AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	**FORMATO**
Principio de procedencia: 6200	**ACTA No. 02 DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES DE OBRA CON INCLUSIÓN DE ÍTEMS NO PREVISTOS Y SIN AUMENTO DE VALOR AL CONTRATO DE OBRA 24001291 H4 DE 2024 LOTE 1**

TIPO DE CONTRATO	OBRA PÚBLICA
CONTRATO	24001291 H4 DE 2024 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%
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
AEROPUERTO	• AEROPUERTO PERALES DEL MUNICIPIO DE IBAGUÉ EN EL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA. • AEROPUERTO BENITO SALAS DEL MUNICIPIO DE NEIVA EN EL DEPARTAMENTO DEL HUILA
VALOR INICIAL	$ 8.637.492.312,00
FECHA DE SUSCRIPCIÓN	28 DE DICIEMBRE DE 2024
PLAZO CONTRACTUAL	VEINTE MESES (20) SIN EXCEDER EL 31 DE JULIO DE 2026
FECHA DE INICIO	23 DE ENERO DE 2025
FECHA DE TERMINACIÓN INICIAL	31 DE JULIO DE 2026
SUSPENSIÓN TEMPORAL DEL PLAZO No. 01	12 DÍAS A PARTIR DEL 29 DE JULIO AL 9 DE AGOSTO DE 2026
PRÓRROGA No. 01 A LA SUSPENSIÓN No. 01	DEL 10 DE AGOSTO AL 25 DE AGOSTO DE 2026
PRÓRROGA No. 02 A LA SUSPENSIÓN No. 01	DEL 26 DE AGOSTO AL 08 DE SEPTIEMBRE DE 2026
PRÓRROGA No. 03 A LA SUSPENSIÓN No. 01	DEL 09 DE SEPTIEMBRE AL 18 DE SEPTIEMBRE DE 2026
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUAL	21 DE SEPTIEMBRE DE 2026
INTERVENTORÍA	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%
CONTRATO INTERVENTORÍA	24001325 H3 DE 2024
SUPERVISOR CONTRATO INTERVENTORÍA	JUANITA VILLAMIZAR DURÁN

En la ciudad de Bogotá D.C., a los (__) días del mes de septiembre del año 2026 se reunieron: **DIEGO FERNEY ESPINOSA RIVEROS** identificado con Cédula de Ciudadanía No. o. 93.400.090 de Ibagué en calidad de Representante Legal del Contratista de Obra, CONSORCIO AERO JK**.** con **NIT: 901.900.338-4**; y **JUAN FELIPE MARTINEZ PLATA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.956.346 de Bogotá, obrando como director de interventoría y apoderado del representante legal del **CONSORCIO AEROPUERTOS SB** con NIT 901.901.166-9**,** firma interventora contratada por la entidad para ejercer la vigilancia y control del contrato de obra; con el objeto de suscribir la presente Acta No. 2 de Modificación de Cantidades de Obra, con inclusión de ítems no previstos y sin aumento del valor del contrato de Obra No. 24001291 H4 DE 2024 LOTE 1, dejando constancia del análisis, balance efectuado y la revisión y aprobación de la interventoría; mediante el Formato 76 Acta de Modificación de Cantidades de Obra y las memorias de cantidades correspondientes, las cuales se adjuntan a la presente acta, y de acuerdo con los siguientes considerandos:

CONSIDERANDOS

1. Que, el 28 de diciembre de 2024, se suscribió el Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 DE 2024 LOTE 1, el cual tiene por 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., con un plazo de ejecución de veinte meses sin exceder el 31 de julio de 2026, término que comenzó a contar a partir del 23 de enero de 2025, fecha en la cual se suscribió el acta de inicio.

2. Que, en el marco de la contratación estatal, el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 señala con total claridad que los contratos estatales corresponden a todos los actos jurídicos generadores de obligaciones, nominados o innominados que deriven “*del ejercicio de la autonomía de la voluntad*”.

3. Que, en adición a lo anterior, el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 dispone expresamente que el contenido de los contratos estatales será aquel que libremente establezcan las partes contratantes, en seguimiento del principio de autonomía de la voluntad y en procura del cumplimiento de los fines del Estado.

4. Que la ley 80 de 1993 preceptúa en el artículo 3° “*DE LOS FINES DE LA CONTRATACION ESTATAL. Los servidores públicos y/o interventores tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de estos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines*

5. Que el artículo 13 de la Ley 80 de 1993 señala que los contratos estatales “se regirán por las disposiciones comerciales y civiles pertinentes, salvo en las materias particularmente reguladas en esta Ley”.

6. Que, en relación con estas disposiciones, el Consejo de Estado ha reconocido que “*la autonomía*

negocial es uno de los ejes axiales de la contratación estatal"[1]. Particularmente, el máximo tribunal de la jurisdicción administrativa ha destacado que este principio permite transformar las manifestaciones de voluntad en verdaderas normas jurídicas que vinculan a quienes participan en su creación.

7. Que, en este sentido, la Corte Constitucional ha establecido que el objetivo de la introducción del principio de la autonomía de la voluntad al régimen de contratación pública consiste en dotar a la Administración de un amplio margen de libertad para que, dentro de los límites que impone el interés público y los principios de la función administrativa, regule las relaciones contractuales con base en la consensualidad del acuerdo de voluntades.[2]

8. Que así mismo, el Consejo de Estado ha señalado que *"La ley permite una cierta discrecionalidad en la toma de las decisiones de modificar los contratos, pues es muy difícil regular detalladamente el tema, en especial ante la infinidad de situaciones que pueden presentarse durante la ejecución. Por esto utiliza locuciones relativamente amplias, a las que debe someterse la administración. A manera de ejemplo, se citan las siguientes tomadas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública: mantener las condiciones técnicas, económicas y financieras, (artículo 4.8), no sobrevenga mayor onerosidad, (artículo 4.9), acordarán los mecanismos y procedimientos pertinentes para precaver o solucionar ... diferencias, (ibídem), evitar la paralización y la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, (artículo 14); etc. Nótese que. sin embargo. en ellas van inmersas las ideas de una causa cierta y unos fines públicos que hay que salvaguardar. (…)"*[3]

9. Que el alcance a ejecutar en el contrato de obra No 24001291 H4 DE 2024 LOTE 1, cuyo objeto es: *"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","* y las cantidades de obra consignadas en la propuesta son aproximadas y se pueden aumentar, disminuir, incluir o suprimir durante el desarrollo del contrato por situaciones especiales que se presenten en la ejecución.

10. Conforme a lo anterior, las especificaciones técnicas del contrato, en el documento COMPLEMENTARIO AL ANEXO 1 - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, establece para las cantidades de Obra en el numeral 5.3 que:

> *"El CONTRATISTA deberá cumplir con el alcance total de los trabajos que se hayan pactado con la AEROCIVIL a la firma del contrato y que serán vigilados por la INTERVENTORÍA; sin embargo y teniendo en cuenta que uno de los principales objetos del Contrato es la elaboración del Diagnóstico y Plan de Mantenimiento (PM), las cantidades y condiciones iniciales podrán variar acorde al resultado Técnico, el cual deberá estar sustentado,*

[1] Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 29 de agosto de 2013. C.P. Ramiro Pazos Guerrero. Radicación 39.040
[2] Corte Constitucional. Sentencia C-949 de 2001, M.P. Clara Inés Vargas Hernández
[3] Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Sentencia del 13 de agosto de 2009. C.P. Enrique José Arboleda Perdomo. Radicación 1.952.

optimizado y aprobado por la INTERVENTORÍA, lo cual obliga al CONTRATISTA a su ejecución en cumplimiento de sus obligaciones contractuales".

11. Al igual que de acuerdo con el MANUAL DE CONTRATACIÓN DE LA AEROCIVIL, establece para las cantidades de Obra en el numeral 2.3.6.2. que:

    "*Acta de Modificación de Cantidades de Obra a precios unitarios: Tal como lo ha precisado la jurisprudencia, "(…) en los contratos de obra suscritos a precios unitarios, la mayor cantidad de obra ejecutada consiste en que ella fue contratada pero que su estimativo inicial fue sobrepasado durante la ejecución del contrato, surgiendo así una prolongación de la prestación debida, sin que ello implique modificación alguna al objeto contractual 4 ."En todo caso la adición de recursos no podrá superar el límite establecido en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993".*

12. Que, debido a lo anterior y a la dinámica misma del objeto contractual y su ejecución, existen algunos ítems que requieren ejecutarse en mayores y menores cantidades con relación a los pactados en el contrato inicial de obra; por lo tanto, se requiere realizar un ajuste de cantidades de obra que permitan desarrollar satisfactoriamente el objeto contractual, conservando el equilibrio económico y financiero del contrato.

13. Que, la interventoría contratada conforme a sus obligaciones revisó y aprobó las mayores y menores cantidades de obra en sitio, necesarias para la ejecución del proyecto, las memorias de cálculo se anexan a la presente acta y forman parte integral de la misma.

14. Que mediante ACTA DE MODIFICACIÓN No. 01 DE MAYORES Y MENORES CANTIDADES SIN AUMENTO DE VALOR, con fecha de aprobación del 16 de octubre de 2025 se disminuyeron y aumentaron algunas cantidades en los ítems contractuales, teniendo en cuenta las necesidades del proyecto las cuales se ajustaron de acuerdo con los resultados de diagnóstico inicial realizado con el contratista, la interventoría y la administración del Aeropuerto en sitio.

15. Que, mediante la comunicación radicada bajo el No. RA-CASB-0490-2026-VT del 16 de julio de 2026, el CONSORCIO AERO JK presentó la solicitud de adición y prórroga del Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1, acompañada de los documentos técnicos, presupuestales y administrativos correspondientes. Esta solicitud tiene como antecedente y soporte, entre otros, la comunicación CTO-24001291L1-0799-2026, mediante la cual el Contratista remitió el balance consolidado de cantidades de obra con adición de valor y prórroga, incluyendo los ajustes requeridos para dar continuidad a la ejecución contractual en los aeropuertos Perales de Ibagué y Benito Salas de Neiva.

16. Que, mediante ACTA DE SUSPENSIÓN TEMPORAL No. 01, suscrita el 29 de julio de 2026, se suspendió el plazo de ejecución del Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1, por el término de doce (12) días calendario, mientras la AEROCIVIL culminaba la revisión técnica, jurídica, financiera y presupuestal de la modificación contractual unificada, así como el trámite de

expedición del Certificado de Disponibilidad Presupuestal – CDP requerido para la respectiva adición de recursos y prórroga del plazo contractual.

17. Que, el Contratista de obra solicitó prorrogar la suspensión dado que, a la fecha del diez (10) de agosto de 2026, persisten las circunstancias que dieron origen a la solicitud inicial de suspensión de los Contratos de Obra No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 y del Contrato de Interventoría No. 24001325 H3 de 2024.

18. Que, mediante Prórroga No. 01 de la Suspensión Temporal No. 1, se amplió el término de suspensión del Contrato de Obra No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 y del Contrato de Interventoría No. 24001325 H3 de 2024, por dieciséis (16) días calendario, comprendidos entre el diez (10) y el veinticinco (25) de agosto de 2026, ambas fechas inclusive, debido a la persistencia de las circunstancias que motivaron la suspensión inicial. Como consecuencia de dicha prórroga, la fecha de terminación contractual se desplazó hasta el veintiocho (28) de agosto de 2026.

19. Que, adicionalmente, mediante Circular de fecha 12 de agosto de 2026 (Prorrogada bajo Radicado 2026310000038363 Id: 2674291 DE Folios: 2 Fecha: 21-08- 2026 16:07:19), la Dirección General de la Aeronáutica Civil, en el marco de la transición institucional y con el propósito de garantizar los principios de planeación, transparencia, responsabilidad y coordinación administrativa, estableció lineamientos temporales que restringen, entre otras actuaciones, la prórroga, adición, modificación y demás actuaciones que impliquen la extensión, continuidad o variación de contratos estatales existentes, las cuales, durante el periodo comprendido hasta el 28 de agosto de 2026, únicamente podrán adelantarse con autorización previa y expresa del Director General.

20. Que, mediante oficio Radicado CO-CASB-0342-2026-VT la interventoría “emite concepto favorable respecto de la necesidad de realizar la Prórroga No. 2 a la Suspensión Temporal No. 1 del Contrato de Obra No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1, por un término de catorce (14) días calendario, comprendido entre el veintiséis (26) de agosto y el ocho (08) de septiembre de 2026, o hasta tanto sean superadas las causas que dieron origen a la suspensión, lo que ocurra primero.

21. Que, mediante Prórroga No. 2 a la Suspensión Temporal No. 1, suscrita el veintiséis (26) de agosto de 2026, se prorrogó la suspensión del plazo de ejecución por catorce (14) días calendario, comprendidos entre el veintiséis (26) de agosto y el ocho (08) de septiembre de 2026, inclusive, como consecuencia de la persistencia de las causas que originaron la suspensión y de las restricciones administrativas transitorias adoptadas por la Aeronáutica Civil en el marco de la transición institucional. En consecuencia, se fijó como nueva fecha de finalización del Contrato de Obra No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 el once (11) de septiembre de 2026.

22. Que, mediante Prórroga No. 3 a la Suspensión Temporal No. 1, suscrita el nueve (09) de septiembre de 2026, se prorrogó la suspensión del plazo de ejecución por diez (10) días calendario, comprendidos entre el nueve (09) y dieciocho (18) de septiembre de 2026, inclusive, como consecuencia de la persistencia de las causas que originaron la suspensión y de las restricciones administrativas transitorias adoptadas por la Aeronáutica Civil en el marco de la transición

institucional. En consecuencia, se fijó como nueva fecha de finalización del Contrato de Obra No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 el veintiuno (21) de septiembre de 2026.

23. Que mediante comunicación remitida por la AEROCIVIL y compartida por la Interventoría mediante oficio radicado RA-CASB-0544-2026-VT de fecha ocho (08) de septiembre de 2026, se informó que continúa vigente la Circular Administrativa No. 0097 del veinticinco (25) de agosto de 2026, relacionada con el bloqueo de apropiaciones y Certificados de Disponibilidad Presupuestal —CDP— en el Sistema Integrado de Información Financiera —SIIF Nación— del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

24. Que la Circular Administrativa No. 0097 de 2026 señala que, como consecuencia de las medidas adoptadas para garantizar el equilibrio fiscal y presupuestal de la Nación, se ordenó el bloqueo de los saldos de las apropiaciones vigentes y de los recursos disponibles en los Certificados de Disponibilidad Presupuestal previamente expedidos que registren valores pendientes por comprometer, situación que restringe la gestión y trámite de operaciones presupuestales, incluyendo la expedición de CDP y Registros Presupuestales —RP— asociados a proyectos de inversión.

25. Que, en atención a la situación presupuestal descrita y conforme a la comunicación remitida por la AEROCIVIL, se solicitó a las partes contractuales revisar y radicar la documentación requerida para tramitar únicamente la prórroga del Contrato de Obra No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1, sin adición de recursos, y, de ser procedente, adelantar la inclusión de los ítems no previstos —NP— sustentados mediante el respectivo balance de cantidades de obra, sin que ello implique incremento del valor inicialmente contratado.

26. Que el Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 se encuentra actualmente con fecha de terminación el veintiuno (21) de septiembre de 2026, como consecuencia de la Suspensión Temporal No. 1 y sus respectivas Prórrogas No. 1, No. 2 y No. 3, las cuales fueron adoptadas debido a circunstancias que afectaron la continuidad, normal ejecución y programación de las actividades contractuales.

27. Que, sin perjuicio de lo anterior, dentro del valor inicialmente contratado se cuenta con saldos disponibles por ejecutar, los cuales, de conformidad con el balance de cantidades de obra, podrán destinarse a las actividades necesarias para la culminación del objeto contractual, aplicando los precios unitarios contractuales vigentes y los precios unitarios correspondientes a los ítems no previstos, previamente revisados y avalados por la interventoría y sujetos a la aprobación de la Entidad en el marco de sus competencias.

28. Que, mediante comunicación No. CTO-24001291L1-0898-2026 del 10 de septiembre de 2026, el CONSORCIO AERO JK presentó una nueva solicitud de prórroga del plazo del Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1, solicitando ampliar el plazo por una duración de 1 mes, entre el 22 de septiembre y el 21 de octubre de 2026, sin adición de recursos económicos y con inclusión de ítems no previstos.

29. Que, mediante comunicación No. CO-CASB-0360-2026-VT del 12 de septiembre de 2026, la interventoría, CONSORCIO AEROPUERTOS SB, remitió a la Entidad el Acta No. 2 de Modificación de Cantidades de Obra, con inclusión de ítems no previstos, y manifestó la necesidad de ampliar el plazo del Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 hasta el 21 de octubre de 2026, con el propósito de garantizar la ejecución de las actividades de mantenimiento y el cumplimiento del objeto contractual.

30. Que, conforme con el balance de cantidades de obra, se identifica la necesidad de contar con un plazo adicional de un (1) mes para ejecutar de manera programada, técnica y segura las actividades prioritarias de mantenimiento de la infraestructura lado aire de los aeropuertos Perales de Ibagué y Benito Salas de Neiva, sin que ello implique adición de recursos al valor del contrato.

31. Que resulta necesario redistribuir dentro del valor contractual vigente los recursos disponibles hacia las actividades prioritarias de poda de zonas verdes y mantenimiento, limpieza de canales y sistemas de drenaje, así como a los ítems no previstos —NP— revisados y avalados por la interventoría, sujetos al trámite de aprobación correspondiente, por tratarse de intervenciones indispensables para conservar las condiciones de seguridad operacional.

32. Que, en consecuencia, se considera técnica, operativa, financiera y jurídicamente procedente por parte del contratista y la interventoría solicitar y adelantar ante la Entidad el trámite de prórroga del plazo de ejecución del Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 por el término de un (1) mes, sin adición de recursos, con el propósito de ejecutar las actividades pendientes y los ítems no previstos incluidos en el balance de cantidades que resulten necesarios con el fin de garantizar la seguridad operacional y la continuidad de la prestación del servicio aeroportuario en los aeropuertos Perales de Ibagué y Benito Salas de Neiva.

33. Que, con el fin de garantizar la correcta ejecución del objeto contractual, la continuidad del servicio aeroportuario, el cumplimiento de las especificaciones técnicas y la adecuada terminación de las actividades pendientes, se identifica la necesidad de tramitar la ampliación del plazo contractual por el término de un (1) mes, comprendido entre el 22 de septiembre y el 21 de octubre de 2026, período correspondiente a la proyección presentada, cuya aprobación y formalización estarán sujetas al trámite contractual correspondiente.

34. Que el Manual de Contratación de la Aeronáutica Civil, en el numeral 2.3.4.2 – Prórroga, establece que la ampliación del plazo contractual procede cuando sobrevienen circunstancias durante la ejecución que hacen necesaria la extensión del término inicialmente pactado, siempre que el contrato se encuentre vigente y la modificación se formalice mediante el correspondiente documento suscrito por las partes.

35. Que la Interventoría, en ejercicio de las obligaciones contractuales a su cargo, revisó la programación actual del contrato, verificó las actividades pendientes por ejecutar y emitió concepto favorable respecto de la necesidad de ampliar el plazo contractual hasta el 21 de octubre de 2026,

considerando que esta medida permitirá culminar satisfactoriamente las actividades aprobadas, sin afectar la operación de los aeropuertos.

36. Que, en consecuencia, las partes consideran procedente suscribir la presente Acta No. 2 de Modificación de Cantidades de Obra, con inclusión de ítems no previstos y sin aumento del valor del contrato, como soporte técnico, económico y documental de las modificaciones de cantidades efectuadas y de la necesidad de adelantar ante la Entidad el trámite de prórroga del plazo contractual, sin que la presente acta constituya por sí misma la aprobación o formalización de dicha prórroga.

A continuación, se describen los ítems que deben ser ajustados:

I. AUMENTO DE CANTIDADES

ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO LADO AIRE AEROPUERTO PERALES DE IBAGUE

2. ROCERÍA

2.1 ROCERÍA Y LIMPIEZA CON EQUIPO CORTA CESPED (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 2.1 “ROCERÍA Y LIMPIEZA CON EQUIPO CORTA CESPED (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)” se fundamenta en la necesidad de garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional y conservación de la infraestructura lado aire, conforme a lo dispuesto en el numeral 7.1 del Anexo Técnico – Especificaciones Técnicas. Este numeral establece que “*el corte del material vegetal quedará a una altura máxima de 15 cm. Las frecuencias de intervención deben ser reguladas según la altura máxima de la vegetación que le permita al contratista de mantenimiento efectuar los ciclos de rocería sin superar los 15 cm con las mínimas frecuencias de intervención*”.

Con base en la verificación técnica en campo, se identifica que, en un periodo de dos meses posterior al corte, la altura del material vegetal supera el límite permitido, alcanzando promedios de 60 cm, lo cual se encuentra documentado en el comunicado de obra No. CTO-24001291L1-0217-2025 con radicado de interventoría RA-CASB-0376-2025-VT.

Adicionalmente, el aumento de las cantidades del ítem 2.1 se justifica en la necesidad de ejecutar 1 ciclo adicional de rocería mecánica durante el plazo adicional proyectado. Durante este periodo deberá mantenerse de manera continua la vegetación de las franjas de seguridad y demás áreas aferentes a la pista, calles de rodaje y plataforma dentro de la altura máxima permitida, por lo que será necesario realizar nuevas intervenciones de corte, limpieza, control de maleza, fumigación y disposición final del material vegetal. Este ciclo adicional permite conservar las condiciones de visibilidad y seguridad

operacional del Aeropuerto Perales de Ibagué y garantizar la continuidad de las actividades periódicas de mantenimiento hasta la finalización del plazo contractual proyectado.

Por lo anterior, resulta necesario aumentar la cantidad con la que se realiza dicha actividad; lo que implica un incremento de 706.398,74 m² en el área a intervenir, pasando de 1.816.216,50 m² a 2.522.615,24 m². La modificación en la cantidad del ítem de rocería para el aeropuerto de Ibagué se realiza tras un proceso de conciliación técnica y administrativa entre la interventoría, el consorcio de mantenimiento, la gerencia y la supervisión aeroportuaria, basado en la evaluación real del crecimiento vegetal en franjas de seguridad, y áreas aferentes a pista, calles de rodaje y plataforma, donde se evidenció un incremento significativo respecto a las condiciones iniciales establecidas contractualmente; conforme lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, con base a esto se ajustan las cantidades y se aumentan los ciclos de poda durante el periodo del contrato, en cumplimiento de las especificaciones técnicas que exigen mantener la altura máxima del césped en 15 cm, garantizando así la seguridad operacional, la eficiencia en el uso de recursos y la sostenibilidad de las operaciones aeroportuarias, en estricto apego a lo solicitado en el contrato y sobre áreas determinadas en los planos y cronogramas aprobados para ambos aeropuertos.

En consecuencia, el aumento de cantidad del ítem 2.1 y la consecuente prórroga contractual se plantean como medidas indispensables para asegurar el cumplimiento permanente de las especificaciones técnicas de rocería con equipo corta césped, evitar el deterioro de las condiciones de seguridad operacional y garantizar la continuidad del esquema de mantenimiento preventivo y correctivo definido para el Aeropuerto Perales de Ibagué, en coherencia con el objeto contractual de mantener la infraestructura física lado aire en condiciones seguras, funcionales y sostenibles.

3. ESTRUCTURAS Y DRENAJES

3.1 LIMPIEZA Y REACONDICIONAMIENTO DE CANALES Y/O ZANJAS DE CORONACIÓN Y/O DISIPADORES Y/O BOX CULVERT REVESTIDOS Y NO REVESTIDOS (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL).

La variación positiva en la cantidad del ítem 3.1 obedece a la necesidad de ajustar el alcance del contrato a las condiciones reales identificadas durante la fase de diagnóstico y verificación técnica en campo, conforme a lo exigido en el numeral 2.2.1 del Anexo Técnico y el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario. En desarrollo de estas actividades, se efectuaron inspecciones físicas y recorridos técnicos detallados sobre los canales, zanjas de coronación, disipadores y estructuras tipo box culvert (revestidos y no revestidos) localizados en el lado aire del Aeropuerto Perales de Ibagué, con el fin de determinar la longitud efectiva que requiere intervención y mantenimiento periódico para garantizar el drenaje eficiente de las zonas operativas y de seguridad.

Como resultado del diagnóstico, se evidenció la existencia de tramos adicionales a los considerados inicialmente y sectores con mayor nivel de obstrucción por material vegetal, sedimentos y arrastre. Esta condición se ha intensificado por factores climáticos, dado que se han presentado lluvias fuertes que incrementan la escorrentía superficial y el arrastre de finos y material orgánico hacia los sistemas de drenaje, provocando acumulaciones que reducen su capacidad hidráulica y hacen que, en puntos

específicos, el drenaje pierda eficiencia o deje de funcionar correctamente (represamientos, encharcamientos o flujo restringido).

Adicionalmente, el aumento de las cantidades del ítem 3.1 se justifica en la necesidad de ejecutar 1 ciclo adicional de limpieza y reacondicionamiento de los canales, zanjas de coronación, disipadores y estructuras tipo box culvert, durante el plazo adicional proyectado. Durante este periodo, las precipitaciones, el crecimiento de vegetación, el arrastre de sedimentos y la acumulación de residuos pueden generar nuevas obstrucciones y reducir progresivamente la capacidad hidráulica de las estructuras de drenaje, por lo que será necesario realizar intervenciones periódicas que garanticen la continuidad del flujo, prevengan represamientos y encharcamientos y mantengan protegidas las franjas de seguridad, las áreas operacionales y la infraestructura aeroportuaria del Aeropuerto Perales de Ibagué.

En consecuencia, la cantidad de limpieza y reacondicionamiento de canales y/o zanjas de coronación, disipadores y box culvert implica un incremento de 8.341,36 ml en longitud a intervenir, pasando de 8.988,93 ml a 17.330,29 ml. Este ajuste se sustenta en la obligación de mantener la infraestructura hidráulica en condiciones operativas reales, garantizando el correcto funcionamiento del sistema de drenaje, la protección de la infraestructura y la seguridad operacional, de acuerdo con los criterios técnicos aplicables.

Finalmente, el aumento de cantidad del ítem 3.1 y la consecuente prórroga contractual se plantean como medidas indispensables para asegurar el cumplimiento permanente de las especificaciones técnicas aplicables a la limpieza y reacondicionamiento de canales, zanjas de coronación, disipadores y estructuras tipo box culvert; evitar el deterioro de las condiciones de drenaje y seguridad operacional; y garantizar la continuidad del esquema de mantenimiento preventivo y correctivo definido para el Aeropuerto Perales de Ibagué, en coherencia con el objeto contractual de mantener la infraestructura física lado aire en condiciones seguras, funcionales y sostenibles.

4. PAVIMENTOS

4.7 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO DE RESISTENCIA 21 Mpa (3000P.S.I) (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO).

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 4.7 “SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO DE RESISTENCIA 21 Mpa (3000 P.S.I) (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO)” se fundamenta en la necesidad de ejecutar actividades complementarias requeridas para la construcción de las losas de concreto destinadas a la instalación de luces PAPI en la cabecera 14 y las bases para las respectivas ayudas visuales, garantizando el cumplimiento de las condiciones de seguridad operacional y funcionamiento de los sistemas asociados a la infraestructura aeroportuaria lado aire del Aeropuerto Perales de Ibagué.

La actividad comprende el suministro, instalación, vaciado y conformación de concreto hidráulico de resistencia 21 Mpa (3000 P.S.I), incluyendo las labores de demolición, retiro de materiales existentes,

disposición final, preparación de superficie, adecuación de áreas y demás actividades necesarias para garantizar la correcta construcción y estabilidad de las estructuras requeridas para la instalación y soporte de ayudas visuales aeroportuarias.

Durante la ejecución contractual y como resultado de las verificaciones técnicas efectuadas conjuntamente entre el contratista y la interventoría, se identificó la necesidad de construir nuevas losas y bases en concreto para soportar adecuadamente el sistema de luces PAPI correspondiente a la cabecera 14, así como garantizar las condiciones geométricas, estructurales y de estabilidad requeridas para la correcta instalación, nivelación y funcionamiento de dichas ayudas visuales, las cuales son fundamentales para la seguridad operacional de las maniobras de aproximación y aterrizaje de aeronaves.

La necesidad de ejecutar estas actividades complementarias obedece a que las condiciones reales encontradas en campo y los requerimientos técnicos asociados a la instalación de las ayudas visuales hicieron necesario ampliar las cantidades inicialmente previstas del ítem, particularmente en lo relacionado con la construcción de elementos de soporte en concreto hidráulico que permitan garantizar la durabilidad, estabilidad y correcto funcionamiento de los sistemas PAPI dentro de los parámetros técnicos exigidos por la normativa aeronáutica aplicable.

En consecuencia, se hace necesario aumentar la cantidad del ítem 4.7 en un total de 17,09 m³, pasando de una cantidad actual de 20,00 m³ a una cantidad final de 37,09 m³, con el propósito de ejecutar las actividades requeridas para la construcción de las losas de concreto y bases para luces PAPI en la cabecera 14, asegurando así la adecuada implementación de las ayudas visuales y la continuidad de las condiciones de seguridad operacional del aeropuerto.

La modificación de cantidades del presente ítem encuentra sustento en lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual establece que las cantidades inicialmente previstas podrán variar conforme a los resultados técnicos obtenidos durante la ejecución contractual y las condiciones reales identificadas en campo, previa sustentación y aprobación por parte de la interventoría. En este caso, las necesidades técnicas derivadas de la instalación de ayudas visuales aeroportuarias hicieron necesario incrementar las cantidades de concreto requeridas para cumplir integralmente el objeto contractual.

De igual manera, el aumento de cantidades se soporta en la necesidad de garantizar el cumplimiento de los lineamientos técnicos establecidos por la AEROCIVIL, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC y las referencias internacionales adoptadas para sistemas de ayudas visuales y mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, particularmente aquellas relacionadas con la estabilidad y funcionamiento seguro de los sistemas PAPI como elementos esenciales para la navegación aérea y las operaciones de aproximación de aeronaves.

La proyección de este incremento se sustenta en: i) la necesidad de construir estructuras de soporte en concreto para la correcta instalación de las luces PAPI y sus bases asociadas, ii) las condiciones técnicas identificadas durante la ejecución contractual para garantizar la estabilidad y nivelación de las ayudas visuales, iii) la obligación contractual de mantener y adecuar la infraestructura lado aire conforme a los

requerimientos operacionales y de seguridad aeroportuaria, y iv) la necesidad de prevenir afectaciones operacionales derivadas de deficiencias en los sistemas de ayudas visuales para aproximación y aterrizaje.

4.10 SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR FAA P-209 (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE, Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 4.10 "SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR FAA P-209 (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE, Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO)" se fundamenta en la necesidad de ejecutar las actividades complementarias de reconformación, nivelación y compactación del terreno requeridas para la construcción de las losas de concreto destinadas a la instalación del sistema de luces PAPI en la cabecera 14 del Aeropuerto Perales de Ibagué, garantizando que dichas estructuras no constituyan un obstáculo dentro de la franja de seguridad y que queden correctamente niveladas para el adecuado posicionamiento y funcionamiento de las ayudas visuales, conforme a los lineamientos establecidos por la AEROCIVIL y la normativa aeronáutica aplicable.

La actividad comprende el suministro, instalación, reconformación, nivelación y compactación de base granular bajo especificación FAA P-209, incluyendo los materiales, equipos, transporte y disposición final de escombros a sitio, con el propósito de conformar una superficie de apoyo estable, uniforme y debidamente nivelada que garantice la correcta implantación de las losas de concreto y de las bases sobre las cuales se instalan las luces PAPI, preservando las condiciones geométricas y de seguridad exigidas para las franjas de seguridad de pista.

Durante la ejecución contractual y como resultado de las verificaciones técnicas efectuadas conjuntamente entre el contratista y la interventoría, se identificó que las condiciones reales del terreno en el sector de la cabecera 14 requerían mayores volúmenes de base granular para lograr la reconformación y nivelación necesarias, toda vez que la placa de concreto proyectada para el sistema PAPI debía quedar enrasada con el terreno natural de la franja de seguridad, evitando que sobresaliera como un elemento obstructivo o generara discontinuidades que comprometieran la operación aérea o el cumplimiento de los requisitos de superficies limitadoras de obstáculos.

La necesidad de ejecutar estas actividades complementarias obedece a que las condiciones reales encontradas en campo y los requerimientos técnicos asociados a la instalación de las ayudas visuales hicieron necesario ampliar las cantidades inicialmente previstas del ítem, particularmente en lo relacionado con la conformación de una capa de base granular P-209 que garantice la nivelación, estabilidad y adecuada capacidad de soporte del terreno bajo las losas y bases de las luces PAPI, dentro de los parámetros técnicos exigidos por la normativa aeronáutica aplicable.

En consecuencia, se hace necesario aumentar la cantidad del ítem 4.10 en un total de 258,81 m³, pasando de una cantidad actual de 57,60 m³ a una cantidad final de 316,41 m³, con el propósito de ejecutar las actividades de reconformación, nivelación y compactación de base granular requeridas para la construcción de las losas y bases de las luces PAPI en la cabecera 14, asegurando así la adecuada

implantación de las ayudas visuales y la continuidad de las condiciones de seguridad operacional del aeropuerto.

La modificación de cantidades del presente ítem encuentra sustento en lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual establece que las cantidades inicialmente previstas podrán variar conforme a los resultados técnicos obtenidos durante la ejecución contractual y las condiciones reales identificadas en campo, previa sustentación y aprobación por parte de la interventoría. En este caso, las necesidades técnicas derivadas de la nivelación del terreno para la instalación de ayudas visuales aeroportuarias hicieron necesario incrementar las cantidades de base granular requeridas para cumplir integralmente el objeto contractual.

De igual manera, el aumento de cantidades se soporta en la necesidad de garantizar el cumplimiento de los lineamientos técnicos establecidos por la AEROCIVIL, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC y las referencias internacionales adoptadas para sistemas de ayudas visuales y mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, particularmente aquellas relacionadas con la conservación de las franjas de seguridad libres de obstáculos y la correcta nivelación y estabilidad de los elementos de soporte de los sistemas PAPI como componentes esenciales para la navegación aérea y las operaciones de aproximación de aeronaves.

La proyección de este incremento se sustenta en: i) la necesidad de reconformar y nivelar el terreno para la correcta implantación de las losas de concreto y bases de las luces PAPI, ii) la obligación de garantizar que dichas estructuras queden enrasadas con la franja de seguridad y no constituyan un obstáculo para la operación aérea, iii) las condiciones reales del terreno identificadas durante la ejecución contractual que demandaron mayores volúmenes de base granular, y iv) la necesidad de asegurar la estabilidad, capacidad de soporte y nivelación requeridas para el adecuado posicionamiento y funcionamiento de las ayudas visuales aeroportuarias.

5. SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN

5.2 MARCA PISTA CON PINTURA EN FRIO (NORMA FAA-P 620). INCLUYE SUMINISTRO, APLICACIÓN DE PINTURA DE DEMARCACIÓN. INCLUYE MICROESFERAS.

El aumento en la cantidad del ítem 5.2 se justifica técnicamente por la necesidad de recuperar, actualizar y asegurar la conformidad de la demarcación horizontal asociada a las áreas de movimiento, en atención tanto al deterioro funcional de la señalización existente como a los ajustes derivados del nuevo diseño operativo.

Por una parte, la demarcación presenta deterioro acelerado asociado a la exposición continua a condiciones climáticas (radiación UV, lluvias, humedad y cambios térmicos) y al desgaste mecánico producto del tránsito de aeronaves, fricción de llantas y actividades de limpieza/mantenimiento. Durante el diagnóstico y verificación en campo se evidenció pérdida de continuidad y uniformidad, disminución de contraste y reducción del desempeño reflectivo por pérdida de microesferas, afectando la visibilidad diurna y nocturna de las marcas.

Por otra parte, en el marco del contrato se ha venido trabajando en el nuevo diseño de Plataforma 1, Plataforma 2, calles de rodaje y SEI, el cual fue remitido para validación de la autoridad mediante el comunicado RA-CASB-1059-202-VT, y ha sido desarrollado y ajustado en mesas de trabajo técnicas. Estos ajustes han generado la necesidad de incorporar nuevas líneas, modificar trazos existentes y realizar borrados de demarcación previa, con el fin de asegurar coherencia con la geometría operativa vigente y dar cumplimiento a la normativa aplicable, particularmente al MANUAL GUÍA DE SEÑALIZACIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO EN AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS (Clave: MAUT – 5.0-15 – 003, Versión 01 del 24/10/2024). La permanencia de marcas no acordes con la configuración actual puede generar inconsistencias operativas y riesgos de interpretación, por lo que se requiere su corrección integral.

Dado que la demarcación constituye un elemento crítico para la seguridad operacional en maniobras de alineación, despegue, aterrizaje y rodaje, la intervención requerida no se limita a retoques puntuales, sino que demanda repintado, reposición de tramos y adecuación de la señalización para restituir legibilidad, uniformidad y desempeño, asegurando además el cumplimiento de los requerimientos técnicos de la FAA-P 620 (material, aplicación y desempeño), incluyendo la adecuada incorporación de microesferas para garantizar la retro reflectividad y visibilidad operacional en condiciones de baja iluminación o superficie húmeda.

En consecuencia, la cantidad del ítem se incrementa en 1.522,16 m^2, pasando de 9.632,58 m^2 a 11.154,74 m^2, debido a que se requiere atender los ajustes derivados del nuevo diseño y su armonización normativa (nuevas líneas y borrados). Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite la variación de cantidades iniciales en función del resultado del diagnóstico técnico y de las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria, garantizando la correcta operación del sistema de señalización y su alineación con los estándares aplicables del RAC – 14.

6. DESCONTAMINACIÓN DE PISTA

6.1 DESCONTAMINACIÓN POR CAUCHO CON HIDRO LAVADO.

El aumento en la cantidad del ítem 6.1 se fundamenta en la necesidad de restablecer las condiciones funcionales y de seguridad de las superficies a intervenir, a partir de la ampliación del área efectiva definida con base en las inspecciones técnicas en sitio y la evaluación del estado superficial del pavimento. Durante la verificación en campo se identificaron áreas adicionales en plataformas con presencia de contaminantes superficiales no contempladas inicialmente en el diagnóstico base del contrato, tales como acumulación de caucho, sedimentos adheridos y contaminantes biológicos (musgos y/o hongos negros), los cuales alteran la textura superficial, reducen el desempeño del pavimento y pueden afectar la fricción disponible, especialmente en condiciones de humedad.

Por otra parte, se evidenció que la presencia de estos contaminantes compromete la condición de la superficie requerida para garantizar una adecuada intervención de pintura para nueva señalización en plataformas, dado que puede generar desprendimientos prematuros, baja durabilidad de los tratamientos superficiales y pérdida de condiciones operativas, por lo cual se hace indispensable

ejecutar labores adicionales de hidrolavado y descontaminación para asegurar una superficie limpia, estable y conforme a los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se incrementa en 1.927,32 m², pasando de 44.871,00 m² a 46.798,32 m², de acuerdo con el diagnóstico técnico y la delimitación real de áreas en plataformas que requieren descontaminación para recuperar condiciones funcionales del pavimento y asegurar su operación segura. Esta modificación se realiza conforme a lo establecido en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite la variación de cantidades iniciales según el resultado técnico optimizado y las condiciones reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria, asegurando la seguridad operacional y la funcionalidad del pavimento.

7. CERRAMIENTO

7.1. SUMINISTRO E INSTALACIÓN PARA REPARACIÓN DE CERRAMIENTO (INCLUYE MALLA ESLABONADA GALVANIZADA, TUBO GALVANIZADO, PINTURA, ANTICORROSIVO, ANGULOS, PLATINAS Y DEMÁS ELEMENTOS PARA LA REPARACIÓN)

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 7.1 “SUMINISTRO E INSTALACIÓN PARA REPARACIÓN DE CERRAMIENTO (INCLUYE MALLA ESLABONADA GALVANIZADA, TUBO GALVANIZADO, PINTURA, ANTICORROSIVO, ÁNGULOS, PLATINAS Y DEMÁS ELEMENTOS PARA LA REPARACIÓN)” se fundamenta en la necesidad de garantizar la integridad, funcionalidad y continuidad del cerramiento perimetral del Aeropuerto Perales de Ibagué, preservando las condiciones de seguridad operacional y control de acceso requeridas para la infraestructura lado aire conforme a las obligaciones establecidas en el contrato y los lineamientos definidos por la AEROCIVIL. La actividad contempla el suministro e instalación de elementos necesarios para la reparación y recuperación del cerramiento perimetral, incluyendo malla eslabonada galvanizada, tubería galvanizada, pintura, anticorrosivo, ángulos, platinas, accesorios de fijación y demás elementos requeridos para garantizar la estabilidad, resistencia y funcionalidad del cerramiento aeroportuario, de conformidad con las especificaciones técnicas establecidas en el Anexo Técnico Complementario y los lineamientos definidos por la AEROCIVIL.

Durante la ejecución contractual y como resultado de las inspecciones técnicas realizadas conjuntamente entre el contratista y la interventoría, se evidenció la existencia de múltiples afectaciones y aperturas en diferentes sectores del cerramiento perimetral del aeropuerto, incluyendo huecos antiguos y nuevos deterioros generados tanto por intervención de terceros como por el ingreso y tránsito de animales, condiciones que no se encontraban completamente identificadas ni cuantificadas dentro del alcance inicial del contrato.

Así mismo, durante el transcurso del plazo contractual se identificó que las afectaciones al cerramiento presentan un comportamiento recurrente y progresivo debido a acciones antrópicas, deterioro de

materiales, condiciones ambientales y presencia de fauna, generando vulnerabilidad en las condiciones de seguridad física y operacional del aeropuerto, especialmente por el riesgo de ingreso no autorizado de personas, animales u objetos hacia las áreas lado aire y zonas operacionales.

La modificación de cantidades del presente ítem encuentra sustento en lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual establece que las cantidades inicialmente previstas podrán variar conforme a los resultados técnicos identificados durante la ejecución contractual y las condiciones reales encontradas en campo, previa sustentación y aprobación por parte de la interventoría. En este caso, las condiciones reales del cerramiento perimetral y las afectaciones detectadas hicieron necesario incrementar las cantidades inicialmente contempladas para garantizar el cumplimiento integral del objeto contractual.

De igual manera, el aumento de cantidades se soporta en la necesidad de preservar las condiciones de seguridad operacional y seguridad física de la infraestructura aeroportuaria, evitando el ingreso de fauna, personas no autorizadas y elementos externos hacia las áreas de movimiento de aeronaves, situaciones que pueden generar riesgos operacionales y afectar la prestación segura de los servicios aeroportuarios.

La proyección de este incremento se sustenta en: i) la identificación permanente de nuevos puntos afectados en el cerramiento perimetral durante la ejecución contractual, ii) la necesidad de mantener condiciones adecuadas de confinamiento y control perimetral en las áreas lado aire, iii) el comportamiento recurrente de daños ocasionados por terceros y por el ingreso de animales, y iv) la obligación contractual de garantizar condiciones seguras de operación y protección de la infraestructura aeroportuaria conforme a los lineamientos establecidos por la AEROCIVIL y la normativa aeronáutica aplicable.

En consecuencia, se hace necesario aumentar la cantidad del ítem 7.1 en un total de 724,19 ml, pasando de una cantidad actual de 1.695,92 ml a una cantidad final de 2.420,11 ml, con el propósito de atender las necesidades reales de reparación del cerramiento perimetral identificadas durante la ejecución contractual y garantizar la continuidad de las condiciones de seguridad y control requeridas para la operación aeroportuaria.

7.2 EXCAVACIÓN MANUAL O MECÁNICA DE MATERIALES MIXTOS PARA CONFORMACIÓN DE CIMIENTO, INCLUYE RETIRO Y DISPOSICIÓN FINAL (PROFUNDIDAD 1 METRO)

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 7.2 "EXCAVACIÓN MANUAL O MECÁNICA DE MATERIALES MIXTOS PARA CONFORMACIÓN DE CIMIENTO, INCLUYE RETIRO Y DISPOSICIÓN FINAL (PROFUNDIDAD 1 METRO)" se fundamenta en la necesidad de ejecutar las actividades de excavación requeridas para la adecuación de las obras asociadas a la instalación del sistema de luces PAPI en la cabecera 14 y para la conformación del cimiento de la viga de cerramiento en el sector norte

del Aeropuerto Perales de Ibagué, garantizando las condiciones geométricas, estructurales y de seguridad exigidas para la infraestructura lado aire, conforme a los lineamientos establecidos por la AEROCIVIL y la normativa aeronáutica aplicable.
La actividad comprende la excavación manual o mecánica de materiales mixtos hasta una profundidad de un metro para la conformación de cimientos, incluyendo el retiro y la disposición final del material extraído, con el propósito de habilitar los frentes de obra necesarios para la construcción de las estructuras de soporte, cajas de inspección, redes de ductos y elementos de cimentación requeridos para la correcta implantación de las ayudas visuales y la reposición de la infraestructura de cerramiento perimetral.

Durante la ejecución contractual y como resultado de las verificaciones técnicas efectuadas conjuntamente entre el contratista y la interventoría, se identificó la necesidad de ejecutar mayores volúmenes de excavación asociados a la adecuación del terreno para la construcción de la placa de las luces PAPI, la conformación de las cajas de inspección y las excavaciones requeridas para la conexión de los ductos desde la caja maestra hasta la nueva placa de luces PAPI, actividades que demandaron intervenciones adicionales no contempladas en su totalidad dentro de las cantidades inicialmente previstas.

La modificación de cantidades del presente ítem encuentra sustento en lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual establece que las cantidades inicialmente previstas podrán variar conforme a los resultados técnicos obtenidos durante la ejecución contractual y las condiciones reales identificadas en campo, previa sustentación y aprobación por parte de la interventoría. En este caso, las necesidades técnicas derivadas de la adecuación de las obras para la instalación de las ayudas visuales y de la reposición del cerramiento perimetral hicieron necesario incrementar las cantidades de excavación requeridas para cumplir integralmente el objeto contractual.

De igual manera, el aumento de cantidades se soporta en la necesidad de garantizar el cumplimiento de los lineamientos técnicos establecidos por la AEROCIVIL, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC y las referencias internacionales adoptadas para sistemas de ayudas visuales, cerramientos perimetrales y mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, particularmente aquellas relacionadas con la estabilidad y funcionamiento seguro de los elementos de soporte y cimentación como componentes esenciales para la operación aérea y la seguridad de la infraestructura lado aire.

La proyección de este incremento se sustenta en: i) la necesidad de ejecutar las excavaciones requeridas para la construcción de la placa y las cajas de inspección de las luces PAPI, ii) las excavaciones necesarias para la conexión de la ductería desde la caja maestra hasta la nueva placa de luces PAPI, iii) las condiciones reales del terreno identificadas durante la ejecución contractual que demandaron mayores volúmenes de excavación para garantizar la correcta ejecución de las obras.

En consecuencia, se hace necesario aumentar la cantidad del ítem 7.2 en un total de 71,60 m³, pasando de una cantidad actual de 30,00 m³ a una cantidad final de 101,60 m³, con el propósito de ejecutar las actividades de excavación requeridas para la construcción de la placa y las cajas de inspección de las luces PAPI, la conexión de los ductos desde la caja maestra y la conformación del cimiento de la viga de cerramiento del sector norte, asegurando así la adecuada ejecución de las obras y la continuidad de las condiciones de seguridad operacional del aeropuerto.

En consecuencia, el aumento de cantidad del ítem 7.2 se plantea como medidas necesarias e indispensables para garantizar la adecuada ejecución de las excavaciones requeridas para la implantación de las ayudas visuales y la conformación de los cimientos del cerramiento perimetral, preservar las condiciones de estabilidad estructural y seguridad operacional, y asegurar el cumplimiento de las especificaciones técnicas y obligaciones contractuales definidas por la AEROCIVIL para la infraestructura física lado aire del Aeropuerto Perales de Ibagué.

ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO LADO AIRE AEROPUERTO BENITO SALAS NEIVA

9. ROCERÍA

9.1 ROCERÍA Y LIMPIEZA CON EQUIPO CORTA CESPED (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 9.1 “ROCERÍA Y LIMPIEZA CON EQUIPO CORTA CESPED (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)” se fundamenta en la necesidad de garantizar las condiciones de seguridad operacional, visibilidad, conservación y mantenimiento de las áreas lado aire del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, conforme a las obligaciones establecidas en el Anexo Técnico y en el Anexo Técnico Complementario del contrato.

Las especificaciones técnicas establecen que las áreas intervenidas deben mantenerse libres de vegetación excesiva, material vegetal invasivo y elementos que puedan afectar las condiciones de seguridad operacional, visibilidad y funcionamiento de ayudas visuales, razón por la cual las frecuencias de intervención deben ajustarse conforme al comportamiento real del crecimiento vegetal y las condiciones ambientales presentes en el aeropuerto.

Con base en las verificaciones técnicas realizadas en campo durante la ejecución contractual, se evidenció un crecimiento acelerado y recurrente del material vegetal en áreas críticas de intervención manual, especialmente en cerramientos, drenajes, ayudas visuales, bordes de pavimento, franjas de seguridad, zonas verdes perimetrales y sectores de difícil acceso para maquinaria, condiciones que superan las cantidades inicialmente previstas dentro del alcance contractual.

En consecuencia, resulta necesario aumentar la cantidad del ítem en un total de 23,75 m², pasando de una cantidad inicial de 1.000,0 m² a una cantidad final de 1.023,75 m², con el fin de garantizar la

continuidad de las actividades de rocería y limpieza requeridas para conservar las áreas operacionales y de seguridad dentro de los parámetros técnicos y operacionales establecidos en los documentos contractuales.

En consecuencia, el aumento de cantidad del ítem 9.1 se plantean como medidas indispensables para asegurar el cumplimiento permanente de las especificaciones técnicas de rocería manual, evitar el deterioro de las condiciones de seguridad operacional y garantizar la continuidad del esquema de mantenimiento preventivo y correctivo definido para el Aeropuerto Benito Salas de Neiva, en coherencia con el objeto contractual de mantener la infraestructura física lado aire en condiciones seguras, funcionales y sostenibles.

11. PAVIMENTOS

11.11 TRANSPORTE, SUMINISTRO E IMPRIMACIÓN CON EMULSIÓN ASFALTICA, SEGÚN NORMA FAA- P-602, INCLUYE BARRIDO.

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 11.11 “TRANSPORTE, SUMINISTRO E IMPRIMACIÓN CON EMULSIÓN ASFÁLTICA, SEGÚN NORMA FAA-P-602, INCLUYE BARRIDO” se fundamenta en la necesidad de garantizar la continuidad de las actividades de mantenimiento correctivo y atención de reparaciones sobre los pavimentos lado aire del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, así como en la necesidad de contar con cantidades remanentes suficientes que permitan atender oportunamente futuras intervenciones y requerimientos operacionales asociados al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.

La actividad contempla el transporte, suministro y aplicación de imprimación con emulsión asfáltica conforme a la especificación FAA-P-602, incluyendo las labores de barrido y preparación superficial necesarias para garantizar la adecuada adherencia entre capas y el correcto desempeño estructural y funcional de las reparaciones ejecutadas sobre pista, calles de rodaje, plataforma y demás áreas pavimentadas lado aire.

Durante la ejecución contractual y como resultado de las intervenciones correctivas realizadas sobre los pavimentos aeroportuarios, se evidenció que las cantidades inicialmente previstas para actividades de imprimación asfáltica han sido consumidas conforme al comportamiento real de las reparaciones ejecutadas sobre la infraestructura lado aire, particularmente en sectores donde fue necesario intervenir deterioros localizados, fallas superficiales y afectaciones funcionales del pavimento.

Así mismo, teniendo en cuenta la necesidad de garantizar continuidad en la atención de eventuales emergencias y reparaciones de pavimento durante el tiempo de prorroga proyectado, se identificó la necesidad de contar con cantidades adicionales de imprimación asfáltica que permitan complementar técnicamente las actividades de demolición, excavación y reparación previstas dentro del esquema de mantenimiento correctivo del aeropuerto.

En consecuencia, se hace necesario aumentar la cantidad del ítem 11.11 en un total de 1.103,65 m², pasando de una cantidad inicial de 4.000,00 m² a una cantidad final de 5.103,65 m², con el propósito de

garantizar la disponibilidad de cantidades suficientes para la correcta ejecución de las actividades de imprimación requeridas en futuras reparaciones de pavimento durante el periodo restante de ejecución contractual y el tiempo de prórroga proyectado.

La cuantificación de este incremento se realizó tomando como referencia el comportamiento y rendimiento de uso del ítem durante el plazo contractual ejecutado, así como el análisis técnico de las actividades de mantenimiento correctivo desarrolladas sobre los pavimentos lado aire, permitiendo proyectar una cantidad técnicamente razonable y acorde con las necesidades estimadas para la atención de reparaciones y emergencias sobre la infraestructura aeroportuaria.

La modificación de cantidades del presente ítem encuentra sustento en lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual establece que las cantidades inicialmente previstas podrán variar conforme a las condiciones reales identificadas durante la ejecución contractual y los resultados técnicos obtenidos en campo, previa sustentación y aprobación por parte de la interventoría. En este caso, el comportamiento real de consumo del ítem y las necesidades operacionales derivadas de las reparaciones de pavimento hicieron necesario incrementar las cantidades inicialmente contempladas para garantizar el cumplimiento integral del objeto contractual.

11.12 RECONFORMACIÓN DE VÍAS PERIMETRALES Y/O VÍAS DE SERVICIO

El aumento de cantidades del ítem 11.12 se justifica con base en la necesidad identificada durante la ejecución del contrato, derivada del aprovechamiento del material residual generado en las actividades de reparcheo y mantenimiento de pavimentos, el cual presenta características adecuadas para su reutilización en la reconformación de vías perimetrales y/o vías de servicio del Aeropuerto Benito Salas.

Durante el desarrollo de las actividades en campo, se evidenció la oportunidad técnica de optimizar el uso de los materiales disponibles, destinando el material producto de fresados y/o intervenciones previas para mejorar las condiciones de transpirabilidad, nivelación y conformación de las vías perimetrales, contribuyendo así al mantenimiento funcional de estas áreas sin requerir la incorporación exclusiva de nuevos materiales.

En ese sentido, se generó la necesidad de ampliar el alcance del ítem con el fin de atender dichas intervenciones, permitiendo mejorar las condiciones operativas de las vías de servicio y garantizar su adecuado desempeño dentro de la operación aeroportuaria.

En consecuencia, la cantidad del ítem se incrementa de 100 m³ a 552,00 m³, lo que representa una variación positiva de 452,00 m³, en concordancia con la necesidad real identificada en campo y bajo criterios de optimización de recursos y eficiencia en la ejecución del contrato.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las condiciones reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

12. SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN

12.2 MARCA DE PISTA CON PINTURA EN FRÍO (FAA-P 620)

El incremento en las cantidades del ítem 12.2 – Marca de pista con pintura en frío (FAA-P 620) se justifica técnicamente por la necesidad de recuperar y asegurar la conformidad de la demarcación horizontal en las áreas de movimiento del Aeropuerto Benito Salas, la cual presenta deterioro acelerado asociado a la exposición continua a condiciones climáticas (radiación UV, lluvias, humedad y cambios térmicos) y al desgaste mecánico propio de la operación aeroportuaria (tránsito de aeronaves, fricción de llantas y actividades de limpieza/mantenimiento de superficie). Durante el diagnóstico y verificación en campo se evidenció pérdida de continuidad y uniformidad de las marcas, disminución de contraste y reducción del desempeño reflectivo por pérdida o deficiencia de microesferas, condiciones que impactan directamente la visibilidad diurna y nocturna de la señalización.

Adicionalmente, la evaluación técnica permitió establecer que la intervención requerida no se limita a la aplicación de nueva pintura, sino que requiere previamente el borrado/eliminación de señalización horizontal antigua que permanece sobre el pavimento y que no corresponde a la distribución operativa vigente. La permanencia de marcas remanentes de configuraciones anteriores genera inconsistencias visuales, riesgo de confusión o interpretación errónea por parte de los usuarios y pérdida de uniformidad, especialmente en escenarios de baja iluminación o presencia de humedad, por lo cual resulta indispensable su eliminación y posterior marcación conforme a la configuración actual, garantizando continuidad, claridad y coherencia de la señalización.

Teniendo en cuenta que la demarcación de pista constituye un elemento crítico para la seguridad operacional, especialmente en maniobras de alineación, despegue, aterrizaje y rodaje, la intervención demanda repintado, reposición de tramos y adecuación integral de las marcas, asegurando el cumplimiento de los requerimientos técnicos establecidos en la FAA-P 620 (material, aplicación y desempeño), incluyendo la adecuada incorporación de microesferas para garantizar retro reflectividad y visibilidad operacional en condiciones de baja iluminación o superficie húmeda.

En términos cuantitativos, la cantidad del ítem se incrementa de 8.222,92 m^2 a 9.666,00 m^2, lo que representa una variación positiva de 1.443,08 m^2, en correspondencia con las áreas efectivamente requeridas para el borrado, corrección y marcación integral de la demarcación horizontal.

La modificación se ejecuta conforme a los lineamientos de la especificación FAA-P 620 y en cumplimiento de lo establecido en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite la variación de cantidades iniciales de acuerdo con el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria, garantizando la seguridad operacional y la correcta señalización de las áreas de movimiento.

14. CERRAMIENTO

14.3 VIGA DE AMARRE PARA CIMIENTOS DE 3000 PSI, INCLUYE ACERO DE 1/2” Y FLEJES DE 3/8" @ 0,20 M, LOS MATERIALES Y EQUIPOS NECESARIOS PARA SU EJECUCIÓN CONFORME AL RAC 160 ADJUNTO 3.

La justificación para el aumento de cantidad en el ítem 14.3 “VIGA DE AMARRE PARA CIMIENTOS DE 3000 PSI, INCLUYE ACERO DE 1/2” Y FLEJES DE 3/8" @ 0,20 M, LOS MATERIALES Y EQUIPOS NECESARIOS PARA SU EJECUCIÓN CONFORME AL RAC 160 ADJUNTO 3” se fundamenta en la necesidad de ejecutar la reposición integral de un tramo significativo del cerramiento perimetral del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, específicamente en el sector ubicado sobre la Carrera 2, el cual presenta un avanzado estado de deterioro estructural y funcional que compromete las condiciones de seguridad operacional y protección de la infraestructura aeroportuaria.

La actividad contempla la construcción de vigas de amarre para cimentación en concreto de 3000 PSI, reforzadas con acero de 1/2” y flejes de 3/8" cada 0,20 m, incluyendo el suministro de materiales, mano de obra, equipos y demás recursos necesarios para garantizar la estabilidad estructural del sistema de cerramiento perimetral, conforme a los requisitos establecidos en el RAC 160 Adjunto 3 y las especificaciones técnicas contractuales.

Durante la ejecución contractual y como resultado de las inspecciones técnicas realizadas conjuntamente entre el contratista, la interventoría y la AEROCIVIL, se evidenció que el cerramiento perimetral ubicado sobre la Carrera 2 presenta deficiencias significativas asociadas al deterioro de sus elementos estructurales, pérdida de estabilidad, afectaciones en cimentaciones y condiciones de servicio que no garantizan el nivel de protección requerido para una infraestructura aeroportuaria en operación.

Las verificaciones realizadas permitieron establecer que el estado actual de dicho cerramiento no cumple de manera integral con las condiciones exigidas por la normativa aplicable para el aseguramiento de la seguridad operacional, particularmente en lo relacionado con el control perimetral, la prevención de accesos no autorizados y la protección de las áreas restringidas del aeropuerto.

La modificación de cantidades del presente ítem encuentra sustento en lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual establece que las cantidades inicialmente previstas podrán variar conforme a los resultados técnicos identificados durante la ejecución contractual y las condiciones reales encontradas en campo, previa sustentación y aprobación por parte de la interventoría. En este caso, las condiciones estructurales identificadas sobre el cerramiento existente hicieron necesario ampliar las cantidades inicialmente previstas para garantizar el cumplimiento integral del objeto contractual.

De igual manera, el aumento de cantidades se soporta en la necesidad de dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en el RAC 160 Adjunto 3 y demás disposiciones aplicables para cerramientos aeroportuarios, garantizando que la infraestructura perimetral cuente con las condiciones de resistencia, estabilidad y funcionalidad necesarias para preservar la seguridad operacional del aeropuerto.

En consecuencia, se hace necesario aumentar la cantidad del ítem 14.3 en un total de 3,00 m³, pasando de una cantidad inicial de 49,70 m³ a una cantidad final de 52,70 m³, con el propósito de garantizar la ejecución de las obras requeridas para la reposición integral del cerramiento perimetral y el cumplimiento de los estándares técnicos y operacionales exigidos para la infraestructura aeroportuaria.

El aumento de cantidad del ítem 14.3 y la consecuente prórroga contractual se plantean como medidas necesarias e indispensables para garantizar la reposición integral del cerramiento perimetral, fortalecer las condiciones de control y protección de las áreas restringidas del aeropuerto y asegurar el cumplimiento de las especificaciones técnicas, normativas y obligaciones contractuales establecidas por la AEROCIVIL.

II. DISMINUCIÓN DE CANTIDADES

ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO LADO AIRE AEROPUERTO PERALES DE IBAGUE

2. ROCERÍA

2.2 ROCERÍA Y LIMPIEZA MANUAL (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)

La justificación para la disminución de cantidad en el ítem 2.2 “ROCERÍA Y LIMPIEZA MANUAL (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)” se fundamenta en la necesidad de garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional y conservación de la infraestructura lado aire, conforme a lo dispuesto en el numeral 7.1 del Anexo Técnico – Especificaciones Técnicas. Este numeral establece que “*el corte del material vegetal quedará a una altura máxima de 15 cm. Las frecuencias de intervención deben ser reguladas según la altura máxima de la vegetación que le permita al contratista de mantenimiento efectuar los ciclos de rocería sin superar los 15 cm con las mínimas frecuencias de intervención*”.

Con base en la verificación técnica en campo, se identifica que, en un periodo de dos meses posterior al corte, la altura del material vegetal supera el límite permitido, alcanzando promedios de 60 cm, lo cual se encuentra documentado en el comunicado de obra No. CTO-24001291L1-0217-2025 con radicado de interventoría RA-CASB-0376-2025-VT.

Dicho lo anterior, la disminución de las cantidades del ítem 2.2 se justifica en los ciclos ejecutables durante el plazo contractual inicial y de la prórroga contractual, durante este periodo deberá mantenerse de manera continua la vegetación de las franjas de seguridad y demás áreas aferentes a la pista, calles de rodaje y plataforma dentro de la altura máxima permitida. Estos ciclos permitirán conservar las condiciones de visibilidad y seguridad operacional del Aeropuerto Perales de Ibagué y garantizar la continuidad de las actividades periódicas de mantenimiento hasta la finalización del plazo adicional proyectado.

Por lo anterior, resulta necesario disminuir la cantidad con la que se realiza dicha actividad; lo que implica una disminución de 583.117,56 m² en el área a intervenir, pasando de 6.437.703,64 m² a 5.854.586,08 m². La modificación en la cantidad del ítem de rocería para el aeropuerto de Ibagué se realiza tras un proceso de conciliación técnica y administrativa entre la interventoría, el consorcio de mantenimiento, la gerencia y la supervisión aeroportuaria, basado en la evaluación real del crecimiento vegetal en franjas de seguridad, y áreas aferentes a pista, calles de rodaje y plataforma; conforme lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, con base a esto se ajustan las

cantidades y los ciclos de poda durante el periodo del contrato, en cumplimiento de las especificaciones técnicas que exigen mantener la altura máxima del césped en 15 cm, garantizando así la seguridad operacional, la eficiencia en el uso de recursos y la sostenibilidad de las operaciones aeroportuarias, en estricto apego a lo solicitado en el contrato y sobre áreas determinadas en los planos y cronogramas aprobados.

3. ESTRUCTURAS Y DRENAJES

3.2. LIMPIEZA MANUAL DE ENCOLES Y/O DESCOLES Y/O DISIPADORES Y/O CÁMARAS Y/O ALCANTARILLAS Y/O CAJAS DE INSPECCIÓN Y/O POZOS Y/O BOX COULVERT (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL)

La disminución de cantidades del ítem 3.2 obedece al ajuste del alcance con base en la verificación técnica en campo y la identificación de las necesidades reales de mantenimiento del sistema de drenaje, conforme a lo establecido en el Anexo Técnico y en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite optimizar las cantidades contractuales de acuerdo con el diagnóstico efectuado durante la ejecución.

Para tal fin, se realizó un recorrido e inspección detallada de los encoles, descoles, disipadores, cámaras, alcantarillas, cajas de inspección, pozos y box culvert del lado aire, con el propósito de determinar cuáles estructuras requerían efectivamente limpieza manual y reacondicionamiento (por presencia de sedimentos, material vegetal, obstrucciones y/o pérdida de capacidad hidráulica). Como resultado de esta verificación, se evidenció que la cantidad real de elementos que demandaban intervención era significativamente menor a la prevista inicialmente, razón por la cual se elaboró un inventario consolidado de las estructuras que sí requieren atención, ajustando la cantidad del ítem a la condición real encontrada en campo.

Adicionalmente, con el fin de mantener dichas estructuras operativas durante el periodo contractual vigente y plazo adicional solicitado, se incorporaron todos los ciclos de limpieza sobre los elementos identificados como críticos o recurrentes, priorizando la continuidad hidráulica y el adecuado funcionamiento del sistema de drenaje, sin necesidad de mantener una cantidad sobredimensionada respecto a la infraestructura realmente existente y/o requerida.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 160 und. a 45 und. lo que representa una variación negativa de 115 und. garantizando que el contrato se ejecute sobre los elementos efectivamente requeridos, manteniendo la operatividad del sistema de drenaje, la protección de la infraestructura y la optimización del uso de los recursos sin afectar los estándares técnicos aplicables.

3.3 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE REJILLAS METÁLICAS PARA DRENAJES AEROPUERTOS LADO AIRE

La disminución de cantidades del ítem 3.3 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme a la necesidad real y al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en

la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la condición real identificada en la infraestructura.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad del sistema de drenaje ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 50,00 ml a 21,73 ml, lo que representa una variación negativa de 28,27 ml, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

3.4. NIVELACIÓN DE ZONAS DE SEGURIDAD - REQUISITOS DE PENDIENTE Y ESCORRENTÍA SUPERFICIAL (INCLUYE MATERIALES Y EQUIPOS PARA RELLENOS Y CORTES, EMPRADIZACIÓN, RETIRO DE ESCOMBROS, BASURAS Y DISPOSICIÓN FINAL) - SUMINISTRO E INSTALACIÓN Y COMPACTACIÓN DE SUBBASE GRANULAR (MATERIAL TRITURADO) P154 FAA

Con base en el análisis técnico del alcance ejecutado y la evaluación de las condiciones actuales de las zonas de seguridad, se determinó que es procedente realizar un ajuste en las cantidades previstas para el ítem 3.4, sin que dicha modificación genere afectación a las condiciones de funcionalidad, ni a la seguridad operacional de la infraestructura aeroportuaria.

Inicialmente, el contrato estableció una cantidad de 1.000,00 m² no obstante, en la presente acta se registra una disminución de 999,00 m², derivado de la optimización del alcance requerido para las zonas de seguridad intervenidas. Como resultado del ajuste, las condiciones actualizadas del ítem corresponden a una cantidad final de 1,00 m².

La disminución planteada no compromete la funcionalidad de las áreas intervenidas, en la medida en que se conservan las condiciones necesarias para el adecuado comportamiento superficial para el entorno aeroportuario. En este sentido, el ajuste propuesto no introduce riesgos adicionales ni altera las condiciones bajo las cuales se ha venido desarrollando la operación aérea.

Desde el punto de vista técnico-económico, la reducción de cantidades asociadas a este ítem se adopta con el fin de optimizar el uso de los recursos contractuales, permitiendo su reasignación hacia actividades prioritarias directamente relacionadas con la seguridad en pista, las cuales representan un mayor impacto en la continuidad del servicio y en el desempeño operativo de la infraestructura.

4. PAVIMENTOS

4.1 DEMOLICIÓN DE CARPETA Y EXCAVACIÓN PARA REPARACIÓN DE PAVIMENTO ASFALTICO EXISTENTE INCLUYENDO EL CORTE, LA REMOCIÓN DE LAS CAPAS Y LA DISPOSICIÓN FINAL.

La disminución en la cantidad del ítem 4.1 se sustenta en el levantamiento del inventario de daños del pavimento y el diagnóstico técnico realizado en campo, de acuerdo con el numeral 2.2.1 y el capítulo 7 del Anexo Complementario. El capítulo 7 establece que la demolición y excavación deben realizarse únicamente en las áreas donde se identifiquen fallas estructurales que comprometan la funcionalidad y seguridad operacional del pavimento. Durante la verificación y diagnóstico, se constató que el área con patologías que requieren intervención es considerablemente menor a la estimada inicialmente debido al buen estado del pavimento, y que varias zonas programadas presentan condiciones de conservación aceptables.

Por esta razón, la cantidad de demolición y excavación se ajusta de 153,60 m³ a 1,00 m³, es decir, una variación negativa de 152,60 m³. Este ajuste permite enfocar los recursos en los sectores realmente afectados, garantizando la eficiencia financiera y técnica del proyecto y el cumplimiento de los estándares establecidos en el capítulo 7 del anexo complementario.

4.3 SELLO DE FISURAS EN PAVIMENTO ASFALTICO SIN RUTEO, BARRIDO, EQUIPO Y MATERIALES, SEGÚN ESPECIFICACIÓN FAA (INCLUYE EMULSIÓN CRL-1)

La justificación para la disminución de cantidad del ítem 4.3 se fundamenta en la actualización de las necesidades reales de mantenimiento de los pavimentos asfálticos del Aeropuerto Perales de Ibagué, determinada a partir del diagnóstico inicial, el inventario detallado de las condiciones del pavimento y la información obtenida durante la ejecución del primer ciclo de intervenciones realizadas en la pista del aeropuerto.

Durante la etapa inicial del contrato se efectuó la identificación y caracterización de las fisuras presentes en las superficies pavimentadas, estableciendo preliminarmente las áreas y longitudes susceptibles de intervención. Posteriormente, con el avance de la ejecución y el desarrollo del primer ciclo de sello de fisuras, fue posible verificar en campo con mayor precisión la localización, extensión, tipología y condición de las discontinuidades existentes, así como establecer las necesidades efectivas de mantenimiento para el periodo restante de ejecución contractual.

La ejecución de este primer ciclo permitió, además, actualizar el inventario de deterioros y determinar que la longitud efectiva que requiere tratamiento mediante sello de fisuras sin ruteo es inferior a la cantidad inicialmente estimada en el presupuesto contractual. En consecuencia, el ajuste no implica una reducción del nivel de mantenimiento requerido ni una afectación de las condiciones de seguridad operacional, sino la adecuación de las cantidades presupuestales a las condiciones reales y actualizadas del pavimento identificadas durante la ejecución.

Por lo anterior, la cantidad inicialmente prevista de 5.287,60 ml se ajusta a una cantidad final de 4.406,30 ml, lo que representa una disminución de 881,30 ml. Este ajuste permite concentrar la ejecución del ítem en las fisuras que, conforme al diagnóstico actualizado y al inventario detallado del pavimento, requieren

efectivamente este tipo de tratamiento, optimizando el uso de los recursos contractuales y manteniendo las condiciones funcionales y de seguridad operacional de la infraestructura lado aire del Aeropuerto Perales de Ibagué.

4.4 SUMINISTRO E INSTALACIÓN CARPETA DE RODADURA MEZCLA ASFÁLTICA NORMA FAA P-401 MODIFICADO.

Con base en el levantamiento del inventario de daños del pavimento y el diagnóstico técnico realizado en el área de intervención, se identificó que las zonas que requerían rehabilitación mediante la instalación de mezcla asfáltica bajo la especificación FAA P-401 son menores a las contempladas inicialmente en el plan de mantenimiento.

Durante la revisión en campo y diagnóstico, se evidenciaron tramos cuya condición estructural y superficial no comprometía la operación ni la seguridad del área de movimiento, por lo cual no fue necesaria su intervención.

Adicionalmente, se tuvo en cuenta que la pista intervenida corresponde a una infraestructura recientemente construida, la cual aún se encuentra dentro del período de garantía, por lo tanto, no es objeto de intervención dentro del alcance del presente contrato.

Lo anterior generó una disminución en las cantidades ejecutadas, garantizando la eficiencia técnica y económica del proyecto sin afectar los estándares de calidad establecidos. La cual disminuye en 95,00 m^3 es decir se pasa de 96,00 m^3 a 1,00 m^3.

4.5 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE MEZCLA DENSA EN FRÍO TIPO MDF-25 PARA BACHEOS Y PARCHEOS (INCLUYE IMPRIMACIÓN, EXCAVACIÓN Y RETIRO DE MATERIAL EXISTENTE).

Con base en el levantamiento del inventario de daños de pavimento y el diagnóstico técnico realizado en el área de intervención, se identificó que las zonas que requerían rehabilitación mediante la instalación de mezcla asfáltica bajo la especificación MEZCLA DENSA EN FRÍO TIPO MDF-25 PARA BACHEOS Y PARCHEOS son menores a las contempladas inicialmente en el plan de mantenimiento.

Durante la revisión en campo y diagnóstico, se evidenciaron tramos cuya condición estructural y superficial no comprometía la operación ni la seguridad del área de movimiento, por lo cual no fue necesaria su intervención.

Adicionalmente, se tuvo en cuenta que la pista intervenida corresponde a una infraestructura recientemente construida, la cual aún se encuentra dentro del período de garantía, por lo tanto, no es objeto de intervención dentro del alcance del presente contrato.

Lo anterior generó una disminución en las cantidades ejecutadas, garantizando la eficiencia técnica y económica del proyecto sin afectar los estándares de calidad establecidos. La cual disminuye en 2,00 m^3 es decir se pasa de 3,00 m^3 a 1,00 m^3.

4.6 ACERO FIGURADO PDR 60 (60000 PSI) (INCLUYE ALAMBRE NEGRO Y FIGURACIÓN).

La disminución de cantidades del ítem 4.6 se justifica a partir del diagnóstico y verificación técnica realizada durante la ejecución del contrato, mediante la cual se determinó que el Aeropuerto Perales no presenta actualmente necesidades de intervención que demanden el uso del acero figurado PDR 60 en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, y con el fin de ajustar el contrato a las condiciones reales de obra y a los requerimientos efectivamente identificados durante la ejecución, se realiza la reducción correspondiente, permitiendo orientar los recursos y actividades hacia las necesidades prioritarias del proyecto.

En virtud de lo anterior, la cantidad del ítem se reduce de 4.180,00 kg a 1.503,04 kg, lo que representa una variación negativa de 2.676,96 kg, manteniendo el cumplimiento del alcance funcional del contrato y la coherencia técnica con las actividades realmente requeridas. Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales según el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

4.8 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO HIDRAULICO MR 43 Mpa (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO).

Con base en el levantamiento del inventario de daños de pavimento y el diagnóstico técnico realizado en el área de intervención, se identificó que las zonas que requerían rehabilitación mediante la instalación de concreto hidráulico bajo la especificación SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO HIDRAULICO MR 43 Mpa (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO) son menores a las contempladas inicialmente en el plan de mantenimiento.

Durante la revisión en campo y diagnóstico, se evidenciaron tramos cuya condición estructural y superficial no comprometía la operación ni la seguridad del área de movimiento, por lo cual no fue necesaria su intervención.

Lo anterior generó una disminución en las cantidades ejecutadas, garantizando la eficiencia técnica y económica del proyecto sin afectar los estándares de calidad establecidos. La cual disminuye en 19,00 m^3 es decir se pasa de 20,00 m^3 a 1,00 m^3.

4.9 SUMINISTRO E INSTALACION PAVIMENTO CONCRETO MR 45 (NORMA P-501 FAA) (INCLUYE ACERO DE REFUERZO, CORTE Y SELLO DE JUNTAS, MEMBRANA DE CURADO, DOVELAS Y BARRAS DE TRANSFERENCIA DE CARGA) (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO).

Con base en el levantamiento del inventario de daños de pavimento y el diagnóstico técnico realizado en el área de intervención, se identificó que las zonas que requerían rehabilitación mediante la instalación de concreto hidráulico bajo la especificación SUMINISTRO E INSTALACION PAVIMENTO CONCRETO MR 45 (NORMA P-501 FAA) (INCLUYE ACERO DE REFUERZO, CORTE Y SELLO DE JUNTAS, MEMBRANA DE CURADO, DOVELAS Y BARRAS DE TRANSFERENCIA DE CARGA)

(INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO) son menores a las contempladas inicialmente en el plan de mantenimiento.

Durante la revisión en campo y diagnóstico, se evidenciaron tramos cuya condición estructural y superficial no comprometía la operación ni la seguridad del área de movimiento, por lo cual no fue necesaria su intervención.

Lo anterior generó una disminución en las cantidades ejecutadas, garantizando la eficiencia técnica y económica del proyecto sin afectar los estándares de calidad establecidos. La cual disminuye en 19,00 m^3 es decir se pasa de 20,00 m^3 a 1,00 m^3.

4.11 TRANSPORTE, SUMINISTRO E IMPRIMACIÓN CON EMULSIÓN ASFALTICA, SEGÚN NORMA FAA- P-602, INCLUYE BARRIDO.

La disminución de cantidades del presente ítem se justifica debido a que, en el desarrollo de las actividades de pavimentación, se presentó una reducción en la cantidad total de mezcla asfáltica utilizada, lo cual afecta directamente la necesidad de aplicar emulsión asfáltica.

Dado que la imprimación con emulsión está técnicamente asociada de forma proporcional a la superficie a pavimentar, cualquier ajuste en la cantidad de mezcla asfáltica implica necesariamente una variación en la cantidad de emulsión a aplicar. En este caso, al haberse reducido la cantidad de mezcla, la emulsión requerida también disminuye en proporción, la cual disminuye en 374,00 m^2 es decir se pasa de 384,00 m^2 a 10,00 m^2.

Adicionalmente, esta reducción fue verificada y registrada durante los recorridos técnicos realizados en campo en conjunto con la interventoría, y se encuentra alineada con las condiciones reales de obra y el alcance final ejecutado.

4.12 RECONFORMACIÓN DE VIAS PERIMETRALES Y/O VIAS DE SERVICIO.

La disminución de cantidades del ítem 4.12 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto, priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 750,00 m³ a 1,00 m³, lo que representa una variación negativa de 749,00 m³, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

5.1 LINEA DE DEMARCACION CON PINTURA EN FRIO (NORMA FAA-P 620). INCLUYE SUMINISTRO, APLICACIÓN DE PINTURA DE DEMARCACION. INCLUYE MICROESFERAS.

La disminución de cantidades del ítem 5.1 “Línea de demarcación con pintura en frío (FAA-P 620)” se justifica técnicamente por el ajuste del alcance derivado del nuevo diseño operativo de plataformas y áreas asociadas, desarrollado y consolidado en mesas de trabajo, y remitido para validación de la autoridad mediante el comunicado con radicado RA-CASB-1059-202-VT, en cumplimiento del MANUAL GUÍA DE SEÑALIZACIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO EN AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS (Clave: MAUT – 5.0-15 – 003, Versión 01 del 24/10/2024).

Como resultado de la revisión técnica y la armonización del diseño con la geometría y configuración vigente, se evidenció que varias líneas inicialmente consideradas debían ser ajustadas, suprimidas o replanteadas para asegurar coherencia, continuidad y ausencia de interferencias con la demarcación definitiva aprobada/validada, evitando duplicidades, trazos no aplicables o marcaciones que pudieran generar inconsistencias operativas. En consecuencia, la necesidad real de aplicación de líneas de demarcación resultó menor a la estimada inicialmente, al concentrarse únicamente en las marcas que corresponden a la configuración final del área de movimiento.

En virtud de lo anterior, la cantidad del ítem se reduce de 11.942,13 ml a 11.191,84 ml, lo que representa una variación negativa de 750,29 ml, ajustando el contrato al alcance realmente requerido según el nuevo diseño y garantizando que la demarcación se ejecute conforme a la normativa aplicable y a los lineamientos técnicos de la FAA-P 620 (incluyendo microesferas), preservando la seguridad operacional y la correcta interpretación de la señalización horizontal.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite la variación de cantidades iniciales en función del diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas durante la ejecución, asegurando pertinencia y coherencia técnica del contrato.

7.3 VIGA DE AMARRE PARA CIMIENTOS DE 3000 PSI, INCLUYE ACERO DE 1/2” Y FLEJES DE 3/8" @ 0,20 M, LOS MATERIALES Y EQUIPOS NECESARIOS PARA SU EJECUCIÓN CONFORME AL RAC 160 ADJUNTO 3.

La disminución de cantidades del ítem 7.3 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto, priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 30,00 m³ a 10,18 m³, lo que representa una variación negativa de 19,82 m³, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

7.4 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CERRAMIENTO EN MALLA ESLABONADA RECUBIERTA EN PVC, TUBERÍA GALVANIZADA DE 2" PARA SOPORTE Y DIAGONALES Y PIE DE AMIGO, TENSORES+PLATINAS+ANTICORROSIVO + PINTURA ESMALTE+ SUMINISTRO E INSTALACIÓN A TODO COSTO. INCLUYE EL SUMINISTRO DE TODOS LOS ACCESORIOS REQUERIDOS PARA EL CORRECTO MONTAJE DE ACUERDO AL RAC 160 ADJUNTO 3.

La disminución de cantidades del ítem 7.4 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto, priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 308,85 ml a 258,85 ml, lo que representa una variación negativa de 50,00 ml, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

7.5 SUMINISTRO E INSTALACIÓN PARA REPARACIÓN DE CERRAMIENTOS CON POSTES DE CONCRETO Y ALAMBRE DE PÚAS.

La disminución de cantidades del ítem 7.5 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto,

priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 100,00 ml a 1,00 ml, lo que representa una variación negativa de 99,00 ml, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO LADO AIRE AEROPUERTO BENITO SALAS NEIVA

9. ROCERÍA

9.2 ROCERÍA Y LIMPIEZA MANUAL (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)

La justificación para la disminución de cantidad en el ítem 9.2 “ROCERÍA Y LIMPIEZA MANUAL (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL, CONTROL DE MALEZA Y CRECIMIENTO DE MATERIAL VEGETAL Y FUMIGACIÓN)” se fundamenta en la necesidad de garantizar el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional y conservación de la infraestructura lado aire, conforme a lo dispuesto en el numeral 7.1 del Anexo Técnico – Especificaciones Técnicas. Este numeral establece que “*el corte del material vegetal quedará a una altura máxima de 15 cm. Las frecuencias de intervención deben ser reguladas según la altura máxima de la vegetación que le permita al contratista de mantenimiento efectuar los ciclos de rocería sin superar los 15 cm con las mínimas frecuencias de intervención*”.

Dicho lo anterior, la disminución de las cantidades del ítem 9.2 se justifica en los ciclos ejecutables durante el plazo contractual inicial y del tiempo de adición proyectado, durante este periodo deberá mantenerse de manera continua la vegetación de las franjas de seguridad y demás áreas aferentes a la pista, calles de rodaje y plataforma dentro de la altura máxima permitida. Estos ciclos permitirán conservar las condiciones de visibilidad y seguridad operacional del Aeropuerto Benito Salas de Neiva y garantizar la continuidad de las actividades periódicas de mantenimiento hasta la finalización del plazo contractual proyectado.

Por lo anterior, resulta necesario disminuir la cantidad con la que se realiza dicha actividad; lo que implica una disminución de 1.629.824,02 m² en el área a intervenir, pasando de 9.766.484,32 m² a 8.136.660,30 m². La modificación en la cantidad del ítem de rocería para el aeropuerto de Neiva se realiza tras un proceso de conciliación técnica y administrativa entre la interventoría, el consorcio de

mantenimiento, la gerencia y la supervisión aeroportuaria, basado en la evaluación real del crecimiento vegetal en franjas de seguridad, y áreas aferentes a pista, calles de rodaje y plataforma; conforme lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, con base a esto se ajustan las cantidades y los ciclos de poda durante el periodo del contrato, en cumplimiento de las especificaciones técnicas que exigen mantener la altura máxima del césped en 15 cm, garantizando así la seguridad operacional, la eficiencia en el uso de recursos y la sostenibilidad de las operaciones aeroportuarias, en estricto apego a lo solicitado en el contrato y sobre áreas determinadas en los planos y cronogramas aprobados.

10. ESTRUCTURAS Y DRENAJES

10.1 LIMPIEZA Y REACONDICIONAMIENTO DE CANALES Y/O ZANJAS DE CORONACIÓN Y/O DISIPADORES Y/O BOX CULVERT REVESTIDOS Y NO REVESTIDOS (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL).

La disminución de cantidades del ítem 10.1 obedece al ajuste del alcance con base en la verificación técnica en campo y la identificación de las necesidades reales de mantenimiento del sistema de drenaje, conforme a lo establecido en el Anexo Técnico y en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite optimizar las cantidades contractuales de acuerdo con el diagnóstico efectuado durante la ejecución.

Para tal fin, se realizó un recorrido e inspección detallada de los canales del lado aire, con el propósito de determinar cuáles requerían efectivamente limpieza manual y reacondicionamiento (por presencia de sedimentos, material vegetal, obstrucciones y/o pérdida de capacidad hidráulica). Como resultado de esta verificación, se evidenció que la cantidad real de elementos que demandaban intervención era significativamente menor a la prevista inicialmente, razón por la cual se elaboró un inventario consolidado de las estructuras que sí requieren atención, ajustando la cantidad del ítem a la condición real encontrada en campo.

Adicionalmente, con el fin de mantener dichas estructuras operativas durante el periodo contractual vigente y el eventual plazo adicional solicitado, se incorporaron todos los ciclos de limpieza sobre los elementos identificados como críticos o recurrentes, priorizando la continuidad hidráulica y el adecuado funcionamiento del sistema de drenaje, sin necesidad de mantener una cantidad sobredimensionada respecto a la infraestructura realmente existente y/o requerida.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 16.945,26 ml a 16.923,00 ml lo que representa una variación negativa de 22,26 ml garantizando que el contrato se ejecute sobre los elementos efectivamente requeridos, manteniendo la operatividad del sistema de drenaje, la protección de la infraestructura y la optimización del uso de los recursos sin afectar los estándares técnicos aplicables.

10.2 LIMPIEZA MANUAL DE ENCOLES Y/O DESCOLES Y/O DISIPADORES Y/O CÁMARAS Y/O ALCANTARILLAS Y/O CAJAS DE INSPECCIÓN Y/O POZOS Y/O BOX COULVERT (INCLUYE DISPOSICIÓN FINAL)

La disminución de cantidades del ítem 10.2 obedece al ajuste del alcance con base en la verificación técnica en campo y la identificación de las necesidades reales de mantenimiento del sistema de drenaje, conforme a lo establecido en el Anexo Técnico y en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite optimizar las cantidades contractuales de acuerdo con el diagnóstico efectuado durante la ejecución.

Para tal fin, se realizó un recorrido e inspección detallada de los encoles, descoles, disipadores, cámaras, alcantarillas, cajas de inspección, pozos y box culvert del lado aire, con el propósito de determinar cuáles estructuras requerían efectivamente limpieza manual y reacondicionamiento (por presencia de sedimentos, material vegetal, obstrucciones y/o pérdida de capacidad hidráulica). Como resultado de esta verificación, se evidenció que la cantidad real de elementos que demandaban intervención era significativamente menor a la prevista inicialmente, razón por la cual se elaboró un inventario consolidado de las estructuras que sí requieren atención, ajustando la cantidad del ítem a la condición real encontrada en campo.

Adicionalmente, con el fin de mantener dichas estructuras operativas durante el periodo contractual vigente y el eventual plazo adicional solicitado, se incorporaron todos los ciclos de limpieza sobre los elementos identificados como críticos o recurrentes, priorizando la continuidad hidráulica y el adecuado funcionamiento del sistema de drenaje, sin necesidad de mantener una cantidad sobredimensionada respecto a la infraestructura realmente existente y/o requerida.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 150 und. a 23 und. lo que representa una variación negativa de 127 und. garantizando que el contrato se ejecute sobre los elementos efectivamente requeridos, manteniendo la operatividad del sistema de drenaje, la protección de la infraestructura y la optimización del uso de los recursos sin afectar los estándares técnicos aplicables.

10.3 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE REJILLAS METÁLICAS PARA DRENAJES AEROPUERTOS LADO AIRE

La disminución de cantidades del ítem 10.3 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme a la necesidad real y al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la condición real identificada en la infraestructura.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad del sistema de drenaje ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 4,00 ml a 1,00 ml, lo que representa una variación negativa de 3,00 ml, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

10.4 NIVELACIÓN DE ZONAS DE SEGURIDAD- Requisitos de pendiente y escorrentía superficial- (Incluye materiales y equipos para rellenos y cortes, empradización, retiro de escombros, basuras y disposición final; suministro, instalación y compactación de subbase granular (material triturado) conforme a P-154 FAA).

Con base en el análisis técnico del alcance ejecutado y la evaluación de las condiciones actuales de las zonas de seguridad, se determinó que es procedente realizar un ajuste en las cantidades previstas para el ítem 10.4, sin que dicha modificación genere afectación a las condiciones de funcionalidad, ni a la seguridad operacional de la infraestructura aeroportuaria.

Inicialmente, el contrato estableció una cantidad de 1.000,00 m². No obstante, en la presente acta se registra una disminución de 999,00 m², derivado de la optimización del alcance requerido para las zonas de seguridad intervenidas. Como resultado del ajuste, las condiciones actualizadas del ítem corresponden a una cantidad final de 1,00 m².

La disminución planteada no compromete la funcionalidad de las áreas intervenidas, en la medida en que se conservan las condiciones necesarias para el adecuado comportamiento superficial para el entorno aeroportuario. En este sentido, el ajuste propuesto no introduce riesgos adicionales ni altera las condiciones bajo las cuales se ha venido desarrollando la operación aérea.

Desde el punto de vista técnico-económico, la reducción de cantidades asociadas a este ítem se adopta con el fin de optimizar el uso de los recursos contractuales, permitiendo su reasignación hacia actividades prioritarias directamente relacionadas con la seguridad en pista, las cuales representan un mayor impacto en la continuidad del servicio y en el desempeño operativo de la infraestructura.

11. PAVIMENTOS

11.1 DEMOLICIÓN DE CARPETA Y EXCAVACIÓN PARA REPARACIÓN DE PAVIMENTO ASFALTICO EXISTENTE INCLUYENDO EL CORTE, LA REMOCIÓN DE LAS CAPAS Y LA DISPOSICIÓN FINAL.

La disminución de cantidades del ítem 11.1 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto, priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 700,00 m³ a 568,39 m³, lo que representa una variación negativa de 131,61 m³, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

11.2 SELLO DE FISURAS EN PAVIMENTO ASFALTICO CON RUTEO, BARRIDO, EQUIPO Y MATERIALES, SEGÚN ESPECIFICACIÓN FAA (INCLUYE EMULSIÓN CRL-1).

La justificación para la disminución de cantidad del ítem 11.2 se fundamenta en la actualización de las necesidades reales de mantenimiento de los pavimentos asfálticos del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, determinada a partir del diagnóstico inicial, el inventario detallado de las condiciones del pavimento y la información obtenida durante la ejecución del primer ciclo de intervenciones realizadas en la pista del aeropuerto.

Durante la etapa inicial del contrato se efectuó la identificación y caracterización de las fisuras presentes en la superficie de la pista y demás áreas pavimentadas objeto de mantenimiento, estableciendo preliminarmente las longitudes susceptibles de intervención mediante actividades de ruteo, limpieza y sello. Posteriormente, con la ejecución del primer ciclo de mantenimiento, fue posible verificar de manera detallada la condición real de las fisuras, su evolución, extensión y el tipo de tratamiento técnicamente requerido en cada sector.

Como resultado de esta verificación y de la actualización del inventario de deterioros del pavimento, se determinó que la longitud que requiere específicamente el tratamiento correspondiente al ítem 11.2 es significativamente inferior a la cantidad inicialmente estimada en el presupuesto contractual. En consecuencia, la disminución propuesta corresponde a un ajuste de las cantidades presupuestales a las necesidades reales y actualizadas del Aeropuerto Benito Salas de Neiva, sin que ello represente una reducción de las actividades de mantenimiento necesarias para preservar la funcionalidad y seguridad operacional del pavimento.

Por lo anterior, la cantidad inicialmente prevista de 1.000,00 ml se ajusta a una cantidad final de 1,00 ml, lo que representa una disminución de 999,00 ml. Este ajuste permite adecuar el presupuesto contractual al resultado del diagnóstico actualizado, al inventario detallado de las condiciones del pavimento y a la experiencia obtenida durante el primer ciclo de intervención, destinando las cantidades contractuales únicamente a las actividades que efectivamente resulten requeridas de acuerdo con las condiciones actuales de la infraestructura lado aire del Aeropuerto Benito Salas de Neiva.

11.4 SUMINISTRO E INSTALACIÓN CARPETA DE RODADURA MEZCLA ASFÁLTICA NORMA FAA P-401 MODIFICADO.

La disminución del ítem "Suministro e instalación carpeta de rodadura mezcla asfáltica norma FAA P-401 modificado" obedece a que, para el Aeropuerto Benito Salas Vargas de Neiva (SKNV), la mezcla P-401 corresponde a un material especializado que solo se produce comercialmente en volúmenes mínimos de pedido significativamente superiores a las necesidades reales actualizadas del proyecto, situación que fue evidenciada en el estudio de mercado y posteriormente formalizada en la solicitud de cambio de asfalto P-401 a MDC-19 elevada por el contratista mediante el comunicado CTO-24001291L1-0502-2025, radicado como RA-CASB-0864-2025-VT, y atendida por la interventoría a través del oficio CO-CASB-0642-2025-VT, en el cual se aprueba el APU no previsto para la mezcla MDC-19 y se ordena la preparación del Balance No. 2 con inclusión de dicho ítem.

En este contexto, mantener una cantidad contractual para el ítem FAA P-401 implicaría conservar en el contrato un material que, en la práctica, no es posible adquirir ni producir de manera oportuna en la zona de intervención, mientras que las necesidades de mantenimiento puntual (parcheos y bacheos) pueden ser atendidas con la mezcla MDC-19, cuyo diseño Marshall ha sido desarrollado por la planta Omega, y cuya viabilidad técnica para intervenciones localizadas fue conceptuada como aceptable por el especialista de pavimentos en el documento CE-PEST-333_2025_MDC19-Neiva_30072025, anexo a la comunicación CO-CASB-0444-2025-VT del 30-07-2025, bajo la condición de ejercer un control estricto de calidad y limitar su aplicación a reparaciones puntuales.

De esta forma, el ítem contractual 11.4 de la mezcla FAA P-401 se reduce de 400 m^3 a 1 m^3, con una disminución de 399 m^3, y se incorpora el nuevo ítem NP-01 con mezcla MDC-19, lo cual se articula directamente con la justificación técnica, contractual y de disponibilidad regional desarrollada en el cuerpo principal de la justificación del Balance No. 02, para la inclusión del NP-01 suministro e instalación carpeta de rodadura mezcla asfáltica MDC-19, en la cual se demuestra que el ajuste propuesto garantiza la continuidad del mantenimiento lado aire y cuenta con el visto bueno formal de las partes.

11.5 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE MEZCLA DENSA EN FRÍO TIPO MDF-25 PARA BACHEOS Y PARCHEOS (INCLUYE IMPRIMACIÓN, EXCAVACIÓN Y RETIRO DE MATERIAL EXISTENTE).

La disminución de cantidades del ítem 11.5 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, en los cuales se evidenció que las condiciones de deterioro presentes en el pavimento superan ampliamente el alcance típico de atención mediante bacheos y parcheos con mezcla densa en frío tipo MDF-25, la cual está orientada a correcciones localizadas y de carácter puntual.

En efecto, el deterioro identificado corresponde a una condición de mayor severidad y/o extensión, cuya atención requiere una intervención de mayor envergadura y con especificación técnica distinta, a ejecutarse mediante el ítem correspondiente para rehabilitación/recuperación de la estructura del pavimento, evitando destinar volúmenes adicionales de MDF-25 en una solución que no resulta adecuada para resolver la necesidad real del aeropuerto.

Adicionalmente, considerando las condiciones ambientales propias del aeropuerto (clima caluroso y húmedo), se ha evidenciado que el desempeño de este tipo de mezcla no siempre es favorable, pudiendo presentar comportamientos que afectan su durabilidad y desempeño cuando se pretende aplicar más allá de correcciones puntuales; razón por la cual su uso se limita a los casos estrictamente necesarios dentro de su naturaleza y alcance. En consecuencia, el uso de MDF-25 se limitó a las correcciones puntuales que aplicaban dentro de su naturaleza y alcance, ajustando la cantidad del ítem a lo efectivamente procedente.

Por lo anterior, la cantidad del ítem se reduce de 9,00 m³ a 5,48 m³, lo que representa una variación negativa de 3,52 m³, en concordancia con el ajuste técnico del alcance y conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales según el diagnóstico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

11.6 ACERO FIGURADO PDR 60 (60000 PSI) (INCLUYE ALAMBRE NEGRO Y FIGURACIÓN).

La disminución de cantidades del ítem 11.6 se justifica a partir del diagnóstico y verificación técnica realizada durante la ejecución del contrato, mediante la cual se determinó que el Aeropuerto Benito Salas no presenta actualmente necesidades de intervención que demanden el uso del acero figurado PDR 60 en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, y con el fin de ajustar el contrato a las condiciones reales de obra y a los requerimientos efectivamente identificados durante la ejecución, se realiza la reducción correspondiente, permitiendo orientar los recursos y actividades hacia las necesidades prioritarias del proyecto.

En virtud de lo anterior, la cantidad del ítem se reduce de 1.735 kg a 9,88 kg, lo que representa una variación negativa de 1.725,12 kg, manteniendo el cumplimiento del alcance funcional del contrato y la coherencia técnica con las actividades realmente requeridas. Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales según el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

11.7 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO DE RESISTENCIA 21 Mpa (3000P.S.I) (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO).

La disminución de cantidades del ítem 11.7 se justifica a partir del diagnóstico y verificación técnica realizada durante la ejecución del contrato, mediante la cual se determinó que el Aeropuerto Benito Salas no presenta actualmente necesidades de intervención que demanden el uso de concreto de 21 MPa en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, y con el fin de ajustar el contrato a las condiciones reales de obra y a los requerimientos efectivamente identificados durante la ejecución, se realiza la reducción correspondiente, permitiendo orientar los recursos y actividades hacia las necesidades prioritarias del proyecto.

En virtud de lo anterior, la cantidad del ítem se reduce de 20,00 m^3 a 9,00 m^3, lo que representa una variación negativa de 11,00 m^3, manteniendo el cumplimiento del alcance funcional del contrato y la coherencia técnica con las actividades realmente requeridas. Este ajuste se realiza conforme a lo

dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales según el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

11.8 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO HIDRAULICO MR 43 Mpa (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO).

Con base en el levantamiento del inventario de daños de pavimento y el diagnóstico técnico realizado en el área de intervención, se identificó que las zonas que requerían rehabilitación mediante la instalación de concreto hidráulico bajo la especificación SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO HIDRAULICO MR 43 Mpa (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO) son menores a las contempladas inicialmente en el plan de mantenimiento.

Durante la revisión en campo y diagnóstico, se evidenciaron tramos cuya condición estructural y superficial no comprometía la operación ni la seguridad del área de movimiento, por lo cual no fue necesaria su intervención.

Lo anterior generó una disminución en las cantidades ejecutadas, garantizando la eficiencia técnica y económica del proyecto sin afectar los estándares de calidad establecidos. La cual disminuye en 1,50 m^3 es decir se pasa de 2,00 m^3 a 0,50 m^3.

11.9 SUMINISTRO E INSTALACION PAVIMENTO CONCRETO MR 45 (NORMA P-501 FAA) (INCLUYE ACERO DE REFUERZO, CORTE Y SELLO DE JUNTAS, MEMBRANA DE CURADO, DOVELAS Y BARRAS DE TRANSFERENCIA DE CARGA) (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO).

Con base en el levantamiento del inventario de daños de pavimento y el diagnóstico técnico realizado en el área de intervención, se identificó que las zonas que requerían rehabilitación mediante la instalación de concreto hidráulico bajo la especificación SUMINISTRO E INSTALACION PAVIMENTO CONCRETO MR 45 (NORMA P-501 FAA) (INCLUYE ACERO DE REFUERZO, CORTE Y SELLO DE JUNTAS, MEMBRANA DE CURADO, DOVELAS Y BARRAS DE TRANSFERENCIA DE CARGA) (INCLUYE DEMOLICIÓN Y RETIRO) son menores a las contempladas inicialmente en el plan de mantenimiento.

Durante la revisión en campo y diagnóstico, se evidenciaron tramos cuya condición estructural y superficial no comprometía la operación ni la seguridad del área de movimiento, por lo cual no fue necesaria su intervención.

Lo anterior generó una disminución en las cantidades ejecutadas, garantizando la eficiencia técnica y económica del proyecto sin afectar los estándares de calidad establecidos. La cual disminuye en 1,50 m^3 es decir se pasa de 2,00 m^3 a 0,50 m^3.

11.10 SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR FAA P-209 (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE, Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO)

La disminución de cantidades del ítem 11.10 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme

al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto, priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 300,00 m³ a 0,50 m³, lo que representa una variación negativa de 299,50 m³, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

12. SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN

12.1 LINEA DE DEMARCACION CON PINTURA EN FRIO (NORMA FAA-P 620). INCLUYE SUMINISTRO, APLICACIÓN DE PINTURA DE DEMARCACION. INCLUYE MICROESFERAS.

La disminución de cantidades del ítem 12.1 “Línea de demarcación con pintura en frío (FAA-P 620)” se justifica técnicamente por el ajuste del alcance derivado del nuevo diseño operativo de plataformas y áreas asociadas, desarrollado y consolidado en mesas de trabajo, y remitido para validación de la autoridad mediante el comunicado con radicado RA-CASB-1059-202-VT, en cumplimiento del MANUAL GUÍA DE SEÑALIZACIÓN DEL ÁREA DE MOVIMIENTO EN AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS (Clave: MAUT – 5.0-15 – 003, Versión 01 del 24/10/2024).

Como resultado de la revisión técnica y la armonización del diseño con la geometría y configuración vigente, se evidenció que varias líneas inicialmente consideradas debían ser ajustadas, suprimidas o replanteadas para asegurar coherencia, continuidad y ausencia de interferencias con la demarcación definitiva aprobada/validada, evitando duplicidades, trazos no aplicables o marcaciones que pudieran generar inconsistencias operativas. En consecuencia, la necesidad real de aplicación de líneas de demarcación resultó menor a la estimada inicialmente, al concentrarse únicamente en las marcas que corresponden a la configuración final del área de movimiento.

En virtud de lo anterior, la cantidad del ítem se reduce de 11.297 ml a 10.401 ml, lo que representa una variación negativa de 896,00 ml, ajustando el contrato al alcance realmente requerido según el nuevo diseño y garantizando que la demarcación se ejecute conforme a la normativa aplicable y a los lineamientos técnicos de la FAA-P 620 (incluyendo microesferas), preservando la seguridad operacional y la correcta interpretación de la señalización horizontal.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, el cual permite la variación de cantidades iniciales en función del diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas durante la ejecución, asegurando pertinencia y coherencia técnica del contrato.

12.3 LIMPIEZA DE SEÑALES VERTICALES (NO INCLUYE SUMINISTRO)

La disminución de cantidades del ítem 12.3 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto, priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 100,00 und. a 1,00 und., lo que representa una variación negativa de 99,00 und. ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

14.5 SUMINISTRO E INSTALACIÓN PARA REPARACIÓN DE CERRAMIENTOS CON POSTES DE CONCRETO Y ALAMBRE DE PÚAS.

La disminución de cantidades del ítem 14.5 se justifica con base en el diagnóstico y verificación técnica en campo realizados durante la ejecución del contrato, mediante los cuales se determinó que, conforme al nuevo requerimiento del aeropuerto, no se requiere desarrollar esta actividad en la magnitud inicialmente prevista. En consecuencia, se ajusta la cantidad del ítem a la necesidad real del proyecto, priorizando la atención de otros ítems que responden de manera más directa a las condiciones operativas y de mantenimiento identificadas en la infraestructura lado aire.

En ese sentido, el ajuste obedece a una reorganización técnica del alcance contractual, orientada a optimizar la ejecución de los recursos de acuerdo con las prioridades definidas para el aeropuerto, sin afectar la funcionalidad de la infraestructura ni el cumplimiento de los requerimientos técnicos aplicables.

En consecuencia, la cantidad del ítem se reduce de 100,00 ml a 1,00 ml, lo que representa una variación negativa de 99,00 ml, ajustando el contrato a las necesidades efectivamente identificadas durante la ejecución.

Este ajuste se realiza conforme a lo dispuesto en el numeral 5.3 del Anexo Técnico Complementario, que permite la variación de cantidades iniciales con base en el diagnóstico técnico y las necesidades reales identificadas en la infraestructura aeroportuaria.

III. ACTIVIDADES NO PREVISTAS

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 “Procedimiento-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.

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 retiro, 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. 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

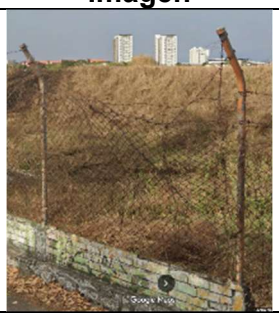
Imagen	Hallazgo	Relación con NP-03	Necesidad técnica
	Mortero degradado y base erosionada	Disminuye capacidad de soporte y continuidad	Retiro para reconstrucción con elementos compatibles

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. 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

Imagen	Hallazgo	Relación con NP-04	Necesidad técnica
	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 y con pérdida de verticalidad, (ii) malla eslabonada con distensionamiento, pandeo 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) y num.
- 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 890,00 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.

ACUERDAN

1. Realizar las modificaciones de cantidades planteadas en los considerandos de la presente acta, las cuales quedan consignadas en el Formato 76 - Balance Presupuestal ACTA N° 2 DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES DE OBRA CON INCLUSIÓN DE ITEMS NO PREVISTOS Y SIN AUMENTO DE VALOR AL CONTRATO DE OBRA.
2. Prorrogar el plazo de ejecución del Contrato de Obra Pública No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1 por el término de un (1) mes, desde el 22 de septiembre hasta el 21 de octubre de 2026, con el fin de disponer del tiempo necesario para ejecutar las mayores cantidades de obra y los ítems no previstos incluidos en la presente modificación. Durante el plazo adicional también se garantizará la continuidad de las actividades rutinarias, periódicas y correctivas de mantenimiento requeridas en los aeropuertos Perales

de Ibagué y Benito Salas de Neiva, entre ellas la rocería, la limpieza de canales y estructuras de drenaje y la reparación de los daños de pavimento que se presenten o sean identificados, con el propósito de conservar la infraestructura lado aire en condiciones adecuadas de funcionalidad y seguridad operacional.

3. Que las cantidades relacionadas en el ACTA No. 2 DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES DE OBRA CON INCLUSIÓN DE ÍTEMS NO PREVISTOS, SIN AUMENTO DEL VALOR DEL CONTRATO, evidencian la necesidad de adelantar el trámite de prórroga del plazo contractual por el término de un (1) mes, con fecha proyectada de terminación hasta el 21 de octubre de 2026. La procedencia de dicha prórroga estará sujeta a la aprobación de la Entidad y a la formalización de la modificación contractual correspondiente.

4. Que las mayores y menores cantidades de obra fueron revisadas y aprobadas por la Interventoría, Contrato de Interventoría No. 24001325 H3 DE 2024, al Contrato de obra No. 24001291 H4 DE 2024 LOTE 1, conforme a las necesidades identificadas de manera conjunta, concertadas entre la Interventoría, Contratista, Administración del Aeropuerto y Supervisión del contrato de interventoría, y se determina que es necesaria e indispensable su ejecución con el fin de cumplir con el objeto contractual.

5. Que los ítems no previstos incluidos en el presente ACTA N° 2 DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES DE OBRA CON INCLUSIÓN DE ITEMS NO PREVISTOS Y SIN AUMENTO DE VALOR AL CONTRATO DE OBRA – Balance Presupuestal fueron revisados y aprobados por la Interventoría y el Contratista, en el marco del Contrato de Interventoría No. 24001325 H3 de 2024 y del Contrato de Obra No. 24001291 H4 de 2024 – Lote 1, determinándose que su ejecución es necesaria para el cumplimiento del objeto contractual. Los ítems no previstos aprobados son:

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

6. Que, el Contratista de obra no reclamará lucro cesante, daño emergente y/o mayor permanencia de equipos en el sitio de la obra a causa de esta ACTA N° 2 DE MODIFICACIÓN DE CANTIDADES DE OBRA CON INCLUSIÓN DE ITEMS NO PREVISTOS Y SIN AUMENTO DE VALOR a la entidad contratante.

7. Que, una vez suscrita el acta, las partes adelantarán lo respectivo de información y remisión a la aseguradora y publicación en el SECOP II, y demás trámites correspondientes, conforme a sus obligaciones en los términos y Manual de Contratación de la Aerocivil.

Para constancia de lo anterior, se firma la presente Acta por los que en ella intervinieron, a los (__) días del mes de septiembre de 2026.

DIEGO FERNEY ESPINOSA RIVEROS
CONSORCIO AERO JK
REPRESENTANTE LEGAL

JOSE ALEJANDRO ESPINOSA RIVEROS
CONSORCIO AERO JK
DIRECTOR DE OBRA

PAOLO MAFIOLI PUCHE
CONSORCIO AEROPUERTOS SB
REPRESENTANTE LEGAL

JUAN FELIPE MARTINEZ PLATA
CONSORCIO AEROPUERTOS SB
DIRECTOR DE INTERVENTORÍA