reposición del cerramiento perimetral, permitiendo el retirar, el transporte y disposición final de los elementos de la infraestructura civil existente incompatible con las especificaciones del nuevo sistema y garantizando que la nueva solución pueda ejecutarse con estabilidad, continuidad y cumplimiento normativo.

En términos de cantidades, el ítem NP-02. DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN corresponde a un ítem no previsto cuya cantidad inicial es 0 m³, y se propone incorporar en el balance una cantidad de 56,82 m³, pasando de 0 m³ a 56,82 m³. Esta cantidad se sustenta en el levantamiento de los tramos a intervenir y en la necesidad de retirar los elementos de soporte civil existentes (viga/cimentación) incompatibles con la reposición integral del cerramiento perimetral. En consecuencia, la inclusión del ítem representa una variación positiva por creación de ítem no previsto, necesaria para permitir la ejecución del nuevo cerramiento con condiciones adecuadas de estabilidad, continuidad y cumplimiento técnico.

**NP-03. DEMOLICIÓN DE MURO EN MAMPOSTERÍA.**

La inclusión del ítem NP-03. DEMOLICIÓN DE MURO EN MAMPOSTERÍA se justifica por la necesidad de retirar los tramos de muro/zócalo en mampostería existentes en la base del cerramiento perimetral, los cuales presentan deterioro físico visible (fisuración, pérdida de piezas, desprendimientos y erosión/desintegración del mortero), y cuya conservación comprometería la implantación homogénea y segura del nuevo cerramiento.

| Imagen | Hallazgo | Relación con NP-03 | Necesidad técnica |
|---|---|---|---|
|  | Muro/zócalo en ladrillo con piezas faltantes y desprendimientos | Pérdida de integridad del elemento civil que forma parte del cerramiento | Demolición del muro deteriorado |

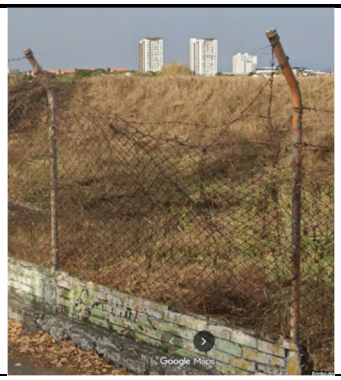
| | | | |
|---|---|---|---|
|  | Mortero degradado y base erosionada | Disminuye capacidad de soporte y continuidad | Retiro para reconstrucción con elementos compatibles |

*Tabla 1 Hallazgos específicos NP-3*

En el registro fotográfico se observan tramos de mampostería con pérdida de sección, piezas faltantes, deterioro del acabado y daño en la base, lo que evidencia una condición de obsolescencia y vulnerabilidad física. Dado que el cerramiento perimetral debe operar como sistema de seguridad integral y su eficacia depende de la calidad de sus componentes y de la condición general del conjunto, la permanencia de elementos civiles deteriorados en la base constituye un punto débil de la barrera perimetral.

El RAC 160 establece criterios mínimos para cerramientos perimetrales que exigen una instalación disuasiva, que dificulte el acceso no autorizado, y contempla que los muros y otros obstáculos permanentes usados como parte de la barrera física deben estar controlados mediante sistemas de seguridad e inspeccionados.

En ese contexto, un muro en mampostería deteriorado y sin condiciones de integridad adecuadas no satisface la función de apoyo y contención requerida para formar parte del cerramiento perimetral.

Adicionalmente, el RAC 160 incluye un apartado específico para cerramiento en muros en mampostería (Capítulo E, numeral 1.1.8), remitiendo a normas técnicas como ACI 530, NTC 4075 y NTC 4683, lo que implica que, cuando se incorporan elementos de mampostería al sistema perimetral, estos deben cumplir requisitos técnicos de diseño/construcción y no pueden mantenerse solo por existencia física si se encuentran deteriorados o incompatibles con la solución proyectada.

Desde el punto de vista constructivo, la demolición del muro en mampostería existente es necesaria para:

- Eliminar elementos con pérdida de integridad y capacidad de servicio,
- Liberar el frente de obra para la reconstrucción del soporte civil del cerramiento,
- Evitar discontinuidades y puntos vulnerables en la transición entre elementos nuevos y existentes,
- Asegurar la correcta alineación, nivelación y anclaje del nuevo sistema perimetral.

En consecuencia, el ítem NP-03 corresponde a una actividad civil específica y necesaria para la reposición del cerramiento perimetral, orientada a restituir condiciones de seguridad física, estabilidad y continuidad de la barrera, permitiendo realizar el retiro, el transporte y disposición final de los elementos de la infraestructura civil existente incompatible con las especificaciones del nuevo sistema sin modificar el objeto contractual.

En términos de cantidades, el ítem NP-03. DEMOLICIÓN DE MURO EN MAMPOSTERÍA corresponde a un ítem no previsto cuya cantidad inicial es 0 m², y se propone incorporar en el balance una cantidad de 405,90 m², pasando de 0 m² a 405,90 m². Esta cantidad se deriva del levantamiento de los tramos de muro/zócalo en mampostería que presentan deterioro, pérdida de integridad y/o incompatibilidad con la solución de reposición del cerramiento perimetral. Por tanto, su inclusión constituye una variación positiva por creación de ítem no previsto, técnicamente necesaria para liberar el frente de obra y garantizar la reconstrucción uniforme y segura del soporte civil del cerramiento.

**NP-04. DESMONTE PARTE METÁLICA DE CERRAMIENTO EXISTENTE.**

La inclusión del ítem NP-04. DESMONTE PARTE METÁLICA DE CERRAMIENTO EXISTENTE se justifica por la necesidad de retirar la malla eslabonada, postes, diagonales/arriostres, alambres de púas, tensores y demás componentes metálicos del cerramiento actual en los tramos intervenidos, debido al estado de deterioro, deformación y pérdida de condiciones funcionales. Así mismo se contempla en la especificación del ítem 14.4 la disposición de sobrantes y el transporte que requiere la ejecución de esté NP-04 y su colocación en las áreas aprobadas por el INTERVENTOR.

| Imagen | Hallazgo | Relación con NP-04 | Necesidad técnica |
|---|---|---|---|
|  | Postes metálicos inclinados / deformados | Comprometen estabilidad y altura efectiva del cerramiento | Desmonte de postes y reposición |
|  | Malla eslabonada pandeada, vencida y sin tensión | Reduce efecto disuasivo y continuidad de barrera | Desmonte/reposición de malla + tensores |

| | | | |
|---|---|---|---|
|  | Corrosión en postes, diagonales y alambres | Disminuye durabilidad y desempeño mecánico | Retiro de elementos deteriorados |
|  | Alambre de púas superior flojo/deformado | Disminuye función anti-trepado | Desmonte y reposición de defensa superior |

En las imágenes se observan de forma reiterada: (i) postes metálicos inclinados, con pérdida de verticalidad y pandeo, (ii) malla eslabonada con pérdida de tensión, aflojamiento o destensado y deformación, (iii) corrosión visible en postes y accesorios, y (iv) alambre de púas superior flojo o deformado. En conjunto, estas condiciones reducen la capacidad del cerramiento para disuadir el acceso no autorizado y mantener una barrera continua y estable, en contravía del objeto del cerramiento perimetral definido en el Capítulo E del RAC 160.

El sustento normativo de la necesidad de retiro de la parte metálica se encuentra, entre otros, en los criterios y parámetros de construcción del RAC 160 para cerramientos en aeropuertos con operación comercial regular, que contemplan:

- Altura mínima de 2,50 m incluida la defensa superior (Cap. E, num. 1.1 literal b(1) y num. 1.1.1 literal a)
- Malla y estructura metálica galvanizadas (Cap. E, num. 1.1.1 literales b y d; num. 1.1.2 literal a)
- Dispositivos superiores anti-trepado (alambre de púas/concertina) (Cap. E, num. 1.1 literal b(6).
- Tensor superior e inferior para evitar distensionamiento de la malla (Cap. E, num. 1.1.1 literal g y num. 1.1.4 literal a).

De igual manera, el RAC 160 establece que la totalidad del cerramiento y sus componentes deben ser objeto de mantenimiento preventivo permanente y limpieza de malezas, con el fin de evitar pérdida de eficacia y aceleración del deterioro. El estado actual observado (corrosión, deformación y vegetación adosada) evidencia que la parte metálica existente presenta una condición funcional deficiente, para la cual el desmonte y reposición por tramos resulta técnica y operativamente más procedente que una reparación parcial aislada.

Adicionalmente, el RAC 160 establece que la altura total del cerramiento debe medirse desde la parte pública/externa, aspecto que cobra relevancia en este caso debido a la deformación de postes y malla, así como a las variaciones de terreno observables. Por ello, el retiro de los elementos

metálicos deteriorados es necesario para restituir una geometría uniforme y verificar el cumplimiento de la altura mínima en el nuevo cerramiento.

En términos de cantidades, el ítem NP-04. DESMONTE PARTE METÁLICA DE CERRAMIENTO EXISTENTE corresponde a un ítem no previsto cuya cantidad inicial es 0 ml, y se propone incorporar en el balance una cantidad de 890 ml, pasando de 0 ml a 890 ml. Esta cantidad obedece al levantamiento de los tramos de cerramiento metálico existente (malla eslabonada, postes, diagonales, alambres y accesorios) que deben desmontarse por su estado de deterioro, deformación y pérdida de funcionalidad. En consecuencia, la inclusión del ítem representa una variación positiva por creación de ítem no previsto, necesaria para ejecutar la reposición integral del cerramiento perimetral y restituir sus condiciones de seguridad física y operativa.

En consecuencia, el ítem NP-04 se requiere para formalizar y cuantificar de manera independiente el desmonte de la parte metálica del cerramiento existente, diferenciándolo de las actividades civiles (demolición de viga y demolición de mampostería), mejorando el control de cantidades, APU, secuencia constructiva y manejo de materiales retirados.

Con base en los hallazgos técnicos evidenciados en la inspección visual y registro fotográfico, y en atención a los criterios y parámetros mínimos establecidos en el Adjunto 3 al RAC 160 – Capítulo E (Seguridad del perímetro) para cerramientos perimetrales aeroportuarios, se concluye que los componentes civiles y metálicos del cerramiento existente en los tramos analizados presentan deterioro y/o configuración incompatible con la reposición integral requerida. En consecuencia, resulta procedente la inclusión de los ítems NP-02 (Demolición de viga de cimentación), NP-03 (Demolición de muro en mampostería) y NP-04 (Desmonte parte metálica de cerramiento existente), como actividades diferenciadas, necesarias y complementarias para ejecutar la intervención del cerramiento perimetral con trazabilidad técnica, control de cantidades y cumplimiento normativo.

**JUSTIFICACIÓN LEGAL**

La presente modificación se sustenta en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, en las estipulaciones del contrato y en la necesidad objetiva acreditada, y se sujeta a los principios de planeación, transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva, sin alterar el objeto ni las condiciones esenciales que sirvieron de base a la adjudicación.

En el caso que ocupa, la modificación del Formulario 1 – Presupuesto Oficial resulta legalmente viable, habida cuenta de que el contrato se ejecuta bajo la modalidad de precios unitarios, esquema en el cual las cantidades iniciales son estimadas y pueden ser ajustadas, aumentadas, disminuidas, incluidas o suprimidas de acuerdo con el diagnóstico técnico, las condiciones reales encontradas en campo y las necesidades efectivamente verificadas durante la ejecución. La propia minuta contractual establece que el alcance del objeto comprende las cantidades detalladas en la propuesta económica conforme al Formulario 1, mientras que la fase diagnóstica y el Plan de Mantenimiento aprobado por la interventoría permiten definir las actividades y cantidades a ejecutar durante todo el plazo contractual conforme a la necesidad y periodicidad requerida.

Igualmente, la modificación presupuestal propuesta corresponde a la inclusión de los ítems de NP-01. (Suministro e instalación carpeta de rodadura mezcla asfáltica MDC-19), NP-02 (Demolición de viga de cimentación), NP-03 (Demolición de muro en mampostería) y NP-04 (Desmonte parte metálica de cerramiento existente), como actividades diferenciadas, necesarias y complementarias para ejecutar la intervención del cerramiento perimetral con trazabilidad técnica, control de cantidades y cumplimiento normativo.

En el mismo sentido, se señala que el complemento al Anexo Técnico, en su numeral 5.3, permite que las cantidades y condiciones iniciales varíen acorde con el resultado técnico debidamente sustentado, optimizado y aprobado por la interventoría, y recuerda que, tratándose de contratos de obra a precios unitarios, la mayor cantidad de obra ejecutada constituye una prolongación de la prestación debida sin que ello implique modificación del objeto contractual.

Teniendo en cuenta que las mayores cantidades corresponden a ítems originalmente contratados cuya cantidad estimada resulta insuficiente, los NP-01 a NP-04 incorporan actividades no previstas originalmente.

Por su parte, el balance de cantidades en actividades contractuales y en NPs no configura un nuevo objeto ni una desviación del contrato, sino un ajuste legítimo del alcance material necesario para cumplir adecuadamente con la finalidad de mantenimiento lado aire en los aeropuertos intervenidos.

De otra parte, la modificación de la Cláusula Cuarta – Plazo del contrato prorrogando el plazo contractual hasta el **21 de octubre de 2026** también resulta procedente, en la medida en que la ampliación del término de ejecución tiene relación directa con la necesidad de garantizar la continuidad del mantenimiento, la ejecución de actividades contractuales y no previstas que ya fueron identificadas dentro del contrato. Tal modificación no altera la naturaleza del negocio jurídico ni introduce prestaciones extrañas a su objeto, sino que ajusta el factor tiempo para permitir el cumplimiento real y completo del mantenimiento lado aire, en armonía con los principios de planeación dinámica, continuidad del servicio, economía y responsabilidad.

Este ejercicio permite demostrar, desde una perspectiva económica y de proporcionalidad, que la modificación proyectada no desborda la razonabilidad financiera del contrato, mantiene la equivalencia material de la contratación y preserva la congruencia entre el crecimiento del valor contractual y la evolución del salario mínimo legal vigente.

Adicionalmente, es importante resumir y señalar que:

- El contratista cumplió a la fecha con las obligaciones establecidas en los pliegos y el anexo técnico.
- Las condiciones sobrevinientes afectan directamente la seguridad operacional del aeródromo, lo que hace obligatoria su atención en el marco de la normatividad aeronáutica vigente (RAC 14 – Aeródromos, Anexo 14 OACI).

- Se requiere prórroga del plazo contractual, dado que las actividades son objeto de modificación de ítems contractuales y no se desarrollan dentro de los tiempos originalmente previstos para la ejecución del contrato.
- La modificación propuesta comprende, de una parte, el balance y ajuste de cantidades correspondientes a ítems contractuales previamente incluidos en el Formulario 1 – Presupuesto Oficial, cuya ejecución resulta necesaria para atender las condiciones reales identificadas en campo y garantizar la continuidad de las actividades de mantenimiento durante el plazo prorrogado. De otra parte, contempla la inclusión de cuatro ítems no previstos, los cuales actividades guardan relación directa y necesaria con el objeto contractual, en cuanto permiten ejecutar reparaciones localizadas de pavimentos y adelantar la reposición integral del cerramiento perimetral del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, sin incorporar prestaciones ajenas al mantenimiento de la infraestructura física lado aire.

De acuerdo con el Manual de Contratación de la Aeronáutica Civil de Colombia, en el capítulo de modificaciones contractuales, se establece expresamente que estas son procedentes cuando se requiera garantizar la funcionalidad, operatividad o seguridad de las obras aeroportuarias, siempre que las actividades estén relacionadas directamente con el objeto contractual.

En este caso, las actividades justificadas guardan relación directa con la ejecución de la pista, zonas de seguridad, calles de rodaje y zonas del lado aire, las cuales resultan necesarias para la seguridad operacional, la durabilidad de la infraestructura y el cumplimiento de la normatividad aeronáutica vigente.

En materia de principios rectores de la contratación estatal, la presente modificación se ajusta a:

- Principio de transparencia: al estar soportada en los estudios previos, en el formulario de precios y en la normatividad aplicable.
- Principio de economía: al no implicar un nuevo proceso contractual sino la optimización del vigente, con costos unitarios ya definidos.
- Principio de responsabilidad: al prever las obras complementarias necesarias para evitar riesgos estructurales, hidráulicos y operacionales en la infraestructura aeroportuaria.

En conclusión, la modificación presupuestal solicitada se encuentra plenamente ajustada a la normativa nacional (Ley 80 de 1993 y Decreto 1082 de 2015), al Manual de Contratación de la Aerocivil, y cumple con las condiciones de proporcionalidad, pertinencia y necesidad. Implica la prórroga del plazo contractual hasta el **21 de octubre de 2026**, sin modificar el objeto del contrato, asegura la adecuada ejecución del objeto contractual, lo cual respalda su procedencia y legalidad.

**JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA**

Desde el punto de vista económico, la modificación del Formulario 1 – Presupuesto Oficial y el balance de recursos responden a la necesidad de dotar al contrato de suficiencia financiera para atender actividades contractuales de mantenimiento y actividades no previstas debidamente justificadas, sin las cuales no sería posible cubrir integralmente el plazo adicional solicitado ni

responder a las condiciones reales de la infraestructura lado aire en los aeropuertos Perales de Ibagué y Benito Salas de Neiva.

Este ajuste económico encuentra soporte en la incorporación y balance de cantidades necesarias para ejecutar actividades que guardan relación directa con el objeto contractual, entre ellas los ítems NP-01 a NP-04 tramitados en el Balance No. 02, así como en la necesidad de reforzar cantidades en actividades rutinarias y correctivas del Formulario 1 con el fin de cubrir la operación del mantenimiento durante el término de la prórroga. La modificación, por tanto, no responde a una expansión ajena del alcance, sino a la materialización financiera de necesidades técnicas reales ya identificadas en el proyecto.

La inversión de la actividad desde una perspectiva financiera y de gestión del riesgo, se ajusta al principio de economía y continuidad del servicio público previsto en la Ley 80/93, garantizando que la infraestructura esté disponible en condiciones seguras, como se detalla a continuación:

| ITEM | DESCRIPCION | UND | CANT | VALOR UNITARIO | VALOR TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| NP-01 | SUMINISTRO E INSTALACION CARPETA DE RODADURA MEZCLA ASFALTICA MDC-19 | M3 | 539,97 | $ 1.416.826 | $ 765.043.535,00 |
| NP-02 | DEMOLICIÓN DE VIGA DE CIMENTACIÓN | M3 | 56,82 | $ 298.261 | $ 16.947.190,00 |
| NP-03 | DEMOLICIÓN DE MURO EN MAMPOSTERÍA | M2 | 405,90 | $ 65.444 | $ 26.563.720,00 |
| NP-04 | DESMONTE PARTE METÁLICA DE CERRAMIENTO EXISTENTE | ML | 890,00 | $ 37.053 | $ 32.977.170,00 |

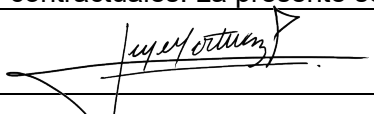
Es importante precisar que la creación y habilitación de los ítems no previstos se realiza para el contrato en su integridad, esto es, para las actividades de mantenimiento en los aeropuertos Perales de Ibagué y Benito Salas de Neiva. La incorporación y ejecución de los NP-01 a NP-04 se limita a las cantidades, ubicaciones y necesidades técnicas actualmente acreditadas en los soportes del Balance de cantidades, y su eventual utilización en determinado aeropuerto requerirá verificación y motivación previa de la necesidad concreta, de las condiciones técnicas y de la disponibilidad dentro del balance contractual.

Finalmente, la inversión de las actividades desde una perspectiva financiera y de gestión del riesgo, se ajusta al principio de economía y continuidad del servicio público previsto en la Ley 80/93, garantizando que la infraestructura esté disponible en condiciones seguras.

## EVIDENCIAS APORTADAS

Se adjuntan los siguientes documentos.

- Formato 76 Acta de Modificaciones de Cantidades No. 02 SKIB – SKNV
- Anexo formato 76 Acta Modificaciones de Cantidades No. 02 SKIB – SKNV
- Memorias de Cantidades SKIB – SKNV
- Formato 18 Análisis de Precios Unitarios con soportes, estudio de mercado y cotizaciones.
- Programación actualizada del contrato
- Flujo de caja actualizado del contrato
- Solicitud del contratista

| **CONCEPTO INTERVENTOR O SUPERVISOR** |
|---|
| Tras el análisis integral de la situación presentada, esta interventoría conceptúa que:<br><br>• Una vez revisados los soportes técnicos, presupuestales y contractuales de la presente solicitud, la Interventoría conceptúa favorablemente sobre los **ítems no previstos NP-01 a NP-04**, por cuanto corresponden a actividades necesarias y directamente relacionadas con el objeto contractual. El NP-01 permite atender reparaciones localizadas de pavimentos mediante mezcla asfáltica MDC-19, bajo las condiciones y controles de calidad establecidos en el concepto del especialista; mientras que los ítems NP-02, NP-03 y NP-04 permiten ejecutar las actividades de demolición y desmonte requeridas para la reposición integral del cerramiento perimetral del Aeropuerto Benito Salas de Neiva. Los respectivos análisis de precios unitarios, cantidades y especificaciones fueron revisados y avalados por la Interventoría.<br>• Frente a la **prórroga del plazo de ejecución por 1 mes, desde el 22 de septiembre hasta el 21 de octubre de 2026**, la Interventoría considera que esta resulta técnicamente necesaria para culminar las actividades asociadas los ítems no previstos, particularmente la intervención del cerramiento perimetral del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, así como para mantener la continuidad de las actividades rutinarias, periódicas y correctivas de mantenimiento en ambos aeropuertos. La ampliación del plazo permitirá ejecutar las obras de manera programada, sin afectar la operación aeroportuaria y conservando las condiciones de seguridad operacional.<br><br>En consecuencia, la Interventoría avala técnicamente la inclusión de los cuatro ítems no previstos, el balance de cantidades y la prórroga del plazo y remite la solicitud a la Aeronáutica Civil para su evaluación jurídica, presupuestal y contractual y para la adopción de las decisiones que correspondan.<br><br>El contratista deberá ampliar y ajustar las vigencias y, cuando corresponda, los valores asegurados de las garantías aplicables como consecuencia de la prórroga y de las demás modificaciones formalizadas. Los anexos deberán presentarse para revisión y aprobación de la AEROCIVIL en los términos contractuales. La presente solicitud no comporta adición al valor del contrato |
| **Firma:**  |
| **Nombre:** Juan Felipe Martínez Plata |
| **Cargo:** Director de Interventoría – Consorcio Aeropuertos SB |