Bogotá, 11 de mayo de 2026 **2026-IN023-1320**

Señores
CONSORCIO INTER PMA CC
Atn: Luis Heiner González Galvis
Director de Interventoría
Ciudad

Referencia: Contrato No. 24001332 H3 DE 2024, cuyo objeto es "CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL EPA DE LOS ATOS DE SKBC, SKMG Y SKPL A NIVEL DE FACTIBILIDAD; ANÁLISIS DE INTEGRACIÓN OPERACIONAL, ECONÓMICA Y CONECTIVIDAD DE ATLÁNTICO.

Asunto: Alcance al comunicado 2026-IN023-1120 "Solicitud de prórroga"

Dando alcance al comunicado 2026-IN023-1120, mediante el cual se presentó la solicitud de prórroga No. 2, la Consultoría se permite precisar el sustento técnico de la solicitud de ampliación del plazo contractual por un término de un (1) mes adicional para un total de cuatro (4) meses, sin adición al valor inicialmente pactado.

En este punto resulta relevante señalar que el alcance contractual comprende la elaboración de los Esquemas de Planificación Aeroportuaria de los aeropuertos SKBC, SKMG y SKPL, así como el análisis de integración operacional, económica y de conectividad de la región, con estudios a nivel de prefactibilidad y factibilidad.

La ejecución simultánea de los Planes Maestros o Esquemas de Planificación genera una carga administrativa, de coordinación y de reprocesos por el triple de volumen de información y la naturaleza de todos los proyectos, lo que complejizó la gestión del cronograma con relación a proyectos de alcance unitario, dadas las circunstancias ajenas a la consultoría que impidieron cumplir con las fechas estimadas de los entregables, las cuales se encuentran debidamente explicadas en la solicitud realizada con fecha de 17 de abril. Por lo anterior nos vemos obligados a tramitar la solicitud de prórroga.

Con base en lo anterior, la formulación y evaluación de alternativas de desarrollo, se vio afectada por los entregables de la Etapa 2 (los cuales se justifican dentro de la solicitud de los primeros 3 meses), es decir, a los inconvenientes presentados para lograr cerrar los componentes, 6, 10,11 y 12 (demoras descritas, todas derivadas de causas no imputables al contratista) que han generado un impacto directo sobre la consecución de las fases subsiguientes, especialmente el inicio de la Etapa 3, correspondiente a la Fase de prefactibilidad; la cual incluye el desarrollo de los análisis a nivel de prefactibilidad , que se han convertido en el punto crítico del contrato. Dada la complejidad y el nivel de información a procesar, su correcta estructuración es vital para asegurar la calidad técnica, viabilidad y coherencia integral del Plan Maestro o Esquema de Planificación, lo cual requiere garantizar el cumplimiento de las rigurosas secuencias técnicas, revisiones y validaciones establecidas, además de un incremento en el recurso humano.

En diferentes mesas de trabajo surgieron observaciones, precisiones técnicas y elementos complementarios que deben ser evaluados de manera integral antes de definir y aprobar la

alternativa que servirá de base para el desarrollo de las fases subsiguientes de prefactibilidad y factibilidad.

La Consultoría precisa que dichas observaciones y elementos de análisis hacen parte del desarrollo normal de esta fase del proyecto, en la medida en que la definición de la alternativa constituye una decisión técnica crítica que debe estar soportada en criterios operacionales, de capacidad, conectividad, sostenibilidad ambiental, impactos sociales, urbanos, prediales, financieros y de seguridad operacional. Por tanto, el cierre de esta actividad no corresponde a una actuación unilateral del consultor, sino a un proceso técnico de revisión y validación sucesiva con la Interventoría y la Aerocivil, orientado a garantizar que la alternativa finalmente seleccionada sea consistente con los objetivos del contrato y con los requerimientos de la Entidad.

Posterior a las mesas de trabajo adelantadas con la Interventoría y la Aerocivil, se ha continuado el proceso de revisión técnica, análisis, validación y concertación de las alternativas de desarrollo formuladas para los aeropuertos objeto de la consultoría. En consecuencia, mientras no se encuentre cerrada y aprobada la alternativa de desarrollo, no resulta técnicamente viable cerrar de manera definitiva los componentes dependientes de dicha decisión, ni avanzar al cierre integral de los estudios de prefactibilidad y factibilidad sin riesgo de afectar la consistencia metodológica y técnica de los productos finales

La ampliación solicitada se fundamenta, en la necesidad de culminar adecuadamente el proceso de revisión, validación y aprobación de la alternativa de desarrollo, incorporando las observaciones formuladas por la Interventoría y la Aerocivil, consolidando los análisis complementarios requeridos y ajustando los insumos técnicos que soportan la matriz multicriterio y la selección de la alternativa. Esta situación es ajena al control exclusivo de la Consultoría, en tanto depende de la interacción técnica entre las partes intervinientes, de la revisión de observaciones especializadas y de la validación institucional de una decisión estructurante para el proyecto.

La Consultoría deja expresa constancia de que la presente solicitud no obedece a deficiencias en la planeación, organización o ejecución técnica de sus actividades, sino a la necesidad de atender de forma rigurosa un proceso técnico de revisión y concertación propio de la maduración de alternativas en proyectos de planificación aeroportuaria. La ampliación pretendida busca preservar la calidad, completitud, coherencia técnica y suficiencia analítica de los productos contractuales, evitando que se adopten decisiones prematuras sobre una alternativa que constituye el insumo principal para los componentes posteriores.

Durante el término adicional solicitado, la Consultoría adelantará, entre otras, las siguientes actividades: i) cierre y trazabilidad de las observaciones formuladas en mesas de trabajo con Interventoría y Aerocivil; ii) consolidación de los análisis complementarios requeridos para las alternativas evaluadas; iii) ajuste, validación y cierre de la matriz multicriterio; iv) preparación de los insumos técnicos requeridos para la aprobación de la alternativa de desarrollo; v) articulación de los resultados con los componentes de prefactibilidad y factibilidad dependientes de dicha alternativa; y vi) avance de actividades de diseño asociadas a la alternativa en proceso de validación, las cuales requieren alta coordinación interdisciplinaria, revisión de criterios técnicos, iteraciones sucesivas y consistencia entre los componentes lado aire, lado tierra, ambiental, social, predial, urbano, operacional, financiero y de conectividad.

1. Con el fin de sustentar con mayor precisión el plazo requerido, la Consultoría se permite cuantificar el tiempo de afectación identificado en los componentes críticos del proyecto, precisando que la presente exposición distingue entre tiempos brutos de afectación y el plazo neto de prórroga solicitado, en consideración a que algunos eventos se desarrollaron de manera parcialmente concurrente dentro de la ruta crítica. Así mismo, se aclara que esta cuantificación no corresponde a una acumulación indiscriminada de todos los hechos reportados, sino a una trazabilidad técnica del impacto real que tuvo incidencia en la secuencia lógica del proyecto.

En adición a los tres (3) meses inicialmente solicitados mediante el comunicado 2026-IN023-1120, producto de la afectación a los Componentes 11 y 12, se debe considerar que el impacto también se trasladó indirectamente a los componentes que dependen de los Componentes 11 y 12, es decir a los Componentes de la Etapa 3 que dependen de estos dos últimos como soporte y base para sus respectivos análisis, como el caso de:

- Componente 13 (Análisis de impactos de las alternativas), el cual depende del aval de la Interventoría y Supervisión de las alternativas propuestas por la Consultoría, y con base en el comportamiento evidenciado durante la revisión y cierre de otros entregables del proyecto, se estima que dicho proceso, el cual aún se encuentra en desarrollo entre la Interventoría y la Consultoría, puede requerir de hasta quince (15) días para la consolidación y finalización de las actividades asociadas a este.
- Componentes 14 (Socialización de las alternativas) y 16 (Evaluación y selección de las alternativas) pues mientras las alternativas y sus respectivos impactos no se encuentren definidos y aprobados, no es posible adelantar adecuadamente los procesos de socialización, evaluación y selección de alternativas previstos, y considerando que el Componente 12 finaliza quince (15) días después del Componente 11, siguiendo la secuencia lógica de ejecución del proyecto, dicha diferencia en tiempo desplaza el desarrollo de los Componentes 14 y 16, toda vez que estos requieren como insumo previo la consolidación y definición de las alternativas correspondientes.

Esta afectación corresponde en total a treinta (30) días calendario adicionales a los tres (3) meses solicitados inicialmente, para un total de cuatro (4) meses.

La necesidad de este término adicional también debe valorarse frente a la naturaleza y complejidad del contrato. No se trata de la formulación de un único Plan Maestro Aeroportuario, sino de la elaboración de tres Esquemas de Planificación Aeroportuaria, articulados con estudios de conectividad e integración operacional y económica regional. Adicionalmente, los antecedentes de consultorías con características y alcances similares muestran que, por las dinámicas propias de revisión técnica, complejidad de los entregables, articulación entre componentes, aprobación de alternativas y maduración progresiva de los estudios, los plazos totales de ejecución han alcanzado hasta quince (15) meses. Bajo este referente, el plazo total solicitado para el presente contrato conserva proporcionalidad y razonabilidad, sin superar dicho parámetro y sin implicar adición presupuestal.

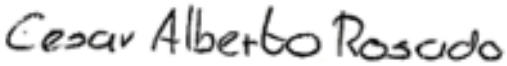
En consecuencia, la prórroga solicitada por un (1) mes adicional corresponde al plazo estrictamente necesario para culminar el proceso de revisión, validación y aprobación de la alternativa de desarrollo, garantizar la adecuada articulación de los componentes dependientes y asegurar el cumplimiento integral del objeto contractual bajo estándares de calidad técnica, suficiencia metodológica y utilidad para la toma de decisiones por parte de la Aerocivil.

Como se aprecia a lo largo del documento, se han presentado dificultades puntuales en la ejecución del proyecto que conllevaron a un total corrido de 120 días de afectación al cronograma; dificultades que fueron paliadas mediante planes de acción y medidas de mitigación previamente concertadas con la Interventoría, que, si bien mitigaron en cierta medida los mayores plazos, los cierto es que, en algunos casos, los análisis de alternativas hicieron que el cronograma se desplazara en su totalidad, por lo que estos tiempos solo pueden ser recuperados con prórrogas o mayores plazos de ejecución, que restablezcan los tiempos según las estimaciones precontractuales.

Por lo anterior, solicitamos respetuosamente a esa Interventoría emitir concepto favorable frente al término solicitado y dar el trámite correspondiente a la modificación contractual requerida, con fundamento en la presente precisión técnica, en la trazabilidad de las mesas de trabajo adelantadas, en las observaciones formuladas por la Interventoría y la Aerocivil, y en los soportes previamente allegados por la Consultoría.

Sin otro particular, quedamos atentos a sus observaciones.

Atentamente,



CESAR ALBERTO ROSADO

Representante Legal

Anexos: *26.05.07 Alcance al comunicado 2026-IN023-1120 Cronograma de Trabajo (4 meses de prórroga) y FORMATO 69_SOLICITUD CONTRACTUAL*

CC. *AEROCIVIL. JUAN CARLOS VALENCIA. Supervisor Cto. de interventoría No. 23001181 H3 DE 2023.*
AEROCIVIL. MICHAEL VIVAS SÁNCHEZ. Jefe Oficina Gestión de Proyectos